

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 17. Juni 2025
Kantonsratspräsident Zehnder Ferdinand

A 349 Anfrage Albrecht Michèle und Mit. über die Situation auf den Krienser Hauptverkehrsachsen nach der Wiedereröffnung des Ränggloch / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Michèle Albrecht ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Michèle Albrecht: Ich spreche heute als eines der fünf Krienser Mitglieder dieses Rates über ein zwar regionales Anliegen, das aber eine kantonale Strasse betrifft. Das im Interesse unserer Bevölkerung. Mit der Wiedereröffnung des Rängglochs hat sich in Kriens so einiges verändert – aber leider nicht nur zum Besseren. Wir begrüssen die neue Postautolinie, die erhöhte Strassensicherheit, die digitale Routenführung über Littau sowie die teilausgebaute Radverkehrsanlage ausdrücklich. Trotzdem, was wir nun im Zentrum von Kriens erleben, ist kein flüssiger Durchgangsverkehr, sondern ein Verkehr, der direkt nach Kriens hineinführt und dort regelmäßig zum Stillstand kommt: im Zentrum, auf den Zufahrten und in den Quartieren. Die Befürchtungen sind eingetroffen: Die Verkehrssteuerung greift noch nicht. Besonders stossend ist die Platzierung der Dosierampel bei der Hergiswaldstrasse. Aus Sicht der Bevölkerung ist diese schlicht am falschen Ort. Sie bremst nicht den Verkehr in Richtung Zentrum, sondern schneidet Quartiere wie Obernau oder Schützenrain vom übrigen Stadtgebiet ab. Das sorgt für Frust – und bringt verkehrstechnisch keine spürbare Entlastung. Der Verkehr staut sich nicht ausserhalb, sondern mitten in Kriens. Auch der öV bleibt blockiert – es fehlt bekanntlich an den neuralgischen Stellen eine eigene Busspur. Die erwähnte bevorzugte Führung mittels Lichtsignalanlagen bringt hoffentlich die erwartete Entlastung. Und noch ein Punkt: Ein Teilabschnitt der Veloverbindung nach Malters ist noch nicht realisiert. Sie ist zwar im aktuellen Bauprogramm im Topf A aufgeführt – die Planung habe begonnen. Für eine moderne, integrierte Mobilität ist das aber zu wenig. In einer wachsenden Stadt wie Kriens mit einer dynamischen Bevölkerung und zunehmender Verdichtung braucht es eine Verkehrspolitik, die mit dieser Entwicklung Schritt hält. Wir erwarten deshalb vom Kanton Luzern eine aktuelle und realitätsnahe Verkehrsanalyse mit heutigen Zahlen, nicht mit Prognosen von 2017. Eine Überprüfung und Korrektur der Dosierstandorte, im Dialog mit der Stadt Kriens. Die zügige Umsetzung der Radverkehrsanlage Hohrüti–Malters – mit klarer Priorität und einer Signalisation, die den Verkehr so weit wie möglich am Zentrum vorbei lenkt. Kriens will Teil der Lösung sein. Aber Kriens darf nicht einfach zur Staukanalisation des Rängglochs werden.

Bernhard Steiner: Die Anfrage sowie die Stellungnahme der Regierung zeigen etwas klar: Die Lösung dieses praktischen Verkehrsproblems und die komplexen Zusammenhänge

