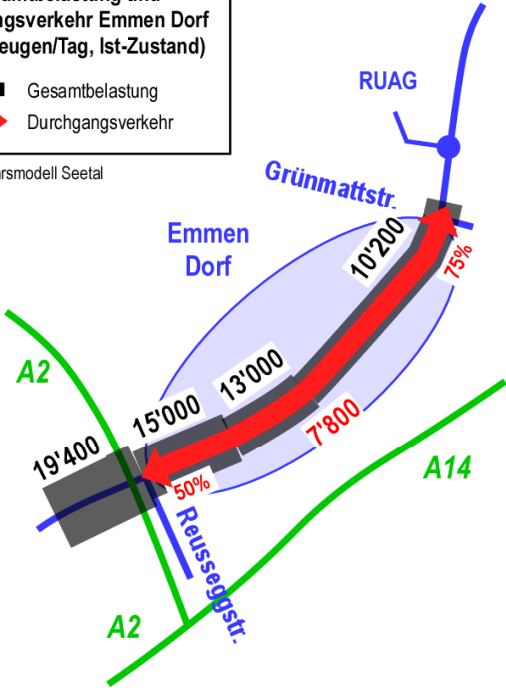


Digitaler Informationsanlass der Gemeinde Emmen, 27. Januar 2021

Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Emmen Dorf, Phase 2

- I: Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)
 II: Fragen/Anmerkungen aus dem Chat-Verlauf während der Veranstaltung
 III: (Schriftliche) Fragen im Nachgang zur Veranstaltung

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
1	<p>Woher kommt der ganze Verkehr auf der Seetalstrasse und wie gross ist der Anteil des Durchgangsverkehrs und müsste man die Verkehrsprobleme in Emmen nicht grossräumig lösen? (G.K.)</p>	<p>In der ZMB-Phase 1 wurden umfassende Verkehrsanalysen zum Raum Emmen und Luzern Nord / Nordost vorgenommen. Dabei wurden auch gezielte Erhebungen vor Ort durchgeführt. Im Hinblick auf die Phase 3 der ZMB werden die Analysen nochmals mit den aktuellsten Daten abgeglichen.</p> <p>Der gesamte Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Seetalstrasse zwischen Reusseggstrasse und Grünmattstrasse beträgt je nach betrachtetem Abschnitt rund 50% bis 75%.</p>

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		<div data-bbox="1108 331 1435 520" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Gesamtbelastung und Durchgangsverkehr Emmen Dorf (in Fahrzeugen/Tag, Ist-Zustand)</p> <p> Gesamtbelastung Durchgangsverkehr </p> </div> <p data-bbox="1108 528 1312 549">Quelle: Verkehrsmodell Seetal</p>  <p data-bbox="1108 1082 2018 1347">Die Abschätzung der Herkunft des Durchgangsverkehrs basiert auf gezielten Auswertungen aus dem Verkehrsmodell Seetal. Demnach beträgt die Teilmenge aus Richtung Seetal (nördlich des Kreisels Rothli) rund 30% (vom gesamten Anteil Durchgangsverkehr von 7'800 Fz/Tag) und von der Autobahn A2 rund 35% (vom gesamten Anteil Durchgangsverkehr von 7'800 Fz/Tag) (vgl. auch Antwort auf Frage III.4.).</p>

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		<p>Durchgangsverkehr Emmen Dorf (in Fahrzeugen/Tag, Ist-Zustand)</p> <ul style="list-style-type: none"> gesamt: 7'800 (100%) aus/in Richtung Seetal: 2'300 (30%) aus/in Richtung Autobahn: 2'700 (35%) <p>Quelle: Verkehrsmodell Seetal</p>

