KANTON
LUZERN

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom	7. September 2026
Kantonsratspräsidentin	Lüthold Angela

B 98 Änderung der Kantonsstrasse K 13, Abschnitt Meiengrüen – Lippenrüti, Erstellen Radverkehrsanlage in Kombination mit Strassensanierung, Gemeinde Neuenkirch; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Kantonsstrasse K 13 verbindet die Gemeinde Neuenkirch in südlicher Richtung mit der Agglomeration Luzern und der Stadt Luzern und in nördlicher Richtung mit Sursee und dem Autobahnanschluss Sempach. Sie ist in Neuenkirch die wichtigste Verkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr (öV). Mit dem vorliegenden Projekt soll dieser Strassenabschnitt auf einer Länge von rund 1,2 Kilometern gemäss den heutigen Normen und Anforderungen saniert, verbreitert und mit Rad- und Fussverkehrsanlagen ergänzt werden. Damit kann die Verkehrssicherheit, insbesondere auch für den Langsamverkehr, verbessert werden. Dafür beantragt der Regierungsrat einen Sonderkredit von 7,14 Millionen Franken. Die VBK begrüsst die Sanierung und Verbesserung des Kantonsstrassenabschnitts. Positiv bewertet werden die behindertengerechte Ausgestaltung, die Bevorzugung des öV und der Einbau eines lärmarmen Deckbelags. Mit dem Projekt wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verbessert. Die VBK war sich nicht einig, ob genügend Massnahmen für die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer getroffen wurden. Dies auch, weil die Verbindung im Radroutenkonzept eingestellt war und im neuen Velokonzept eine Velohauptroute ist. Dazu wurde ein Rückweisungsantrag eingereicht, der mit 9 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt wurde. Ein weiterer Antrag lautete, auf der Strecke Tempo 30 einzuführen, weil dies die Anforderungen an die Infrastruktur senken und gleichzeitig die Sicherheit erhöhen würde. Dieser Antrag wurde mit 8 zu 5 Stimmen abgelehnt. In der Schlussabstimmung hat die VBK der Vorlage mit 9 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

Für die Mitte-Fraktion spricht Manuela Jost-Schmidiger.

Manuela Jost-Schmidiger: Für die Mitte-Fraktion ist klar: Bei diesem Projekt überwiegen die Verbesserungen gegenüber dem heutigen Zustand – deshalb wollen wir vorwärtsmachen. Die K 13 ist für die Gemeinde Neuenkirch eine wichtige Verkehrsachse. Das vorliegende Projekt saniert einen rund 1,2 Kilometer langen Strassenabschnitt und verbessert gleichzeitig die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden. Die VBK hat das Geschäft eingehend beraten. Dabei wurde auch der Rückweisungsantrag einer Minderheit diskutiert. Diesen hat die Kommission abgelehnt. Inzwischen liegen im Rat nochmals zwei Anträge vor: eine Rückweisung an den Regierungsrat sowie ein Prüfauftrag. Die Mitte-Fraktion wird beide Anträge ablehnen. Wir verstehen das Anliegen, die Sicherheit für Velofahrende weiter zu verbessern. Gleichzeitig müssen wir das Projekt als Ganzes betrachten. Vorgesehen sind unter anderem Verbesserungen für den Rad- und Fussverkehr, hindernisfreie Bushaltestellen, optimierte Knoten sowie ein lärmarmer Deckbelag. Damit wird die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert. Und genau darum geht es uns: Wir haben heute eine konkrete Möglichkeit, die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Diese Chance sollten wir nutzen. Eine Rückweisung würde das Projekt weiter verzögern. Auch beim Tempo-30-Antrag stellt sich für uns die Frage, ob wir das Projekt mit einem zusätzlichen

Prüfauftrag weiter verzögern wollen. Wir sind der Meinung: Nein. Für die Gemeinde Neuenkirch ist es Zeit, dass dieses seit Jahren geplante Projekt nun in die Umsetzung geht. Die Radverkehrsanlage ist bereits seit 1994 in erster Priorität vorgesehen, also seit 32 Jahren. Wir wollen nicht noch weitere Jahre auf die perfekte Lösung warten. Wir wollen jetzt eine gute und konkrete Verbesserung des heutigen Zustands realisieren. Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein, lehnt beide Anträge ab und stimmt dem Sonderkredit von 7,14 Millionen Franken zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Martin Waldis.