gehen weit darüber hinaus, als das, was mit der Luzerner Mobilitätsstrategie Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) angedacht wurde. Die Sorgen der Krienser Bevölkerung sind berechtigt. Ein prognostizierter Anstieg des Verkehrsaufkommens von 35 Prozent bis 2030 ist kein Detail. Der Engpass im Krienser Zentrum bleibt ungelöst, während der Spitzenzeiten nimmt die Verkehrsbelastung nach wie vor zu und dehnt sich weiter aus. Das betrifft die Lebensqualität, die Mobilität des öV, den motorisierten Individualverkehr (MIV) aber auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Nach Ansicht der SVP-Fraktion fehlen klare Aussagen zur Verkehrsdosierung, denn die Lichtsignalanlagen zur Verkehrslenkung werden das steigende Verkehrsaufkommen in der ganzen Region nicht lösen können. In der Antwort der Regierung wird kaum erwähnt, wie das Schwerverkehrsmanagement oder konkrete Entlastungsmassnahmen für die Hauptachse in Kriens umgesetzt werden sollen. Die SVP erwartet vom Regierungsrat konkrete und wirksame Massnahmen gegen die Überlastung der Krienser Achse, ein verlässliches Schwerverkehrsmanagement und eine funktionierende Verkehrslenkung, die den Ausweichverkehr nicht einfach in die Quartiere und die Nachbargemeinden führt. Die SVP bezweifelt auch, ob das ideologische 4-V-Prinzip gemäss Zumolu «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» unsere Verkehrsprobleme in der Praxis auch nur im Ansatz lösen kann. Wir fordern den Regierungsrat auf, die Umsetzung der Verkehrsbelastigung in Kriens zeitnah verbindlich anzugehen.

Daniel Gasser: Die Mitte-Fraktion hat grosses Verständnis für den Ärger der Krienserinnen und Krienser. Die vorgeschlagenen Ideen und Massnahmen unterstützen wir. Es muss uns aber auch bewusst sein, dass wir das Problem wahrscheinlich nur begrenzt beeinflussen können. Verschiedene Erhebungen zeigen nämlich, dass der grösste Teil des Verkehrs immer hausgemacht ist. Im Regelfall überwiegt in den Schweizer Gemeinden der Binnenverkehr, also der Verkehr mit Start und Ziel innerorts mit etwa 80 bis 90 Prozent gegenüber dem Durchgangsverkehr, der 10 bis 20 Prozent beträgt. Auf Transitachsen kann es zu Spitzenzeiten auch zu deutlich mehr Durchgangsverkehr kommen. Dieses Phänomen gilt auch für die Stadt Kriens. Die örtliche Bevölkerung ist deshalb immer auch Teil der Ursache, meistens, ohne sich dessen bewusst zu sein. In diesem Sinn braucht es in Kriens auch zusätzliche Anreize für einen individuellen Modalsplit. Diese Anreize müssen von der Gemeinde selbst kommen.

Ruedi Amrein: Viele der gestellten Fragen erklären, weshalb Kriens von einer weiteren Seilbahn träumt. Die Strassenveränderungen beschäftigen die Bewohnenden offenbar stark, nicht zuletzt, weil die Zufahrt ins Zentrum nicht gelöst wurde. Dafür hat auch die FDP-Fraktion Verständnis. Ich war zwar der Ansicht, dass sich das Wohlbefinden der Krienser Bevölkerung gebessert hat, weil ein Teil von Kriens westlich umfahren werden kann. Die Verkehrslenkung greift bereits. Ich musste in Obernau bereits einige Male geduldig warten und dachte, dass es besser wird. Ich denke aber, dass man die Wirkungen zuerst abwarten muss. Während der Sperrung hat sich wohl auch einiges getan, weil man bemerkt hat, dass man über den Seetalplatz und die Autobahn auch relativ rasch in den südlichen Teil von Kriens gelangen kann. Dabei handelt es sich aber vielleicht auch nur um eine Verlagerung. Ich bin dankbar, dass die weitere Planung in Richtung Malters im Topf A vorgesehen ist, denn das ist eine Gefahrenquelle. Es ist erstaunlich, dass nicht mehr passiert. Das ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass alle diese Gefahr erkennen. Die Fragen wurden gut beantwortet und auf die kritischen Facetten wurde eingegangen. Die FDP würde es begrüssen, wenn die Gemeinde Kriens den Bypass unterstützen könnte, nachdem sie erkennen muss, dass die Anliegen im angesprochenen Verkehrsbereich sehr ernst genommen werden.

