

02/26 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat



betreffend

Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern»

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» verlangt, dass sich die Gemeinde Emmen mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei kantonalen und eidgenössischen Behörden gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum Emmen/Luzern einsetzt, insbesondere gegen das Projekt «Bypass Luzern». Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, die Initiative dem Stimmvolk zur Ablehnung zu empfehlen und auf einen Gegenvorschlag zu verzichten.

Der Bypass Luzern ist ein Nationalstrassenprojekt des Bundes. Mit dem Projekt soll der Engpass auf der A2/A14 im Raum Luzern beseitigt, die Erreichbarkeit der Region verbessert und das untergeordnete Strassennetz entlastet werden. Das Projekt wurde dem Ausbauschnitt 2019 zugewiesen und vom eidgenössischen Parlament beschlossen. Die Plangenehmigung durch das UVEK erfolgte im Februar 2024; dagegen ist unter anderem die Beschwerde der Gemeinde Emmen hängig.

Der Gemeinderat stellt die demokratische Bedeutung der Initiative nicht infrage. Sie ist gültig zustande gekommen und bringt ein Anliegen zum Ausdruck, das in Teilen der Bevölkerung klar vorhanden ist: den Schutz Emmens vor zusätzlichen Belastungen durch den Bypass. Dieses Anliegen nimmt der Gemeinderat ernst. Seine politische Beurteilung fällt jedoch anders aus: Er ist überzeugt, dass Emmen seine Interessen am wirksamsten wahrnimmt, indem die Gemeinde konkrete Verbesserungen und verbindliche Schutzmassnahmen einfordert – nicht indem sie sich in dieser Verfahrensphase grundsätzlich auf einen Stopp des Projekts verpflichtet.

Der Gemeinderat hat sich in den vergangenen Jahren nicht gegen den Bypass als solchen gestellt. Seine Haltung war stets: grundsätzlich befürwortend, im Detail kritisch und fordernd. Er anerkennt die Bedeutung eines leistungsfähigen Nationalstrassennetzes für Emmen, die Agglomeration Luzern und die Zentralschweiz. Gleichzeitig ist ihm bewusst, dass Emmen vom Projekt stark betroffen ist, insbesondere während der langen Bauzeit, durch mögliche Verkehrsverlagerungen, Belastungen auf dem untergeordneten Strassennetz, Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sowie Immissionen wie Lärm und Staub.

Deshalb hat die Gemeinde ihre Interessen im bisherigen Verfahren aktiv eingebracht: mit Stellungnahmen, einer Einsprache gegen das Ausführungsprojekt im Jahr 2020 und der Beschwerde gegen die Plangenehmigung im Jahr 2024. Diese Beschwerde ist kein politisches Instrument zur Verhinderung des Bypasses. Sie dient dazu, konkrete Anliegen der Gemeinde Emmen rechtlich verbindlich einzufordern, vor allem bessere und verbindlichere flankierende Massnahmen, Schutz vor Ausweichverkehr, keine Umleitungen durch Wohnquartiere, eine stabile ÖV-Erschliessung während der Bauzeit, möglichst kurze belastende Bauphasen sowie eine klare Regelung der Materialtransporte über die Nationalstrasse.

Darin liegt der zentrale Unterschied zwischen der Initiative und der Haltung des Gemeinderates: Die Initiative zielt auf eine grundsätzliche Verpflichtung der Gemeinde, sich gegen den weiteren Nationalstrassenausbau beziehungsweise gegen den Bypass einzusetzen. Der Gemeinderat hingegen setzt den Schwerpunkt darauf, die Auswirkungen des Projekts auf Emmen so weit wie möglich zu begrenzen und Verbesserungen für Bevölkerung, Quartiere, Gewerbe, öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Diese Linie ist aus Sicht des Gemeinderates realistischer und wirkungsvoller als ein nachträglicher politischer Stopp-Auftrag an die Gemeinde.

Der Gemeinderat empfiehlt deshalb, die Initiative abzulehnen. Er will die Interessen der Gemeinde Emmen weiterhin dort vertreten, wo konkrete Einflussmöglichkeiten bestehen: im hängigen Beschwerdeverfahren und in der weiteren Projektumsetzung. Nach Vorliegen des Gerichtsentscheids wird der Gemeinderat diesen analysieren und das weitere Vorgehen festlegen.

1. Einleitung

Nach Überprüfung und Genehmigung des Initiativbogens sowie der Veröffentlichung im Luzerner Kantonsblatt vom 3. Mai 2025 konnte das Initiativkomitee mit der Unterschriftensammlung beginnen. Das Initiativkomitee reichte am 30. Juni 2025 die Gemeindeinitiative „Stop Bypass Region Luzern“ mit 573 gültigen Unterschriften fristgerecht ein. Gestützt auf Art. 16 der Gemeindeordnung Emmen (nachfolgend GO Emmen) in Verbindung mit § 38 des Gemeindegesetzes verlangen die unterzeichnenden Stimmberechtigten eine Volksabstimmung, in Form einer allgemeinen Anregung, über folgenden Sachverhalt:

Zum Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichen schädlichen Auswirkungen setzt sich die Gemeinde mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei kantonalen und eidgenössischen Behörden gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum Emmen/Luzern ein, insbesondere gegen das Projekt «Bypass Luzern».

2. Erhaltung des Zustandekommens der Initiative

Mindestens 500 Stimmberechtigte sind gemäss Art. 16 Abs. 1 GO Emmen für das Einreichen einer Initiative erforderlich. Das Komitee der Initiative "Stop Bypass Region Luzern!" hat der Gemeindekanzlei vor Ablauf der Sammelfrist folgende Anzahl an Unterschriften eingereicht:

Total Unterschriften	629
ungültige	56
gültige	573

Die Mindestanzahl von 500 Unterschriften für die Einreichung einer Initiative ist damit erfüllt. Gestützt auf § 141 Abs. 2 des Stimmrechtsgesetzes des Kantons Luzern (StRG, SRL Nr. 10) sowie Art. 17 Abs. 1 GO Emmen hat der Gemeinderat basierend auf den 573 gültigen Unterschriften mit Entscheid vom 30. Juni 2025 das formelle Zustandekommen der Initiative festgestellt.

3. Fristwahrung

Die Gemeindeordnung verlangt, dass der Gemeinderat das formelle Zustandekommen einer Initiative erwahrt und danach innert Jahresfrist dem Einwohnerrat einen Bericht und Antrag unterbreitet (Art. 17 Abs. 1 und 2 GO Emmen). Der Gemeinderat hat am 30. Juni 2025 das Zustandekommen erwahrt (vgl. Ziff. 2 vorstehend) und mit der Verabschiedung dieses Berichtes und Antrages an den Einwohnerrat für die Sitzung vom 30. Juni 2026 ist die Frist gemäss Art. 17 Abs. 2 GO Emmen eingehalten.

4. Formelle und materielle Gültigkeit der Initiative

Der Einwohnerrat beschliesst gemäss Art. 17 Abs. 3 GO Emmen über die Gültigkeit der Initiative. In einem ersten Schritt ist daher zu Handen des Einwohnerrates die formelle und materielle Gültigkeit des Initiativbegehrens zu prüfen. Dabei handelt es sich grundsätzlich um eine Rechtsfrage, auch wenn der definitive Entscheid darüber von einer politischen Behörde (Einwohnerrat) gefällt wird. Wenn an der Gültigkeit einer Initiative Zweifel bestehen, soll in aller Regel unter Anwendung des Grundsatzes „in dubio pro populo“ für die Vorlage des Begehrens entschieden werden. Volksinitiativen müssen bestimmte formelle und materielle Anforderungen erfüllen. Aus diesem Grunde hat der Gemeinderat beim Zentrum für Demokratie, Aarau, (ZDA), www.zdaarau.ch, ein Rechtsgutachten betreffend folgende Frage in Auftrag gegeben: Ist die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» gültig, teigültig oder ungültig?

a) Gültigkeit der Initiative

Bei der Initiative «Stop Bypass Region Luzern» handelt es sich um eine kommunale Volksinitiative. In § 38 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern (GG; SRL Nr. 150) ist die Gemeindeinitiative geregelt. § 38 Abs. 1 GG hält fest, dass mit der Gemeindeinitiative die Stimmberechtigten die Abstimmung über ein Sachgeschäft verlangen können, welches in ihrer Zuständigkeit liegt. Bei der Initiative «Stop Bypass Region Luzern» handelt es sich um eine Gemeindeinitiative in diesem Sinn. Für die Ungültigkeit einer Gemeindeinitiative nennt § 39 Abs. 2 lit. a GG die Rechtswidrigkeit sowie die eindeutige Undurchführbarkeit als Gründe und verweist auf § 145 StRG. Die Gemeindeordnung der Gemeinde Emmen regelt die Gemeindeinitiative in Art. 16 ff., ohne die Gründe für die Ungültigkeit von Initiativen zu behandeln. Gemäss § 145 StRG sind Volksbegehren nur dann ungültig, wenn diese rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar sind. Was unter einem Volksbegehren im Sinne des StRG zu verstehen ist, wird in § 2 Abs. 1 lit. b StRG definiert, worunter die vorliegende Initiative «Stop Bypass Region Luzern» ohne Weiteres fällt. § 145 Abs. 2 StRG beinhaltet eine nicht abschliessende Aufzählung möglicher Gründe der Rechtswidrigkeit. Diese sind nachfolgend zu prüfen:

b) Vereinbarkeit mit dem übergeordneten Recht (§ 145 Abs. 2 lit. f StRG)

Gemäss § 145 Abs. 2 lit. e StRG ist ein Volksbegehren rechtswidrig, wenn der verlangte Beschluss gegen übergeordnetes Recht verstösst. Die mit der Initiative «Stop Bypass Region Luzern» verlangte Ausarbeitung einer referendumspflichtigen Vorlage muss somit mit Völker- und Bundesrecht, mit interkantonalem sowie mit kantonalem Recht vereinbar sein.

Unzulässig sind Initiativen, die direkt die Verhinderung von Anlagen fordern, deren Errichtung nach Bundesrecht zulässig oder gar geboten ist (Verhinderungsinitiative). Im Gegensatz dazu sind Initiativen zulässig, welche nicht zur Verhinderung von Anlagen verpflichten, sondern die kantonalen oder kommunalen Behörden dazu anhalten, im Rahmen ihrer rechtlichen und politischen Möglichkeiten in bestimmtem Sinne Einfluss zu nehmen (Verpflichtungsinitiative).

Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» verpflichtet die zuständigen Behörden zur Ausarbeitung einer referendumspflichtigen Vorlage im Sinn des Initiativbegehrens. Das Initiativbegehren richtet sich gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum «Emmen/Luzern», insbesondere gegen das Nationalstrassenprojekt «A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern». Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» verpflichtet die kommunalen Behörden nicht zur Ausarbeitung einer Vorlage, welche die Gemeinde Emmen direkt zur Verhinderung von zusätzlichen Nationalstrassen anhält. Die Initiative bringt auch nicht vorbehaltlos zum Ausdruck, dass unabhängig von der Aufgabenteilung rechtliche Mittel auf jedem Sachgebiet einzusetzen sind, was Kompetenzverletzungen und die missbräuchliche Handhabung der eigenen Kompetenzen mit sich bringen würde. Vielmehr geht bereits aus dem Wortlaut der Initiative hervor, dass sich die Gemeinde Emmen «bei kantonalen und eidgenössischen Behörden» mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln gegen den weiteren Nationalstrassenausbau einsetzen soll. Die Verpflichtung ist somit darauf beschränkt, sich bei den übergeordneten Behörden gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen einzusetzen, daraus kann keine Kompetenzverletzung erblickt werden. Auch die Formulierung «mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln» ändert nichts daran. In Anwendung der für Volksinitiativen geltenden Interpretationsgrundsätze sind unter die «zur Verfügung stehenden» Mittel lediglich legale und in der Kompetenz der Gemeinde Emmen stehende rechtliche und politische Mittel zu fassen. Die Initiative will mit anderen Worten nur zu einem rechtmässigen Gebrauch der der Gemeinde Emmen zustehenden politischen und rechtlichen Mittel verpflichten. Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» ist entsprechend nicht als unzulässige Verhinderungsinitiative, sondern als rechtskonforme Verpflichtungsinitiative einzustufen. Auch anderweitige Verletzungen des übergeordneten Rechts durch die vorliegende Initiative sind vorliegend nicht ersichtlich - weder des Völkerrechts, des Bundesrechts, des interkantonalen noch des kantonalen Rechts.

c) Zuständigkeit des angerufenen Gemeinwesens (§ 145 Abs. 2 lit. a StRG)

§ 145 Abs. 2 lit. a StRG nennt als weiteren Grund für die Rechtswidrigkeit eines Volksbegehrens die Unzuständigkeit des angerufenen Gemeinwesens für den Gegenstand der Initiative. Die Kompetenzen im Bereich der Nationalstrassen liegen im Wesentlichen beim Bund und nicht bei der Gemeinde Emmen. Die vorliegende Initiative verlangt allerdings auch keine Kompetenzüberschreitungen, sondern lediglich den Einsatz der Gemeinde bei den kantonalen und eidgenössischen Behörden gegen den weiteren Nationalstrassenausbau. Die Gemeinde Emmen verfügt als angerufenes Gemeinwesen über Zuständigkeiten, um ihre Interessen auf rechtlichem oder politischem Weg bei den übergeordneten Behörden geltend zu machen, weshalb die Zuständigkeit vorliegend gegeben und die Initiative im vorliegenden Punkt gültig ist.

d) Zulässigkeit nach der Zuständigkeitsordnung des Gemeinwesens (§ 145 Abs. 2 lit. b StRG)

Ein Volksbegehren ist sodann nach § 145 Abs. 2 lit. b StRG rechtswidrig, wenn es nach der Zuständigkeitsordnung des Gemeinwesens nicht zulässig ist. § 38 Abs. 2 GG und auch Art. 16 Abs. 3 GO Emmen erklären einzelne Geschäfte als Gegenstand von Gemeindeinitiativen ausdrücklich für unzulässig. Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» betrifft nicht unzulässigerweise ein solches Geschäft.