Martin Waldis: Die SVP-Fraktion begrüsst die Sanierung und die Verbesserung des Kantonsstrassenabschnitts Meiengrüen – Lippenrüti. Positiv bewerten wir natürlich, dass alles mit eingebunden wird, nämlich die behindertenrechte Ausgestaltung des öV und der Einbau des lärmarmen Deckbelags. Eine Minderheit verlangt eine Rückweisung, weil trotz künftiger Veloroute keine durchgehende Radverkehrsanlage realisiert wird. Die Mehrheit beurteilt hingegen, dass es wichtig ist, mit dem Projekt vorwärtszumachen und keine Knebel zwischen die Beine zu werfen. Das ist auch im Sinn der Gemeinde Neuenkirch. Die grosszügig ausgestattete Auflistung der Fachstellen, die bei dieser Projektierung mit einbezogen wurden, sollte doch ein gewisses Vertrauen in die Planung geben. Fraglich ist, ob die für die Radroutenkonzepte zuständigen Personen nicht miteinbezogen wurden. Ich sehe das auf meiner Auflistung nicht explizit. Aber die Dienststelle Landwirtschaft und Wald (Lawa) war einbezogen und auch die Denkmalpflege usw. Das scheint mir doch etwas abwegig bei einem solchen Projekt. Aber scheinbar war es trotzdem wichtig, und es liegt nicht in meiner Kompetenz, das zu entscheiden. Es besteht immer die Möglichkeit, noch etwas auszureizen. Dabei stellt sich die Frage, auf Kosten welcher Nutzenden. Die SVP-Fraktion erachtet das vorliegende Projekt als sehr ausgewogen. Es setzt genau bei den Schwachstellen an, die zurzeit vorherrschen. Eine Verzögerung durch noch mehr Forderungen lehnen wir entschieden ab. Die SVP-Fraktion stimmt dem Sonderkredit von 7,14 Millionen Franken zu, um speditiv vorwärtszukommen. Sämtliche weiteren Kostengenerierungen und Begehrlichkeiten lehnen wir zum Wohl der zukünftig zu zahlenden Projekte ab. Das sind nicht wenige.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Das Strassenbauprojekt durch Neukirch ist ein wichtiges Vorhaben für die Gemeinde. Die Gemeinde selbst ist mit dem vorliegenden Projekt einverstanden. Durch die Sanierung der Strasse und die Verbesserungen für den Langsamverkehr wird es für alle Verkehrsteilnehmenden besser. Bedenken Sie, dass der Projektstart acht Jahre zurückliegt. Wenn aus heutiger Sicht für den Langsamverkehr nicht das Optimum herausgeholt wurde, schuldet man das den acht Jahren. Vor acht Jahren war es noch anders, und in diesen acht Jahren hat sich vieles verändert. Wenn wir sämtliche Projekte, die in unseren Rat kommen, kurzum zurückweisen und auf Feld 1 zurückstellen, wird der Stau bei den Ausführungsarbeiten noch grösser. Damit kommt es für keinen aller Nutzenden zu Verbesserungen. Denken Sie daran und stellen Sie das Projekt nicht zurück. Andernfalls warten wir die nächsten paar Jahre, bis das Velokonzept, das noch nicht verabschiedet ist, endlich kommt. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) hat der Kommission auch zugesichert, dass die kommenden Projekte angepasst werden, wenn die Möglichkeiten vorhanden sind. Die FDP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein, stimmt ihr zu und lehnt beide Anträge ab.

Für die SP-Fraktion spricht Sofia Galbraith.

Sofia Galbraith: Die SP-Fraktion begrüsst grundsätzlich, dass mit der Sanierung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Meiengrüen – Lippenrüti auch die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert wird. Positiv bewerten wir insbesondere die Ausgestaltung der behindertengerechten Busbuchten und Bushaltestellen, die öV-Bevorzugung an den Lichtsignalanlagen sowie den Einbau des lärmarmen Deckbelags. Die SP-Fraktion kann jedoch nicht nachvollziehen, dass für eine Velohauptroute, also der höchsten Kategorie des Velonetzes, kein durchgehender Velostreifen durch Neukirch realisiert wird. Der Velostreifen endet nach der Bushaltestelle Feldmatt abrupt, und gerade dort, wo er fehlt oder mit