Gian Waldvogel: Die Herausforderungen der Gemeinde Kriens in Bezug auf den Verkehr

sind sehr gross. Ich weiss das aus eigener Erfahrung, da ich selbst langjähriger Einwohner von Kriens war, sowohl im Zentrum als auch an der Obernauerstrasse. Deshalb sind mir der stetige Verkehrskollaps und die grossen Belastungen während der Rushhour morgens und abends bekannt. Bus und Autos stehen täglich im Stau, daran ändern auch die sanierten Strassenabschnitte rund um das Ränggloch wenig. Im Gegenteil, der Verkehr wird trotz der attraktiven Velostrecke nach Littau, der teilweisen Buspriorisierung sowie der neuen Busverbindung und Dosieranlagen weiter zunehmen. Diese Massnahmen sind zwar zu begrüssen, sie reichen aber nicht aus. Wir müssen die Augen öffnen, Daniel Gasser hat es bereits angedeutet. Wir sind hier mit schwierigen und komplexen mobilitätspolitischen Herausforderungen konfrontiert, denn Kriens steht stellvertretend für Fehler in der Mobilitätspolitik der vergangenen Jahre in der Stadt und Agglomeration Luzern. Das zeigt auch der weiterhin sehr hohe Anteil des MIV im Gesamtverkehr. Der Platz wird Jahr für Jahr knapper, aber das Auto dominiert die Strasse weiterhin. Dabei ist längst klar, dass in der Stadt und Agglomeration der Bus und das Velo für private Zwecke das Fortbewegungsmittel der Zukunft sind. Wer mit dem öV unterwegs ist, benötigt gemäss Mobilitätsforschung ungefähr zehnmal weniger Raum als mit dem Auto. Nur mit klaren Massnahmen zu einer Verkehrswende, auch im Sinn des 4V-Prinzips, einer effizienten Verkehrsmittelwahl mit durchgehenden Busspuren auf den Hauptachsen, einem attraktiven durchgehenden Velonetz, der Realisierung des Durchgangsbahnhofs (DBL) und dem Hinterfragen des Parkplatzangebotes in den Kernstädten und Agglomerationen werden wir den stetigen Kollaps langfristig in den Griff bekommen und den Verkehr besser steuern und verträglicher gestalten können. Es ist an der Zeit, dass wir wie viele andere Städte endlich den Erkenntnissen der Mobilitätsforschung folgen und bei der Steuerung des Mobilitätsverhaltens konsequente Anreize setzen. Ich hoffe, dass wir zukünftig einen gemeinsamen Weg finden, um mit Zumolu den gesetzten Leitplanken zu folgen. Es braucht eine klare Verkehrsverlagerung.

Caroline Rey: Die Antwort des Regierungsrates zeigt auf den ersten Blick eine schlüssige Strategie zur Verkehrsregulierung in Kriens, insbesondere durch die geplanten Dosierstellen. Allerdings bleibt die Antwort in vielen Punkten zu technokratisch und verkennt die reale Situation vor Ort. Aus Sicht der Krienser Bevölkerung sowie der direkt betroffenen Quartiere bleiben wesentliche Anliegen unbeantwortet oder werden ausgeblendet. Der Regierungsrat geht in seiner Antwort nicht auf die bereits bei vor der Wiedereröffnung des Rängglochs beobachteten Probleme ein. Die Vergrösserung der Strasse führt unweigerlich zu einer Zunahme des Verkehrs. Vom Krienser Zentrum bis nach Obernau fehlen weiterhin durchgehende Busspuren. Eine Priorisierung des öV ist so kaum realistisch umzusetzen, da sich der Verkehr über das gesamte Zentrum staut und dabei auch die Busse blockiert. Die Situation hat sich mit der Wiedereröffnung der Verbindung zusätzlich verschärft. Leider wurde eine konstruktive Entwicklung insbesondere auch durch die Haltung der SVP Kriens verhindert, die sich bereits vor der Realisierung gegen eine Testplanung sowie gegen eine Dosieranlage ausgesprochen hatte. Konkrete Lösungsvorschläge wären beispielsweise die Errichtung einer elektronischen Busspur, vergleichbar mit der Spitalstrasse in der Stadt Luzern. Diese bringt Entlastung und verkürzt die Verspätungszeit des öV enorm. Weiter wäre die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen im Zentrum eine Investition in Sicherheit und weniger Lärm. Das würde direkte Lebensqualität für die Einwohnenden von Kriens zur Folge haben.

