

Anfrage Bühler-Häfliger Sarah und Mit. über die Stärkung der Verkehrsachse zwischen Dagmersellen und Willisau, unter Einbezug der Entwicklungsschwerpunkte

eröffnet am 26. Januar 2026

Die Kantonsstrasse K 11 ist die Lebensader der Region Willisau-Wiggertal, verläuft zwischen Wolhusen und Dagmersellen und erschliesst die vom Kanton Luzern als kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) definierten Wirtschaftsgebiete von Willisau und Dagmersellen. Die Strasseninfrastruktur ist zentral für den Pendel-, Wirtschafts- und Güterverkehr, sowie für den Freizeitverkehr der gesamten Region. In der Region der K 11 kreuzen sich wichtige Transitachsen der Zentren Bern, Luzern, Olten, Basel und Zürich. Eisenbahn- und Autobahnanlüsse garantieren den Anschluss der Region Luzern West an nationale und internationale Zentren.

Der Ausbau der Entwicklungsschwerpunkte, welcher im kantonalen Richtplan verankert ist, beeinflusst die Mobilitätsplanung in der Region massgeblich; der Kanton ist verantwortlich, dass die wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete gut an die übergeordneten Verkehrssysteme angebunden werden.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) der Umfahrung Alberswil/Schötz wurde von den verantwortlichen kantonalen Stellen ein wesentliches Verkehrswachstum für die Region bis 2040 prognostiziert, inklusive dem Schwerverkehrsanteil¹. Die Verkehrsachse zwischen den beiden ESP Willisau und Dagmersellen schliesst den Perimeter der ZMB ein. In diesem Bereich ist die Strasse die einzige Verkehrsinfrastruktur; eine Erschliessung durch Schienenverkehr ist nicht vorhanden, es herrscht eine Lücke in der Bahnerschliessung zwischen Willisau und Nebikon.

Es hat sich im laufenden Prozess der ZMB herausgestellt, dass die Interessen der lokalen und regionalen Bevölkerung und des Gewerbes sehr breit gestreut sind. Das macht die Verkehrsplanung herausfordernd. Vielfach staut sich der Verkehr zu Hauptverkehrszeiten bereits heute auf der K 11, wodurch Reisezeitverluste für öV, MIV und Wirtschaftsverkehr resultieren.

Der zunehmende Verkehr führt zu vermehrten Lärmbelastungen und Emissionen für die anwohnende Bevölkerung. Velo- und Fusswege sind nur wenige vorhanden, zudem sind sie schmal und sanierungsbedürftig.

Die Achse zwischen Wolhusen, Willisau, Ettiswil, Gettnau, Zell, Alberswil, Schötz, Nebikon, Altishofen und Dagmersellen (und weiter bis Reiden und Wikon) soll gestärkt und die geplante

¹ [ZMB AS B Synthesebericht V10.pdf](#)

Entwicklung der beiden ESP gesamtheitlich umgesetzt werden. Ziel ist eine sichere, nachhaltige und zweckmässige Mobilität, die die Anbindung der Region an kantonale, nationale und internationale Zentren verbessert und die Bevölkerung aktiv in die Gestaltung der Verkehrslösungen einbezieht.

Wir bitten deshalb die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die verkehrliche Situation in der Region Willisau-Wiggertal, bezogen auf die Erreichbarkeit der gesamten Region, namentlich mit Blick auf die Verbindungen zwischen den erwähnten regionalen ESP und den Verkehrsdrehscheiben?
2. Welche Prognose stellt der Regierungsrat für die Entwicklung des Verkehrs in der Region? Wie sind die Anteile der verschiedenen Verkehrsarten? Welche Untersuchungen und Resultate über Verkehrsflüsse gibt es, welche die gesamte Achse Dagmersellen–Wolhusen berücksichtigen? Was sind die Schlussfolgerungen daraus?
3. Wie weit wurden bei der ZMB Alberswil/Schötz die erwarteten verkehrlichen Entwicklungen auf der gesamten Achse Willisau–Dagmersellen mit einbezogen? Gestützt auf welche Überlegungen hat der Regierungsrat den Perimeter der ZMB gewählt?
4. Wie viele Kilometer bzw. Meter fehlen im Schienennetz zwischen Nebikon und Willisau tatsächlich? Welche Rolle spielt die fehlende Bahnerschliessung zwischen Nebikon und Willisau für den Personen- und Güterverkehr in der Region, und welche Implikationen ergeben sich dadurch aufgrund der erwarteten bzw. prognostizierten Mobilitätsentwicklung?
5. Wie kann gewährleistet werden, dass der zunehmende Wirtschafts-, Pendel- und Freizeitverkehr auf der Achse K 11 in Zukunft zuverlässig abgewickelt werden kann? Welche weiteren Massnahmen sieht der Kanton als zwingend notwendig?
6. Welche Rolle spielt der öffentliche Verkehr (öV) für eine zuverlässige und flüssige Abwicklung des Verkehrs auf der Strasse bez. wie kann der öffentliche Verkehr (sowie der Velo-/Fussverkehr) in der Region die Strasse entlasten?
7. Wie zuverlässig ist der öV in der Region? Welche Möglichkeiten gibt es, die Nachfrage im regionalen öV zu stärken, damit ein Angebotsausbau und somit eine Attraktivierung des öV die Strasse entlasten kann? Welches Potenzial haben Verkehrsmanagement-Massnahmen?
8. Kann sich der Kanton vorstellen, provisorische Massnahmen zu prüfen und solche Massnahmen wie elektronische Busspuren, Dosieranlagen oder Alternativrouten für einen beschränkten Zeitraum einzuführen und die Wirkung zu prüfen?
9. Wie sind in der Region die Vorgaben für barrierefreie Bushaltestellen umgesetzt? Wie diejenigen des Veloweggesetzes?
10. Wie sieht die Situation der Verkehrssicherheit für Zufussgehende, Kinder und Velofahrende sowie für Anwohnende (Lärmbelastung) entlang der Achse der K 11 aus? Welchen Handlungsbedarf leitet der Regierungsrat daraus ab?
11. Welche Bedeutung kommen Mobilitätskonzepten der Region oder der Gemeinden im fraglichen Perimeter für die Sicherung eines flüssigen Verkehrs auf der Achse zu?
12. Wie können der Kanton, die Gemeinden entlang der Achse K 11 und weitere relevante Akteure zusammenarbeiten, damit die Region auch in Zukunft wirtschaftlich prosperieren, den Verkehr verträglich und effizient abwickeln und für alle Verkehrsteilnehmenden die grösstmögliche Sicherheit bieten kann?

Bühler-Häfliger Sarah

Marti Urs, Bärtschi Andreas, Bucher Philipp, Hodel Thomas Alois, Waldis Martin, Marti André, Wicki-Huonder Claudia, Beck Ronny, Lichtsteiner Eva, Meier Anja, Broch Roland, Brunner Rosmarie, Kurmann Michael, Vogel Marlen, Schärli Stephan, Graber Eliane, Wandeler Andy, Rey Caroline, Engler Pia