

**Kantonsrat**

## **KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 28. Oktober 2024  
Kantonsratspräsident Zehnder Ferdinand

### **A 203 Anfrage Wedekind Claudia und Mit. über die Seetaler Strassenbauprojekte / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Claudia Wedekind ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Claudia Wedekind: Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Es gibt drei Möglichkeiten, wie ich auf die Antwort des Regierungsrates reagieren kann: Entweder mache ich heute meinem Unmut Luft und erkläre, dass ich mit der Antwort nicht zufrieden bin, oder ich verlange keine Diskussion und ärgere mich zu Hause weiter darüber auf, oder ich sage Folgendes: Während etliche Strassenbauprojekte in vergleichbarem Ausmass in unserem Kanton umgesetzt und errechnet werden konnten, warten wir im Seetal immer noch auf den Apéro. Das Projekt Kantonsstrasse Emmen, Hochdorf und Aesch, kurz K 16, verweilt seit längerer Zeit im Topf A und wartet auf seine Umsetzung – fehlende personelle Ressourcen, Einsprachen, im Weg stehende Häuser, andauernde Projektüberprüfungen, aber keine taktischen Gründe. Diese Argumente werden in den Antworten aufgeführt, weshalb die K 16 ist, wie sie seit vielen Jahren ist. Doch jetzt geht etwas. Wenn man von Gelfingen Richtung Baldegg fährt und zurück, trifft man auf ein Rotlicht. Die Strasse wird saniert, beziehungsweise es wird Kosmetik betrieben, aber nicht das umgesetzt, was geplant ist. Das Projekt wird zurzeit nämlich überprüft und aktualisiert. Es kommt mir vor, als ob ich in zwei Jahren mein Haus neu isolieren möchte und nun die Fassade für viel Geld streichen lasse. Meine Anfrage ist ehrlich und realitätsnah beantwortet worden. Wir aus dem Seetal hätten gerne andere Antworten erhalten. Aber es ist, wie es ist. So wie es ist, ist es frustrierend und nicht zufriedenstellend, nicht weil der Eröffnungsapéro fehlt und die Schleife nicht durchschnitten werden kann, sondern weil wir jeden Tag auf einer unglaublich gefährlichen Strasse durch das Seetal fahren müssen. Bevor ich mein Votum schliesse, muss ich eine kleine Korrektur anbringen. Seit dieser Woche, also seit den letzten beiden Sessionstagen, ist die Strasse zwischen Gelfingen und Baldegg wieder offen, das heisst es hat kein Rotlicht mehr. Die Schachtdeckel wurden instand gestellt. Auf der Strecke holpert es nun in regelmässigen Abständen. Aber sicherer ist sie dadurch nicht geworden. Schauen wir einmal, was nach diesem Sessionstag geschieht.

Elin Elmiger: Als klar wurde, dass ich Kantonsrätin werde, wurde mir als erstes zugetragen, ich solle doch nachfragen, wie es um den Veloweg zwischen Baldegg und Gelfingen steht. Deshalb war ich auch sehr gespannt auf die Antwort des Regierungsrates. Vielen Seetalerinnen und Seetalern liegt dieses Strassenprojekt sehr am Herzen. Die Bevölkerung möchte schon länger wissen, wie es mit dem Projekt weitergeht. Vor über 13 Jahren hat die SP Hitzkirch Plus eine Resolution mit gut 1000 Unterschriften beim Kanton eingereicht. Die

Resolution forderte die schnelle Realisation eines Veloweges auf der Kantonsstrasse zwischen Gelfingen und Baldegg. Der Regierungsrat schrieb damals in seiner Stellungnahme, dass der Kantonsrat den definitiven Zeitpunkt der Realisierung dieser Veloverkehrsanlage im Bauprogramm 2015–2018 festlegen werde. Im Bauprojekt kam das Projekt in den Topf A. Das ist schon länger her, aber die Situation auf diesem Abschnitt ist immer noch genau gleich. Wie schon erwähnt wurde, ist die Strasse eng und schmal und führt direkt der S 9 entlang, es gilt Tempo 80, und es kommt regelmässig zu Verkehrsunfällen, die auch den Bahnverkehr behindern. Nur die wirklich risikobereiten Velofahrenden getrauen sich auf diese Strecke. Es ist interessant, dass die Schächte geflickt wurden. Das hat einige Fragen aufgeworfen. Es ist klar, dass Bauprojekte Zeit benötigen und sich in die Länge ziehen können. Aber trotz Einsprachen und dem erwähnten Fachkräftemangel ist zu erwarten, dass ein für die Bevölkerung so wichtiges Strassenbauprojekt schneller realisiert werden könnte. Die SP-Fraktion empfindet die Antwort des Regierungsrates als nicht zufriedenstellend. Wir bitten die Regierung, alles daran zu setzen, damit solche Projekte schneller umgesetzt werden können. Einsprachen und Fachkräftemangel als Entschuldigung reichen uns nicht.