Roger Erni: In Ihren Voten haben Sie erklärt, dass die Bedenken der Krienser berechtigt sind und Sie Verständnis dafür aufbringen. Das tut gut. Trotzdem darf ich als Kantonsrat aus Kriens nochmals betonen, dass die neue Buslinie aus Sicht des Verkehrsverbunds Luzern

(VVL) super ist. Aus Sicht des Kantons ist die Eröffnung des Rängglochs gut verlaufen. Vielen Dank dafür. Aus Sicht des Bauunternehmens lief es mit der um 2 Monate kürzeren Bauzeit und einem Bonus von 2 Millionen Franken fantastisch. Die Sicht der Gemeinde sieht aber anders aus: Verkehrskollaps, ein Chaos und der öV ist blockiert. Die Dosieranlage steht am falschen Ort. Wieso argumentiert man mit Zahlen aus dem Jahr 2017? Wann erhalten wir die neusten Daten, damit wir einen Vergleich anstellen und Sie wissen lassen können, was wir darüber denken? Zuhanden meines Fraktionspräsidenten: In meiner Funktion setze ich mich klar für den Bypass ein.

Marc Horat: Eine Bemerkung zum Durchgangsverkehr versus Ortsverkehr: Die Situation war wesentlich besser, als das Ränggloch geschlossen war. Nicht gut zwar, aber besser. Jetzt ist es eine Katastrophe. Mit dem erwähnten Bypass wird die Situation noch viel schlimmer. Die Zufahrtsstrassen zum Bypass sind jetzt schon an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Ich lese Ihnen einige Erlebnisberichte von Krienser Bürgerinnen und Bürgern vor, die meisten davon aus der Facebookgruppe «Du besch vo Kriens, wenn...», wo regelmässig Beiträge zur Verkehrssituation im Zentrum von Kriens und Obernau gemacht werden. Ja, die Verantwortung liegt beim Kanton, das wird aber auch so wahrgenommen: «Zum Glück wohne ich nicht dort oben.» «Die Feuerwehr sollte besser das Velo nehmen.» «Das war jetzt nicht gerade ein Glanzstück an Koordination seitens des Kantons. Seit rund einem Jahr wird an der Obernauer- und Rängglochstrasse gebaut, was zu ständigen Beeinträchtigungen führt. Die Baustellen beim Schützenheim im Reinacher sowie seit kurzem am Neubrunweg mit zig Lastwagen täglich verschlimmern die Situation zusätzlich. Es staut sich nun schon den ganzen Nachmittag seit zirka 14 oder 14.30 Uhr bis übers Schappe Center hinunter. Viel Geduld allen, die nach Hause wollen.» «Schon mal versucht, von der Sackweidstrasse in den Verkehr einzubiegen? Das ist dank der Baustelle und dem daher sehr schlechtem Überblick russisch Roulette auf eine ganz andere Art.» «Das kam jetzt sehr überraschend, danke Kanton.» «Gruss an die Linken. Ich werde über den Seetalplatz fahren, wie ich es schon zwei Jahre vorher gemacht habe.» Eine Randbemerkung: Kriens und der Kanton Luzern haben eine bürgerlich dominierte Mehrheit, die das zu verantworten hat. Es ist wirklich nicht lustig, aber das gilt nicht nur für Kriens. Es gibt diverse andere Projekt im Kanton, die genau so chaotisch enden können. Die ganze Situation durch die vorzeitige Eröffnung – wohlbemerkt mit der erwähnten Prämie für den Generalunternehmer, die wir Steuerzahlenden berappen dürfen – wurde unnötig verschärft. Aus meiner Sicht macht es keinen Sinn, die Strasse für den Verkehr freizugeben, wenn sich auf den Zufahrten noch eine grosse Baustelle befindet. Fast jedes Mal, wenn ich in diesem Gebiet mit dem Velo unterwegs bin, habe sogar ich mit den Autofahrenden Mitleid, die in diesem Chaos stecken. Die Situation verbessert sich auch mit einem Dosiersystem nicht wirklich, weil die Kapazität im Zentrum fehlt. Es ist zwar schön, dass wir nun eine direkte Busverbindung nach Littau und Malters haben, aber wenn der Bus nicht durchkommt, weil es im Zentrum von Kriens staut, bringt das nichts. Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Das beste Beispiel dazu finden Sie gegenwärtig in Kriens, zum Leidwesen aller Einwohnerinnen und Einwohner.

