



an den

## **EINWOHNERRAT EMMEN**

### **24/20 Beantwortung des dringlichen Postulats Christian Meister namens der CVP / JCVP Fraktion vom 24. Juni 2020 betreffend Planaufgabe Bypass – dramatische Auswirkungen für Emmen; Projektanpassungen**

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

#### **I. Ausgangslage**

Bis am 7. Juli 2020 liegen die detaillierten Pläne des Projekts Bypass auf. Die Dimensionen des Projekts sind riesig. Alleine die Bauzeit beträgt rund 10 Jahre. 2 Million m<sup>3</sup> Ausbruchmaterial müssen abtransportiert werden. Die Kosten belaufen sich auf rund 1.811 Milliarden Franken. Der technische Bericht zum Projekt umfasst 258 Seiten. Alles schwindelerregend hohe Zahlen.

#### **I.I Zielerreichung**

Für die Agglomeration Luzern wurden zwei Ziele definiert:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern für MIV/strassengebundener ÖV (Ziel-/ Quellverkehr).
- Entlastung untergeordnetes Netz und damit Verbesserungsmöglichkeit für den ÖV.

Fakt ist:

Im Jahr 2017 fuhren im Tagesdurchschnitt auf der Seetalstrasse (höhe Flugzeugwerk) 12'900 Fahrzeuge. Ohne Bypass gehen die Modelle für das Jahr 2040 von 16'700 Fahrzeugen aus. Mit Bypass 16'000 Fahrzeuge. Der Bypasseffekt beträgt 4 %. Berechnet wurde dies auch für die Gerliswilstrasse (Höhe Sprengi). Da waren es im Jahr 2017 10'800 Fahrzeuge, für 2040 gehen die Modelle von 12'500 Fahrzeugen ohne Bypass und 12'300 Fahrzeugen mit Bypasseffekt aus. Hier beträgt der Effekt 2 %.

Auf den beiden stark befahrenen Achsen ist der Bypasseffekt minim. Der MIV nimmt auf der Achse Seetalstrasse trotz Bypass um 24 % und auf der Gerliswilstrasse um 14 % zu. Beide Achsen sind heute schon komplett am Anschlag. Beide Ziele werden nicht ansatzweise erreicht. Es gibt keine Entlastung, keine bessere Erreichbarkeit und schon gar keine Verbesserungsmöglichkeit für den ÖV.

## **I.II Flankierende Massnahmen**

Das Projekt soll gemäss ASTRA dank flankierenden Massnahmen optimiert werden. Verzichtet wird jedoch auf eine Optimierung des Knotens K045 Sedel 3, besser bekannt als Verzweigung Grüeblichachen an der Seetalstrasse. Einzig die Lichtenanlage soll neu programmiert werden. Die naheliegende Einfahrt Emmen Süd wird aufgrund des Verzichts auf die Spange Nord bei Eröffnung bereits an der Kapazitätsgrenze sein.

Auf flankierende Massnahmen im Raum Eschenbach-Inwil-Waldibrücke wird verzichtet. Damit wird es keine Verkehrslenkung aus dem Seetal in Richtung Anschluss Buchrain geben um das Emmen Dorf zu entlasten.

## **I.III Auswirkungen der Bauphase**

Während der rund 10-jährigen Bauphase wird der Anschluss Emmen Süd während über 7 Jahren nur eingeschränkt oder gar nicht befahrbar sein. Es wird eine starke Mehrbelastung für den Anschluss Emmen Nord geben. Der Verkehr soll dann quer durch die Gemeinde geleitet werden. Beispielsweise während 2 Jahren über die Waldstrasse durch das Benziwilquartier und die Mooshüslistrasse. Oder während über einem Jahr quer durch Emmen Dorf. Die Auswirkungen kennen wir Emmer nach der ersten Bauphase des Seetalplatzes mit der Schliessung der Ibachbrücke oder den unzähligen Samstagen der Cityringbaustelle. Damals kamen beispielsweise Dosiersysteme oder Verkehrslotsen zum Einsatz. Einzig in der Bauphase 1c sollen flankierende Massnahmen in Inwil helfen, den Durchgangsverkehr im Emmen Dorf etwas zu dosieren. Ansonsten sind keine Massnahmen geplant.

Der Schaden für das Emmer Gewerbe wird durch die Auswirkungen der Baustelle katastrophal sein. Während des Umbaus des Seetalplatzes erlitt das Emmen Center einen Umsatzeinbruch von über 10 %. Die Cityringbaustelle sorgte beim Emmer Detailhandel an den Sperrwochenenden sogar zu Umsatzeinbussen von 30-40 %. Einzelne Wochenenden oder eine kurze Phase kann das Gewerbe abfedern. Eine über 7 Jahre dauernde Phase wird zu Entlassungen oder sogar Geschäftsaufgaben führen.