Die Gemeindeordnung von Emmen sieht in Art. 16 Abs. 1 vor, dass die Stimmberechtigten mit Initiativen in Form der Anregung oder des ausgearbeiteten Entwurfs die Abstimmung über ein Sachgeschäft der Gemeinde verlangen können, welches der Volksabstimmung untersteht. Die vorliegende Initiative lässt sich mit einer referendumpflichtigen Vorlage umsetzen. Hierfür dürften im Wesentlichen die Änderung der Gemeindeordnung (Art. 14 Abs. 1 lit. a GO Emmen) oder der Erlass beziehungsweise die Änderung eines Reglements (Art. 15 Abs. 1 lit. a GO Emmen) in Frage kommen. Unter diesem Aspekt ist folglich von der Zulässigkeit der Initiative auszugehen.

Sodann muss das Initiativbegehren die Zuständigkeitsordnung der Gemeinde Emmen auch inhaltlich respektieren. Problematisch könnte diesbezüglich sein, dass die vorliegende Initiative der kommunalen Exekutive in deren Zuständigkeitssphäre Vorgaben machen möchte. Da die vorliegende Initiative nicht darauf gerichtet ist, der Gemeindeexekutive eine ihr zugewiesene Aufgabe zu entziehen, sondern sich darauf beschränkt, sachlich begrenzte Vorgaben zu den zu vertretenden Interessen und den zu wählenden Mitteln zu machen, scheint diese zulässig und in diesem Punkt somit auch gültig zu sein. Nach dem Gesagten erweist sich die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» somit auch mit Blick auf die Zuständigkeitsordnung der Gemeinde Emmen als zulässig.

e) Klarheit (§ 145 Abs. 2 lit. c StRG)

Gemäss § 145 Abs. 2 lit. c StRG ist ein Volksbegehren rechtswidrig, wenn es den Willen der Unterzeichner nicht eindeutig erkennen lässt. Die Initiative belässt den zuständigen kommunalen Behörden im Hinblick auf die Ausarbeitung einer Umsetzungsvorlage zwar Spielräume, dies ändert aber nichts daran, dass sie hinreichend bestimmt formuliert ist, um den Willen der Unterzeichnenden eindeutig erkennen zu lassen: Die Gemeinde Emmen soll die ihr zur Verfügung stehenden Mittel ausschöpfen, um sich bei den übergeordneten Behörden gegen den weiteren Nationalstrassenausbau einzusetzen.

f) Einheit der Form (§ 145 Abs. 2 lit. d StRG)

Art. 139 Abs. 3 der Bundesverfassung verlangt, dass eine Volksinitiative die Einheit der Form und der Materie zu wahren hat. Die gleichen Voraussetzungen sind auch im Stimmrechtsgesetz des Kantons Luzern in den §§ 132 und 133 umschrieben. § 132 Abs. 1 StRG legt fest, dass die Formen der nicht-formulierten und der formulierten Initiative nicht miteinander verbunden werden dürfen. Zudem dürfen mit einer Initiative nur Erlasse der gleichen Rechtsform verlangt werden (§ 132 Abs. 2 StRG). Die vorliegende Initiative ist in Form der nicht-formulierten Initiative, also als allgemeine Anregung, ausgestaltet und erfüllt damit die Vorgaben bezüglich Einheit der Form.

g) Einheit der Materie (§ 145 Abs. 2 lit. e StRG)

Die Einheit der Materie verlangt, dass zwischen einzelnen Teilen einer Initiative zwingend ein sachlicher Zusammenhang bestehen muss (§ 133 Abs. 1 StRG). Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» strebt an, dass sich die Gemeinde Emmen zum Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichen schädlichen Auswirkungen mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei kantonalen und eidgenössischen Behörden gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum Emmen/Luzern einsetzt, insbesondere gegen das Projekt «Bypass Luzern». Sie besteht im Wesentlichen aus einem Teil. Betrachtet man den Zusatz, dass insbesondere das Projekt «Bypass Luzern» im Fokus der Bemühungen stehen soll, als separaten Teil, so ist von einem engen sachlichen Zusammenhang zwischen den Teilen des Initiativbegehrens auszugehen. Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» wahrt somit die Einheit der Materie.

h) Eindeutige Undurchführbarkeit (§ 145 Abs. 1 StRG)

Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» enthält einen Auftrag an die zuständige Behörde zur Ausarbeitung einer Vorlage im Sinne des Initiativbegehrens. Dieses fordert von der Gemeinde Emmen, sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei den kantonalen sowie nationalen Behörden gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrasse im Raum «Emmen/Luzern» einzusetzen. Die bereits entsprechend erteilte Plangenehmigung vermag an der Durchführbarkeit der Initiative nichts zu ändern, da selbst wenn die zur Verfügung stehenden Mittel und deren Erfolgchancen mit Fortschreiten des Planungs- und Bewilligungsprozesses tendenziell abnehmen, die kommunalen Behörden auch in weit fortgeschrittenen Verfahrensstadien zumindest informell an die zuständigen Behörden gelangen können, um den Abbruch eines Projekts zu verlangen. Da die Initiative ausdrücklich bloss die Verwendung der «zur Verfügung stehenden» Mittel verlangt, ist vorliegend von der Durchführbarkeit der Initiative auszugehen.

Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» ist somit weder rechtswidrig noch eindeutig undurchführbar, weshalb die Initiative in allen ihren Teilen gültig ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Initiative gültig zu erklären ist.

5. Übergeordnete Rechtsgrundlagen und Planungsinstrumente

5.1 Bundesgesetzgebung

Das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) und die Nationalstrassenverordnung (NSV; SR. 725.111) halten fest, dass die Festsetzung des Nationalstrassennetzes und die Projektierung der Nationalstrassenabschnitte im Wesentlichen Sache der Bundesorgane ist. Zuständig für die Entscheidung über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen ist gemäss Art. 11 Abs. 1 NSG die Bundesversammlung. In den anschliessenden Phasen der generellen und der Ausführungsprojektierung nehmen die Kantone und zum Teil die Gemeinden zwar einen gewissen Einfluss; die wesentlichen Entscheidungen werden aber von Bundesinstanzen getroffen.

Die von der Initiative «Stop Bypass Region Luzern» geforderten Mittel, um sich bei den kantonalen sowie nationalen Behörden gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum «Emmen/Luzern» einzusetzen, sind ebenfalls zu einem Teil im Bundesgesetz über die Nationalstrassen und der Nationalstrassenverordnung geregelt, insbesondere können dazu allfällige Stellungnahmen der Gemeinde (z.B. Art. 19 Abs. 1 NSG), Einsprachen (z.B. Art. 27d Abs. 3 NSG), Beschwerden (z.B. Art. 14 Abs. 3 NSG), fakultatives Referendum (z.B. Art. 11b NSG) etc. gehören.

5.2 Kantonale Gesetzgebung

Auf kantonaler Ebene regelt das kantonale Strassengesetz (StrG, SRL Nr. 755), Stand 1. Januar 2025, die Planung und Projektierung, den Bau, den Unterhalt und die Finanzierung der öffentlichen und privaten Strassen. In § 5 StrG wird festgehalten, dass Nationalstrassen vom Bund festgelegt werden und dem Nationalstrassenrecht unterstehen.

5.3 Strassenentwicklungsprogramm (STEP) und die Ausbauschritte

Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen waren lange eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Seit 2008 ist der Bund allein dafür zuständig. Er ist seither Eigentümer, Bauherr und Verantwortlicher für den Betrieb der Nationalstrassen. Im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen werden die notwendigen Ausbauschritte der Nationalstrassen/Autobahnen definiert. Das eidgenössische Parlament entscheidet alle vier Jahre sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung, indem es den dazugehörigen Verpflichtungskredit bewilligt. Das Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern wurde dem Ausbauschritt 2019 zugewiesen und vom Parlament genehmigt.

5.4 Nationstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF)

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wurde 2018 geschaffen und stellt dem Bund die für den Nationalstrassenbau benötigten Mittel zur Verfügung.

6. Nationalstrassenausbau im Raum Emmen/Luzern

6.1 Das Initiativbegehren

Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» fordert, dass sich die Gemeinde gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum «Emmen/Luzern» einsetzt. Nachfolgend wird darauf eingegangen, wie sich die Situation auf dem Nationalstrassennetz im Raum Emmen/Luzern heute bezüglich Verkehrsentwicklung und Stauzeiten zeigt, mit welchen Ausbauprojekten in den nächsten Jahren im Raum Emmen/Luzern zu rechnen ist und den Fokus auf den Bypass Luzern gerichtet.

6.2 Stausituation Raum Luzern

Über 100'000 Fahrzeuge fahren heute an einem durchschnittlichen Tag auf der A2 bei Luzern durch den Tunnel Reussport. Die Autobahnen A2 und A14 sind im Raum Luzern überlastet. Auf der A14 zwischen Buchrain und der Verzweigung Rotsee stauten sich die Fahrzeuge im Jahr 2024 je nach Ort der Messung in Richtung Luzern zwischen 900 bis über 1'000 Stunden, auf der A2 im Tunnel Reussport Richtung Süden über 300 Stunden. Die Stautunden haben an einzelnen Stellen gegenüber 2023 stark zugenommen. Der Trend zu immer mehr Staus setzt sich fort. Sowohl das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Luzern wie auch die Verkehrsprognosen des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE gehen in Zukunft von einem weiteren Verkehrswachstum aus. Im Jahr 2040 muss die A2 bei Luzern gemäss Modellrechnungen über 20 Prozent mehr Fahrzeuge pro Tag gegenüber 2020 bewältigen. Quelle: <https://gesamtsystem-bypass.lu.ch/>

