

Öffentlicher Informationsanlass der Gemeinde Emmen, 20. Oktober 2021

Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Emmen Dorf, Phase 3 und fachliche Empfehlung Bestvariante

I: Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)

II: (Schriftliche) Fragen im Vorlauf zur Veranstaltung

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
1	Weshalb hat die Gemeinde Emmen den Zielbereich Umwelt nur mit 20% gewichtet?	Die Umweltanliegen sind der Gemeinde Emmen sehr wichtig. Bei der vorliegenden Fragestellung, bei welcher die Lebensqualität der Bevölkerung, unter anderem entlang der Seetalstrasse, im Vordergrund steht, hat sich der Gemeinderat aber entschieden, den gesellschaftlichen Zielen und damit den Menschen in Emmen eine etwas höhere Bedeutung zu geben.
2	Was wird in der erwähnten Testplanung Seetalstrasse/Meierhöfli untersucht?	Für den Abschnitt der Seetalstrasse zwischen Seetalplatz und Reusseggstrasse wird derzeit eine Testplanung durchgeführt. Dabei werden von drei verschiedenen interdisziplinären Planungsteams Lösungsansätze für die Umgestaltung der Seetalstrasse in diesem Abschnitt entwickelt, welche letztlich in ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) überführt werden können. Die Testplanung zeigt auch städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten auf und wird gemeinsam von Kanton und Gemeinde finanziert und begleitet. Die Ergebnisse sind anfangs 2022 zu erwarten. Es ist vorgesehen, diesen Abschnitt anschliessend zusammen mit dem «BGK lang» in Emmen Dorf zu erarbeiten.
3	Wie sieht das künftige Strassenbild an der Seetalstrasse aus und müsste nicht die Seetalstrasse auf dem ganzen Abschnitt von Meierhöfli bis Waldibrücke betrachtet werden?	Wie das Strassenbild entlang der Seetalstrasse zukünftig aussehen wird, ist Gegenstand des nächsten Planungsschritts, in welchem ein BGK erarbeitet wird. Es ist vorgesehen, dass der Abschnitt Meierhöfli

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		im Sinne eines Gesamtkonzepts ebenfalls mitberücksichtigt wird. Auch für die Seetalstrasse im Bereich Waldibrücke wird eine Umgestaltung geplant. Dabei geht es vor allem auch um die Erschliessung des Gewerbegebiets östlich der Seetalstrasse (Arbeitszone IV) und die Integration und Aufwertung des Bahnhofs Waldibrücke zu einer Verkehrsdrehscheibe. Die Planung dieses Abschnitts ist als separater Baustein vorgesehen. Vermutlich ist es nicht sinnvoll, diesen Abschnitt mit den BGK-Arbeiten in Emmen Dorf und Meierhöfli zu koppeln. Dies wird aber bei der Vorbereitung der BGK-Arbeiten nochmals geprüft.
4	Wie kann der Strassenraum umgestaltet werden, wenn auf der Seetalstrasse keine Verkehrsreduktion erwartet werden kann?	Die Seetalstrasse wird als kantonale Achse auch künftig eine überregionale Bedeutung haben und auch entsprechende verkehrliche Funktionen abdecken müssen. Dazu gehört die Bewältigung der heutigen und künftigen Verkehrsströme, welche nicht auf die Nationalstrasse verlagert werden können. Wie die Arbeiten und Ergebnisse der ZMB zeigen, können mit einer Umgestaltung des Strassenraums der Seetalstrasse durchaus substanzielle Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation erreicht werden, insbesondere für den Fuss- und Radverkehr.
5	Führt eine Verbreiterung der Strasse, unter anderem durch zusätzliche Busspuren, nicht zu einer Verschlechterung der Lebensqualität entlang der Seetalstrasse?	Mit dem «BGK lang» wird das Ziel verfolgt, die Seetalstrasse siedlungsverträglicher zu gestalten. Im Rahmen der Umgestaltung soll der Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet werden und die Gestaltungsmassnahmen sollen auch die Anordnung von Begrünungen und Bäumen umfassen. Wichtiges Ziel ist aber auch die möglichst störungsfreie Abwicklung des Busverkehrs. Hierzu sind im Rahmen des Betriebskonzepts gezielte Massnahmen zur Priorisierung vorgesehen, welche auf punktuellen Abschnitten voraussichtlich auch eine Busspur erfordern.

