

Luzern, 19. Juni 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 677**

Nummer: A 677
Protokoll-Nr.: 815
Eröffnet: 26.01.2026 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Zu Frage 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?

Die Region Willisau–Wiggertal ist insgesamt gut erschlossen. Die überregionale Anbindung erfolgt mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) primär über die Autobahnanschlüsse Dagmersellen und Sursee sowie die Kantonsstrasse K 11. Im öffentlichen Verkehr (öV) bilden die Bahnhöfe Willisau, Nebikon und Dagmersellen die zentralen Drehscheiben mit S-Bahn-Anschlüssen und regionalen Busverbindungen.

Die regionalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Wiggertal sind funktional gut miteinander vernetzt und profitieren von der Nähe zur Autobahn A2. Aufgrund der Konzentration auf wenige Hauptachsen treten jedoch punktuell lokale Verkehrsbelastungen auf.

Zu Frage 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?

Kantonsweit werden rund 60 Prozent der Wege mit dem MIV, 13 Prozent mit dem öV, 9 Prozent mit dem Velo und 18 Prozent zu Fuss zurückgelegt. Lokal variieren diese Werte je nach Netzangebot, Siedlungsstruktur, Topografie und ÖV-Gütekategorie. Aktuelle Ist-Zahlen sind im LUSTAT Jahrbuch 2025 ([LUSTAT Jahrbuch Kanton Luzern](#)) publiziert.

Die Verkehrsentwicklung wird mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM-LU) des Kantons prognostiziert. Darin werden die Siedlungsentwicklung, das zukünftige Netzangebot von Strasse, Bahnen und Bussen, die Entwicklung ausserhalb des Kantons Luzern und der Schweiz sowie Mobilitätsveränderungen verknüpft. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Alberswil/Schötz wurde eine Zunahme beim MIV auf der K 11 zwischen 2017 und

2040 mit rund 25 Prozent berücksichtigt. Im öV beträgt die prognostizierte Zunahme rund 15 Prozent. Für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) liegen aufgrund der begrenzten Modell-Aussagekraft keine spezifischen Korridorprognosen vor. Vertiefte Analysen liegen zudem in den ZMB für die [Umfahrungen Wolhusen](#) sowie [Alberswil/Schötz](#) vor. Eine gesamtheitliche Untersuchung der Verkehrsflüsse für die vollständige Achse Dagmersellen – Wolhusen liegt – auch aus Kostengründen – nicht vor.

Zu Frage 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?

Der Bearbeitungssperimeter der ZMB Alberswil/Schötz wurde durch den Kantonsrat im Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2023–2026 verbindlich festgelegt. Die Wahl des Perimeters stützt sich auf den regionalen Teilrichtplan, der die Korridore für die Wiggertalbahn sowie die Umfahrungen Schötz und Alberswil definiert. Um die gesamte Achse koordiniert zu optimieren, werden die angrenzenden Räume Willisau und Nebikon als separate Projekte geführt. Diese Etappierung stellt sicher, dass die Wirkungen im gesamträumlichen Kontext auf der Achse Willisau–Dagmersellen berücksichtigt werden, die Umsetzung aber in planungsrechtlich handhabbaren Abschnitten erfolgt. Die verkehrlichen Entwicklungen auf der gesamten Achse flossen dabei massgeblich über das Gesamtverkehrsmodell (GVM-LU) in die Beurteilung ein.

Zu Frage 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?

Die Strecke zwischen den beiden Bahnlinien in den Räumen Nebikon und Willisau beträgt rund 6.5 km. Im Rahmen der Strassenbauüberlegungen K 11 zwischen Willisau und Nebikon wurde die Bahn geprüft. Das Resultat war eher ernüchternd bezüglich Einbindungsmöglichkeit in Nebikon und Willisau, ohne dass Nachteile für die bestehenden Achsen Sursee-Zofingen und Wolhusen-Langenthal entstehen. Zudem rechtfertigt das Nachfragepotenzial auf absehbare Zeit keine Bahnverbindung in dieser Relation, zumal die heutige Buserschliessung entlang der K 11 aufgrund besserer Erschliessungswirkung der Dörfer kaum aufgehoben werden könnte.