Mit keinem Wort wird der ÖV erwähnt. Das haben wir bereits geahnt und den RE-Halt Rothenburg Dorf als Lösung ins Spiel gebracht. Gemäss einem Medienbericht in der LZ vom 26. März 2020 gibt es kein ÖV Konzept. Die vom VVL erwähnten Busbevorzugungsmassnahmen werden auf den komplett verstopften Strassen nichts bringen.

## **II. Forderungen**

Wir fordern den Gemeinderat auf, umgehend mit dem ASTRA und dem Kanton in einen Dialog zu treten und folgende Forderungen mit Nachdruck zu verlangen:

## **II.I Projektanpassungen**

### **II.I.I Knoten Grüeblichachen K045 Sedel 3**

Der Knoten Grüeblichachen ist ein Nadelöhr, das den optimalen Abfluss des Verkehrs auf der Seetalstrasse in Richtung Sedel-Autobahnanschluss verhindert. Dieser Knoten muss optimiert werden, um die Seetalstrasse und insbesondere das Emmen Dorf zu entlasten.

### **II.I.II Verkehrslenkung Emmen Ost**

Der Bypass wurde mit dem Ziel verknüpft, das untergeordnete Netz zu entlasten. Dies ist beim vorliegenden Projekt nicht der Fall. Mit einem Verkehrsleitsystem im Bereich Emmen Ost (Waldibrücke-Eschenbach-Inwil) muss der Verkehr aus dem Seetal via Einfahrt Buchrain und die A14 geführt werden.

Die ausgehandelten Zusagen müssen Projektgegenstand und verbindlich verankert werden.

Zur Durchsetzung der Forderungen muss der Gemeinderat notfalls Einsprache erheben.

## **B. Stellungnahme des Gemeinderates**

### **1. Einleitung / Ausgangslage**

Ab 2004 wurde mittels einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) die Lösung der prognostizierten verkehrlichen Probleme im Raum Luzern erarbeitet. Mit den Zusatzabklärungen 2008/2009 wurde das Gesamtsystem Bypass Luzern als Bestvariante evaluiert. Es bildet neben dem Tiefbahnhof das Schlüsselement des Agglomerationsprogramms und ist im kantonalen Richtplan 2009 verbindlich erklärt. Von 2010 bis 2016 wurde durch das ASTRA das Generelle Projekt (GP) für das Gesamtsystem Bypass Luzern auf der Basis der optimierten Bestvariante ausgearbeitet. Im Generellen Projekt wurden die Linienführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl Fahrstreifen definiert sowie die Umweltverträglichkeit nachgewiesen. Das Generelle Projekt ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Neben nationalen und kantonalen werden auch regionale und lokale Projektziele definiert. Diese sollen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern für MIV/strassengebundener ÖV (Ziel-/Quellverkehr) sowie zur Entlastung des untergeordneten Netzes und damit zu Verbesserungsmöglichkeiten für den ÖV führen.

Im Jahre 2016 konnte der Gemeinderat zum ersten Mal Stellung zum Generellen Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern beziehen. Stark zusammengefasst nahm der Gemeinderat wie folgt Stellung: Der Gemeinderat befürwortet grundsätzlich das Generelle Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern zur Beseitigung des Nationalstrassenengpasses. Nebst anderem wird durch die Kapazitätserhöhung der A14 im Abschnitt Buchrain bis Anschluss Emmen Süd auch eine Entlastung der Seetalstrasse vom Umgehungsverkehr erreicht. Der Gemeinderat führte aber auch an, dass er diversen Punkten kri-

tisch gegenüberstehe. Der Bypass Luzern bringe leider nur unwesentliche Verbesserungen der Verkehrsbelastung auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen in Emmen. Diese Entlastungen seien so klein, dass sie kaum wahrnehmbar werden. Der Gemeinderat hätte eine grössere Entlastung erwartet und ist über diese Erkenntnis enttäuscht. Insbesondere hat er bei der Verkehrsentslastung durch Emmen-Dorf mehr erwartet. Der Gemeinderat bemängelte auch, dass dieses für die Agglomeration Luzern sehr wichtige Projekt keine flächendeckenden und verkehrsträgerübergreifenden (flankierenden) Massnahmen für den gesamten Agglomerationsraum vorsieht. Nach Ansicht des Gemeinderates sei es von zentraler Bedeutung, die Auswirkungen nicht nur lokal, sondern regional zu prüfen und weitreichendere Massnahmen zu erarbeiten. Er erachtet es als unumgänglich, nach zusätzlichen Lösungen zu suchen und zum Beispiel Massnahmen zur Verbesserung des Velo- und Fussgängerverkehrs, der Eingrenzung der Trennwirkung von Kantonsstrassen oder gestalterische Aufwertungen vorzunehmen. So soll unter anderem die Sichtbarkeit der neuen Stützmauer des Bauwerks am Bypass-Tunnelnordportal angepasst werden. Diese Forderung ist im vorliegenden Projekt nun berücksichtigt.

