



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

25/20 Beantwortung des dringlichen Postulats Christian Meister namens der CVP / JCVP Fraktion vom 24. Juni 2020 betreffend Planaufgabe Bypass – dramatische Auswirkungen für Emmen; Massnahmen während des Baus

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 m³ 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 Lichtanlage 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 Massnahmen während des Baus

II.I.I Dosierstellen

Der Verkehr wird analog zur Cityringbaustelle mittels Dosierstellen ausserhalb dem Emmer Siedlungsgebiet in Stauräumen zurückbehalten. Der Verkehr in Emmen wird so flüssig gehalten. Gleichzeitig kann der Verkehr so über die Autobahn geleitet werden.

II.I.II Verkehrslotsen

An Hotspots wie dem Sonnenplatz regeln Verkehrslotsen den Verkehr. Diese Massnahme hat sich während der ersten Phase der Baustelle am Seetalplatz bewährt.

II.I.III Keine Umleitungen durch Wohnquartiere

Es gibt keine Umleitungen durch Wohnquartiere so wie sie in der Phase 1a durch das Quartier Benziwil-Waldstrasse geplant sind.

II.I.IV Radiodurchsagen

In den Verkehrsupdates im Radio muss darauf hingewiesen werden, dass man bei Stau auf der Autobahn bleiben soll.

II.I.V Ein umfassendes ÖV-Konzept mit Fahrplanstabilität während der ganzen Bauphase

Insbesondere für die Wohnquartiere in Emmen Nord sind die Eilbusverbindungen über die Autobahn essentiell, da beim Bahnhof Rothenburg Dorf ein ¼-Stundentakt fehlt und damit die Anschlüsse in Luzern in Richtung Zürich nicht gewährleistet sind.

Ebenfalls stark betroffen ist das Emmen Dorf und die Arbeitsgebiete parallel zum Flugplatz. Durch die Mehrbelastung auf der Seetalstrasse ist die Fahrplanstabilität der Buslinie 40 gefährdet.

Das ÖV-Angebot muss während der gesamten Bauphase mindestens gleichwertig sein.

II.I.VI Fertigstellung des Fahrradnetzes

Durch Emmen führen unzählige Fahrradrouten. Diese weisen jedoch unzählige Lücken auf. Besonders Schulkinder sind gefährdet, wenn sie mit ihrem Velo auf der Strasse fahren müssen. Die starke Zunahme des Verkehrs, auf den Emmer Strassen während der Bauphase, erhöht dieses Risiko massiv. Deshalb muss vor Baubeginn das Emmer Fahrradwegnetz vervollständigt sein.

II.I.VII Reduktion der Bauzeit

Zumindest in den Bauphasen mit starker Auswirkung auf die Gemeinde Emmen, muss diese durch geeignete Massnahmen, wie 24-Stunden-Schichtbetrieb auf ein Minimum reduziert werden.

II.I.VIII Keine Lastwagenfahrten über Emmer Gemeindegebiet

Geplant ist der Abtransport des Ausbruchmaterials ab Bahnhof Rothenburg Station. Um die 2 Millionen m³ Ausbruchmaterial von der Baustelle zur Verladestation zu bringen, sind gegen 400'000 Lastwagenfahrten notwendig. Diese Fahrten dürfen ausschliesslich über die Autobahn erfolgen. Fahrten über das Gemeindegebiet Emmen sind untersagt.

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 kritisch 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 unverstündlich, 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 die aufgeführten Forderungen mit Nachdruck verlangt.

Während der rund zehnjährigen Bauphase ist der Anschluss «Emmen Süd» über sieben Jahren nur eingeschränkt befahrbar. Daraus resultieren mehr Belastungen für die anderen Anschlüsse (z.B. «Emmen Nord»). Die Umleitungen durch die Gemeinde verursachen starke Verkehrszunahmen auf dem untergeordneten Strassennetz. Obwohl nicht aktiv signalisiert führen potenzielle Ausweichrouten durch Emmen-Dorf oder quer durch das Wohnquartier Benziwil/Schaubhus. Um ein Verkehrschaos oder die zusätzliche Belastung von Wohnquartieren zu vermeiden, sind Massnahmen (z. B. Verkehrsmeldungen, Verkehrsdienste, temporäre Sperrungen, Minimierung Bauzeit, etc.) wie von den Postulanten gefordert, notwendig. Dazu gehören auch Massnahmen zur

Verbesserung des Fahrradnetzes, welches in Zukunft dank der Entwicklung bei den E-Bikes als bevorzugtes lokales Verkehrsmittel stark an Bedeutung gewinnt. Des Weiteren wird sich der Gemeinderat dafür einsetzen, dass während der Bauphase der Verkehrsfluss in Emmen durch gezielte und wirksame Massnahmen keine Verschlechterung erfährt und die geforderte Fahrplanstabilität des ÖV zu jederzeit zuverlässig gewährleistet ist.

Der Materialüberschuss des Gesamtprojektes beträgt ca. 2.05 Mio. m³. Für den Materialabtransport gibt es zwei Szenarios - eine Kombination von LKW und Bahn, mit der Bahnverladeanlage im Raum Rothenburg Station oder nur LKW-Transporte. Während allen Bauphasen ist die Gemeinde Emmen verkehrlich stark betroffen. Die Transportfahrten für die Materialbewirtschaftung müssen ausschliesslich über die Nationalstrassen erfolgen. Fahrten auf dem untergeordneten Verkehrsnetz sollen untersagt werden.

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