Franziska Rölli: Es ist sicher wichtig, die Verkehrsentwicklung auf der Kantsstrasse in Kriens genau zu beobachten und die Messungen der Zählstellen auszuwerten. So kurz nach der Wiedereröffnung können aus den Zahlen jedoch noch keine konkreten Schlüsse gezogen werden, welche bereits getroffenen Massnahmen wirken und welche allenfalls noch geändert werden müssen. Dass mit einem Strassenausbau der Verkehr nicht ab- sondern zunimmt, sollte eigentlich niemanden mehr erstaunen, da der Effekt wissenschaftlich mehrfach belegt ist. Es ist entscheidend, dass der Modalsplit massiv verbessert wird. Damit das möglich wird, sind Massnahmen zur Busbevorzugung und für eine sichere Veloinfrastruktur zwingend. Nur,

wenn der Fahrplan eingehalten werden kann und die Infrastruktur für den Langsamverkehr attraktiv ist, wird man die Bevölkerung zum Umstieg auf den Langsamverkehr bewegen können. Wenn das geschieht, gibt es auch wieder Platz auf den Strassen.

Sibylle Boos-Braun: Der fehlende Veloweg Richtung Malters führt zu gefährlichen Situationen und hindert viele am Umstieg vom Auto aufs Velo. Aber genau diesen Umstieg möchten wir ja. Es ist wichtig, dass dieser Teil schnell umgesetzt wird. Ich bin mir bewusst, dass auch die Bevölkerung von Malters Teil des Verkehrsproblems in Kriens ist. Der neue Bus läuft gut und die Frequenz ist höher als zu Beginn angenommen. Der Fahrplan muss aber noch ausgebaut werden, da gerade am Morgen noch grosse Lücken bestehen. Was das Verkehrsproblem in Kriens angeht, ist eine grossräumige Verkehrsorganisation nötig. Wir müssen grösser denken: Zum Beispiel mit der Umfahrung Wolhusen, damit der Verkehr aus dem Entlebuch bis zum Seetalplatz auf der Schnellstrasse bleibt. Heute fahren viele über Malters nach Kriens. Die Umfahrung würde zu einer Entlastung des Rängglochs führen. Es gibt auch noch andere Ideen wie eine Untertunnelung, darüber wurde schon vor 30 Jahren diskutiert. Die Verkehrszählung ist das eine, aber um das Problem zu lösen, muss man damit beginnen, grossräumig zu denken.