Nadine Koller-Felder: Wir hoffen, dass die in der Anfrage erwähnten Strassenprojekte im Seetal zeitnah realisiert und umgesetzt werden, bevor neue Strassenprojekte gestartet werden, zumal das der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zum Postulat P 139 festgehalten hat. So soll primär zuerst an den in Bearbeitung stehenden Projekten weitergearbeitet und diese sollen fertiggestellt werden, bevor neue begonnen werden. Weiter möchte die FDP-Fraktion in diesem Zusammenhang erwähnen, dass der Regierungsrat im September von unserem Rat den Auftrag erhalten hat, mehrere Varianten für zusätzliche Finanzierungen der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Wir erwarten deshalb hoffnungsvoll die Finanzierungsmöglichkeiten, welche der Regierungsrat unserem Rat aufzeigen wird, damit die dringend nötigen Strassenbauprojekte zeitnah realisiert werden können.

Bernhard Steiner: Die Anfrage zeigt einmal mehr wie bei vielen anderen parlamentarischen Vorstössen über Verkehrsthemen das grosse Problem. Mit der Änderung zur Gesamtmobilitätsplanung werden Gelder, die für den eigentlichen Strassenbau vorgesehen sind, neu für Velowege und die öV-Bevorzugung benötigt. Das trifft nicht nur für das Seetal zu, sondern auch für alle Regionen im Kanton. Obwohl die SVP-Fraktion vor genau diesem Szenario im Rahmen der Beratung zum Mantelerlass Gesamtmobilität gewarnt hat, haben alle anderen Parteien ausser der SVP diesen Paradigmenwechsel unterstützt und sind zu einem grossen Teil verantwortlich für diese Fehlentwicklung. Mit dem Entscheid zum Mantelerlass Gesamtmobilität hat man alle bewährten und verlässlichen Instrumente zur Planung der Mobilität – wie das Bauprogramm, den öV-Bericht und das Radroutenkonzept – aufgehoben respektive in die Gesamtstrategie Gesamtmobilität integriert. Mit diesen Massnahmen hat man alle bewährten Abläufe und Strukturen aufgelöst und durch eine Gesamtschau abgelöst. Deshalb kann vor lauter Bäumen der Wald oder das eigentliche Ziel nicht mehr gesehen werden. Es kommt wie befürchtet zum gegenseitigen gegeneinander Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger: Der massiv teure Ausbau von Radrouten – man spricht hier von 400 bis 800 Millionen Franken –, die Erstellung von Busspuren und Dosierungsanlagen und der öV-Ausbau stehen in direkter Konkurrenz zum eigentlichen Strassenbau. Es liegt doch in der Natur der Sache, dass zum Erreichen der Klimaziele bewusste Kapazitätseinschränkungen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten von öV und Langsamverkehr umgesetzt werden müssen. Auch diesbezüglich hat sich einzig die SVP-Fraktion in den vergangenen Jahren kritisch geäussert. Die Kommission Verkehr und Bau (VBK) hat erkannt, dass die Finanzierung für den eigentlichen Strassenbau bei Weitem nicht

reicht, und hat der Regierung mit dem Postulat P 170 den Auftrag erteilt zu überprüfen, wie die Finanzierung im Strassenbau gewährleistet werden kann. Ebenso haben wir bei der Beratung des Aufgaben- und Finanzplans (AFP) verschiedene Bemerkungen in diese Richtung überwiesen. Es ist höchste Zeit, dass die finanziellen Auswirkungen dieser undurchsichtigen Strategie der Gesamtmobilität aufgezeigt werden können.

Benno Ineichen: Ich bin Teillandbesitzer des Anstössers, der zur Baldegger Hauptstrasse führt, und habe gegen den geplanten Ausbau Einsprache erhoben. Ich spreche nur zum Teilstück von Baldegg nach Gelfingen mit einem Kostenvoranschlag von 23 Millionen Franken. Es müssen zwei Häuser verschoben werden, die laut Regierungsrat schützenswert sind. Den Begriff «schützenswert» gilt es noch zu definieren: Nicht ein Haus ist schützenswert, sondern es sind zwei und damit eine schützenswerte Gruppe. Zwei alte Häuser sind also schützenswert, während es ein einzelnes Haus nicht ist. Der technische Bericht scheint von jemandem verfasst worden zu sein, der nicht Auto fährt. Zwischen Gelfingen und Baldegg würde es einen Radweg geben, aber die Ausschilderung fehlt. Zudem ist dieser Weg scheinbar an gewissen Stellen zu eng, als dass er als Radweg gelten könnte. Ich möchte auch eine breitere und sicherere Strasse im Seetal. Aber bauen Sie diese so, dass sie finanziert werden kann und die Landbesitzer das Projekt ebenfalls mittragen. Das Geld müssen Sie an einem anderen Ort suchen.