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		Im Rahmen der ZMB wurden auch Varianten mit durchgehenden Busspuren in Emmen Dorf und bis Waldibrücke untersucht, welche aber klar verworfen wurden, unter anderem auf Grund der erwähnten Bedenken, dass damit der Verkehrsraum unnötig ausgeweitet würde.
6	Das Wohncenter Emmen an der Seetalstrasse ist ein hauptsächlicher Verkehrserzeuger für den Autoverkehr. Weshalb wird keine direkte Buslinie realisiert vom Wohncenter in die Stadt Luzern, damit der Autoverkehr reduziert werden kann?	Die Buserschliessung des Wohncenter Emmen ist heute mit den Buslinien 41, 42 und 43 sichergestellt. Eine direkte Buslinie in die Stadt Luzern wäre nur sinnvoll, wenn zusätzliche Bushaltestellen im Zentrum und am Bahnhof Luzern erstellt werden könnten. Dies ist heute nicht der Fall und die aktuelle Strategie des VVL verfolgt eher den Ansatz, dass die Buslinien im Raum Emmen/Luzern Nord an die nahegelegenen S-Bahnhöfe angebunden werden. Das Liniennetz wird vom VVL in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen laufend auf Optimierungen geprüft, derzeit im Rahmen der Busstrategie 2040. Die Frage eines Direktbusses in die Stadt Luzern wird im Rahmen dieser Arbeiten nochmals gestellt.
7	Die seitlichen Zufahrten zur Seetalstrasse sind bezüglich Verkehrssicherheit, v.a. auch für die Velofahrenden auf dem Radweg, kritisch – können hierzu Verbesserungen erwartet werden?	Mit der Umgestaltung der Seetalstrasse im Rahmen des BGK werden sowohl die Veloführung auf der Seetalstrasse als auch die Verknüpfungspunkte mit dem lokalen Velonetz hinsichtlich Qualität und Sicherheit genau betrachtet. Die von ProVelo erstellte Mängelliste für den Raum Emmen wird dabei ebenfalls berücksichtigt.
8	Die Verlustzeiten der Buslinien auf der Seetal- und der Rüeggisingerstrasse führen oft dazu, dass die Anschlüsse bei den S-Bahnhöfen verpasst werden – müssten nicht weitergehende Busspuren berücksichtigt werden?	Vgl. auch Antwort zu Frage Nr. 5. Die Anschluss-Sicherung von Bus und S-Bahn ist zentral. Mit dem BGK sollen insbesondere auch die Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit der Buslinien in der Seetalstrasse gesteigert und Verlustzeiten minimiert werden.

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
9	Die Linksabbiegebeziehungen entlang der Seetalstrasse führen zu Behinderungen und zu Sicherheitsproblemen – ist im «BGK lang» vorgesehen, solche Beziehungen künftig zu unterbinden?	Bei der Erarbeitung des Betriebskonzepts Seetalstrasse werden die Aspekte der Verkehrssicherheit vertieft untersucht. Allfälligen Sicherheitsmängeln und potenziellen Unfallschwerpunkten, z.B. aufgrund von Linksabbiegebeziehungen, wird dabei gebührend Beachtung geschenkt. Je nach Situation können rückwärtige Quartierserschliessungen oder die Aufhebung von heutigen Linksabbiegebeziehungen durchaus sinnvoll sein – dies muss aber im Detail und auch unter Berücksichtigung allfälliger Umwegfahrten beurteilt werden.
10	Werden die geschätzten Gesamtkosten des «BGK lang» als Gesamtpaket in den Bewilligungsprozess einfließen oder muss mit einer «Salami»-Taktik gerechnet werden?	Die Kosten des «BGK lang» wurden ins Bauprogramm 2023 – 2026 aufgenommen. Mit der Genehmigung des Bauprogramms durch das Kantonsparlament ist der entsprechende Gesamtbetrag in der Finanzplanung berücksichtigt. Je nach Projektfortschritt kann es aber sinnvoll sein, das BGK in klar definierten Etappen zu realisieren.
11	Wie lange «dürfen» Wartezeiten für zu Fussgehende/Kinder bei den Ampeln sein und können diese nicht verkürzt werden? (In Stosszeiten wurden bis zu 40 Sekunden festgestellt.) Anstatt nun 15 Jahre zu warten: könnten die Fussgänger-Übergänge nicht heute schon benutzerfreundlicher eingestellt werden?	Ein Ziel des BGK ist es, die Wartezeiten insbesondere für den öV und den Fuss- und Veloverkehr möglichst gering zu halten. Inwiefern bereits heute Optimierungen der Lichtsignalsteuerungen zugunsten der zu Fussgehenden möglich sind, muss im Einzelfall angeschaut werden. Die Anfrage wird der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) zur Prüfung weitergeleitet.
12	Könnte nicht auch der Lastwagenverkehr in der Seetalstrasse reduziert werden oder zumindest eine nächtliches Lastwagenverbot (ab ca. 23.00 Uhr) konsequent durchgesetzt werden?	Die übergeordnete verkehrliche Funktion der Seetalstrasse beinhaltet auch die Abwicklung des Schwerverkehrs, welcher ferner für die Ver- und Entsorgung von Emmen erforderlich ist. Eine zeitliche Beschränkung (u.a. Nachtfahrverbot) der Lastwagenfahrten ist im entsprechenden Bundesgesetz geregelt, Ausnahmen unterliegen einer Bewilligung.