lediglich 1,5 Metern Breite einseitig geführt wird, entsteht für Velofahrende ein erhebliches Sicherheitsrisiko, zumal dieser Abschnitt weiterhin mit Tempo 50 befahren wird. Es hat in diesem Abschnitt jedoch teilweise einen 1,5 Meter breiten Mehrzweckstreifen zugunsten des MIV, anstatt wenigstens beidseitig Velostreifen zu führen. Die SP-Fraktion empfindet dies als einen so massiven Mangel, dass wir einen Rückweisungsantrag stellen. Gleichzeitig stellen wir auch den Antrag, für die innerorts gefährlich liegenden Streckenabschnitte Tempo 30 zu prüfen, um die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen. Erstaunlich ist, dass diese Temporeduktion seitens der Verwaltung nach Aussagen in der Kommission im Juni nicht geprüft wurde. Dies soll mit unserem Antrag jetzt nachgeholt werden. Deshalb bitten wir Sie, diesen Antrag zu unterstützen. Wir erwarten in Zukunft, dass Velorouten, insbesondere Velovorzugsrouten, mehr Platz erhalten, um die Sicherheit zu gewährleisten. Es muss eine neue Verteilung des beschränkten Platzes zugunsten von klimaneutralen und flächeneffizienten Fahrzeugen geschehen. Temporeduktionen sollen standardmässig abgeklärt werden, wenn durchgehende Velostreifen auf Vorzugsrouten nicht möglich sind. Die Verwaltung hat uns während der Kommissionssitzung verdeutlicht, dass es in der Übergangsphase von alten zu neuen Standards Projekte gibt, die nicht an die neuen Standards angepasst werden können, weil diese zu weit fortgeschritten sind. Das wurde auch erwähnt. Dafür haben wir Verständnis. Trotzdem erwarten wir, dass eine Velovorzugsroute besser umgesetzt wird. Bei der Ablehnung unseres Antrags zu lediglich einer Prüfung von Tempo 30 behalten wir uns vor, die Vorlage in der Schlussabstimmung abzulehnen.

Für die Grüne Fraktion spricht Gian Waldvogel.

Gian Waldvogel: Mit der Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Meiengrüen – Lippenrüti soll erklärtermassen die Verkehrssicherheit und die Qualität für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden, insbesondere für den Rad- und Fussverkehr. Diese Ziele unterstützen wir natürlich ausdrücklich, so wie wir das beispielsweise auch bei der vorhergehenden Botschaft getan haben. Nur leider wird aber genau dieses Hauptziel verfehlt, nämlich die Sicherheitserhöhung des Rad- und Fussgängerverkehrs. Man könnte fast sagen: gut gemeint ist das Gegenteil von gut. Das Projekt verfehlt aus mehreren Gründen die Zielsetzung, die sich die Vorlage selbst setzt. Dieser Streckenabschnitt liegt auf der Velovorzugsroute, was die höchste Kategorie im Velonetz im Kanton Luzern bedeutet. Die Strecke hat also höchstes Potenzial und Bedeutung für den Veloverkehr, um auch auf einer Hauptstrasse die Gemeinden miteinander zu verbinden. In diesem vorliegenden Projekt wird das nur ungenügend berücksichtigt und die kantonalen Standards, nicht nur die neuen, sondern auch die alten, werden unserer Meinung nach stark verletzt oder nicht eingehalten. Es ist uns bewusst, dass die neuen Standards erst später publiziert wurden. Das Projekt wurde aus dem Radroutenkonzept von 1994 herausgelöst. Die Verkehrssicherheit muss jedoch im gesamten Projektperimeter sichergestellt werden. So wird auch keine durchgehende Veloinfrastruktur erstellt. Das wurde bereits beim alten Radroutenkonzept gefordert, das schon sehr alt ist. Zu sagen, dass alles neu ist und nicht angepasst werden kann, ist in diesem Projekt aus unserer Sicht nicht gegeben. Die Erwartung war vorhanden und es wäre richtig gewesen, hier eine durchgehende Spur zu schaffen. Am Platz kann es nicht liegen, dass die Abschnitte für den Velo- und Fussverkehr ungenügend realisiert werden. Es werden Busbuchten und Mehrzweckstreifen geplant, um den MIV zu beschleunigen, anstatt die Fläche für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Die kantonalen Standards und Vorgaben des Bundesamts für Strassen (Astra) werden wie folgt nicht erfüllt: Einerseits gibt es Abschnitte, die komplett ohne Radstreifen sind. Dort, wo es Radstreifen gibt, sind sie nur 1,5 Meter breit. Für eine Velovorzugsroute braucht es aber eigentlich mindestens eine Radspur oder einen baulich getrennten Veloweg und im reduzierten Standardmass mindestens 2,2 Meter Breite. Es gibt zudem Abschnitte mit schmalen Rad- und Gehwegen, die dem Standard nicht entsprechen. Ich komme zum grösseren Ganzen: Das ist genau ein solches Projekt, bei dem sich auch in Zukunft viele Menschen nicht mehr wohlfühlen auf der Strasse und für kurze Strecken weiterhin auf das Auto wechseln, weil sie sich mit dem Velo nicht so sicher fühlen, weil es plötzlich keine Veloinfrastruktur mehr hat. Es geht hier nicht um Personen, die regelmässig mit dem Velo unterwegs sind, wie beispielsweise