Mit der Verantwortung der Bahnplanung beim Bund über die nationalen Ausbauschritte der Bahninfrastruktur ist der Handlungsspielraum für Bahnprojekte sehr begrenzt, insbesondere so lange noch etliche grosse national wirksame Vorhaben auf ihre Planung und Realisierung warten. Die Option einer Bahn soll jedoch langfristig aufrecht erhalten bleiben.

Zu Frage 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?

Es wird ein regional abgestimmtes Vorgehen verfolgt. Im Zentrum stehen die Optimierung der Ortsdurchfahrten sowie die Umfahrung Alberswil/Schötz. Während beide Optionen die Leistungsfähigkeit der Achse sichern, bietet die Umfahrung den Vorteil, die Ortskerne spürbar vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dabei werden die angrenzenden Räume Nebikon, Willisau, Gettnau und Ettiswil konsequent miteinbezogen, um neue Engpässe zu vermeiden. Die Kosten der Umfahrungsvarianten liegen zwischen 78 Mio. Franken ($\pm 30\%$) für die Variante Alberswil und Schötz bis Gettnau und 124 Mio. Franken ($\pm 30\%$) für die Variante Schötz West Mitte optimiert.

Parallel dazu wird der öV durch verlässliche Anschlüsse – insbesondere in Nebikon und Willisau – gestärkt. Ein stabiler öV ist ein zentraler Pfeiler der Gesamtmobilität und trägt zur Entlastung des Strassennetzes bei. Ergänzend dazu fördert der Kanton den Veloverkehr durch sichere, durchgehende Hauptrouten, um Kurz- und Mittelstrecken effizient auf das Velo zu verlagern. Gezielte Verkehrsmanagement-Massnahmen stabilisieren den Verkehrsfluss zusätzlich und stellen sicher, dass die bestehende Infrastruktur optimal genutzt wird. Diese Massnahmen sind im neuen Programm Gesamtmobilität (PGM) verankert.

Zu Frage 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?

Der öV spielt in diesem Korridor eine zentrale Rolle. Die drei Linien 271, 275 und 277 transportierten 2025 rund 510'000 Passagiere mit steigender Tendenz. Gefragt sind insbesondere die Bahnanschlüsse in Nebikon, Dagmersellen und Willisau. Die Hauptlinie 271 erleidet aufgrund der Verkehrssituation in diesem Korridor täglich Verspätungen und Anschlussbrüche und verärgert so regelmässig die Kundschaft. Aufgrund der Verkehrssituation musste bei der Linie 271 vor einigen Jahren gar auf die Einbindung von Ettiswil in den Linienvorlauf verzichtet werden, um die Anschlusssicherheit in Willisau und Nebikon zu erhöhen.

Der Verkehrsverbund Luzern sieht vor, die Linie 271 bis spätestens Dezember 2029 via Langnau bei Reiden bis nach Reiden/Wikon zu verlängern, was die räumliche Erschliessung mit den vielen Arbeitsplätzen weiter verbessert. Je nach Nachfrageentwicklung sollen die beiden Linien 271/277 mittelfristig zu einem 15 Minuten Takt zwischen Willisau und Nebikon kombiniert werden, was der Korridor weiter attraktiver macht.

Ein pünktlicher, zuverlässiger öV ist ein Schlüssel, damit alle, die die Möglichkeit haben, entlang der K 11 mit dem flächeneffizienten öV verkehren können. So kommen jene, welche aus verschiedenen Gründen auf das Auto, den Liefer- oder Lastwagen angewiesen sind, flüssiger voran. Dies gilt in der Stadt und Agglomeration Luzern gleichermassen wie im Raum Sursee oder auch auf der K 11. Deshalb sind Busbeschleunigungsmassnahmen für einen pünktlichen öV ein Gewinn für alle Verkehrsteilnehmenden, auch die Autofahrenden und den Wirtschaftsverkehr.

Zu Frage 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?