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		Im Rahmen der geplanten übergeordneten Verkehrsstrategie soll aber untersucht werden, wie der gebietsfremde Schwerverkehr besser und direkter auf das übergeordnete Nationalstrassennetz gelenkt werden kann.
13	Könnte nicht bereits heute schon Tempo 30 auf der Seetalstrasse signalisiert werden?	Für die Anordnung und Signalisation von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen gelten verschiedene Voraussetzungen und Anforderungen. Möchte eine Gemeinde auf einem Kantonstrassenabschnitt Tempo 30 einführen, prüft die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur die Temporeduktionen auf Antrag der Gemeinde mit einem externen Gutachten. Ein entsprechender Antrag durch die Gemeinde Emmen für die Seetalstrasse liegt derzeit noch nicht vor.
14	Bereits in der Vergangenheit wurde Land entlang der Seetalstrasse durch den Kanton enteignet. Ist sich der Kanton bewusst, dass weitere Enteignungsverfahren zu grossem Widerstand führen werden?	Der Kanton ist sich bewusst, dass die allfällige Beanspruchung von zusätzlichen Landflächen entlang der Seetalstrasse einen Eingriff in die Eigentumsrechte bedeuten und ist bestrebt, diese auf ein Minimum zu beschränken. Andererseits soll die Seetalstrasse im Rahmen der Erarbeitung des BGK als gesamter Strassenraum und von Fassade zu Fassade betrachtet werden. Nebst zusätzlichen Grünflächen und Bäumen werden auch Flächen für Verbesserungen beim Fuss- und beim Veloverkehr sowie punktuell für den öV benötigt. Nur so ist gewährleistet, dass am Ende auch tatsächlich eine Aufwertung der Seetalstrasse und eine Verbesserung der Lebensqualität resultiert.
15	Werden auch Möglichkeiten geprüft, dass die Busspuren durch Autos mit mehreren Insassen befahren werden dürften?	Dies ist grundsätzlich eine interessante Idee und könnte dazu beitragen, die (Bus-) Infrastruktur effizienter zu nutzen. Sie müsste jedoch im grösseren Rahmen betrachtet werden.