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		<p>Für den Kanton ist es ein zentrales Anliegen, dass die Verkehrsströme auch im Raum Luzern Nordost möglichst auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden und Durchgangsverkehr auf den Ortsdurchfahrten möglichst vermieden wird. Aus diesem Grund wird der Raum Luzern Nordost grossräumig betrachtet und der Betrachtungsperimeter beinhaltet auch die Nationalstrassen-Anschlüsse Buchrain, Gisikon-Root, Emmen Nord und Süd. Die Wirkung und Funktion des geplanten Bypass Luzern wird ebenfalls berücksichtigt. Sämtliche Planungsarbeiten in diesem Raum werden koordiniert.</p>
2	<p>Wäre es nicht auch ein Lösungsansatz, die Seetalstrasse mit einer Brücke anzuheben und über die Umfahrungsstrasse zu führen statt umgekehrt? (M.S.)</p>	<p>Eine solche Lösung wurde aus mehreren Gründen nicht in Betracht gezogen. Die Anhebung der Seetalstrasse würde sich mit den Rampen über eine Länge von mindestens 300 Metern erstrecken, auf welchen die Busse und die Velofahrenden eine rund 6%-Steigung zu überwinden hätten. Vor allem entlang der Rampen würde die Trennwirkung zwischen den Gebieten nördlich und südlich der Seetalstrasse massiv erhöht und Querungen/Erschliessungen (z.B. Lindenfeldring, Schwanderhof-, Sticher mattstrasse) wären nicht mehr möglich und die Zufahrt zum Knoten Seetal-/Reusseggstrasse liesse sich verkehrstechnisch vermutlich nicht lösen. Schliesslich wäre eine solche Lösung mit dem städtebaulichen Gesamtkonzept der Gemeinde unvereinbar. Unter diesen Gesichtspunkten wird dieser Ansatz als nicht machbar erachtet.</p>

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
3	Wie sieht bei einer nördlichen Umfahrung der Lärmschutz der Wohngebiete entlang der Umfahrung aus?	<p>Bei der baulichen und umweltrechtlichen Prüfung der Machbarkeit wurden diejenigen Abschnitte bezeichnet, bei welchen weitergehende Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte erforderlich sein werden. Dies betrifft bei der Variantenfamilie Umfahrung Nord das Betagtenzentrum (BZ) Emmenfeld, das Gestaltungsplangebiet Quarter Horses und das Gebiet Schwanderhof / oberer Grundhof (bei Variante 1.12).</p> <p>Die Lärmbelastung für die von der Variantenfamilie Umfahrung Nord betroffenen Wohngebiete würde sich in jedem Fall erhöhen, während die entlang der Seetalstrasse gelegenen Wohngebiete eine entsprechende Entlastung erfahren würden.</p>
4	Wird bei einer Variante «Aufwertung Seetalstrasse» nicht auch Land von Privaten beansprucht?	<p>Bei den entworfenen BGK-Varianten handelt es sich um erste Skizzen und Ansätze, wie die Seetalstrasse aufgewertet werden könnte und wieviel Platz benötigt würde, beispielsweise für Baumbepflanzungen, Radstreifen oder breitere Trottoirs. Dabei zeigte es sich, dass der bestehende Strassenraum hierfür nicht ausreicht und auch Land von Grundeigentümern beansprucht werden müsste.</p> <p>Sollte sich eine Variante «Aufwertung Seetalstrasse» als zweckmässigste Lösung herausstellen, dienen die durchgeführten Arbeiten in der ZMB als erste Grundlage. Es ist aber klar, dass die konkrete Ausarbeitung einer BGK-Lösung in einem breit abgestützten Prozess erfolgen wird, in welchem die Anwohner und Betroffenen involviert sein werden und der benötigte Landbedarf Gegenstand des Prozesses sein wird.</p>

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
5	<p>In der ZMB wird vor allem der MIV (Motorisierter Individualverkehr) angeschaut, müsste nicht auch der ÖV gefördert werden?</p>	<p>Hauptgegenstand der ZMB Umfahrung Emmen Dorf sind der entsprechende Eintrag im kantonalen Richtplan und die Entlastungsmöglichkeiten von Emmen Dorf vom MIV. In der ZMB-Phase 1 wurde untersucht, ob eine reine ÖV-Lösung zu einer nennenswerten Entlastungswirkung auf der Seetalstrasse führen könnte. Die Analysen haben gezeigt, dass dies nicht der Fall ist.</p> <p>Gleichwohl ist die Förderung des ÖV mittels partieller oder durchgehender Busspuren und die Priorisierung der Busse bei den kapazitätskritischen Abschnitten integraler Bestandteil der untersuchten Varianten. Die Bewertung der Varianten in der ZMB-Phase 3 beinhaltet mehrere Kriterien/Indikatoren, welche die Wirkung (positiv oder negativ) der Varianten auf den Busverkehr aufzeigen.</p>