Auf dem [Pünktlichkeitsradar](#) ist die Pünktlichkeit des Busverkehrs im Kanton Luzern dargestellt. Bei der Entwicklung der Pünktlichkeit pro Buslinie kann nach den einzelnen Linien gesucht werden. Die Linie 271 war im Jahr über die ganze Betriebszeit nur knapp pünktlich (91 Prozent Pünktlichkeit, d.h. von 100 Ankünften kommen 91 mit max. 3 Minuten Verspätung an den wichtigsten Haltestellen an), die Linien 275 und 277 waren mit 95 Prozent bzw. 94 Prozent pünktlicher. Zur Morgenspitzenstunde beträgt die Pünktlichkeit der Linie 271 79 Prozent (was als unpünktlich gilt), sowie jene der Linien 275 und 277 96 Prozent bzw. 97 Prozent. Zur Abendspitzenstunde beträgt die Pünktlichkeit der Linie 271 65 Prozent, sowie jene der Linien 275 und 277 84 Prozent bzw. 85 Prozent - diese Werte gelten allesamt als unpünktlich. Diese Werte spiegeln sich in den zu häufigen Anschlussbrüchen an den Bahnhöfen Willisau und Nebikon, zumal bei den knappen Umsteigezeiten zu berücksichtigen ist, dass selbst eine Verspätung von 2 Minuten (was gemäss Statistik noch als pünktlich gilt) zu einem Anschlussbruch führen kann.

Ein pünktlicher öV mit sicheren Anschlussbeziehungen von und zur Bahn ist der Schlüssel zur Nachfragesteigerung und zur Verlagerung vom MIV zum öV und damit zur Entlastung der Strasse.

Zu Frage 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?

Pilotversuche bieten die Chance, Wirkungen im Realbetrieb zu testen, bevor kostenintensive bauliche Massnahmen definitiv festgesetzt werden. Dabei ist jedoch stets eine Gesamtabwägung vorzunehmen: Provisorien dürfen nicht zu unzulässigen Verkehrsverlagerungen in angrenzende Quartiere führen und müssen mit den betroffenen Gemeinden eng abgestimmt sein. Der Kanton zieht solche Ansätze dort in Betracht, wo sie als effiziente Überbrückung bis zur Umsetzung definitiver Projekte dienen können oder zur Klärung komplexer Verkehrsführungen beitragen.

Zu Frage 9: Wie sind in der Region die Vorgaben für barrierefreie Bushaltestellen umgesetzt? Wie diejenigen des Veloweggesetzes?

Die Umsetzung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen im Kanton Luzern erfolgt nach dem Prinzip der Verhältnismässigkeit sowie des grössten Nutzens. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) hat mit der Erarbeitung von spezifischen Bushalte-Bündeln begonnen. In den ersten Bündeln sind Haltestellen zusammengefasst, die aufgrund ihrer Lage (z. B. Nähe zu öffentlichen Einrichtungen, Zentren) einen hohen Attraktorenwert aufweisen oder baulich einfach umzusetzen sind. Durch diese Bündelung wird eine rasche Umsetzung der ersten Tranche von Haltestellen angestrebt. Die restlichen Haltestellen folgen in späteren Bündeln. Konkrete Beispiele aus dem ersten Bündel sind Alberswil, Burgrain; Nebikon, Maschinenfabrik und Willisau, Friedhof.

Die Anforderungen des Bundesgesetzes über Velowege werden im Rahmen des künftigen Programms Gesamtmobilität (PGM) 2027–2030 konsequent adressiert. Mit dem Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung setzt die vif "isolierte" Velomassnahmen um (z. B. Markierungen, punktuelle Trennungen, einfache Projekte). Prioritär konzentriert sich der Kanton dabei auf die Schliessung von Lücken im bestehenden Velonetz, um die Sicherheit und Durchgängigkeit so rasch wie möglich zu erhöhen. Umfassendere Massnahmen erfolgen im Rahmen von Einzelprojekten, die in der Regel die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel gebündelt berücksichtigen.

Für den Bahnhof Willisau wurde ein Projekt für den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe (West und Ost) inkl. BehiG-Ausgestaltung gestartet. Dieses Projekt berücksichtigt auch eine direkte Anfahrt zum Bahnhof (Meidung der Querung des Bahnübergangs bei Ankunft der Busse).

Zu Frage 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?