um mich, der nicht so viele Hemmungen hat. Aber jemand, der vielleicht 60 Jahre alt oder 70 Jahre alt und bereits etwas unsicher ist oder mit Kindern unterwegs ist, sagt sich, dass es zu gefährlich ist, und fährt nicht mit dem Velo. Das steht ganz klar im Widerspruch zur Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern, die sich ganz klar einen Umstieg zum Ziel gesetzt hat. Gerade ein flächeneffizientes und ökologisches Verkehrsmittel muss eine einladende Infrastruktur haben, damit die Leute umsteigen. Das gilt gerade für eine Gemeinde wie Neuenkirch, die nicht mitten in der Landschaft ist, sondern sich nahe der Agglomeration und der Stadt befindet. Wir fordern mit unserem Rückweisungsantrag eine pragmatische Umsetzung mit intelligenter Nutzung des vorhandenen Strassenraums sowie die Einhaltung der Verkehrssicherheitsvorgaben und weisen die Vorlage deshalb zur Überarbeitung und Verbesserung zurück. Ich bin der Meinung, dass es nicht um perfekte Standards geht, die eine Luxusvariante darstellen. Es geht darum, dass wir einen Standard haben, bei dem wir auch in Zukunft darauf bauen können, dass sich die Leute auf der Strasse sicher fühlen. Wir unterstützen natürlich auch den Antrag der SP-Fraktion. Eine Prüfung von Tempo 30 würde mindestens die Standardsituation ein wenig akzeptabler machen, weil mit der reduzierten Geschwindigkeit die Unfallgefahr deutlich reduziert und das Sicherheitsgefühl für alle Verkehrsteilnehmenden in diesem Abschnitt erhöht wird. Das ist das Mindeste, das man tun könnte. Sollte die von uns beantragte Rückweisung aus den genannten Gründen scheitern, werden wir die Vorlage konsequent ablehnen. Es kann nicht sein, dass ungenügende Projekte, die schon seit Jahrzehnten ungenügend sind, einfach in die Zukunft gebaut werden. Das ist wohl ein schlechter Anfang für eine Mobilitätsstrategie und auch für eine Veloinfrastruktur, die in die Zukunft blicken sollte. Wir betonieren einen ungenügenden Standard ein und wir machen sogar das Gegenteil davon, was in dieser Vorlage geschrieben steht. Das ist einfach ein falsches Signal. Damit werden wir unsere Mobilitätsstrategie und unsere Mobilitätsziele im Kanton Luzern nicht erreichen.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Das vorliegende Projekt an der K13 in Neuenkirch im Abschnitt Lippenrüti bis Bushaltestelle Feldmatt bringt einige Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden mit sich. So werden die Rad- und Gehwege verbreitert, die Bushaltestelle behindertengerecht ausgestaltet und zwei Knoten optimiert. Im Abschnitt Bushaltestelle Feldmatt bis Meiengrüen enthält das Projekt kaum zusätzliche Massnahmen zu der Belagssanierung, welche unter die gebundenen Ausgaben fallen. Es ist nur schwer nachvollziehbar, dass in diesem Abschnitt die Chance nicht genutzt wird, die Strasse mit Velostreifen zu ergänzen, zumal gemäss Vernehmlassungsbotschaft die Velovorzugsroute auf dieser Strasse verlaufen soll. Eine Rückweisung würde zwar die Fehlinvestitionen im Bereich ohne Radstreifen verhindern. Aus unserer Sicht ist eine Rückweisung aber nicht verhältnismässig, da in diesem Abschnitt nur wenig Massnahmen vorgesehen sind und somit auch wenig Geld investiert wird. Wir gewichten die Nachteile einer Rückweisung als stärker, denn damit würde das Projekt um mehrere Jahre verzögert. Um trotz fehlender baulicher Massnahmen im Abschnitt Feldmatt bis Meiengrüen alle übrigen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auszuschöpfen, unterstützen wir den Antrag der SP-Fraktion, Tempo 30 zu prüfen. Die Kosten des Projekts sind aus unserer Sicht nachvollziehbar. Die GLP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Martin Birrer: Ich finde es falsch, wenn von grüner Seite erklärt wird, dass das Projekt nicht rechtens ist. Es entspricht allen heute gültigen Formen und Normen. Über das Velokonzept hat unser Rat noch nicht befunden. Wie soll ein Projekt mit Normen zustande kommen, die noch nicht abgesegnet wurden? Das Projekt ist rechtens und entspricht den Normen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Die Kantonsstrasse K 13 ist in der Gemeinde Neunkirch die wichtigste Verkehrsachse für den MIV, die Velos, den öV, aber auch für die Fussgänger, da sie sich ja innerhalb des Siedlungsgebietes befindet. Die Strasse verbindet Neunkirch mit der Stadt und Agglomeration Luzern sowie mit der Region Sursee und dem Autobahnanschluss in Sempach. Der Strassenabschnitt im Abschnitt Meiengrüen – Lippenrüti ist rund 1,2 Kilometer lang und soll gemäss den heutigen Anforderungen saniert werden. Dazu gehören insbesondere