II	Fragen/Anmerkungen aus dem Chat-Verlauf während der Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
1	<p><i>Bemerkung:</i> Die <i>kursiven</i> Textteile entsprechen dem effektiven Chat-Verlauf während der Veranstaltung; wir haben versucht, daraus mögliche Fragen abzuleiten und diese entsprechend beantwortet.</p> <p>1 <i>Ist es möglich, dass Sie uns die Präsentation zustellen können? (D.M.)</i></p>	<p>Die Präsentation steht auf folgenden Webseiten zum Download bereit: https://vif.lu.ch/umfahrunge Emmendorf www.emmen.ch</p>
2	<p>2 <i>Ergänzende Antwort zu Bemerkung Frau M.S. bzgl. «Brücke Seetalstrasse über Umfahrung statt umgekehrt» (I.2)</i></p>	<p>Vgl. Antwort auf Frage I.2.</p>
3	<p>3 <i>pestolzzistr-problem: Gross-Kreisel um die Kirche? (B.S.)</i></p> <p>Mögliche Frage: → Könnte die Problematik des Schleichverkehrs auf der Pestalozzistrasse mit einem Gross-Kreisel um die Kirche gelöst werden?</p>	<p>Das Ziel jeder untersuchten Variante besteht darin, dass der Motorisierte Individualverkehr (MIV) auf dem entsprechenden kantonalen Strassennetz gebündelt wird und kein Schleichverkehr durch die Quartiere entsteht. Um dies sicherzustellen, sind flankierende Massnahmen integraler Bestandteil jeder untersuchten Varianten.</p> <p>Sollte es sich in der weiteren Projektkonkretisierung zeigen, dass für das Gebiet im Bereich der Pestalozzistrasse entsprechender Handlungsbedarf besteht, sind entsprechende Massnahmen vertieft zu prüfen.</p>
4	<p>4 <i>Wenn die Mitarbeitenden der VBS-Betriebe einen ÖV-Anschluss hätten, würden auch mehr MA mit dem ÖV kommen = uA weniger Verkehr, auch an der Pestalozzistrasse....(P.J.)</i></p>	<p>Falls eine bessere ÖV-Erschliessung des Flugplatzes angestrebt wird, müsste dies in einer separaten Untersuchung studiert werden. Die</p>

II	Fragen/Anmerkungen aus dem Chat-Verlauf während der Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
	<p><u>Bemerkung:</u> Die <i>kursiven</i> Textteile entsprechen dem effektiven Chat-Verlauf während der Veranstaltung; wir haben versucht, daraus mögliche Fragen abzuleiten und diese entsprechend beantwortet.</p> <p><i>Es ist glaube ich eine Verlängerung der Busspur ab Kasernenplatz (Kreisel) zum Flugplatz geplant. Da aber viele Leute halt mit dem Auto kommen, weil sie einen längeren Arbeitsweg haben, wäre die Umfahrung eine echte Entlastung für Emmen-Dorf. (M.W.)</i></p> <p><i>Wenn das VBS bereit ist einen Beitrag an den Ausbau des ÖV zu leisten liesse sich sicher darüber diskutieren) (M.S.)</i></p> <p><i>Also das bezweifle ich P.J. (M.B.)</i></p> <p>Mögliche Frage: → Könnte mit einer besseren ÖV-Anbindung des Flugplatzes der Verkehr zum Flugplatz (Mitarbeitende VBS) auf den ÖV verlagert werden?</p>	<p>mutmassliche Entlastungswirkung eines solchen ÖV-Angebots hat aber auf die ZMB-Untersuchungen keinen Einfluss.</p>
5	<p><i>[Ergänzung zu Bemerkung Herr G.K. bzgl. «Verkehr durch Emmen aufgrund von Umfahrung/-Umgehung von Stau auf anderen Strecken bzw. generell Fremdverkehr sollte vermieden werden; zudem solle auf Realisierung Bypass gewartet werden, wenn sich zeigt, wie Verkehr wegen Bypass abnimmt»]</i></p>	<p>Keine Bemerkungen</p>