Daniel Rüttimann: Die Gesamtmobilität ist im ganzen Kanton ein Thema, auch im Seetal. Wir sind an guten Verkehrswegen für die Wirtschaft, zum Wohnen, aber auch zum Arbeiten interessiert. Man fährt häufig über die K 56 ins Seetal, das ist die Strasse Sempach–Hildisrieden–Hochdorf. Im Bauprogramm ist diese im Topf A für 2026 vorgesehen, die Vorbereitungsarbeiten sollten beginnen. Deshalb ist es doch erstaunlich, wenn jetzt gewisse Sanierungsarbeiten gemacht werden, also im Prinzip eine «Pflästerilipolitik» betrieben wird. Der Unmut ist gross, und die Fragen sind vorhanden. Es wäre gut, wenn der Kanton in diesem Kontext für etwas mehr Transparenz und Klarheit sorgen könnte.

Josef Schuler: Ich befahre diese Strecke mit dem Velo. Das ist nicht immer sehr angenehm, vor allem wenn Autos im Gegenverkehr überholen. Das führt oft beinahe zu Unfällen, aber bei den Autofahrern. Die Velofahrenden sind eigentlich relativ sicher, wenn auf der Strasse nicht zu schnell gefahren wird. Mit Tempo 60 würde die Fahrt nach Hochdorf wohl rund eine halbe Minute länger dauern, das ist nicht viel. Wir warten nun schon seit 13 Jahren auf diesen Veloweg. Wie wäre es mit einem Pilotprojekt? Man bringt auf der Strasse links und rechts gelbe Streifen an und gibt damit den Velofahrenden etwas mehr Raum auf der Strasse. Das Tempo könnte auf 60 reduziert werden. Das könnte man während eines halben Jahres testen und die Ergebnisse auswerten. Sonst warten wir nochmals 13 Jahre, bis der Ausbau tatsächlich erfolgt ist. Wir kennen die Landbesitzer links und rechts und wissen, wie diese sich wehren können. Vielleicht sollten wir also einfach etwas ausprobieren.

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

Fabian Peter: Grundsätzlich teile ich den Unmut von Claudia Wedekind. Auch für mich ist es unbefriedigend, dass dieses Projekt noch nicht weiter ist. Ich kann Ihnen einige Erklärungen dazu abgeben. Bei uns geht es nach wie vor um die Thematik der Ressourcen, einerseits die offenen Stellen, die zu besetzen sind. Wir benötigen nicht mehr Stellen, sondern wir müssen diese besetzen können. Wir benötigen aber auch das Geld, um die Projekte realisieren zu können. Anlässlich der AFP-Beratung haben wir ausführlich über diese Frage diskutiert. Im vorliegenden Fall musste der zuständige Projektleiter die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wolhusen durchführen und konnte das Projekt nicht mehr weiter betreuen. Wir haben nicht mehr Personal zur Verfügung, was diesen Umstand ausgelöst hat. Ich kann Bernhard Steiner beruhigen: Mit dem Programm Gesamtmobilität hat

das gar nichts zu tun, sondern mit den fehlenden Personalressourcen. Wir sind daher dankbar, wenn Sie uns Bauingenieure empfehlen können. Der andere Punkt ist die Finanzierung. Wir haben auch überprüft, wie es mit dem Radroutenkonzept weitergeht, das ist ein Auftrag des Bundes, aber auch Ihres Rates. Wir prüfen deshalb, ob es neue Möglichkeiten gibt, damit wir das Projekt anders umsetzen können. Deshalb mussten wir den ersten Entwurf des Radroutenkonzeptes abwarten, damit wir nichts Falsches tun. Die Schachtdeckel mussten wir aus Sicherheitsgründen reparieren. Auch wenn wir bei der Planung Vollgas geben, sind noch Einsprachen offen, über welche die Regierung befinden muss. Allenfalls folgen noch Gerichtsverfahren, und Ihr Rat muss Geld sprechen, damit wir bauen können. Entsprechend wird der Baustart leider auch noch nicht morgen sein, auch wenn ich gerne bald bauen würde. In diesem Sinn bitte ich Sie um Verständnis. Wie Sie unserer Antwort entnehmen können, sind wir dabei, das Projekt zu beschleunigen. Aber selbst dann müssen die Vorgehensschritte eingehalten werden. Falls die Einsprachen nach dem Entscheid des Regierungsrates an das Kantonsgericht oder sogar an das Bundesgericht weitergezogen werden, wird es im schlimmsten Fall noch Jahre dauern, bis wir dieses Strassenbauprojekt umsetzen können.