die Rad- und Fussverkehrsanlage, damit die Sicherheit für den Langsamverkehr stark verbessert werden kann. Ich möchte diese Ausführungen ergänzen. Wir sind daran. Die Vernehmlassung enthielt einerseits die Richtplanergänzung mit der Karte, wie das Velonetz im Kanton Luzern in Zukunft aussehen soll, und andererseits die Änderung des Weggesetzes mit neuen Normen und Vorschlägen. Nun ist aber wichtig zu sagen, dass die Änderungen, die jetzt in der Vernehmlassung waren, voraussichtlich Ende des Jahres in Ihren Rat kommen werden. Bis dahin gilt alles, was jetzt noch gilt. Das Neue gilt also erst, wenn es von Ihrem Rat verabschiedet wurde. Deshalb hat die Vif das vorliegende Projekt nach allen geltenden Normen und Richtlinien geplant. Über diese Tatsache werden wir wohl auch in Zukunft ab und zu diskutieren. Das Projekt ist bereits acht Jahre unterwegs. Das heisst, dass wir auch in den nächsten Jahren noch Projekte haben werden, die unter den alten Bedingungen geplant und sogar öffentlich aufgelegt wurden. Die neuen Bedingungen gehen wesentlich weiter, und es wird immer ein Abwägen sein, ob man von vorn beginnt oder ob man schon so weit ist, dass es besser ist, etwas zu tun, als neu zu beginnen. Wir haben die VBK detailliert darüber informiert, um welche Projekte es sich handeln könnte, respektive ansatzweise informiert, wie das Vorgehen in Zukunft sein soll. Dort, wo man etwas verhältnismässig anpassen kann, will man das tun. Dort, wo es unverhältnismässig ist, sagen wir besser den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach, im Sinn, dass wir vorwärtskommen und etwas realisieren können. In der Kommission wurde von einer Minderheit kritisiert, dass das neue Radroutenkonzept noch nicht berücksichtigt wurde. Ja, das ist so, denn es ist noch nicht in Kraft und es ist noch nicht legitimiert. Dieses Konzept lag erst auf und wird von Ihrem Rat zuerst noch beraten. Der Rückweisungsantrag würde einerseits zu einer mehrjährigen Verzögerung und Mehrkosten führen. Andererseits könnten wir die benötigten Ressourcen, um das Projekt von vorn zu beginnen, nicht für andere Projekte einsetzen. Das vorliegende Projekt bringt aus unserer Sicht für alle Verkehrsteilnehmenden einen deutlichen Mehrwert gegenüber der heutigen Situation. Auch die Gemeinde ist damit einverstanden, dass wir das Projekt vorantreiben. Zudem ist es wichtig zu sagen, dass die Verkehrssicherheit auch von externen Auditoren überprüft und für gut befunden wurde. In diesem Sinn bitte ich Sie, dem Sonderkredit zuzustimmen. Ich äussere mich anlässlich der Detailberatung nochmals kurz zu den Anträgen.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Gian Waldvogel / Sofia Galbraith: Rückweisung an den Regierungsrat.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Gemäss Protokoll lag der Antrag der SP-Fraktion nicht als Rückweisungsantrag vor, sondern als Antrag. Der Rückweisungsantrag der Grünen lag als solcher vor. Ich spreche daher mit gespaltener Zunge. Verstehen Sie die Ausgangslage?