II	Fragen/Anmerkungen aus dem Chat-Verlauf während der Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
	<p><u>Bemerkung:</u> Die <i>kursiven</i> Textteile entsprechen dem effektiven Chat-Verlauf während der Veranstaltung; wir haben versucht, daraus mögliche Fragen abzuleiten und diese entsprechend beantwortet.</p> <p><i>Ich unterstütze das Votum von G.K. vollumfänglich! (E.S)</i></p> <p>→ Keine Frage</p>	
6	<p><i>Tempo 30 in Emmen Dorf damit die ungeduldigen Teilnehmer der Autobahn nicht mehr durchs Dorf fahren (E.G.)</i></p> <p><i>Und eine permanente Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten! (E.S)</i></p> <p><i>Das sollte nun hoffentlich irgendwann möglich sein mit dem Umdenken des Kantons. (M.S.)</i></p> <p><i>Eigenen Messungen haben ergeben, dass jedes zweite Fahrzeug zu schnell durch das Dorf fährt, insbesondere bei wenig Verkehr! (E.S)</i></p> <p>Mögliche Frage: → Würde Tempo 30 auf der Seetalstrasse und eine konsequente Durchsetzung den Durchgangsverkehr vermindern?</p>	<p>Mit einer reduzierten Geschwindigkeit auf der Seetalstrasse verlängert sich die Fahrzeit für die Verkehrsteilnehmenden. Dies kann durchaus dazu führen, dass schnellere Wege, z. B. über die Autobahn, gewählt werden.</p> <p>Sinnvollerweise werden reduzierte Geschwindigkeiten mit gestalterischen Anpassungen auf der Seetalstrasse kombiniert, wie dies in den entsprechenden BGK-Varianten bzw. in den flankierenden Massnahmen skizziert wurde. Abweichende Höchstgeschwindigkeiten können dabei in einer möglichen Weiterbearbeitung einer entsprechenden Bestvariante geprüft werden. Die Anordnung und Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen ist in der Kompetenz der Polizei.</p>

II	Fragen/Anmerkungen aus dem Chat-Verlauf während der Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
7	<p><i>Bemerkung: Die kursiven Textteile entsprechen dem effektiven Chat-Verlauf während der Veranstaltung; wir haben versucht, daraus mögliche Fragen abzuleiten und diese entsprechend beantwortet.</i></p> <p><i>Verkehrsberuhigung mit Zukunft: www.emmenamsee.ch WILLKOMMEN IN EMMEN AM SEE WILLKOMMEN IN EMMEN AM SEE Emmen Am See ist ein Kunst-, Kultur- und Wirtschaftsförderprogramm für die Region der Gemeinde Emmen. (R.B.)</i></p> <p>→ Keine Frage</p>	Keine Bemerkungen
8	<p><i>Wo bleibt der Mehrwert für Emmen-Dorf bei einer Umfahrung? Der Lärm wird in Gebiete verlagert welche bis jetzt noch verschont blieben (z. B. Kaspi + Kirchfeld). Es wird ein grosses Gebiet von Fruchfolgefächern (FFF) vernichtet und es werden diverse Landschaftsfelder zerstört. Alles zugunsten des ÖV und des Veloverkehrs? (A.S.)</i></p>	<p>Bei den genannten Beispielen (Lärmverlagerung, Verlust von Fruchfolgefächern) handelt es sich um Fragen, welche im Rahmen der ZMB-Phase 3 beurteilt und systematisch bewertet werden. Sämtliche Vor- und Nachteile einer Variante werden dabei in einem transparenten und nachvollziehbaren Prozess untersucht und gegeneinander abgewogen.</p>