Im Juli 2019 konnte der Gemeinderat zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen während der Realisierung Stellung nehmen. Begrüsst wird der Grundsatz, dass die heutige Anzahl Fahrstreifen und Verkehrsverbindungen auf den Nationalstrassen während möglichst allen Bauphasen aufrechterhalten werden, um ein Ausweichverkehr von der Autobahn auf das untergeordnete Strassennetz zu minimieren. Trotzdem muss in einigen Bauphasen mit einer erhöhten Belastung des untergeordneten Strassennetzes gerechnet werden. Diesem Ausweichverkehr steht die Gemeinde Emmen sehr kritisch gegenüber, da auch das untergeordnete Netz in den Spitzenstunden keine Kapazitätsreserven aufweist. Entsprechend sind Phasen mit Auswirkungen auf das untergeordnete Netz möglichst zu minimieren. Der Gemeinderat formulierte diesbezüglich das Ziel, dass der Verkehrsfluss in Emmen durch die Baustelle Bypass Luzern keine Verschlechterung erfahren darf.

Mit Brief vom 21. August 2019 an den Verkehrsverbund Luzern (vvl) wies der Gemeinderat explizit darauf hin, dass während der Bauzeit des Bypasses mit grossen verkehrlichen Einschränkungen und Auswirkungen zu rechnen ist, wie bereits die Erfahrungen mit der Baustelle Sanierung Cityring gezeigt haben. Dies bedeutet, dass auch der öffentliche Verkehr stark betroffen ist und zum Beispiel die Schnellbusse nach Luzern über die Autobahn im Stau stehen werden. Deshalb soll das Bahnangebot in dieser Zeit das Rückgrat des funktionierenden ÖV sein und vermehrt genutzt werden. Durch den zusätzlichen RE-Halt in Rothenburg Dorf kann die S-Bahn entlastet werden und tausenden von Einwohnern in den Gebieten Bösfeld, Kapf und Rothenburg könnte ein zuverlässiges ÖV-Angebot insbesondere während der Bauzeit zur Verfügung gestellt werden. Leider fand dies wie bekannt beim Verkehrsverbund Luzern kein Gehör und er entschied unverständlich, an den Kunden vorbeizufahren statt sie mitzunehmen.

## **2. Zur Forderung der Postulanten**

**Die Postulanten fordern, dass der Gemeinderat umgehend mit dem ASTRA und dem Kanton in einen Dialog tritt und folgende Forderungen mit Nachdruck verlangt:**

### **Knoten Grüeblichachen K045 Sedel 3:**

**Der Knoten Grüeblichachen ist ein Nadelöhr, das den optimalen Abfluss des Verkehrs auf der Seetalstrasse in Richtung Sedel-Autobahnanschluss verhindert. Dieser Knoten muss optimiert werden, um die Seetalstrasse und insbesondere das Emmen Dorf zu entlasten.**

Der Knoten K045 Sedel 3 verhindert den optimalen Abfluss des Verkehrs auf der Seetalstrasse in Richtung Autobahnanschluss Emmen-Süd. Der Projektperimeter endet vor dem Knoten und beinhaltet keine neue Umgestaltung. Emmen Dorf kann durch Verkehrslenkung aus dem Seetal in Richtung «Anschluss Buchrain» entlastet werden. Die flankierenden Massnahmen sollten für eine bessere Verkehrsführung sorgen. Eine Koordination mit den laufenden Kantonsstrassenprojekten ist notwendig. Der Knoten K045 Sedel 3 muss nicht nur neu programmiert, sondern auch baulich optimiert werden, um die Seetalstrasse und insbesondere das Emmen Dorf zu entlasten

### **Verkehrslenkung Emmen Ost:**

**Der Bypass wurde mit dem Ziel verknüpft, das untergeordnete Netz zu entlasten. Dies ist beim vorliegenden Projekt nicht der Fall. Mit einem Verkehrsleitsystem im Bereich Emmen Ost (Waldibrücke-Eschenbach-Inwil) muss der Verkehr aus dem Seetal via Einfahrt Buchrain und die A14 geführt werden.**

Im Bereich Emmen Ost (Waldibrücke-Eschenbach-Inwil) braucht es ein neues Verkehrsleitsystem, das den Verkehr aus dem Seetal via «Anschluss Buchrain» auf die A14 führt.

## **3. Kosten**

Die Umsetzung der Forderungen betreffend Dialogaufnahme mit dem ASTRA sowie eine Einsprache verursachen keine zusätzlichen Kosten.

## **4. Schlussfolgerung**

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Emmenbrücke, 29. Juni 2020

Für den Gemeinderat

Ramona Gut-Rogger  
Gemeindepräsidentin

Patrick Vogel  
Gemeindeschreiber