Gian Waldvogel: Ich möchte noch einmal kurz zusammenfassen, weshalb wir eine Rückweisung fordern. Aus unserer Sicht sind die Standards, und nicht nur die neuen, nicht erfüllt. Bereits mit dem alten Radroutenkonzept von 1994 wurde gefordert, dass die Veloinfrastruktur in diesem Abschnitt verbessert werden muss. Aus unserer Sicht sind diese Forderungen bereits sehr alt, aber man hat sie trotzdem nicht aufgenommen. Ich bin der Meinung, dass die Rückweisung, wie wir sie fordern, eine pragmatische Umsetzung ist. Es geht darum, dass wir das Projekt so gestalten, dass eine intelligente Nutzung des Strassenraums und die Einhaltung der Verkehrssicherheitsvorgaben möglich ist. Wenn man bedenkt, wie viel Platz auf diesem Abschnitt für Beschleunigungen zugunsten des MIV besteht, stelle ich doch infrage, ob eine Neuauflage fast ein Jahrzehnt dauert. Man könnte das Projekt einfach mit einer pragmatischen Lösung verbessern. Wir finden eine Rückweisung angebracht, um nicht gefährliche und ungenügende Standards für Jahre und Jahrzehnte zu zementieren. Das kann nicht unser Anspruch sein, wenn es darum geht, die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft zu gestalten.

Sofia Galbraith: Unser Rückweisungsantrag begründet sich darin, dass es sich um eine Velovorzugsroute handelt, aber keine durchgehenden Velostreifen durch Neuenkirch geplant sind. Das ist unser Hauptargument. In diesem Bereich wurde auch das Tempo nicht reduziert. Wenn eine mögliche Temporeduktion infrage kommt, erachten wir den Rückweisungsantrag

nicht als notwendig. Uns geht es nicht wie der Grünen Fraktion um die Standards, sondern dass es sich um eine Velovorzugsroute handelt.

Martin Waldis: In meinem Eintretensvotum habe ich auf die mit einbezogenen Fachstellen hingewiesen. Scheinbar decken diese Fachstellen das Gedankengut von Gian Waldvogel bei Weitem nicht ab. Ich empfehle ihm deshalb, bei einer solchen Fachstelle Einsitz zu nehmen und die folgenden Projekte in den nächsten Jahren zu begleiten, damit sein Gedankengut tatsächlich einfliesst.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Es gibt verschiedene Argumente, die gegen diesen Rückweisungsantrag sprechen. Einerseits würde es zu mehrjährigen Verzögerungen und zu Mehrkosten führen. Zudem ist wichtig zu erwähnen, dass der Regierungsrat die Projektbewilligung bereits erteilt hat, das heisst die rechtliche Bewilligung im Sinn, dort, wo es allenfalls Einsprachen gegeben hat, Enteignungen vorgenommen werden müssen usw. Eine Rückweisung würde bedeuten, dass man ein neues Projekt erarbeiten und es neu auflegen muss. Logischerweise braucht es auch mehr Platz. Verschiedene Eigentümer wären davon betroffen und müssten Land von ihren Gärten abgeben usw. Allenfalls müssten sogar Häuser enteignet werden. Ich bin der Meinung, dass das sehr weit geht. Es geht zudem auch um eine gewisse Planungssicherheit gegenüber der betroffenen Bevölkerung. Wir werden auf dieses Thema auch in den nächsten Jahren bei verschiedenen Projekten zurückkommen. Wir befinden uns in einer Situation, in der bald neue Standards kommen. Diese liegen jetzt aber noch nicht vor. Diese Veloroute ist noch nicht in Kraft, sondern war erst in der Vernehmlassung. Ich bin der Meinung, dass es auch um die Planungssicherheit für die betroffene Bevölkerung geht. Das ist auch sehr wichtig. Das Projekt ist seit vielen Jahren im Gang und die Projektbewilligung wurde durch den Regierungsrat erteilt. Soweit ich weiss, ist sie rechtskräftig. Im Moment gibt es keine Gerichtsverfahren. Aber wir müssten wirklich von vorn beginnen, auch mit der Projektauflage. Das würde das Vertrauen in die Politik nicht stärken, wenn wir die Eigentümer erneut mit einem neuen Vorschlag belasten müssten. In diesem Sinn bitte ich Sie, die Rückweisung abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 83 zu 28 Stimmen ab.