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

Fabian Peter: Ich stelle fest, dass der Verkehr immer wieder zu diskutieren gibt. Es ist aber nicht einfach Lösungen zu finden, die für alle stimmen. Mit grosser Freude konnten wir das Ränggloch diesen Frühling nach der Totalsperre wieder eröffnen. Diesbezüglich habe ich auch zahlreiche positive Reaktionen aus der Bevölkerung erhalten. Aus unserer Sicht ist das Projekt gut gelungen. Es ist eine wichtige Verbindung, eine Kantonsstrasse und Verbindungsachse zwischen der Agglomeration Luzern und dem Luzerner Hinterland. Nicht nur über den Seetalplatz, sondern auch über Kriens. Wie wir gehört haben, wird die Verbindung auch von Personen aus Malters genutzt. Es ist also keine Krienser Strasse, sondern eine Kantonsstrasse. Neu ist die Strecke sicherer, auch in Bezug auf Naturgefahren, was sehr wichtig ist. Ein Teil der Strasse war bereits bedroht und musste einspurig geführt werden. Wir konnten deshalb mit dem Baubeginn nicht warten und mittlerweile ist das Ränggloch offen. Für Velofahrende bietet sich zudem die Möglichkeit der neuen Buslinie. Das Anschlussprojekt mit dem Veloweg ist in Planung. Mit dem Bau wird so bald wie möglich begonnen. Das hängt aber auch von möglichen Einsprachen und weiteren Verzögerungen ab. Der Verkehr nimmt zu. Alle wollen mobil sein, aber niemand will den Verkehr. Das ist eine Tatsache. Wir alle bewegen uns täglich, sei es mit dem öV, dem Velo oder dem Auto. Der Verkehr benötigt Platz. Aufgrund der Anzahl Menschen, die unterwegs sind, kommt es zu Stausituationen. Das ist auch in Kriens der Fall. Die zusätzlichen Stausituationen sind aktuell auf die bestehenden Baustellen zurückzuführen. Diese Baustellen sind aufwendiger, da es um Werkleitungen geht und man im Dorf keine Totalsperrung vornehmen konnte. Deshalb dauern die Baustellen länger und der Verkehr muss einspurig geführt werden. Das ist aber kein Novum. Als wir im Entlebuch verschiedene Strassen saniert haben, kam es ebenfalls zu Stausituationen. Wir können heute keine Kantonsstrassen mehr sanieren, ohne dass Staustunden entstehen. Das System ist in den Hauptverkehrszeiten stark belastet. Wenn wir bauen und sanieren – und das müssen wir – dann gibt es leider auch diese Unannehmlichkeiten mit den zusätzlichen Stausituationen. Daniel Gasser hat es gesagt: Ein grosser Teil des Verkehrs ist der Binnenverkehr. Zudem geht es um eine Kantonsstrasse, aber wir bieten neu Alternativen mit dem Velo und dem öV an. Nur, wenn auch umgestiegen wird, kann es allenfalls zu einer Verkehrsentlastung kommen. Zu den Dosierstandorten: Wir sind vor allem zuständig für den Verkehrsfluss auf den Kantonsstrassen. Bei den Dosierstellen geht es nicht darum, vor allem die Quartiere zu bevorzugen, sondern den Verkehrsfluss auf den

Kantonsstrassen sicherzustellen. Bernhard Steiner hat vorgeschlagen, in Kriens den Schwerverkehr umzulagern. Es wäre wahrscheinlich nicht in Ihrem Sinn, eine Lastwagenfahrverbot durch Kriens zu erlassen. Auch der Schwerverkehr muss irgendwo passieren können, zudem wird für die Zulieferketten auch ein Teil für Kriens selbst benötigt. Aber auch dieses Thema ist nicht ganz einfach zu lösen. Wir bleiben dran. Neue effektive Zahlen können wir jedoch erst liefern, wenn die Baustellen abgeschlossen sind. Es ist leider nicht zu vermeiden, dass der Verkehr zunimmt. Aber dafür ist nicht der Kanton zuständig, sondern wir alle, die Menschen, die sich auf den Strassen und Schienen bewegen.