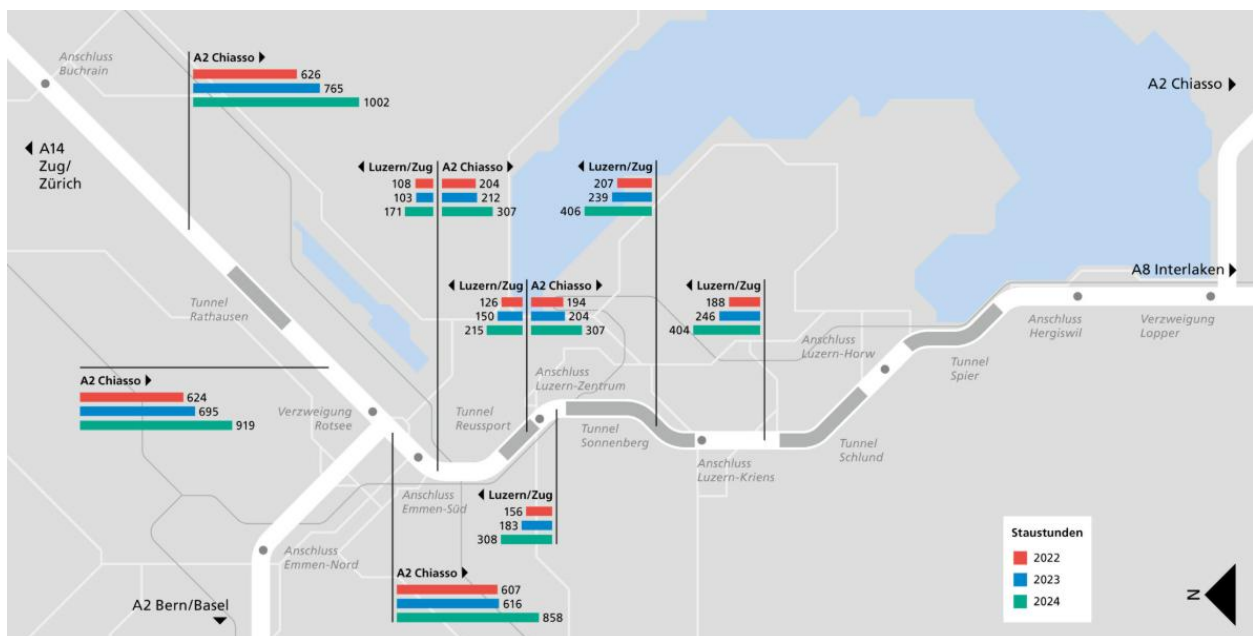


Abb. Stautunden 2022 bis 2024 im Raum Luzern

Quelle: <https://bypasslu.ch/nutzen/wirtschaft/>

6.3 Bypass Luzern

N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern

Öffentliche Projektinformationen zum Bypass Luzern sind über verschiedene Internetseiten zugänglich:

- Basis-Plattform des Bundesamtes für Strassen ASTRA unter <https://bypasslu.ch/>
- Kanton Luzern: <https://gesamtsystem-bypass.lu.ch/>
- Pro Komitee: <https://www.bypass-luzern-ja.ch/>
- Stop Bypass Komitee: <https://www.stopbypass.ch/>
- Erklärvideo, Stand März 2022: Warum es in Luzern Bypass und Durchgangsbahnhof braucht <https://www.youtube.com/watch?v=ni9hsIYFE2A>

Mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern soll der Engpass auf der Nationalstrasse A2/A14 im Grossraum Luzern beseitigt und die Funktionalität der Nationalstrasse und der Anschlüsse sichergestellt werden; die Netzredundanz im Ereignisfall und im geplanten Unterhaltsfall der Tunnelsysteme soll gewährleistet und die Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern verbessert sowie das untergeordnete Netz entlastet werden.

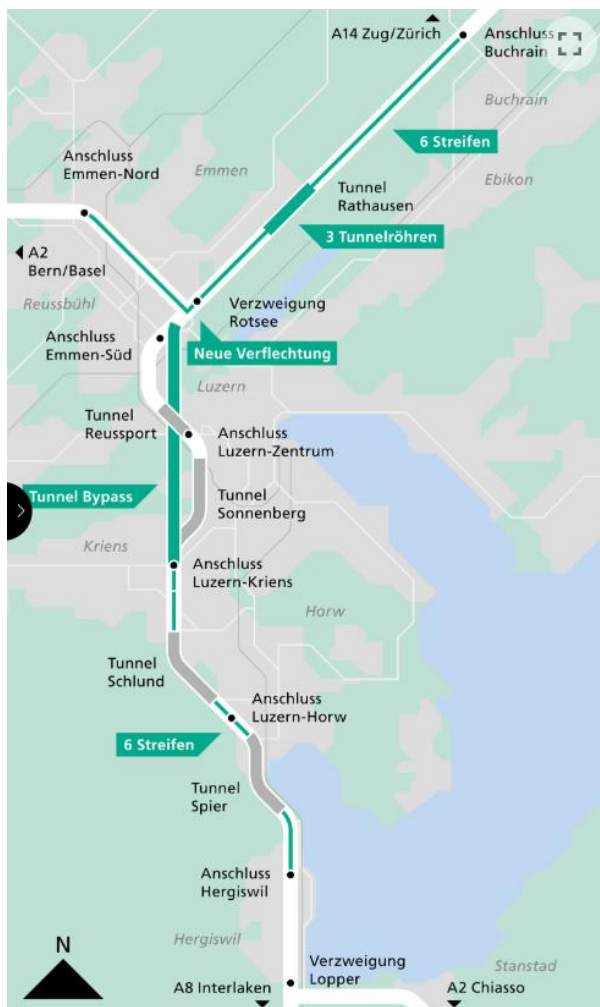


Abb. Gesamtsystem Bypass Luzern; Quelle: <https://bypasslu.ch/projekt/>

Projektbeschreibung

Quelle: UVEK, Plangenehmigung vom 22.02.2024

Im Ausführungsprojekt «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» sind auf der N14 vom Anschluss Buchrain (km 5.400) bis km 0.0 und auf der N02 von der Verzweigung Rotsee (km 91.100) bis zur Verzweigung Lopper (km 102.400) zur Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse N02/14 im Grossraum Luzern und zur Sicherstellung der Funktionalität der Nationalstrasse mehrere Teilprojekte vorgesehen. Diese beinhalten unter anderem einen neuen Tunnel Bypass Luzern mit zwei 2-streifigen Tunnelröhren im Richtungsverkehr vom Bereich Ibach bis zum Bereich Anschluss Luzern-Kriens, ein neues Brückenbauwerk Grosshof sowie eine 3. Tunnelröhre Rathausen. Zudem wird die bestehende Nationalstrasse auf mehrere Fahrstreifen ausgebaut oder der Pannestreifen umgenutzt sowie Verzweigungen und Anschlüsse angepasst.

Das Ausführungsprojekt umfasst vier Teilprojekte.

Im Teilprojekt 1 «Ausbau Nord» werden die bestehenden Einfahrtsrampen des Anschlusses Emmen-Süd durch einen kombinierten Anschluss mit einem neuen Knoten Reusseggstrasse ersetzt, eine 2-streifige Verkehrsführung realisiert, von der Verzweigung Rotsee bis zum Anschluss Buchrain von vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut, der Tagbautunnel Rathausen um eine dritte Tunnelröhre ergänzt und die bestehenden Kunstbauten instandgesetzt und erweitert.

Die Teilprojekte 2 und 3 «Tunnel Bypass/Stadtautobahn inkl. Grosshofbrücken» beinhalten die zwei 2-streifigen Tunnelröhren im Richtungsverkehr vom Bereich Ibach bis zum Bereich Anschluss Luzern-Kriens, die Anpassung der Verzweigung Rotsee sowie des Anschlusses Emmen-Süd sowie das neue Brückenbauwerk Grosshof. Der heutige Cityring zwischen Ibach und dem Anschluss Luzern-Kriens mit den Tunneln Reussport und Sonnenberg wird zur Stadtautobahn. Der Tunnel Sonnenberg wird mit einem Überwurfungstunnel ergänzt. Der Werkanschluss Lochhof bleibt bestehen und wird im Rahmen des vorliegenden Ausführungsprojekts nicht als neuer Anschluss in Betrieb genommen.

Im Teilprojekt 4 «Ergänzung Süd» zwischen dem Anschluss Luzern-Horw und dem Halbanschluss Hergiswil ist in beiden Richtungen eine permanente Pannestreifenumnutzung (PUN) vorgesehen und die Geschwindigkeit wird von 100 km/h auf 80 km/h reduziert. Im Abschnitt vom Halbanschluss Hergiswil bis Verzweigung Lopper wird in Richtung Nord der Pannestreifen zugunsten des dritten Fahrstreifens aufgehoben. Die notwendigen baulichen Massnahmen werden im Erhaltungsprojekt «N02 Luzern Hergiswil» realisiert.

Projektnutzen

Quelle: Kanton Luzern, Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern; Planungsbericht des Regierungsrates an den Kantonsrat 20. September 2022, Botschaft B 140

Mit dem Bypass Luzern soll der (inter-)nationale Transitverkehr auf der Strasse bewältigt werden, sofern er nicht auf die Schiene verlagert werden kann. Die zur Stadtautobahn umgebaute A2 inklusiv Zubringer entlastet den Kernraum vom Durchgangsverkehr und unerwünschtem Ausweichverkehr. Je mehr Agglomerationsverkehr über die mehrheitlich unterirdische Stadtautobahn A2 abgewickelt wird, desto höher die Entlastung in und um die Stadt Luzern. Mit Busbevorzugungen auf den Busachsen, mit dem

Ausbau des Verkehrsmanagements und noch zu definierenden flankierenden Massnahmen werden für den Bus bessere Rahmenbedingungen geschaffen. Von diesen Verbesserungen wird auch der Veloverkehr profitieren. Für den Veloverkehr sollen rasche, sichere und durchgängige Verbindungen zwischen den Entwicklungsräumen und dem Agglomerationszentrum Luzern zur Verfügung gestellt werden. Der Ausbau der Autobahn in der Region Luzern wird dementsprechend die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des öV in der Stadt und Agglomeration verbessern. Der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz sowie die Störungen im Umfeld der Autobahnanschlüsse infolge von Überlastungen und Störungen auf der Autobahn werden stark zurückgehen. Insgesamt verläuft der Verkehr dadurch auf dem untergeordneten Strassennetz flüssiger, was auch dem darauf verkehrenden öV und Veloverkehr zugutekommt. Ausserdem wird der Bypass Luzern im Ereignisfall oder bei Unterhalts- und Sanierungsarbeiten als Ausweichroute zur Stadtautobahn A2 dienen und umgekehrt. Der Kanton Luzern fasst es auf der Website <https://gesamtsystem-bypass.lu.ch/> wie folgt zusammen:

- **Der Bypass verbessert die Erreichbarkeit der Zentralschweiz sowie von Stadt und Agglomeration Luzern**
- **Der Bypass erhöht die Leistungsfähigkeit der Autobahn rund um Luzern, verbessert den Verkehrsfluss und die Sicherheit**
- **Der Bypass entlastet die Stadtautobahn vom Durchgangsverkehr**
- **Der Bypass gewährleistet eine Ausweichroute im Ereignisfall und bei Unterhaltsarbeiten**

Stand des Planungs- und Rechtsverfahrens

Nachfolgend ist der Verfahrensablauf Bypass Luzern zusammengefasst:

2012 bis Anfang 2014	Erarbeitung des Generellen Projekts
2014 bis 2016	Genehmigungsprozess
16. November 2016	Der Bundesrat genehmigt das Generelle Projekt Bypass Luzern
8. Juni bis 7. Juli 2020	Öffentliche Planauflage
1. Juli 2020	Einsprache des Gemeinderates gegen das Ausführungsprojekt
22. Februar 2024	Plangenehmigung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
5. April 2024	Beschwerde des Gemeinderates Emmen an das Bundesverwaltungsgericht, St. Gallen, gegen die Plangenehmigung UVEK vom 22. Februar 2024 (siehe nähere Erläuterungen dazu Ziff. 7.3)
19. Juni 2025	Verfügung Bundesverwaltungsgericht betreffend letzte Nachreichung von ASTRA-Unterlagen an die beteiligten Instanzen: «Die Angelegenheit wird als spruchreif erachtet».
2026/2027	Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts, St. Gallen, zur Plangenehmigung UVEK vom 22. April 2024 und zu den eingereichten Beschwerden (unter anderem der Gemeinde Emmen, der Stadt Luzern und der Stadt Kriens) ist offen und wird 2026 erwartet.

Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof (DBL) Luzern

Quelle: Erklärvideo, Stand März 2022: Warum es in Luzern Bypass und Durchgangsbahnhof braucht <https://www.youtube.com/watch?v=ni9hsIYFE2A>

Der Durchgangsbahnhof und der Bypass Luzern sind zukunftsweisende Projekte für die Region Luzern und für die Zentralschweiz. Aus Sicht der Regierung des Kantons Luzerns stehen die beiden Grossprojekte in engem Zusammenhang zueinander und entfalten den grössten Nutzen für die Region Luzern und für die Zentralschweiz, wenn beide Vorhaben realisiert werden. Während der Durchgangsbahnhof (DBL) ein Wachstumsprojekt ist, ist der Bypass Luzern ein Entlastungsprojekt.