Die K 11 zwischen Willisau und Dagmersellen wird aufgrund ihrer Bedeutung als Verbindungsachse regelmässig auf ihre Sicherheitsdefizite überprüft. Gemäss aktuellem Monitoring der Dienststelle vif sind auf diesem Abschnitt – mit Ausnahme des Kreisels Ostergau in Willisau – keine Unfallschwerpunkte verzeichnet.

Dennoch erkennt der Regierungsrat punktuellen Handlungsbedarf, insbesondere zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit für Kinder und Velofahrende. Im Rahmen der kommenden Sanierungen werden spezifische Sicherheitsdefizite mittels der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) analysiert. Konkret bedeutet dies, dass bei Sanierungsprojekten die Querungssituationen (Schulwege) und die Radverkehrsführung systematisch mittels Road Safety Audits (RSA) auf Verbesserungspotenzial geprüft und optimiert werden.

Bezüglich der Lärmbelastung besteht an verschiedenen Abschnitten der K 11 Handlungsbedarf. Der Kanton prüft bei Sanierungen Lärmreduktionsmassnahmen u.a. durch den Einbau lärmoptimierter Beläge sowie die Unterstützung von Schallschutzfenstern.

Zu Frage 11: Welche Bedeutung kommen Mobilitätskonzepten der Region oder der Gemeinden im fraglichen Perimeter für die Sicherung eines flüssigen Verkehrs auf der Achse zu?

Mobilitätskonzepte der Regionen und Gemeinden sind für die Leistungsfähigkeit der kantonalen Achsen wichtig. Sie dienen als strategische Basis, um die lokale Siedlungsentwicklung und die überregionale Verkehrsplanung abzustimmen. Durch eine klare Netzhierarchie wird sichergestellt, dass der Durchgangsverkehr auf der K 11 gebündelt bleibt, während der lokale Quell- und Zielverkehr effizient über das Gemeindestrassensystem abgewickelt wird. Zudem helfen diese Konzepte dabei, Grundstückszufahrten zu bündeln und Kurzstreckenverkehr auf den FVV zu verlagern, was die Hauptachse entlastet. Im Rahmen des Programms Gesamtmobilität (PGM) 2027–2030 nutzt der Kanton diese Konzepte als Planungsgrundlage, um Infrastrukturmassnahmen einschliesslich Verkehrsmanagementmassnahmen optimal mit den kommunalen Bedürfnissen zu koordinieren und einen flüssigen Verkehrsfluss sicherzustellen.

Mobilitätskonzepte und Zweckmässigkeitsbeurteilungen lösen immer auch hohe Kosten aus und binden viele Ressourcen und Stellen, u.a. durch die Partizipationsprozesse. Diese Massnahmen sollen also gezielt und verhältnismässig eingesetzt werden.

Zu Frage 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?

Die zukunftsfähige Gestaltung der Achse K 11 basiert auf einer engen partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen dem Kanton, den Regionen und den Gemeinden. Eine wirtschaftlich prosperierende Entwicklung setzt voraus, dass die Siedlungsplanung der Gemeinden und die Verkehrsplanung des Kantons konsequent aufeinander abgestimmt werden. Durch den frühzeitigen Einbezug der betroffenen Akteure und regionalen Entwicklungsträger (RET) stellt der Kanton sicher, dass lokale Bedürfnisse – etwa die Erschliessung von Gewerbeazonen – direkt in die kantonalen Planungen einfliessen. Mit dem Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Willisau wird die Abstimmung zwischen Gemeinde, Region und Kanton institutionalisiert.

Ein zentraler Baustein ist die Förderung der vernetzten Mobilität durch die gezielte Ausarbeitung von Verkehrsdrehscheiben (z.B. in Willisau) dar. An solchen Knotenpunkten wird der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern effizient gestaltet, was die Hauptachse entlastet und die Erreichbarkeit der Region nachhaltig verbessert. Ein abgestimmtes Verkehrsmanagement, unter Einbezug des Verkehrsverbunds Luzern, stellt zudem sicher, dass Massnahmen wie die Busbeschleunigung oder intelligente Lichtsignalsteuerungen den Verkehrsfluss optimieren, ohne die Wohnqualität in den Quartieren zu beeinträchtigen. Dieser integrale Ansatz sichert die K 11 als leistungsfähige Lebensader für die Wirtschaft und den Alltag.