III	(Schriftliche) Fragen im Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
1	<p>Vor Kurzem hat die Gemeinde Emmen eine breit angelegte Bevölkerungsumfrage zur Ortsplanung durchgeführt. Dabei wurde als wichtigste Forderung an die Qualität gemäss Medienmitteilung der Gemeinde vom 13.08.2019 der Erhalt der Grünflächen und Landschaftsräume im Siedlungsgebiet gestellt (90% der Befragten). Zudem sollen die Wohnquartiere möglichst erhalten bleiben.</p> <p>Inwiefern wurden diese Umfrageergebnisse bei der ZMB berücksichtigt?</p> <p>Die Variante «Umfahrung Emmen Dorf Nord» widerspricht den wichtigsten Forderungen der Bevölkerung diametral. Zumindest hätte das bei den Realisierungschancen wie bei der Brückenvariante mit dem Risiko «Widerstand» zur Geltung kommen müssen. (M.F.)</p>	<p>In der nun abgeschlossenen ZMB-Phase 2 ging es darum, sämtliche Fragen der Machbarkeit der Varianten im Detail zu klären. Die aufgeführten Fragen werden in der nun anstehenden ZMB-Phase 3 umfassend und auf der fachlichen Ebene untersucht.</p> <p>So sind beispielsweise der Flächenverbrauch, der Erhalt der Naherholungsgebiete und die Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft wie auch die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums/Wohnlichkeit explizite Kriterien/Indikatoren im Rahmen der Bewertung.</p>
2	<p>Gibt es seitens Kanton Interessensbindungen zu anderen Projekten, welche eine der Varianten bevorzugen würden? Muss damit gerechnet werden, dass der Kanton deshalb Druck zur Auswahl der gewünschten Variante ausüben wird? (M.F)</p>	<p>Der Kanton hat keinerlei Interessensbindungen und hat deshalb den ergebnisoffenen Prozess einer Zweckmässigkeitsbeurteilung gewählt. Dabei wird eine Bestvariante evaluiert und zuhanden der Regierung eine fachliche Empfehlung abgegeben. Danach setzt der politische Prozess ein.</p>
3	<p>Wir haben gestern Ihre Zweckmässigkeitsbeurteilung mit den Varianten Aufwertungen Seetalstrasse, Emmen interessiert verfolgt. Unsere Meinung und Ideen möchten wir mit folgenden Punkten einbringen. Das Problem und der grosse Verkehr mit Rückstau auf der Seetalstrasse liegt bei der Kreuzung = Blinklichtanlage beim Wohncenter / Lindenheim und der Auffahrt zur Autobahn. Seit dem Lockdown hat es weniger Verkehr auf</p>	<p>Die Teilnahme an der Veranstaltung und die Mitteilung der Überlegungen und Rückschlüsse wird sehr geschätzt – vielen Dank!</p> <p>Die einzelnen Punkte sind wertvoll und wir erlauben uns, diese kurz zu kommentieren:</p>

III	(Schriftliche) Fragen im Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
	<p>der Seetalstrasse, da viele Geschäfte geschlossen und viele im Homeoffice sind. Das heisst, der Verkehr ist nicht Haus gemacht, denn es kommen viele Auswärtige nach Emmen.</p> <p>Das hat uns bewogen, diese Rückschlüsse zu ziehen.</p> <p>1. Um die Seetalstrasse zu entlasten, schlagen wir vor, dass der öffentliche Verkehr gefördert wird. Direkte Busse nach Luzern. Niemand kauft im Wohncenter oder im Emmer Center ein und trägt den Einkauf mit "Umsteigen" zum Seetalplatz nach Luzern! Das Shopping Mall of Switzerland hat auch einen direkten Bus nach Luzern! Man könnte z.B. die Buslinie 5 bis Emmen verlängern.</p> <p>2. Preisgünstig und einfach ist Tempo 30 durch Emmen und ein Verbot der 40t Lastwagen. Die könnten direkt über Inwil auf die Autobahn ohne neue Strasse. Ein gutes Beispiel ist die Gemeinde Horw.</p> <p>3. Der Autobahnanschluss Emmen Nord sollte wieder offen sein, das gäbe auch eine Entlastung!</p>	<p>Zu 1: Eine bessere ÖV-Anbindung des Emmen Center mit Direktverbindungen z.B. in die Stadt Luzern erscheint prüfenswert. Die Gemeinde nimmt das Ansinnen auf und wird dies mit dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) besprechen.</p> <p>2. Die konkrete Ausgestaltung und der Betrieb der Seetalstrasse hängt ab von der zweckmässigsten Variante. Im Falle einer Umfahrung Nord würde der entlastete Abschnitt der Seetalstrasse voraussichtlich in den Besitz der Gemeinde übergehen. Entsprechende Massnahmen könnten dann in eigener Kompetenz durch die Gemeinde entschieden werden. Im Fall einer BGK-Lösung (Variantenfamilie 0: Aufwertung Seetalstrasse) verbleibt die Verantwortung für Betrieb und Gestaltung beim Kanton und ein entsprechender BGK-Prozess (siehe Antwort auf Frage I.4.) sollte diese Vorschläge entsprechend berücksichtigen.</p> <p>3. Das Bundesamt für Strassen ASTRA beabsichtigt, den Anschluss Emmen Nord als 7/8-Anschluss auszugestalten. Das entsprechende Projekt wird derzeit erarbeitet und voraussichtlich im Frühjahr 2022 öffentlich aufgelegt.</p>