6.4 A2 Emmen-Nord

Mit der Annahme der Motion Müri (14.3947 Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen-Nord) im Jahre 2017 beauftragte das Parlament den Bundesrat, Varianten für eine Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord zu prüfen und die beste Variante umzusetzen. Die Abklärungen haben als beste Lösung die Wiedereröffnung der Ein- und Ausfahrten von/nach Basel ergeben. Der Bundesrat genehmigte im August 2021 das Generelle Projekt. Das Autobahnprojekt ist eng verknüpft mit dem kantonalen Projekt «K15 Emmen, Rothenburgstrasse, Autobahnanschluss Emmen-Nord bis Kreisel Kapf» und dem zugehörigen Lärmsanierungsprojekt. Die Planung und Realisierung dieser beiden Projekte sind aufeinander abgestimmt.

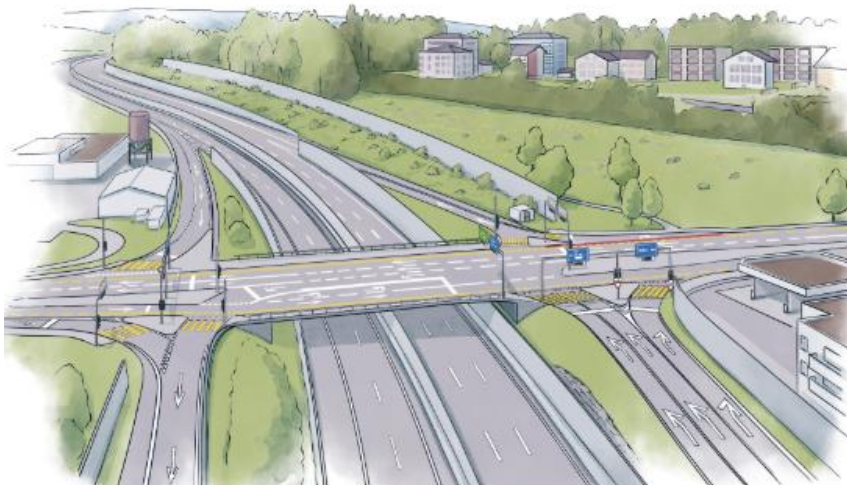


Abbildung Anschluss A2 Emmen-Nord; Quelle:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/zentral-nordwestschweiz/a2-emmen-nord/projektbeschreibung.html>

Das Projekt lag 2022 öffentlich auf. Die Gemeinde hat dagegen Einsprache erhoben und Verbesserungen verlangt. Diese wurden im Ausführungsprojekt teilweise berücksichtigt, was den Gemeinderat im Januar 2025 dazu bewog, die Plangenehmigung des UVEK vom 18. Dezember 2024 nicht anzufechten und die Einsprache zurückzuziehen. Das Ausführungsprojekt ist mittlerweile rechtskräftig geworden und befindet sich in der Bauprojektierung. Die Bauausführung der Wiedereröffnung des Anschlusses A2 Emmen-Nord ist für 2028/29 geplant.

Die Abklärungen zur Wiedereröffnung der Verbindungen von und in Richtung Basel beim Anschluss A2 Emmen-Nord zeigen, dass sich damit Verkehr auf die Autobahn verlagert und die regionalen Strassen entlastet werden. Bezogen auf die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» handelt es sich beim Projekt Wiedereröffnung Anschluss A2 Emmen-Nord um keinen «weiteren Ausbau der Nationalstrassen», sondern im Charakter eher um einen Umbau, ohne die Kapazität auf der Nationalstrasse zu erhöhen. Daher stellt sich der Gemeinderat auf den Standpunkt, dass die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» auf die Wiedereröffnung des Anschlusses A2 Emmen-Nord keine Auswirkungen hat.

7. Die politische Diskussion in Emmen zum Bypass Luzern

7.1 Das Initiativbegehren

Die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» fordert, dass sich die Gemeinde mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei kantonalen und eidgenössischen Behörden gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum «Emmen/Luzern», insbesondere gegen den Bypass Luzern, einsetzt. Nachfolgend wird darauf eingegangen, wie sich der Gemeinderat und der Einwohnerrat in den vergangenen Jahren zum Bypass Luzern geäußert und positioniert haben.

7.2 Die politischen Vorstösse des Einwohnerrates

Seit dem Beschluss des Bundesrates zum Generellen Projekt Bypass Luzern 2016 gab es im Einwohnerrat über die lange Projekt- und Verfahrensdauer verschiedene politische Vorstösse.

Im Juni 2020, während der öffentlichen Planaufgabe des Bypass-Projektes Luzern, wurden vier Postulate vom Einwohnerrat als dringlich erklärt und an den Gemeinderat überwiesen. Bis heute sind diese Postulate offen und noch nicht abgeschlossen, weil sich der Bypass Luzern bis anhin in einem laufenden Verfahren befindet und die Projektgenehmigung noch nicht rechtskräftig geworden ist. Folglich ist noch unklar, wie und ob die Forderungen aus den Postulaten erfüllt werden.

Für den Gemeinderat stellte die Überweisung der Vorstösse ein politischer Auftrag dar, die zur Verfügung stehenden Rechtsmittel zu nutzen und die Anträge aus den Postulaten aufzunehmen und in Form der Einsprache an den Bund (UVEK) und der nachfolgenden Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, St. Gallen, einzufordern. Mit Ergreifung der zur Verfügung stehenden Rechtsmittel haben sich die politischen Behörden bis heute für die Anliegen der Emmer Bevölkerung - und wie es die Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» auch fordert - zum Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichen schädlichen Auswirkungen – mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln eingesetzt.

Nachfolgend sind die Inhalte der vier noch nicht erledigten Postulate zusammengefasst. In der Originalfassung sind diese auf der Internetseite <https://www.emmen.ch/traktanden/12504> mit Filter «Bypass» einsehbar. Allen vier Beantwortungen des Gemeinderates vom 29. Juni 2020 (*in kursiver Schrift*) wurde eine generelle Stellungnahme vorangestellt. Zusammengefasst und auszugsweise hielt der Gemeinderat fest:

«Im Jahre 2016 konnte der Gemeinderat zum ersten Mal Stellung zum Generellen Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern beziehen. Stark zusammengefasst nahm der Gemeinderat damals 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.

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.»

Die Postulanten fordern, dass der Gemeinderat umgehend mit dem ASTRA und dem Kanton in einen Dialog tritt und die nachfolgenden Forderungen mit Nachdruck verlangt.

Der Gemeinderat hat diese generelle Forderung und die nachfolgenden detaillierten Begehren in die Einsprache vom 1. Juli 2020 gegen das Ausführungsprojekt aufgenommen und fordert diese bis heute beim Bund ein. Seit dem Zeitpunkt der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekt wurde die Thematik der flankierenden Massnahmen konkretisiert. Im Rahmen der Detailprojektierung (2021- 2024) wurden seitens ASTRA umfassende Abklärungen zu den flankierenden Massnahmen während der Bauphase getätigt. Dies unter Einbezug aller betroffenen Gemeinden. Die Gemeinden konnten ihre Bedürfnisse äussern. Diese wurden soweit möglich auch berücksichtigt. Der Schlussbericht liegt seit 2024 vor.

24/20 Dringliches Postulat

Christian Meister namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend Planaufgabe Bypass – dramatische Auswirkungen für Emmen; **Projektanpassungen.**

Nachfolgend sind die Forderungen und die Stellungnahme des Gemeinderates zusammengefasst.

«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.

Forderung 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.»

25/20 Dringliches Postulat

Christian Meister namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend Planaufgabe Bypass – dramatische Auswirkungen für Emmen; **Massnahmen während des Baus.**

Nachfolgend sind die Forderungen und die Stellungnahme des Gemeinderates zusammengefasst.

«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.

Verkehrslotsen

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

Keine Umleitungen durch Wohnquartiere

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

Radiodurchsagen

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

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 (heute Emmenbrücke, Kapf benannt) 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.

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.

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.

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 Stellungnahme des Gemeinderates:

«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.»

26/20 Dringliches Postulat

Christian Meister namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend Planauflage Bypass – dramatische Auswirkungen für Emmen; **Ausgleichsmassnahmen für die Emmer Bevölkerung.**

Nachfolgend sind die Forderungen und die Stellungnahme des Gemeinderates zusammengefasst.

«Ausgleichsmassnahmen

Die Emmer Bevölkerung und das Emmer Gewerbe sind vom 10-jährigen Bau stark betroffen. Der in den Zielen versprochene Nutzen ist durch das Projekt nicht gegeben. Deshalb verlangen wir Ausgleichsmassnahmen.

Der Nutzen für die Gemeinde Emmen ist bescheiden, die Belastung während allen Bauphasen jedoch sehr hoch. Besonders das Emmen-Dorf und das Quartier Meierhöfli sind jahrelang betroffen. Auf dem Gemeindegebiet Emmen erfolgen nur wenige der Bauarbeiten. Doch wird die Gemeinde Emmen und hier im Speziellen die Wohnbevölkerung durch Mehrverkehr im untergeordneten Verkehrsnetz, Installations- und Umschlagplätze sowie eine grosse Anzahl Materialtransporte sehr stark beeinträchtigt. Die Gemeinde Emmen respektive deren Bevölkerung ist entsprechend zu entschädigen. Dies kann durch Investitionen in konkrete Projekte (wie z.B. Lückenschliessung im Fahrradnetz) erfolgen. Im Rahmen der Submissionen - ab einem Auftragsvolumen von CHF 10 Mio. - werden Unternehmen und Arbeitsgemeinschaften verpflichtet, eine Filiale während der Bauzeit in der Gemeinde Emmen zu eröffnen. Sollte diese Verpflichtung tatsächlich umgesetzt werden können, werden sie einen Teil ihres Gewinnes in der Gemeinde versteuern. Zumindest ein Teil der Wertschöpfung muss als Ausgleichsmassnahme in Emmen verbleiben. Bei der freihändigen Vergabe und der Vergabe im Einladungsverfahren sind konsequent die lokalen Gewerbetreibenden zu berücksichtigen.

Aufhebung der Zerschneidung der Quartiere durch die Autobahn A2

Die Forderung bezieht sich auf das städtebauliche Gesamtkonzept der Gemeinde Emmen. Die Gemeinde Emmen wird durch die Autobahn zerschnitten. Im oberen Gemeindeteil verläuft sie mitten durch Quartiere. Wir fordern analog zum städtebaulichen Gesamtkonzept eine Teilüberdachung und Begrünung der A2 zwischen Anschluss Emmen Nord und der Brücke über der Rüeggisingerstrasse.

Die Autobahn A2 führt insbesondere im nördlichen Teil durch ein sensibles und urbanes Gebiet. Der Gestaltung und Dimensionierung der ganzen Anlage kommt eine hohe Bedeutung zu. Mit einer Teilüberdachung und Begrünung der A2 zwischen Anschluss Emmen Nord und Brücke Rüeggisingerstrasse kann im Besonderen die Lärmbelastung durch die Autobahn für einen Teil der Bevölkerung eliminiert

werden. Allerdings würde ein solches Bauwerk die Wahrnehmung der Anlage stark verändern und andere Ansprüche negativ beeinflussen. Der Gemeinderat ist bereit, das ASTRA zu kontaktieren und Massnahmen im Sinne der Postulanten zu besprechen. Von einer Einsprache beim vorliegenden Projekt sieht der Gemeinderat ab, da sich die Forderung nicht im auflagenrelevanten Perimeter befindet.»

Die Forderung nach einer Teilüberdachung der A2 führte im März 2022 zu einem separaten politischen Vorstoss / Postulat 13/22 von Andreas Roos, Pascal Müri, Barbara Fas, Michael Kümin und Patrick Graf namens der Fraktionen sowie Paul Jäger betreffend Teilüberdachung Autobahn A2. Das Postulat wurde vom Gemeinderat im Februar 2023 beantwortet. Mit dem Bericht und Antrag betreffend Abschreibung von Motionen und Postulaten des Gemeinderates an den Einwohnerrat vom 28. Januar 2026 wurde von der Teilüberdachung A2 auf dem Gemeindegebiet Emmen definitiv Abstand genommen und aus den aktuellen und realisierbaren politischen Begehren gestrichen.