Auftrag Caroline Rey zu Ziffer 1bis (neu): Es ist zu prüfen, ob im Abschnitt innerorts, wo ein durchgehender Velostreifen fehlt, Tempo 30 zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende eingeführt werden kann.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: In diesem Wortlaut lag der Antrag nicht vor.

Caroline Rey: Durch Neuenkirch soll neu eine Velovorzugsroute führen. Das ist sehr erfreulich. Nur endet der Velostreifen nach der Busspur leider abrupt. Das ist für die Velofahrenden ein Sicherheitsrisiko. Kombiniert mit dem auf dieser Strasse geltenden Tempo 50 erhöht sich dieses Risiko nochmals. Daher soll die Möglichkeit geprüft werden, auf diesem Abschnitt Tempo 30 einzuführen. Gerade für ein Velovorzugsroutenprojekt sehen wir es als zentral an, dass die Regierung den bestehenden Spielraum in Bezug auf Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genügend nutzt. Ich betone es gerne nochmals: Es geht vorerst nur um die Prüfung.

Martin Birrer: Das aktuelle Radroutenkonzept stammt aus dem letzten Jahrhundert, damit bin ich einverstanden. Den Planungsbericht Tempo 30 hingegen hat unser Rat letztes Jahr abgesegnet. Deshalb begreife ich nicht, dass bei jedem Projekt nochmals über Tempo 30 diskutiert werden soll. Die FDP-Fraktion lehnt den Antrag ab.

Martin Waldis: Tempo 30 heisst im Prinzip, dass sich auch die schnellen E-Bikes und Velofahrenden daran halten müssen und sich nicht einfach vordrängen. Die SVP-Fraktion lehnt den Antrag ab.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich verstehe das Anliegen insofern, dass man mit Tempo 30 versucht, in einem gewissen Abschnitt mehr Sicherheit für die Velofahrenden zu schaffen. Gemäss Abmachung mit Ihrem Rat, nämlich dem Planungsbericht Tempo 30, ist es nicht unsere Aufgabe, Tempo 30 zu prüfen, sondern die Anträge sollen von den Gemeinden kommen.

Wir nehmen deshalb von uns aus keine Prüfung vor, ausser wenn es aufgrund von Lärmschutzgutachten usw. aus rechtlicher Sicht notwendig ist. Wir können nicht einfach Tempo-30-Zonen prüfen, obwohl es mit Ihrem Rat anders vereinbart wurde. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Sicherheit der Velofahrenden mit dem vorliegenden Projekt gegeben ist. Das Projekt wurde von unabhängigen Auditoren, dem sogenannten Road Safety Audit (RSA), auch auf die Verkehrssicherheit geprüft und für gut befunden. Daraus ergibt sich für unseren Rat auch im Rahmen der Kompetenzen und wie mit Ihrem Rat vereinbart kein Handlungsbedarf. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 74 zu 36 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13, Abschnitt Meiengrüen – Lippenrüti, Erstellen Radverkehrsanlage in Kombination mit Strassensanierung, Gemeinde Neuenkirch, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 81 zu 29 Stimmen zu.