III	(Schriftliche) Fragen im Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
	<p>4. Die Variante Umfahrung Emmen löst das Problem beim Wohncenter nicht. Der Stau beim Verkehrsknotenpunkt Richtung Emmen bleibt und Kulturland geht verloren. Die Lärmbelastung durch die beiden Autobahnen und dem Flugplatz ist sehr hoch, darum sollte bald eine Lösung umgesetzt werden! (U./P.D.</p> <p>Wir wohnen in Emmen und sind selber betroffen.</p>	<p>4. Es ist tatsächlich so, dass eine Entlastungswirkung auf der Seetalstrasse durch die Umfahrung Nord nur bis zur Kreuzung Seetal-/Reusseggstrasse reicht.</p> <p>Für den anschliessenden Abschnitt der Seetalstrasse bis zum Seetalplatz werden derzeit im Rahmen einer separaten Testplanung Lösungsansätze für eine Umgestaltung untersucht (vgl. https://mitwirken.emmen.ch/tp-seetalstrasse)</p>
4	<p>Die Verkehrsströme wurden offensichtlich vor längerer Zeit erhoben. Ich finde es essentiell, dass sich das Projektteam auf aktuelle und verlässliche Zahlen stützen kann. Die genauen Ursachen eines hohen Verkehrsaufkommens zu kennen, ist für die Ausarbeitung und Beurteilung möglicher Lösungen und für ein faktenbasiertes Vorgehen unabdingbar. Es scheint mir, dass man zu selbstverständlich davon ausgeht, dass das heutige, hohe Verkehrsaufkommen bewältigt werden muss. Dazu fehlt meines Erachtens die Evidenz. Es gibt zu viele offene Fragen, die vorgängig beantwortet sein müssten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebensqualität der Anwohner in Emmen Dorf durch den Verkehr beeinträchtigt? Ja - Ist das zugrundeliegende Zahlenmaterial verlässlich (Verkehrsströme, Ursachen des hohen Verkehrsaufkommens)? Nicht aktuell und nicht abgestimmt auf die Fragestellung Umfahrung Emmen 	<p>Wir danken für die zahlreichen Überlegungen. Die Annahme bezüglich der vom Projektteam verwendeten Verkehrszahlen ist allerdings nicht korrekt: Die Verkehrsgrundlagen für den Ist-Zustand und für die berechnete Prognose entsprechen den aktuellsten Zahlen (vor Corona). Im Raum Emmen wurden noch im Februar 2020 durch den Kanton Verkehrserhebungen durchgeführt, welche in der ZMB berücksichtigt werden.</p> <p>Auch zu den weiteren Überlegungen nehmen wir gerne wie folgt Stellung:</p> <p>Die Auswirkungen von Massnahmen in der Agglomeration wie dem Bypass Luzern oder den Anschlüssen Emmen Nord/Süd und Buchrain wurden zu Beginn der ZMB eingehend analysiert und aufgrund dessen der Bearbeitungs- und der Wirkungssperimeter für die ZMB-Untersuchungen festgelegt.</p> <p>Die vermutete Verkehrsanziehung einer Umfahrungslösung und auch die verkehrstechnischen Auswirkungen beim «Flaschenhals» Reusseggstrasse aller Umfahrungs-Varianten wurden mit oben</p>