27/20 Dringliches Postulat

Christian Meister namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend Planauflage Bypass – dramatische Auswirkungen für Emmen; **Ausgleichsmassnahmen für die Emmer Wirtschaft.**

Nachfolgend sind die Forderungen und die Stellungnahme des Gemeinderates zusammengefasst.

«Ausgleichsmassnahmen

Die Emmer Bevölkerung und das Emmer Gewerbe sind vom 10-jährigen Bau stark betroffen. Der in den Zielen versprochene Nutzen ist durch das Projekt nicht gegeben. Deshalb verlangen wir Ausgleichsmassnahmen.

Die Antwort des Gemeinderates war gleichlautend wie die Postulatsantwort 26/20 vorangehend.

Wirtschaftsförderung

Um den wirtschaftlichen Schaden abzufedern, wird ein Wirtschaftsförderungskonzept mit Unterstützungsmassnahmen für das betroffene Gewerbe erstellt. Finanziert wird dieses Konzept durch das ASTRA.

Der Gemeinderat wird sich beim ASTRA dafür einsetzen, die Umsetzung des Gesamtprojektes Bypass Luzern wirtschaftsverträglich zu gestalten. Im technischen Bericht des Ausführungsprojektes ist bereits heute ersichtlich, mit welchen Massnahmen das ASTRA den Verkehr auf den Bundesstrassen im Griff halten will und den Umwegverkehr auf ein Minimum reduziert. Das Verkehrsmonitoring wird mit erweiterten Daten verbessert (beispielsweise mit Mobilien Daten) und eine IST-Messung vor Baustart soll Referenzwert für die laufende Entwicklung der Verkehrsströme sein. Ebenfalls wird eine Task Force Verkehr mit umfassenden Befugnissen eingesetzt und sämtliche Stakeholder im Projekt in geeigneten Kanälen und über passende Gefässe informiert. Ein Kommunikationskonzept wird erarbeitet und eine enge kommunikative Begleitung ist wichtiger Bestandteil des Projektes.»

Der Vollständigkeit halber sind auch noch zwei andere, vor der öffentlichen Planauflage im Juni/Juli 2020, behandelte politische Vorstösse erwähnt.

29/17 Interpellation

Martin Birrer und Mitunterzeichnende namens der FDP-Fraktion vom 24. August 2017 betreffend **Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern**

Nachfolgend sind die Fragen und die Stellungnahme des Gemeinderates zusammengefasst. Dazu ist wichtig anzumerken, dass 2017/2018 das Projekt Bypass zwar in den Hauptteilen mit dem Ausführungsprojekt von 2020 identisch war, jedoch noch die «Spange Nord» enthielt. Die «Spange Nord» war Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern, der Kanton Luzern plante diese parallel zum Nationalstrassenprojekt als Zubringer und zusätzliche Hauptverkehrsachse, welche den Verkehr im neuen Anschluss «Lochhof» auf den Cityring (die heutige A2 zwischen dem Tunnel Reussport und Sonnenberg, die zukünftige Stadtautobahn) lenken sollte. Die Interpellanten beurteilten die «Spange Nord» positiv, weil das Gesamtsystem Bypass Luzern für Emmen dadurch eine grössere verkehrsentlastende Wirkung zeigte. Der Nutzen des Bypasses Luzern wäre aus Sicht der Interpellanten erhöht worden. Die Bevölkerung und Politik der Stadt Luzern beurteilten die «Spange Nord» jedoch anders und von Anfang an kritisch. Die «Spange Nord» war in der Stadt Luzern umstritten, weil sie als Hauptverkehrsachse neuen zusätzlichen Verkehr in die Stadt gebracht hätte und mit der angestrebten Verträglichkeit in den Wohngebieten in Konflikt stand. Im Herbst 2020 wurde die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» von der städtischen Stimmbevölkerung angenommen und damit die «Spange Nord» aus dem Gesamtsystem Bypass Luzern eliminiert.

Der Einwohnerrat hat die Interpellation 29/17 am 5. Juli 2018 behandelt. Der Gemeinderat nahm zu den gestellten Fragen wie folgt Stellung (*kursiv*):

«Wie steht der Gemeinderat zu diesen Projekten und welchen Nutzen sieht er für die Gemeinde Emmen daraus?»

Der Gemeinderat befürwortet grundsätzlich das Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern zur Beseitigung des Nationalstrassenengpasses. Das Gesamtsystem Bypass Luzern hat aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht grosse Auswirkungen auf den Agglomerationsraum Luzern und auf die Gemeinde Emmen. Zusammen mit der «Spange Nord» und den Massnahmen für den öffentlichen Verkehr verbessert das Bypass-Projekt die Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern deutlich. Die Erreichbarkeit von Luzern für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aus Emmen wird mit der Entlastung des City-Rings und der Sedelstrasse (Luzern) erhöht. Nebst der Entlastung des Zentrums der Stadt Luzern wird durch die Kapazitätserhöhung der A14 im Abschnitt Buchrain bis Anschluss Emmen Süd auch eine Entlastung der Seetalstrasse vom Umgehungsverkehr durch Emmen-Dorf erreicht. Auch die Industrie- und Gewerbebetriebe entlang der Seetalstrasse werden wieder besser erreichbar. Zum so genannten Ausbau Nord gehört auch eine Kapazitätserhöhung der A2 im Abschnitt Sprengi bis Anschluss Emmen Süd. Dies führt zur Entlastung des Strassennetzes in Emmenbrücke und insbesondere der Gerliswilstrasse. Die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr werden in Emmen spürbar werden. So erhöht sich die Fahrplanstabilität der Buslinien dank den Bevorzugungsmassnahmen und den freiwerdenden Kapazitäten auf dem bestehenden Strassennetz. Noch eher kritisch beurteilt der Gemeinderat die modellierten Verkehrsverlagerungen, welche erreicht werden sollen. Hier dürfte es mehr flankierende Massnahmen brauchen, um die positiven Effekte für die Stadt und Agglomeration Luzern zu stärken.

Steht der Gemeinderat in Kontakt mit der Stadtregierung Luzern und kann er dessen negative Haltung zum Projekt nachvollziehen? Steht der Gemeinderat in dieser Hinsicht in Kontakt mit den anderen Agglo-Gemeinden oder Luzern Plus?

Der Gemeinderat ist in der Begleitkommission und in der städtebaulichen Arbeitsgruppe Nord N02/N14 Gesamtsystem Bypass Luzern von Beginn an vertreten. In diesen Gremien steht der Gemeinderat in Kontakt mit der Stadt Luzern und den übrigen Agglo-Gemeinden wie z.B. Kriens. Auch LuzernPlus als Regionaler Entwicklungsträger ist in den Kommissionen vertreten. Zudem wird das Thema Bypass und insbesondere die von der Stadt Luzern ablehnend beurteilte Spange Nord, welche integraler Bestandteil des Gesamtsystem Bypass ist, in der Arbeitsgruppe Mobilität der interkommunalen Kooperation der Kernagglomeration Luzern (K5) diskutiert. Der Gemeinderat anerkennt den Einsatz der Stadt Luzern für eine möglichst siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraumes der «Spange Nord» sowie der neuen Brücke über die Reuss beim Anschluss «Lochhof». Nach wie vor geht er davon aus, dass die «Spange Nord» einen integralen Bestandteil des Gesamtsystems Bypass darstellt und nicht ohne weitreichende negative Auswirkungen auf das übrige Strassennetz einfach ersatzlos gestrichen werden kann. Nur gemeinsam können der Bypass, die «Spange Nord» und die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr ihren vollen Nutzen entfalten. Der Gemeinderat befürchtet, dass ohne die «Spange Nord» das Ziel, die Stadt und die Agglomeration vom Verkehr zu entlasten und Platz für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, nicht wie vorgesehen erreicht werden kann. Er befürwortet die angekündigten Bemühungen des Kantons Luzern, im Rahmen der weiteren Planungen die Einbettung der «Spange Nord» in die umliegenden Quartiere vertieft zu klären und eine gute städtebauliche Lösung anzustreben.

Welchen Einfluss hat eine allfällige Nichtrealisierung des Bypasses auf das Gesamtverkehrskonzept und schlussendlich auf die Gemeinde Emmen?

Der Gemeinderat Emmen hat bisher immer die Ansicht vertreten, dass der Bypass und die «Spange Nord» als Gesamtsystem zur Verkehrsentslastung in der Stadt und der Agglomeration beitragen. Für den Gemeinderat ist aber entscheidend, dass der Bypass realisiert werden kann. Sollte die «Spange Nord» verzögert oder gar nicht weiterverfolgt werden, so sollte das Projekt Bypass unabhängig davon weitergeführt werden können. Ob es ohne die «Spange Nord» zur geplanten Entlastung der Sedelstrasse (Luzern) kommen wird, ist fraglich. Insofern kann sich der Gesamtnutzen für die Gemeinde Emmen schmälern. Eine gänzliche Nichtrealisierung des Bypasses hätte zur Folge, dass sich die Situation für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Grossraum Luzern künftig drastisch verschlechtern würde. Es wären neu zu entwickelnde Massnahmen und eine neue verkehrspolitische Ausrichtung notwendig.

Mit dem «Ausbauschritt 2019» beantragte der Bundesrat im Januar 2018 beim Parlament einen Kredit von 2,267 Milliarden Franken für die Realisierung des Bypasses Luzern, der Engpassbeseitigung im Raum Crissier und der Umfahrung Le Locle. Der Bundesrat ist überzeugt, dass mit der Realisierung dieser Projekte deutliche Verbesserungen erzielt werden können. Wie der Bundesrat mit einer Medienmitteilung am 13. April 2018 verkündete, will er das Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» wie geplant ab 2025 bauen und dieses mit dem Ausbauschritt 2019 finanzieren. Zusammen mit dem kantonalen Vorhaben «Spange Nord und Massnahmen für den ÖV» verbessert das Bypass-Projekt die Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern markant. Der Gemeinderat sieht mit dem Antrag und der Haltung des Bundesrates die Realisierungschancen für den Bypass deutlich erhöht. Der Entscheid der Bundesversammlung bleibt abzuwarten.»

10/16 Postulat

Markus Greter und Hans Schwegler vom 10. März 2016 betreffend **Prekäre Verkehrssituation in der Gemeinde Emmen**

Das Postulat 10/16 thematisierte die «prekäre Verkehrssituation in der Gemeinde Emmen und forderte vom Gemeinderat, eine Stellungnahme, was der Gemeinderat zu tun gedenke, um seinen Einfluss auf die in der Kompetenz des Kantons stehenden Strassen in Emmen zu verbessern. Auch damals stellte der Gemeinderat die Emmer-Verkehrsprobleme in den Zusammenhang eines funktionierenden übergeordneten Strassennetzes der National- und Kantonsstrassen. Bezogen auf die Autobahnen rund um Emmen und des damals noch nicht beschlossenen Projektes Bypasses Luzern stellte er in der Beantwortung fest:

«Bereits kleine Störungen auf den Nationalstrassen haben Auswirkungen auf das gesamte umliegende Strassennetz. Einerseits ist die Gemeinde Emmen mit einem Autobahnvoll- und einem Halbanschluss sowie zwei unmittelbar an die Gemeinde angrenzenden Vollanschlüssen sehr gut an das Nationalstrassennetz angebunden. Dies ist ein klarer Standortvorteil für viele Gewerbebetriebe. [...] Andererseits erzeugt genau diese Infrastruktur Verkehr und beschleunigt zusätzlich das Wachstum der Gemeinde. Die negativen Auswirkungen sind Überlastungen der Systeme zu den Spitzenzeiten oder bei Ereignissen im übergeordneten Netz [...]. Dabei spielt der Autobahnanschluss Buchrain eine zentrale Rolle und der mittelfristig geplante Bypass vom Anschluss Emmen Süd soll entsprechende Kapazitäten bringen. Es wäre jedoch falsch zu glauben, dass diese Projekte die beschriebenen Verkehrsprobleme abschliessend zu lösen vermögen.»

Die Interpellation 10/16 wurde im April 2017 vom Gemeinderat beantwortet.

