

Luzern, 30. Juni 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 687**

Nummer: A 687
Protokoll-Nr.: 853
Eröffnet: 27.01.2026 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Hodel Thomas Alois und Mit. über die Neugestaltung der Kantonsstrasse K11 im Zusammenhang mit dem Planungsbericht Tempo 30 des Kantons Luzern

Zu Frage 1: Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass gemäss kantonalem Planungsbericht Tempo 30 die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Hauptverkehrsachsen grundsätzlich nicht vorgesehen ist?

Tempo 30 ist auf Abschnitten verkehrsorientierter Strassen in Gesellschaft und Politik umstritten, sowohl auf kantonaler wie auch auf nationaler Ebene. Der Kanton Luzern hat in einem umfangreichen Prozess seine Praxis für den Umgang mit Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen überprüft. Mit einem Planungsbericht [B 28](#) hat der Regierungsrat die rechtlichen und fachlichen Grundlagen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts dargelegt. Im Dezember 2024 hat der Kantonsrat den Planungsbericht behandelt und ihn mit Bemerkungen zustimmend zur Kenntnis genommen. Auf dieser Grundlage wurde in der Folge die Strassenverkehrsverordnung angepasst. Die Änderung ist seit dem 1. September 2025 in Kraft.

Gemäss den geänderten Verordnungsbestimmungen ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen innerorts demnach nur in Ausnahmefällen und in restriktiver Anwendung des Ermessensspielraums herabzusetzen. Somit teilt der Regierungsrat den Wortlaut «grundsätzlich nicht vorgesehen» nur bedingt. In Ausnahmefällen kann eine Temporeduktion gestützt auf die bundesrechtlichen Vorgaben nach wie vor zweckmässig oder erforderlich sein. Dem Regierungsrat ist es dabei aber wichtig, dass der Ermessensspielraum zugunsten einer restriktiven Haltung ausgeschöpft wird. Ganz nach dem Motto: So lange wie nötig, so kurz wie möglich.

Zu Frage 2: Wie rechtfertigt die zuständige Dienststelle Verkehr und Infrastruktur das planerische Vorgehen bei der Neugestaltung der K 11 (ehemals 0+ Variante) im Zusammenhang mit der Umfahrungsvariante Schötz–Alberswil?

Für die Umfahrungsprojekte Alberswil/Schötz, Eschenbach, Hochdorf und Wolhusen wurden zeit- und kostenintensive Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) durchgeführt. Als Bestvarianten ergaben sich Lösungen, die ohne Umfahrungsstrasse den Handlungsbedarf mit einer Gesamtverkehrsoptimierung angehen. Es liegen jedoch auch Bestvarianten für Umfahrungs-lösungen vor. Für alle vier Umfahrungsprojekte werden gemäss dem Programm Gesamtmobilität die Grundlagen für eine Volksabstimmung erarbeitet, um auf der Basis der fachlichen Grundlagen einen politischen Entscheid zu erwirken. Die gilt somit auch für die Umfahrungs-variante Alberswil/Schötz.

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) begründet die Wahl für die «Variante Neugestaltung K 11» ohne Umfahrungsstrasse primär durch das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis. Mit geschätzten 25 Mio. Franken ist sie massiv günstiger als die Umfahrungsvarianten, die zwischen 78 und 124 Mio. Franken kosten würden. Zudem erzielt die Neugestaltung in der fachlichen Nutzwertanalyse als einzige Variante ein positives Gesamtergebnis, da sie die Wohnqualität und Sicherheit in Schötz und Alberswil direkt verbessert, ohne wertvolle Fruchtfolgeflächen zu beanspruchen oder das Landschaftsbild durch neue Trassen zu beeinträchtigen. Das Vorgehen folgt der Strategie einer «verträglichen Gestaltung»: Anstatt den Verkehr aufwändig und unter grossem Ressourcenverbrauch zu verlagern, wird die bestehende Achse siedlungsverträglich optimiert. Die daraus resultierenden Reisezeitverluste von ca. einer Minute werden gegenüber den ökologischen und finanziellen Nachteilen der Umfahrungen als verhältnismässig eingestuft. Damit wird eine nachhaltige Lösung präsentiert, welche die notwendige Sanierung der Strasse mit den Zielen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit effizient vereint. Bei der etwaigen Weiterbearbeitung wird die Ausgestaltung weiter konkretisiert und auf Grundlage der neuen Rahmenbedingungen hinsichtlich Tempo 30 überprüft.

Zu Frage 3: Welche planerischen Alternativen sieht die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur in Anbetracht der Expansion von Handels- und Logistikunternehmen entlang der K 11?

In Anbetracht der Expansion von Handels- und Logistikunternehmen entlang der K 11 hat die Dienststelle vif die grossflächigen Umfahrunsoptionen detailliert geprüft. Die Westumfahrung via Gettnau (ASWG) würde zwar die grösste Entlastung bringen, stünde jedoch in einem schlechteren Verhältnis zu den Kosten von rund 78 Millionen Franken und dem dauerhaften Verlust wertvoller Fruchtfolgeflächen. Die optimierte Westumfahrung Schötz (SWM optimiert) wiederum würde den Logistikverkehr zwar direkt um Schötz herumführen, entlastet Alberswil jedoch nicht und stellt mit rund 124 Millionen Franken (insb. wegen der 390 Meter langen Tunnelstrecke) die teuerste Variante dar.