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
16	Wird zwecks Lärminderung auch der Einbau von Flüsterbelägen in Betracht bezogen?	Ja, dies ist eine Massnahme, welche im Rahmen des BGK-Prozesses geprüft wird.
17	Sollte der Strassenraum anstatt vergrössert nicht eher verkleinert werden, damit eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden kann?	Bei der Erarbeitung des BGK wird es eine zentrale Frage sein, welches Geschwindigkeitsregime auf der Seetalstrasse angestrebt werden soll. Für die Dimensionierung/Breite der Fahrstreifen sind zwecks Gewährleistung der Verkehrssicherheit die entsprechenden Normen zu berücksichtigen. Die Fahrstreifenbreiten sind nebst anderen Faktoren auch abhängig von der angestrebten Geschwindigkeit.
18	Sind bei Fussgängerquerungen auch Pförtneranlagen vorgesehen, um den Verkehr auf der Seetalstrasse zu reduzieren?	Mit dem Entscheid zugunsten einer BGK-Lösung für die Seetalstrasse ist deren Funktion und Kapazität auf lange Sicht festgelegt. Es ist das erklärte Ziel von Kanton und Gemeinde Emmen, dass gebietsfremder Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Nationalstrassennetz gelenkt und die Verkehrsbelastung auf der Seetalstrasse mit weiteren Massnahmen des Nachfrage- und Mobilitätsmanagements beeinflusst werden soll. Inwiefern dazu Lichtsignalanlagen z.B. bei Fussgängerquerungen eingesetzt werden sollen, muss im Einzelfall beurteilt werden und ist Gegenstand bei der Erarbeitung des Betriebskonzepts Seetalstrasse.
19	Weshalb wird die Lichtsignalsteuerung beim Gröblischachen in der Nacht nicht auf Gelbblinken geschaltet, um die Wartezeiten zu reduzieren? Andernorts wird das doch auch gemacht. Des Weiteren sollte das Einfahrtsampelregime ins Wohncenter ausgeschaltet werden, wenn dieses geschlossen ist. Das gäbe freie Kapazitäten auf der Kreuzung.	Diese beiden Fragen werden der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zur Prüfung und Beantwortung weitergeleitet.
20	Welche verkehrlichen Auswirkungen hat die geplante Teilverlegung der Rüeggisingerstrasse im Bereich des Luftwaffen-Areals?	Die Teilverlegung der Rüeggisingerstrasse im Bereich des Luftwaffenareals hat primär den Zweck, die heutige Zerschneidung der

I	Fragen an der Veranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		entsprechenden Grundstücke zu eliminieren. Verkehrliche Auswirkungen dieses Projekts auf die Seetalstrasse bestehen nicht.
21	Ist bei der Erarbeitung des BGK ein partizipativer Prozess unter Einbezug der Bevölkerung geplant?	Es ist Gegenstand der nächsten Arbeiten, den Prozess zur Erarbeitung des BGK detailliert zu planen. Zwecks breiter Abstützung ist dabei der Einbezug aller relevanten Anspruchsgruppen vorgesehen. Mit welchen Verfahren dies am besten sichergestellt und in welcher Form die Bevölkerung am besten einbezogen werden kann, muss entsprechend beurteilt werden. Partizipative Beteiligungsprozesse stehen dabei im Vordergrund.
22	Wie wird sichergestellt, dass aufgrund des BGK in der Seetalstrasse kein Ausweichverkehr in den Quartieren resultiert?	Ausweichverkehr in die Quartiere ist in jedem Fall mit entsprechenden Massnahmen zu unterbinden. Die Einhaltung der Strassennetz-Hierarchie, wonach lokaler (kommunaler) Verkehr möglichst direkt auf das Kantonsstrassennetz geführt und überregionaler Verkehr möglichst vom Kantons- auf des Nationalstrassennetz gelenkt wird, ist ein zentraler Grundsatz bei der Planung und dem Betrieb von Strassen.