7.3 Die Einsprache und Beschwerde des Gemeinderates gegen den Bypass Luzern

Mit der Einsprache vom 1. Juli 2020 gegen das Ausführungsprojekt und die Beschwerdeführung gegen die Plangenehmigung UVEK vom 22. Februar 2024 an das Bundesverwaltungsgericht, St. Gallen, hat der Gemeinderat die Interessen der Gemeinde, und der Bevölkerung - stellvertretend durch den Einwohnerrat - wahrgenommen und eingefordert. Aus der Einsprache resultierten neunzehn Begehren und Anträge, deren sechs wurden teilweise gutgeheissen und dreizehn abgelehnt, abgeschrieben oder mit «Nichteintreten» verfügt.

Mit der Beschwerde gegen die Plangenehmigung UVEK vom 22. Februar 2024 an das Bundesverwaltungsgericht, St. Gallen, forderte der Gemeinderat den Bund - vertreten durch das UVEK und das ASTRA - nochmals auf, die kommunalen Interessen, bezogen auf die abgewiesenen Einspruchepunkte bei der zweithöchsten Gerichtsinstanz Bundesverwaltungsgericht, besser und vor allem frühzeitig und in verbindlicher Form ins Projekt Bypass Luzern aufzunehmen. Im Begleitbrief zur Beschwerde vom 5. April 2024 äussert der Gemeinderat seine **grundsätzliche und unveränderte Zustimmung zum Bypass Luzern** wie folgt (*kursiv*):

«Der Gemeinderat befürwortet grundsätzlich das Vorhaben «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern». Das Siedlungsgebiet Emmen und die Menschen werden jedoch jahrelang während allen Bauphasen durch Lärm, Staub und Verkehrsumleitungen stark beeinträchtigt. Die prognostizierte Verkehrsentslastung auf dem lokalen Strassennetz ist in Emmen marginal. Flankierende Massnahmen sind wohl als Bestandteil des Ausführungsprojektes vorgesehen, konkret und im Detail sind sie aber nicht vorliegend. Den verkehrlichen Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz wird kaum Beachtung geschenkt, sie sind nur summarisch und sehr oberflächlich dokumentiert und kommentiert. Die Gemeinde Emmen fordert eine Konkretisierung und Detaillierung der flankierenden Massnahmen und des Nachweises der verkehrlichen Auswirkungen auf das untergeordnete Verkehrsnetz, dies als Bestandteile des Ausführungsprojektes.»

Konkret und im Detail stellte der Gemeinderat auf der Grundlage der abgewiesenen Einspruchepunkte sieben Anträge.

Antrag 1

Um die Projektziele zu erreichen, müssen zusätzliche Massnahmen erarbeitet werden. Die neuen Konzepte für die Verkehrsentslastung der kantonalen und kommunalen Strassen sowie die Verbesserungsmöglichkeit für den öV sind der Gemeinde Emmen vorzustellen.

Antrag 2

Es braucht ein umfassendes öV-Konzept mit Fahrplanstabilität und mindestens gleichbleibendem Angebot während allen Bauphasen.

Antrag 5

Es braucht Massnahmen, um Ausweichverkehr zu verhindern.

Antrag 6

Umleitungen durch Wohnquartiere, wie bspw. in der Phase 1a durch das Quartier Benziwil/Schaubhus, werden nicht zugelassen.

Antrag 7

Gemeinde Emmen erhält Einsitz in der Task Force Verkehr.

Antrag 9

Die Bauzeit in den Bauphasen mit starker Auswirkung auf die Gemeinde Emmen wird durch geeignete Massnahmen (wie 24-Stunden-Schichtbetrieb) auf ein Minimum reduziert werden.

Antrag 12

Die Transportfahrten für die Materialbewirtschaftung müssen ausschliesslich über die Nationalstrassen erfolgen. Fahrten auf dem untergeordneten Verkehrsnetz sind zu untersagen.

Zum Zeitpunkt der Verfassung dieses Berichts und Antrags an den Einwohnerrat (April/Mai 2026) ist das Rechtsverfahren weiterhin am Laufen und offen. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, St. Gallen, liegt noch nicht vor.

8. Forderungen und Argumentarium der Gemeindeinitiative Emmen

8.1 Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen Eidg. Abstimmung vom 24.11.2024

Das Komitee Emmen zur Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» argumentiert:

«Die Emmer Stimmbevölkerung hat am 24. November 2024 wie die ganze Schweiz deutlich Nein gesagt zu einem Autobahnausbau, der zu Mehrverkehr führt. Der Bundesrat muss den Bau der Stadtautobahn Bypass Luzern stoppen!»

Dazu äussert sich der Gemeinderat nachfolgend.

Die Abstimmung vom 24. November 2024 zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen ergab national, kantonal und kommunal die nachfolgenden Ergebnisse.

National	NEIN	52.7 %	
	Ja	47.3 %	
Kanton Luzern	NEIN	53.4 %	
	Ja	46.6 %	
Emmen	NEIN	54.5 %	
	Ja	45.5 %	bei einer Stimmbeteiligung von 35% in Emmen.

Die Vorlage zum Ausbauschritt 2023 enthielt sechs Projekte:

A1 Le Vengeron-Nyon (GE)

A1 Wankdorf-Schönbühl (BE)

A1 Schönbühl-Kirchberg (BE)

A1 Rosenberg tunnel (SG)

A2 Rheintunnel (BS)

A4 Fäsenstaubtunnel (SH)

Der Bypass Luzern war nicht in der Vorlage Ausbauschritt 2023 enthalten, er wurde bereits mit dem Ausbauschritt 2019 vom eidgenössischen Parlament beschlossen. Folglich hat das Abstimmungsergebnis vom 24. November 2024 keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt Bypass Luzern. Trotzdem wurde die Ablehnung des Ausbauschritts 2023 von Umwelt- und Linksparteien sowie dem Stop Bypass Komitee auch als politisches Signal gegen den Bypass Luzern interpretiert. Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat im Januar 2025 auf die Anfrage der Grünen, Kantonsrat Samuel Zbinden, zu den Konsequenzen des Autobahn-Neins auf den Bypass Kanton Luzern geantwortet, dass das Nein zum Autobahnausbau den Bypass Luzern nicht betrifft und dies in erster Linie damit begründet, dass die Gelder für den Bypass bereits im Rahmen des Ausbauschritts 2019 bewilligt wurden und nicht Teil der Abstimmungsvorlage waren. Im Fazit sieht die Regierung keine gleichwertige Alternative zum Bypass zur Entlastung der Stadt / Region Luzern.

8.2 Schädlich für Mensch und Umwelt

Das Komitee Emmen zur Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» argumentiert:

Zusätzlicher Verkehr belastet die Umwelt und verursacht noch mehr Gesundheitsschäden durch Lärm, Abgase und Feinstaub in unmittelbarer Nähe von Emmer Wohnquartieren.

Dazu äussert sich der Gemeinderat nachfolgend.

Das UVEK hält in der Plangenehmigung u.a. fest: Bevor eine Behörde über die Planung, Errichtung oder Änderung einer Anlage entscheidet, welche die Umwelt erheblich belasten kann, hat sie gemäss Art. 10a ff. des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) eine Prüfung der Umweltverträglichkeit vorzunehmen (Umweltverträglichkeitsprüfung, UVP). Bestehende Anlagen, die im Anhang der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 14.011) aufgeführt sind, unterliegen gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. a und b UVPV der Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft und über die Änderung im Verfahren entschieden wird, welches bei neuen Anlagen für die Prüfung massgeblich ist. Wer eine solche Anlage errichtet, hat bei der Projektierung einen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) über die Auswirkungen der Anlage auf die Umwelt zu erstellen (Art. 7 UVPV).

Die Nationalstrasse N02 ist eine Anlage im Sinne von Ziffer 11.1 des Anhangs der UVPV. Das vorgesehene Ausführungsprojekt sieht unter anderem einen neuen Tunnel Bypass, eine dritte Röhre Tunnel Rathausen, ein Fahrstreifenausbau sowie mehrere Kunstbauten vor, die als wesentliche Änderung zu beurteilen sind und über die im ordentlichen Plangenehmigungsverfahren entschieden wird. Der Bypass Luzern unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung und darüber wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt.

Nach Art. 12 Abs. 2 UVPV ist das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die zuständige Fachstelle für Projekte, welche durch eine Bundesbehörde geprüft werden. Das BAFU und auch der Kanton Luzern haben sich mehrfach in Stellungnahmen zu Belangen der Umwelt geäussert und Anträge zur Berücksichtigung im Projekt Bypass Luzern gestellt, welche teilweise direkt ins Dispositiv der Plangenehmigung vom 22. Februar 2024 aufgenommen wurden oder anderweitig erledigt werden.

Das UVEK kommt in der Plangenehmigung zum Schluss, dass das Projekt Bypass Luzern den bundesrechtlichen Vorschriften über den Umweltschutz entspricht und rechtskonform ist. Die Argumente und Feststellungen der Initianten, dass «zusätzlicher Verkehr die Umwelt und die menschliche Gesundheit belasten» sind im Grundsatz nicht falsch, jedoch bezogen auf den Bypass Luzern mit dem vorliegenden Nachweis der Umweltverträglichkeit nach Bundesvorgaben und dem Umstand, dass auch ohne Projekt Bypass Luzern der Verkehr zunehmen wird und für Umwelt und Mensch eine Belastung darstellen kann, als Argumentarium gegen das Gesamtsystem Bypass Luzern nicht stichhaltig und politisch gefärbt. Dass Lärm, Abgase und Feinstaub in unmittelbarer Nähe von Emmer Wohnquartiere auftreten, treffe nicht zu, hält das UVEK in der Plangenehmigung fest.

8.3 Nutzlos und überteuert

Das Komitee Emmen zur Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» argumentiert:

Das Verkehrsproblem im Raum Luzern ist hausgemacht. 80 Prozent des Verkehrs auf der Autobahn ist Regionalverkehr. Der Bypass mit bis zu 14 nebeneinander liegenden Spuren ist eine fast 2 Mrd. teure Stadtautobahn, die der verkehrsgeplagten Region Luzern keinerlei Entlastung bringt. In der Gemeinde Emmen erhöht der Bypass zudem die Verkehrsbelastung durch Fahrten von und zur Autobahn.

Dazu äussert sich der Gemeinderat nachfolgend.

Es ist korrekt, dass in den meisten Agglomerationen in der Schweiz bis zu rund 80% des Verkehrs auf der Nationalstrasse «hausgemacht», sprich Ziel-/Quell- und Binnenverkehr, ist. Der hohe Anteil des regionalen Verkehrs zeigt jedoch auch die zentrale Bedeutung einwandfrei funktionierender Nationalstrassen, damit auch der lokale und regionale Verkehr auf dem untergeordneten Strassennetz sicher und zuverlässig funktionieren kann. Es ist nachgewiesen und anerkannt, dass der motorisierte Verkehr auf der Nationalstrasse sicherer und siedlungs- und umweltverträglicher abgewickelt werden kann als auf dem untergeordneten Netz der Kantons- und Gemeindestrassen. Ist hingegen die Nationalstrasse überlastet, weicht zuerst der regionale Verkehr und bei grösseren Überlastungen auch der überregionale (Durchgangs-) Verkehr zunehmend auf das untergeordnete Strassennetz aus. Dies betrifft in einer ersten Phase das kantonale Strassennetz sowie bedeutende kommunale Durchgangsstrassen. Sind auch diese Strassen überlastet, weicht zuerst wiederum der regionale Verkehr weiter auf untergeordnete Strassen und damit auch zunehmend in die Quartiere aus.

Die Zunahmen der Stautunden auf der A2/A14 Autobahnen im Projektperimeter gemäss der Abbildung Ziffer 6.2 Stausituation Raum Luzern sind eindrücklich und zeigen, dass sich die oben beschriebenen Überlastungseffekte auf dem Strassennetz im Raum Luzern in den letzten Jahren zunehmend eingestellt haben. Mit der zu erwartenden künftigen Verkehrsnachfrage werden die Überlastungssituationen weiter zunehmen. Darum ist es wichtig, dass die Nationalstrasse ausreichende Kapazitäten aufweist, um den Durchgangsverkehr und auch einen sehr grossen Teil des regionalen Verkehrs aufnehmen zu können. So kann die Nationalstrasse in der Agglomeration Luzern nicht nur ihre Funktion als internationale Transitachse wahrnehmen, sondern auch als regionale «Umfahrung» dienen und damit die untergeordneten Strassennetze - bis hinein in die Quartiere - entlasten.