III	(Schriftliche) Fragen im Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
	<ul style="list-style-type: none"> - Wirkung entlastender Massnahmen in der Agglomeration (Buchrain, etc.) und in Luzern (Bypass) geprüft? Mehrheitlich noch nicht realisiert, Auswirkungen nicht klar - Erhöht eine attraktive Umfahrung den Transitverkehr anstatt ihn zu beruhigen? Unklar - Auswirkungen einer Verkehrseinleitung in den Flaschenhals Reusseggstrasse geprüft? Nein - Besteht Druck seitens des Kantons oder der Stadt Luzern? Unklar, politische Frage, vgl. Bypass etc. <p>Unter diesen Eindrücken möchte ich den Gemeinderat und das Projektteam auffordern, eine aktuelle und differenzierte Ermittlung der Verkehrsströme zu veranlassen, mit dem Ziel die Anteile des Transitverkehrs und des lokalen Verkehrs zu erfassen. Beim Transitverkehr wäre es wünschenswert zwischen dem Anteil aus dem Seetal und der Autobahn unterscheiden zu können.</p> <p>Falls sich die genannten Schätzungen von 50% Transitverkehr bestätigen, dann müsste man doch primär diesen Transitverkehr unterbinden. Dies wäre wahrscheinlich einfach möglich, indem die Seetalstrasse (und die Rüeggisingerstrasse) für den Durchgangsverkehr unattraktiv gemacht werden. Sofern ein grosser Teil des Transitverkehrs wegfällt, dürften verkehrsberuhigende Massnahmen für den lokalen, gewerblichen Verkehr tragbar sein. Für den Transitverkehr gibt es die Autobahn als valable Alternative. Dies würde wahrscheinlich den Druck für die Realisierung einer Bypass-Lösung erhöhen, was wünschenswert ist.</p>	<p>erwähnten Instrumenten eingehend geprüft und die verkehrstechnische Machbarkeit wurde als gegeben eingestuft.</p> <p>Weiter möchten wir klarstellen, dass weder seitens der Stadt Luzern noch des Kantons Druck auf die fachlichen Arbeiten der ZMB ausgeübt wird.</p> <p>Der Durchgangs-/Transitverkehr auf der Seetalstrasse beträgt je nach betrachtetem Abschnitt rund 50 bis 75% (siehe auch Antwort auf Frage I.1.). Die Teilmengen aus dem Seetal, bzw. von der Autobahn lassen sich im Bereich Emmen Dorf auf rund 30% bzw. 35% beziffern. Die restlichen 35% sind kleinräumiger Durchgangsverkehr (z. B. zum Quartier Meierhöfli, ins Industriegebiet etc.).</p> <p>Die Varianten-Bewertung in der ZMB-Phase 3 wird zeigen, welche Lösung aus fachlicher Optik die zweckmässigste ist. Die Ergebnisse werden entsprechend aufbereitet und mit einer fachlichen Empfehlung zuhanden der Entscheidungsträger übergeben. Der anschliessende politische Entscheidungsprozess wird Klarheit darüber schaffen, wie die Lösung im Raum Emmen künftig aussehen wird.</p>

III	(Schriftliche) Fragen im Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
	<p>Ich bin der absoluten Überzeugung, dass es jetzt Weitblick und Besonnenheit braucht und keine Umfahrungslösung, bei der eine der wenigen bewirtschafteten Grünflächen in Emmen zerstört und der Durchgangsverkehr unterstützt wird. Auch Emmen Dorf wird sich zu einem urbanen Siedlungsraum entwickeln. Die Seetalstrasse ist nicht mehr die logische Durchgangsachse zwischen dem Seetal und der Stadt Luzern, wie wir sie aus der Jugend verinnerlicht haben. Emmen Dorf wird zu einem Stadtteil werden, dieser muss lebenswert werden. Dazu muss der Verkehr beruhigt und nicht innerhalb der Siedlung umgeleitet werden.</p> <p>In diesem Sinne ist eine der BGK-Lösungen mit verkehrsberuhigenden Massnahmen meines Erachtens logisch und zwingend. Damit wird Emmen Dorf lebenswerter.</p> <p>Ich wünsche Ihnen gute Entscheidungen und freue mich auf die Präsentation im Herbst. (G.K.)</p>	

Emmen/Luzern, 19.2.2021