II	(Schriftliche) Fragen im Vorlauf oder Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
1	Gemäss Mitteilung ist das BGK lang die beste Variante für die Seetalstrasse, die nun weiterverfolgt wird. Welche fachlichen Argumente sprechen für diese Variante?	Der Hauptnutzen des «BGK lang» zeigt sich in einer besseren Verkehrsqualität und einer erhöhten Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verglichen mit dem Referenzzustand. Auch bei den Chancen für die Siedlungsentwicklung und bezüglich der Umweltauswirkungen schneidet das BGK (lang) besser ab. Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse zeigt zudem, dass Investitionen in ein BGK eine gesamthafte Verbesserung der Situation bewirken, dies im Gegensatz zu den Umfahrvarianten.
2	Ist die Kostenschätzung für die Umsetzung des «BGK lang» von 20 bis 80 Millionen Franken nach wie vor korrekt? Wenn nicht: Mit welchen Kosten wird aktuell gerechnet?	Für das «BGK lang» muss mit Kosten von rund 40 Millionen Franken gerechnet werden.
3	Für die Umsetzung des «BGK lang» gibt es diverse möglichen Massnahmen (z.B. Temporeduktion, zusätzliche Busspur). Welche konkreten Massnahmen sind möglich und welche sind am wahrscheinlichsten?	Im Rahmen der ZMB-Arbeiten wurden erste Überlegungen zu einem BGK zusammen mit der Gemeinde angestellt. Alle erwähnten Massnahmen sind technisch und betrieblich machbar und auch möglich. Welche der Massnahmen am wahrscheinlichsten sind und dann auch tatsächlich umgesetzt werden, ist Gegenstand des BGK-Prozesses.
4	Wie sieht der Zeithorizont für die weitere Planung und Umsetzung aus? Bis wann wird ein konkretes Strassenprojekt voraussichtlich vorliegen und wann könnte mit der Umsetzung gestartet werden?	Der Zeitplan und die Prioritäten für dieses Projekt werden durch den Kantonsrat im Rahmen des nächsten Bauprogramms 2023 – 2026 für die Kantonsstrassen festgelegt. Aus der Erfahrung muss für die Entwicklung eines BGK mit rund 2 Jahren gerechnet werden, und danach sicher ebenso lange für ein bewilligungsfähiges Strassenprojekt.

II	(Schriftliche) Fragen im Vorlauf oder Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
5	Möglicherweise muss für die Gestaltungsmassnahmen der Strassenraum verbreitert werden, was Landflächen beanspruchen würde, die in Privatbesitz sind. Wie wahrscheinlich ist dieses Szenario und mit welcher Grössenordnung der Landflächen muss man rechnen? Sind die Grundeigentümer bereits kontaktiert worden?	Die Qualität eines BGK ist deutlich höher, wenn der Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet und umgestaltet werden kann. Die eingangs erwähnten ersten Überlegungen des BGK lang mit der Gemeinde beinhalten gesamthaft inkl. Gestaltung zusätzliche Flächen von rund 11'000 m ² . Die Grundeigentümer wurden noch nicht informiert, dies wird dann im Rahmen des BGK-Prozesses erfolgen.
6	Betreffend übergeordneter Verkehrsstrategie: Welche Möglichkeiten gibt es, den Durchgangsverkehr zu reduzieren? Können Sie ausserdem sagen, wie hoch der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehr auf der Seetalstrasse ist?	Für den Kanton ist es ein zentrales Anliegen, dass die Verkehrsströme im Raum Luzern Nordost möglichst auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt 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. Die Wirkung und Funktion des geplanten Bypass Luzern wird ebenfalls berücksichtigt. Die Möglichkeiten umfassen die übergeordnete Verkehrslenkung und Wegweisung/Signalisation gekoppelt mit Massnahmen zur Steuerung des Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten. Der gesamte Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Seetalstrasse zwischen Reusseggstrasse und Grünmattstrasse beträgt je nach betrachtetem Abschnitt rund 50% bis 75%.
7	Als Anwohner des Gebietes Mettlen und in diesem Zusammenhang auch Teilnehmer der ZMB Eschenbach ist mir der Stand der Spange Mettlen jeweils ein Anliegen. Nicht dass ich Interesse daran hätte, im Gegenteil. Jedoch taucht diese bei allen Varianten immer wieder auf. In der Phase 1 der ZMB Emmen wurde zur Spange Mettlen festgehalten:	Es ist richtig, dass die Verlegung der Mettlenstrasse (Spange Mettlen) im Flyer nicht erwähnt wurde. Anlässlich der öffentlichen Veranstaltung vom 20.10.21 wurde in der Präsentation kurz auf deren Einfluss auf die Variantenbewertung eingegangen. Die Verlegung der Mettlenstrasse wird im Rahmen einer vertieften Untersuchung der ZMB Umfahrung Eschenbach ausführlich behandelt.