Das bestehende Verkehrssystem der Nationalstrasse in der Agglomeration Luzern weist systematische Mängel in der Konzeption auf, welche sich mit zunehmender Verkehrsnachfrage im Bereich der entsprechenden Engstellen («Flaschenhälse») verstärken. Dies führt zu den regelmässigen Stausituationen auf der A14 und A2 von und nach Luzern. Diese Engstellen können im Rahmen des Gesamtsystems Bypass Luzern gelöst werden, in dem die Engstellen mit lokalen Aufweitungen gemäss der nachfolgenden behoben werden.

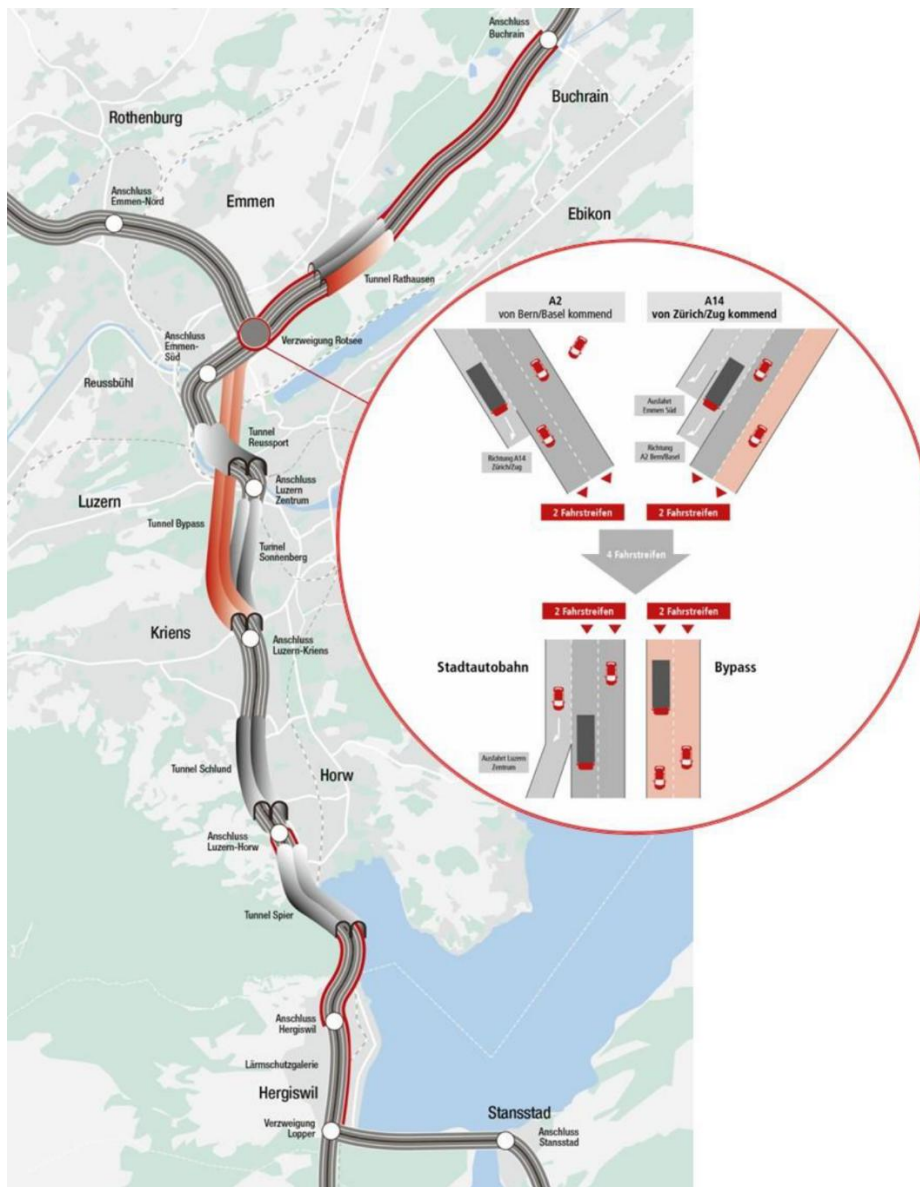


Abb. Engstellen Autobahnen A14 und A2 von und nach Luzern

Das Bild der «14 nebeneinander liegenden Spuren» ist irreführend, da es durch Verflechtungsspuren sowie Ein- und Ausfahrten zustande kommt, welche nicht relevant für die Gesamtkapazität des Systems sind. Diese zusätzlichen Verflechtungsspuren ergeben sich im Wesentlichen auf einem kurzen Abschnitt im Bereich «Ibach». Grundsätzlich weist der Bypass Luzern 2 x 2 Spuren und die Stadtautobahn (auch künftig und analog zum Bestand) im Bereich des Reussporttunnels 2 x 3 und im Sonnenbergtunnel noch 2 x 2 Spuren auf. Insgesamt handelt es sich also um 8 - 10 Spuren für beide Fahrtrichtungen zusammen. Diese Fahrspuren und damit die resultierende Verkehrsfläche verlaufen zu einem sehr grossen Teil unterirdisch, sind damit nicht sichtbar und tangieren das Umfeld der Autobahn nicht. So sind unmittelbar nach der Ibachbrücke nicht mehr Fahrspuren sichtbar, als dies heute im bestehenden Zustand der Fall ist.

Die Feststellung der Initianten, dass es sich beim Bypass-Luzern um eine «fast 2 Milliarden teure Stadtautobahn» handelt, ist bezogen auf die Kosten des Gesamtsystems Bypass-Luzern zutreffend, funktional wird nicht der Bypass Luzern zur «Stadtautobahn», sondern die heutige Autobahn A2/A14. Die Kostenschätzung für die Realisierung des Gesamtsystems Bypass Luzern geht von 1.8 Milliarden Franken, Preisbasis Ausführungsprojekt 2019, aus. Die Kosten werden vollumfänglich vom Bund getragen, via Nationstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) und dem Verpflichtungskredit des Ausbaus 2019. Die Kosten resultieren aus der Kombination von Tunnelbau, Arbeiten im existierenden Autobahnnetz, dichter Besiedlung, vielen Nebenprojekten und langen Planungs- und Bauphasen. Die Bauzeit inklusive sämtlichen Vor- und Nacharbeiten dauert 16 Jahre.

Der Kanton Luzern und Dritte planen weitere Investitionen im Zusammenhang mit dem Bypass Luzern, zum Beispiel den Durchgangsbahnhof Luzern (DBL), Umleitungen und Umgestaltungen die getrennt budgetiert und die Gesamtkosten der Verkehrsinfrastrukturen im Raum Luzern weiter anheben werden. Der Bypass Luzern ist eines der grössten aktuellen Nationalstrassenprojekte der Schweiz, aber nicht das absolut teuerste. Die Gesamtkosten gelten im Vergleich mit üblichen Ausbauprojekten auf dem Nationalstrassennetz als eher hoch, weil es sich um ein sehr komplexes Projekt unter laufendem Betrieb handelt, nicht um einen einfachen Strassenausbau an ruhiger Lage. Der Bypass Luzern umfasst einen neuen 3.5 km langen Autobahntunnel zwischen Luzern Nord und Kriens sowie umfangreiche Umbauten an A2/A14-Knotenpunkten, Portal- und Einmündungsbereichen. Kostensteigernd wirken unter anderem:

- Das "Bauen unter Autobahnbetrieb" erfordert aufwendige Umleitungen, schrittweise Spuröffnungen und Sicherungssysteme.
- Der Trassenverlauf führt durch dicht besiedelte Gebiete mit vielen Anschlüssen, Brücken, Leitungen und bestehenden Verkehrssystemen, was aufwändige Verlegungen von Infrastrukturen sowie erhöhte Lärm- und Immissionsschutzmassnahmen nötig macht.
- Zusätzlich kommt die Überdeckung in Kriens dazu, welche nach aktuellem Projektstand rund CHF 186 Mio. kosten wird und eine Kostenbeteiligung des Kantons Luzern von rund CHF 48.5 Mio. und der Gemeinde Kriens von rund 26.1 Millionen bedingen.

Die Argumentation der Initianten, dass der Bypass Luzern «der verkehrsgeplagten Region Luzern keinerlei Entlastung bringt und sich die Verkehrsbelastung durch Fahrten von und zur Autobahn in der Gemeinde Emmen erhöht» trifft nicht zu.

Der Bypass Luzern führt zu Entlastungen auf bestimmten Abschnitten der Nationalstrasse - insbesondere auf der bestehenden A2/A14, welche die Funktion einer regionalen «Stadtautobahn» übernimmt und dadurch mehr lokalen und regionalen Verkehr aufnehmen kann - sowie auf dem untergeordneten Strassennetz. Die Entlastungswirkungen auf dem gesamten Strassennetz (Nationalstrasse und lokales Netz) wurde auf dem Stand Ausführungsprojekt (2018) detailliert untersucht, mit Simulationen gerechnet und ist für den Verkehrszustand im Jahre 2040 - mit und ohne Projekt Bypass - nachgewiesen. In den technischen Berichten sind die zu erwartenden Verkehrsströme mit den Veränderungen der Verkehrsmengen auf der Grundlage des Ausführungsprojektes dokumentiert worden.

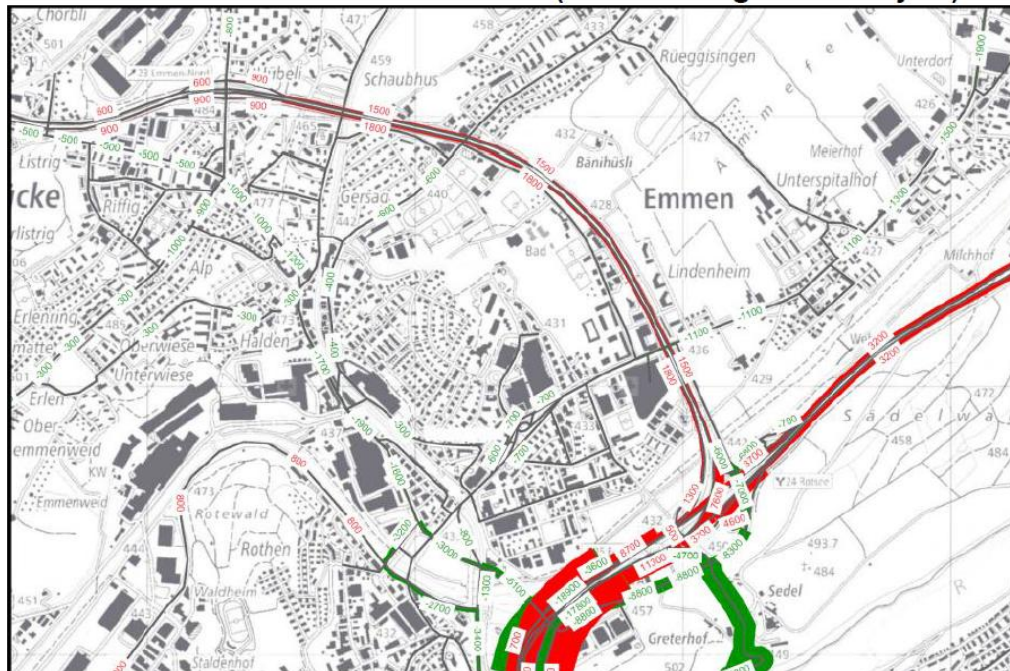
5. Verkehrsentwicklungen an ausgewählten Querschnitten

Im AP Gesamtsystem Bypass Luzern wird an ausgewählten Querschnitten rund um Emmen von folgender Verkehrsentwicklung ausgegangen (entsprechende Querschnitte sind im ANHANG 5-8 gelb markiert; Werte sind auf +/- 100 Mfz/Tag gerundet):

DTV (Mfz/Tag)	2015	2040 ohne Projekt	2040 mit Projekt
A2 Emmenbrücke			
• Richtung Nord	41'400	48'300	49'800
• Richtung Süd	40'800	50'200	52'000
A14 Rathausen (Tunnel)			
• Richtung Ost	37'200	51'200	54'400
• Richtung West	35'600	48'800	52'000
Seetalstr. (Flugzeugwerke)	12'500	16'500	14'600
Gerliswilstrasse (Sprengi)	19'100	22'200	21'000

Die Verkehrsbelastungen im Umfeld von Emmen („Bereich Emmen“) sind als Verkehrsmodellplots des KVM-LU im ANHANG 5-8 detailliert dargestellt.