Als direkte planerische Alternativen zu diesen Infrastrukturbauten greifen daher betrieblichen und regulatorischen Massnahmen. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) prüft konkret folgende Massnahmen:

- Mit geeigneten Verkehrsmanagementmassnahmen und einer intelligenten, sensorgesteuerten Verkehrssteuerung soll der Verkehrsfluss auf der K 11 verstetigt werden. Ergänzend wird in Zusammenarbeit mit den ansässigen Unternehmen eine zeitliche Staffelung von Logistikfahrten angestrebt, um die Verkehrsspitzen zu brechen.
- Anstelle von Neutrassierungen werden bestehende Kreuzungen und Kreisel punktuell optimiert (z. B. durch optimierte Spurführungen), um den Schwerverkehr flüssiger abzuwickeln und Rückstaus zu verhindern.

- Im Rahmen des kantonalen Güter- und Logistikkonzepts wird die verstärkte Verlagerung von Güterströmen auf die Bahn geprüft, um das regionale Strassennetz langfristig und nachhaltig vom Schwerverkehr zu entlasten.

Zu Frage 4: Welche Auswirkungen erwartet der Regierungsrat auf die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs, wenn in den Gemeindegebieten von Schötz und Alberswil Tempo-30-Abschnitte von insgesamt 1330 Metern vorgesehen sind?

Durch die Geschwindigkeitsreduktion wird die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs (öV) verbessert, da das Einfädeln für Busse an den Haltestellen flüssiger funktioniert. Zudem bietet sich die Möglichkeit Fahrbahnhaltestellen zu prüfen, wodurch der öV beschleunigt und die Fahrplanstabilität weiter erhöht wird. Da auch in den grossen Umfahrungsvarianten Tempo 30-Abschnitte vorgesehen wären, ergeben sich in allen betrachtenden Szenarien im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig höhere Reisezeiten für den öV.

Zu Frage 5: Wurden Firmen, welche auf eine barrierefreie K 11 angewiesen sind, in den Planungsprozess einbezogen? Insbesondere sind hier Firmen wie Brack.ch, Galliker Transport AG, Krono Swiss sowie das Tourismusgebiet Entlebuch gemeint.

Der Planungsprozess bei Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) wird von einem transparenten Informationsfluss und dem aktiven Einbezug aller relevanten Akteure getragen. Der Einbezug der lokalen Bevölkerung, der betroffenen Grundeigentümer, des Gewerbes, der Standortgemeinden sowie weiterer Interessengruppen wie politischen Parteien, Verbänden etc. fördert breit abgestützte Lösungen und eine hohe Akzeptanz. Trotz dieses umfassenden Einbezugs kann jedoch nicht gewährleistet werden, dass sämtliche Anliegen und Ansprüche vollständig berücksichtigt werden können oder alle Beteiligten mit den gefundenen Lösungen zufrieden sind. Während des Prozesses wurde daher eine breit abgestützte Begleitgruppe eingesetzt. Die genannten Firmen waren zu diesen Sitzungen eingeladen und haben teilweise daran teilgenommen. Die regionalen und überregionalen Interessen wurden zudem kontinuierlich durch den regionalen Entwicklungsträger Region Luzern West eingebracht.

Zu Frage 6: Wie beurteilt der Regierungsrat die Investitionssumme von 16,9 Millionen Franken für den Neubau des Strassenabschnitts in Alberswil vor dem Hintergrund, dass auf diesem Abschnitt anschliessend auf einer Länge von rund 430 Metern Tempo 30 vorgesehen ist?

Der Regierungsrat betont, dass es sich bei der Sanierung und der späteren Neugestaltung der K 11 in Alberswil um zwei Vorhaben handelt, die zeitlich gestaffelt sind, planerisch jedoch aufeinander aufbauen.

Die für 2027 geplante Sanierung der Ortsdurchfahrt ist eine reine Instandsetzung der Grundsubstanz. Dieses Vorhaben bezweckt den Werterhalt der bestehenden Infrastruktur – insbesondere der Fahrbahn, der Stützmauern und der Werkleitungen – sowie in der Bereinigung geometrischer Engstellen. Zudem werden die gesetzlichen Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bei den Bushaltestellen umgesetzt. In diesem Sanierungsprojekt ist kein Tempo 30 vorgesehen.

Die Investitionen von 16,9 Millionen Franken für die Sanierung im Jahr 2027 entsprechen keiner Wertvernichtung. Ein Grossteil dieser Mittel fliesst in die tiefbauliche Kernsubstanz und die Werkleitungen. Diese Elemente weisen eine Lebensdauer von mehreren Jahrzehnten auf und müssen bei einer allfälligen, späteren oberflächlichen Neugestaltung des Strassenraums (frühestens ab 2035) nicht mehr angerührt werden. Ausgenommen von dieser langfristigen Substanznutzung sind lediglich oberflächennahe Elemente wie der Deckbelag, Randsteine oder allfällige Mittelinseln. Die Sanierung von 2027 bildet somit das zwingend notwendigen Werterhalt und damit das Fundament für alle künftigen planerischen Optionen.

Zu Frage 7: Welche Auswirkungen erwartet der Regierungsrat hinsichtlich Ausweichverkehr auf die Niederwilerstrasse, welche eine Gemeindestrasse von Schötz ist?

Der Regierungsrat rechnet bei einer etwaigen Neugestaltung der K 11 mit keinem nennenswerten Ausweichverkehr auf die Niederwilerstrasse. Da die K 11 trotz punktuell Tempo 30 die attraktivste und kürzeste Verbindung nach Willisau bleibt, führt die Zunahme der Reisezeit um rund eine Minute zu keinem Anreiz, auf das untergeordnete Gemeindestrassennetz auszuweichen. Der Querschnitt der Niederwilerstrasse ist zudem für den Transit- und Schwerverkehr ungeeignet.

Sollten wider Erwarten dennoch Verkehrsverlagerungen auftreten, kann die Gemeinde Schötz als Strasseneigentümerin flankierende Massnahmen – wie beispielsweise ein Lastwagen-Fahrverbot – beim Kanton zur Prüfung einreichen.