II	(Schriftliche) Fragen im Vorlauf oder Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
	«Die Spange Mettlen kann die gesetzten Ziele für Emmen Dorf allein nicht erfüllen. Sie wird jedoch in der Phase 3 der ZMB als mögliche Kombination mit den weiterverfolgten Varianten einer Umfahrung bzw. der Aufwertung der Seetalstrasse erneut aufgenommen. Aus verkehrs- und bautechnischer Sicht sowie aufgrund der Eingriffe in die Natur und in die Landschaft werden die weiteren Spangen verworfen.». In der jetzt vorliegenden Dokumentation zur Phase 3 der ZMB Emmen wird die Spange Mettlen mit keinem Wort erwähnt. Können Sie mir zum jetzigen Verfahrensstand diesbezüglich eine Aussage machen?	Für die ZMB Umfahrung Emmen Dorf wurde im Rahmen der Sensitivitätsuntersuchungen abgeklärt, welche Auswirkungen eine Verlegung der Mettlenstrasse auf die Strassen in Emmen bewirkt und dann vor allem, ob sich dies auf die Bewertung der Varianten und die Variantenempfehlung auswirkt. Es konnte festgestellt werden, dass die Auswirkungen vergleichsweise gering sind und sich an der Variantenbewertung bzw. der Variantenempfehlung nichts ändert. Diese Abklärungen sind im Synthesebericht dokumentiert, welcher auf der website der vif eingesehen werden kann.
8	Warum ist das «BGK lang» die Bestvariante?	Aufgrund der durchgeführten Nutzwertanalyse weist sie den klar höchsten Gesamtnutzen auf, deutlich höher als alle übrigen Varianten. Der Hauptnutzen der Bestvariante «BGK lang» ist die bessere Verkehrsqualität und die erhöhte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Vergleich zum heutigen Zustand. Auch bei den Chancen für die Siedlungsentwicklung und bezüglich der Umweltauswirkungen schneidet die Bestvariante besser ab. Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse zeigt zudem, dass Investitionen in die Bestvariante eine gesamthafte Verbesserung der Situation bewirken, dies im Gegensatz zu den Umfahrungsvarianten.
9	Wie ist das weitere Vorgehen?	Im Rahmen der ZMB-Arbeiten wurden erste Überlegungen zu einem BGK zusammen mit der Gemeinde angestellt wie zum Beispiel Radverkehrsanlagen und zusätzliche Busspur. Welche der Massnahmen am wahrscheinlichsten sind und dann auch tatsächlich umgesetzt werden, ist Gegenstand der weiteren Planung. Der erste Planungsschritt wird die Erarbeitung des BGK sein. Dieses wird in

II	(Schriftliche) Fragen im Vorlauf oder Nachgang zur Veranstaltung	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Emmen
		einem breit abgestützten Prozess erarbeiten. Anschliessend wird dieses dann zu einem bewilligungsfähigen Strassenprojekt ausgearbeitet.
10	Wie sieht der Zeitplan aus?	Der Zeitplan und die Prioritäten für dieses Projekt werden durch den Kantonsrat im Rahmen des nächsten Bauprogramms 2023 – 2026 für die Kantonsstrassen festgelegt. Aus der Erfahrung muss für die Entwicklung eines BGK mit rund 2 Jahren gerechnet werden, und danach sicher ebenso lange für ein bewilligungsfähiges Strassenprojekt.
11	Welches sind die Schwächen der Bestvariante?	Die BGK-Varianten haben auch gewisse Nachteile bezüglich der Verkehrsentlastung für Emmen Dorf. Namentlich bewirken sie keine Verkehrsentlastung verglichen mit dem heutigen Zustand und die Immissionssituation (v.a. Lärm) lässt sich nicht ohne weiteres spürbar verbessern. Deshalb werden im BGK entsprechende Massnahmen (z.B. lärmarme Beläge, Geschwindigkeitsniveau) geprüft. Damit die positiven Wirkungen dieser Varianten zum Tragen kommen, muss die Seetalstrasse umgestaltet und der Strassenraum neu organisiert werden. Dies ist mit substanziellen Kosten verbunden. Für die Umgestaltung werden auch Landflächen benötigt mit entsprechendem Landerwerb. Dies beinhaltet in den nächsten Projektschritten zeitliche Risiken in der Realisierung, deren Ausmass sich aber erst im Laufe des Erarbeitungsprozesses zeigen wird.