ANHANG 4: Differenzskizze DTV 2040 (Veränderungen mit Projekt)



Abbildungen Verkehrsentwicklungen: Verkehrsveränderungen des täglichen durchschnittlichen Verkehrs (DTV) mit und ohne Projekt Bypass Luzern, simuliert auf den Zustand 2040 im Raum Emmen: grün = Verkehrsabnahme; rot = Verkehrszunahme (Mfz/Tag)

Mit dem Bypass Luzern kann zudem die Betriebsstabilität im Ereignisfall deutlich verbessert werden. Bei einem Ereignis auf der Nationalstrasse (z.B. Unfall, Pannenfahrzeug, usw.) steht eine redundante Achse zur Verfügung, welche weiter genutzt werden kann. Dies führt dazu, dass es bei Ereignissen zu deutlich weniger Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz kommt. Insbesondere bei solchen Situationen in Fahrtrichtung Süd profitiert die Gemeinde Emmen vom Bypass, zumal mehr Verkehr auf der Autobahn gehalten werden kann und er diese nicht an den vorgelagerten Anschlüssen (insbesondere Rothenburg, künftig auch Emmen-Nord sowie Buchrain und Gisikon-Root) verlässt und sich damit über das Strassennetz in der Gemeinde Emmen sowie in weiteren umliegenden Gemeinden ergiesst.

8.4 Unzumutbare Bauemissionen

Das Komitee Emmen zur Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» argumentiert:

Während den 12 Jahre Bauzeit ist mit grossen Einschränkungen und starker Verkehrszunahme in der Gemeinde Emmen zu rechnen. Die Einfahrt Emmen Süd ist während 7 Jahren nur eingeschränkt befahrbar.

Dazu äussert sich der Gemeinderat nachfolgend.

Die revidierte und aktuelle Terminplanung zum Bypass Luzern geht von einer Bauzeit von 16 Jahren aus, inklusive sämtlicher Vor- und Nacharbeiten. Die Bauemissionen auf dem Gemeindegebiet von Emmen beschränken sich auf das Gebiet Ibach und liegen somit grösstenteils entfernt von den Siedlungen im Industrie- und Gewerbegebiet. Dort befindet sich auch der Hauptinstallationsplatz. Der Tunnelvortrieb zum Bypasstunnel erfolgt ebenso von der Seite Ibach her in Richtung Süden. Der Grossteil des überschüssigen Ausbruchmaterials wird mit Lastwagen direkt aus dem Raum Ibach über die Nationalstrasse zur Bahnverladeanlage in Rothenburg gefahren und beeinflusst daher das lokale Strassennetz von Emmen und den weiteren umliegenden Gemeinden nicht. Die Einfahrt Emmen-Süd in Richtung Süden ist während den Verkehrsphasen 2 bis 3 nutzbar, jedoch können nicht alle Verkehrsbeziehungen in Richtung Süden wie im bestehenden Zustand angeboten werden. Alternativ wird die Rampe «Grüeblichachen», welche sich unterhalb der Brücke der Reusseggstrasse befindet und die sich bereits während der Sanierung des Cityrings bewährt hat, provisorisch wieder in Betrieb genommen, sodass von Emmen-Süd sämtliche Fahrbeziehungen entweder via Rampe «Grüeblichachen» (Ziele südlich des Anschlusses Luzern-Zentrum) oder über die bestehende Einfahrt Emmen-Süd (Ibachbrücke) bis zum Anschluss Luzern-Zentrum erreicht werden können. Die Phasen 2 bis 3 dauern ca. 2.5 Jahre.

In der Verkehrsphase 5 kann der Anschluss Emmen-Süd in Fahrtrichtung Nord vom Anschluss Luzern-Kriens und den von weiter südlich kommenden Fahrbeziehungen auf der Nationalstrasse nicht direkt erreicht werden (Dauer ca. 3 Jahre), in der Verkehrsphase 6 gilt dies für sämtliche Fahrbeziehungen aus Richtung Süd. Um die Auswirkungen dieser Einschränkung möglichst gering zu halten, sind umfangreiche flankierende Massnahmen während der Bauphase geplant, welche im Schlussbericht «Flankierende Massnahmen während Realisierung, Detailprojekt ¹⁾ vom Mai 2024 dokumentiert sind.

Seit dem Zeitpunkt der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekt wurde die Thematik der flankierenden Massnahmen konkretisiert und verbessert. Im Rahmen der Detailprojektierung (2021- 2024) wurden seitens ASTRA umfassende Abklärungen zu den flankierenden Massnahmen während der Bauphase getätigt. Dies unter Einbezug aller betroffenen Gemeinden. Die Gemeinden konnten ihre Bedürfnisse äussern. Diese wurden soweit möglich auch berücksichtigt. Der Schlussbericht liegt seit 2024 vor.

¹⁾ Grundlage: Bericht Flankierende Massnahmen während Realisierung, Detailprojekt; Dokument - Nummer: 874350B_TP0_DP_FlaMa Realisierung v03-00-00; 31.05.2024

8.5 Veraltete und falsche Verkehrsmodelle

Das Komitee Emmen zur Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» argumentiert:

Der Bypass beruht auf veralteten und falschen Verkehrsmodellen.

Dazu äussert sich der Gemeinderat nachfolgend.

Das Projekt «Gesamtsystem Bypass Luzern» wurde mit dem dannzumal zur Verfügung stehenden aktuellen kantonalen Verkehrsmodell berechnet, beurteilt und auf dieser Basis projektiert. Die mit dem verwendeten Modell gemachten Aussagen hinsichtlich des Nutzens des Bypass Luzern (Fahrzeiteinsparnisse infolge Angebotsverbesserung) konnten zwischenzeitlich mit dem neuen multimodalen kantonalen Verkehrsmodell in ihrer Grössenordnung bestätigt werden. Die Ergebnisse auf Basis dieses neueren Verkehrsmodells zeigen keine Hinweise, welche die Beurteilung des Projektes verändern oder dessen Zweckmässigkeit in Zweifel ziehen würden. Die Zweckmässigkeit (insbesondere Nutzen-/Kostenverhältnis) eines Nationalstrassenprojektes wird auf Stufe generelles Projekt (GP) abschliessend beurteilt (*Anmerkung: das war Ende 2016 mit Bundesratsbeschluss*). Die nachfolgenden Projektierungsphasen konkretisieren das Projekt schrittweise und stufengerecht bis hin zur Realisierung. Das Vorhaben wies bei der damaligen und damit relevanten Beurteilung ein deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (ca. 1.4).

8.6 Bypass-Stop zugunsten einer zukunftssträchtigen Mobilität und mehr Lebensqualität

Das Komitee Emmen zur Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» argumentiert:

Der Bypass ist klimaschädlich, nutzlos, kontraproduktiv und daher unzumutbar. Der Bypass muss gestoppt werden zu Gunsten einer zukunftssträchtigen Mobilität und mehr Lebensqualität in der Region Luzern.

Dazu äussert sich der Gemeinderat nachfolgend.

Das Projekt Bypass Luzern ist von grossem Nutzen und stellt die langfristige Erreichbarkeit der Region Luzern sicher. Wie bereits vorangehend erläutert, trägt der Bypass Luzern auch zu mehr Lebensqualität in der Region Luzern bei, indem er nämlich hilft, die untergeordneten Strassennetze zu entlasten und damit Platz für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr schafft. Autobahnen sind zudem in Bezug auf deren Verkehrsleistung in Personenkilometer sehr flächeneffizient. So werden auf Autobahnen bis zu achtmal mehr Personenkilometer abgewickelt als auf der gleichen Verkehrsfläche im übrigen Strassennetz.

9. Ablehnung Initiative

Die Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» fordert, dass *«sich die Gemeinde mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei kantonalen und eidgenössischen Behörden **gegen den weiteren Ausbau der Nationalstrassen im Raum Emmen/Luzern ein, insbesondere gegen das Projekt «Bypass Luzern» einsetzt.**»* Der Gemeinderat beurteilt dies im Grundsatz als legitime Forderung und Erwartung an eine kommunale Exekutive, die sich für die Interessen der Bevölkerung einsetzt.

Problematisch und praktisch nicht mehr vollziehbar ist die Forderung aufgrund des zu späten Zeitpunkts, zehn Jahre nach dem Bundesratsentscheid zum Generellen Projekt, rund sieben Jahre nach dem Bundesparlamentsentscheid zu Gunsten des Bypass Luzern (Ausbauprogramm 2019, das Referendum für eine Volksabstimmung wurde damals nicht ergriffen) und dem Umstand, dass die rechtlich und tatsächlich zur Verfügung stehenden Mittel für eine kommunale Behörde sich gegen ein Nationalstrassenprojekt einzusetzen, sehr beschränkt und meist nur über ein geeintes und starkes Lobbying über Jahre und Jahrzehnte erfolgreich sein kann. Der Gemeinderat Emmen hat die ihm zur Verfügung stehenden Mittel zur Einbringung und Forderung der kommunalen Interessen konsequent genutzt, ohne sich im Grundsatz gegen das Projekt Bypass Luzern zu stellen.

Die Gemeinde Emmen hat sich über die Mitwirkungsgefässe mit Stellungnahmen und Mitwirkungseingaben eingesetzt. Im Jahr 2020 hat die Gemeinde im Rahmen des Ausführungsprojektes schliesslich Einsprache gemacht und dabei vor allem Forderungen im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen und den zu erwartenden Immissionen während der Bauzeit platziert. Die Plangenehmigung im 2024 wurde sorgfältig analysiert und mit den Forderungen aus der Einsprache abgeglichen und festgestellt, dass noch zu wenig Verbindlichkeit die flankierenden Massnahmen betreffend, vorliegt. Aus diesem Grund wurde auch Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, St. Gallen, gemacht.

Über die Jahre der Projekterarbeitung des Projektes Bypass Luzern war die Meinung des Emmer Gemeinderates unverändert und stringent: «Im Grundsatz nicht verhindernd, im Detail kritisch und fordernd».

Der Gemeinderat Emmen ist überzeugt und hält fest, dass die Gemeindeinitiative auch bei einer Annahme keinen Mehrwert bringt und keine Wirkung für die Gemeinde Emmen und den Raum Luzern erzielen kann. Der Bundesparlamentsentscheid von 2019 lässt sich über eine Gemeindeinitiative im Jahre 2025 nicht umstossen. Wenn die Initiative «Stop Bypass Region Luzern» angenommen wird, ändert sich Nichts, die Einflussmöglichkeiten und Mittel der kommunalen Behörden - Einwohnerrat und Gemeinderat - bleiben unverändert marginal klein und sind einzig im laufenden Rechtsverfahren noch gegeben.

Aus den dargelegten Gründen lehnt der Gemeinderat Emmen die Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» ab und verzichtet auf einen Gegenvorschlag an den Einwohnerrat.

10. Empfehlung des Gemeinderates

Der Gemeinderat empfiehlt die Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» dem Souverän zur Ablehnung und beantragt dem Einwohnerrat, auf einen Gegenvorschlag zu verzichten.

Der Gemeinderat hat diesen Entscheid sorgfältig und wie im vorliegenden Bericht und Antrag dargelegt, fundiert und in Kenntnis der Sachverhalte und der Vor- und Nachteile aus Sicht der Gemeinde Emmen und der Region Luzern abgewogen und gefällt.

Unabhängig des demokratischen Entscheides zur Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» wird der Gemeinderat die Interessen der Gemeinde Emmen im hängigen Rechtsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht St. Gallen, auf der Grundlage der Beschwerde vom 5. April 2024 einbringen und den Gerichtsentscheid bei Vorliegen analysieren und entscheiden, ob auch die letzte Gerichtsinstanz - das Bundesgericht - noch angerufen werden soll.

11. Antrag an den Einwohnerrat

1. Die Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» ist als gültig zu erklären.
2. Die Gemeindeinitiative «Stop Bypass Region Luzern» ist - ohne Gegenvorschlag - abzulehnen.
3. Dieser Beschluss unterliegt dem obligatorischen Referendum.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Emmenbrücke, 3. Juni 2026

Für den Gemeinderat:

Ramona Gut-Rogger
Gemeindepräsidentin

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber