

Dienststelle
Verkehr und Infrastruktur (vif)
Herr Daniel Ender
Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens 2 Sternmatt

Wolhusen, 19. März 2024

**Vernehmlassung Synthesebericht; K 10 Wolhusen/Werthenstein,
Umfahrung Wolhusen Süd und Aufhebung Niveauübergang, ZMB
Stellungnahme REGION LUZERN WEST**

Sehr geehrter Herr Ender
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Synthesebericht; K 10 Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Wolhusen Süd und Aufhebung Niveauübergang, ZMB eine Stellungnahme abgeben zu können, danken wir Ihnen.

Als regionaler Entwicklungsträger (RET) REGION LUZERN WEST nehmen wir die Interessen unserer 27 Verbandsgemeinden im westlichen Teil des Kantons Luzern wahr. Dabei decken unsere Verbandsgemeinden mehr als 50% der Fläche des Kantons Luzerns ab. Wir erlauben uns daher, zur zitierten Vernehmlassung Stellung zu nehmen und danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Ausgangslage

Im Synthesebericht wird detailliert erläutert, wie die ZMB für die K 10 Wolhusen/Werthenstein, die Umfahrung Wolhusen Süd und die Aufhebung des Niveauübergangs erarbeitet wurde. Darüber hinaus wird beschrieben, wie durch die Anwendung von Nutzwertanalysen, Kostenwirksamkeitsanalysen und Kosten-Nutzen-Analysen ein Gesamtergebnis erzielt wurde. In der Synthese werden Schlussfolgerungen, Empfehlungen und ein Ausblick präsentiert.

Hauptstrassen von nationaler Bedeutung

Gestützt auf die Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 3 sowie 57 Absätze 1 und 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) bezeichnet der Bund in der eidg. Durchgangsstrassenverordnung Kantonsstrassen von nationaler Bedeutung. Im Angang 2 zur erwähnten eidg. Durchgangsstrassenverordnung sind, die vom Bund bezeichneten Hauptstrassen aufgeführt. Unter anderem sind dies:

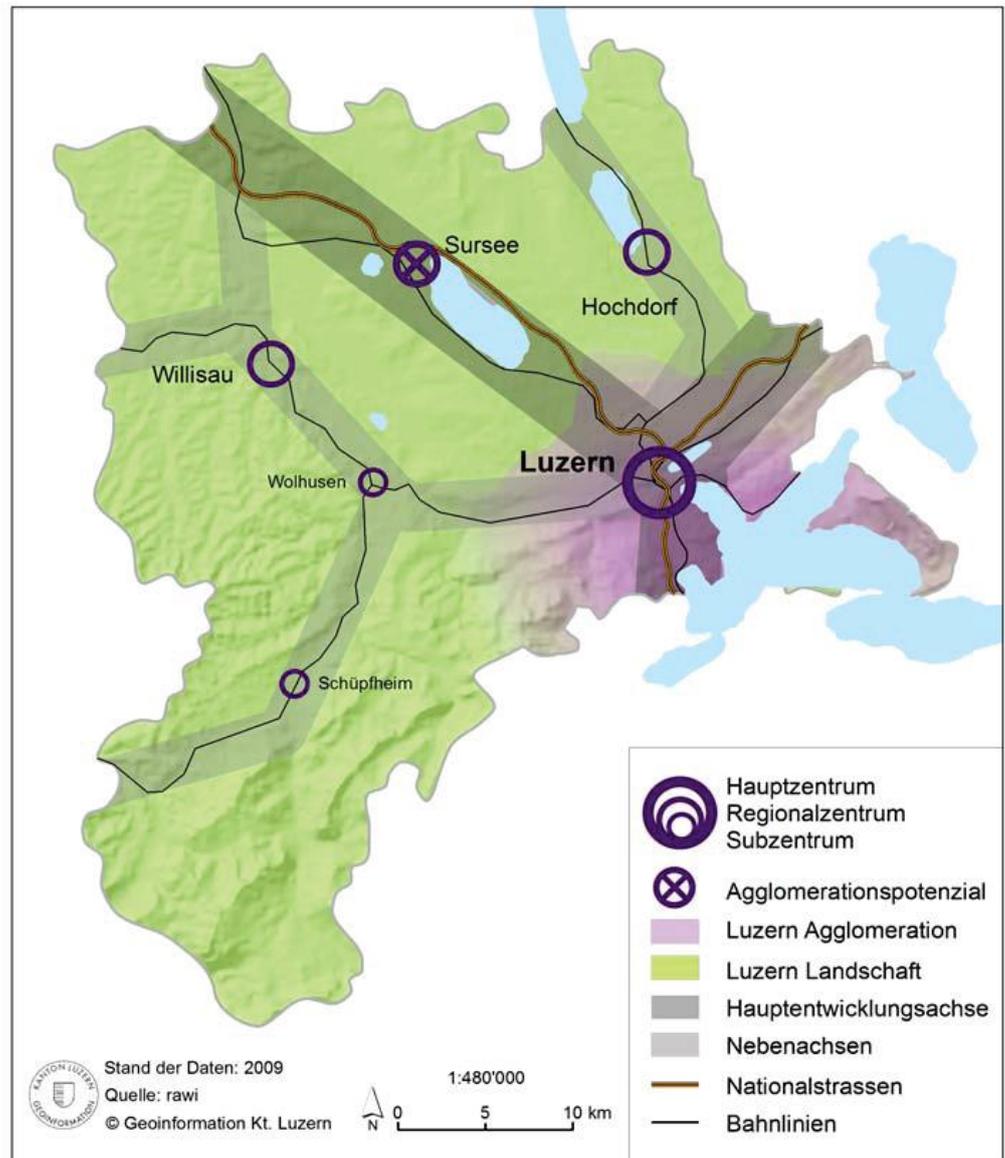
- 2.a Dagmersellen–Willisau–Wolhusen–Malters–Renggloch–Kriens–Luzern
- 10 (F)–Les Verrières–Fleurier–Boveresse–Couvét–Neuchâtel–Kerzers–Bern–Langnau–Wolhusen–Emmenbrücke–Luzern

Positionierung Verkehrsknoten Wolhusen im aktuell gültigen kant. Richtplan 2009/2015

Im aktuellen kantonalen Richtplan Luzern aus dem Jahre 2009, teilrevidiert 2015

(Abbildung 3) wird ersichtlich und klar definiert, dass Wolhusen ein kantonales Subzentrum ist. Ein Blick auf die nachfolgende Karte zeigt zudem, dass die **Haupterschliessung des Raums Entlebuch** mit dem Subzentrum Schüpfheim und **des Regionalzentrums Willisau** durch Wolhusen führen. Wolhusen fungiert als bedeutende Verkehrsknotenpunkt durch das Zusammenführen von drei kantonal wichtigen Achsen.

Abbildung 3:
Raum-, Achsen- und
Zentrenstruktur, S. 30



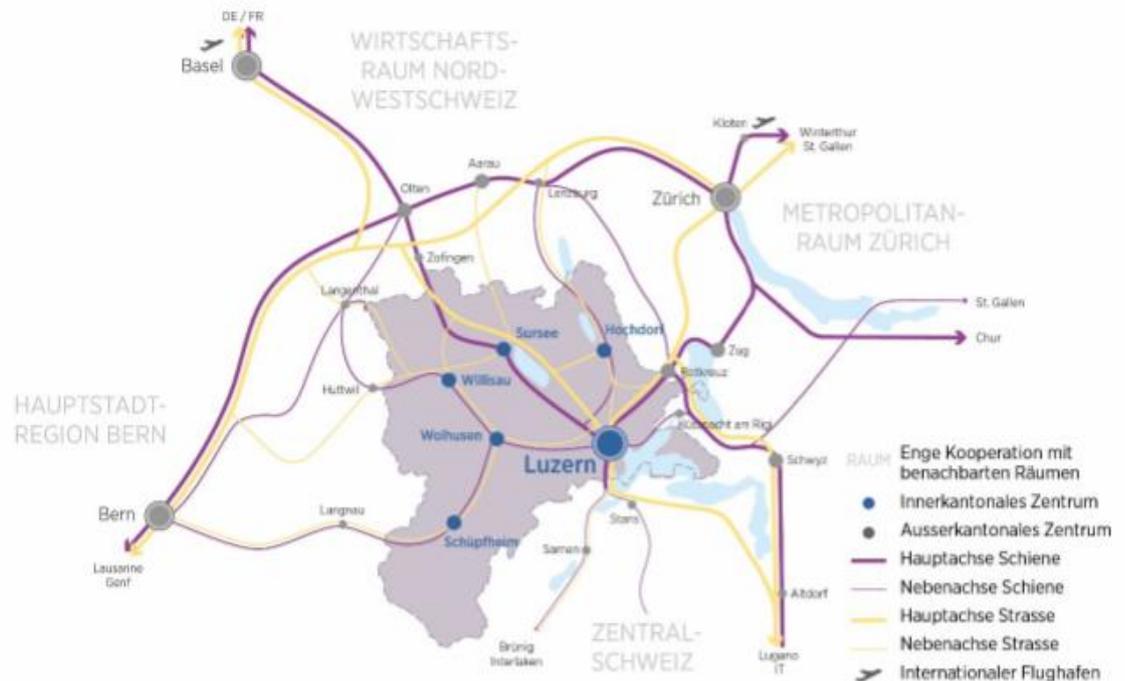
Auszug aus dem kantonalen Richtplan: «Die Bestimmung der Zentrenstruktur basiert auf elf statistischen Indikatoren und orientiert sich an der Bedeutung einer Gemeinde, also ihrer Funktion als Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Versorgungszentrum.»

Positionierung Verkehrsknoten Wolhusen im Entwurf des neuen kantonalen Richtplans (Entwurf Stand 13.06.2023)

Der neue kantonale Richtplan ist in Erarbeitung. Der Entwurf des neuen kantonalen Richtplans war vom 13.06.2024 bis am 29. Januar 2023 in der öffentlichen Mitwirkung. Im Kapitel Z1-2 wird die Positionierung des Kantons Luzern im interkantonalen Kontext dargelegt (siehe Bild Z1-2.A1).

Daraus geht klar hervor, dass Wolhusen auch in Zukunft verkehrsmässig dieselbe Knotenfunktion haben wird: **Die Haupterschliessung der innerkantonalen Zentren Schüpfheim und Willisau führt durch Wolhusen.** Entsprechend hat Wolhusen als Verkehrsknoten im Kanton Luzern eine überragende Bedeutung.

Bild Z1-2A1



Touristische Angebote im Winter und Sommer

Im Entlebuch und Luzerner Hinterland gibt es im Winter wie auch im Sommer viele touristische Angebote, die zu grossen Verkehrsaufkommen (ÖV und MIV) führen. Auf der einen Seite ist der Tourismus wirtschaftlich gesehen sehr wertvoll und bietet viele Arbeitsplätze. Auf der anderen Seite müssen die Tourismusgebiete sehr gut erschlossen sein, um für die zukünftige Entwicklung bereit zu sein.

Lösung für die ganze Region erforderlich

Es ist unerlässlich, eine umfassende Lösung für den Verkehrsknoten Wolhusen zu finden, um den Zusammenhalt und die Perspektiven für alle Regionen im Kanton Luzern zu gewährleisten. Diese beiden Prioritäten werden denn auch in der Kantonsstrategie zu Recht immer wieder betont. Vor diesem Hintergrund ist eine Lösung der Verkehrssituation im Verkehrsknoten Wolhusen Angesichts der ihrer hohen Bedeutung erforderlich, die der gesamten Region eine langfristige Lösung bringt. Nur sie ermöglicht es, Perspektiven zu schaffen und den kantonsinternen Zusammenhalt zu fördern.

Bemerkung zur Methode ZMB

Für die Umfahrung Wolhusen wurde die Methode Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) angewendet. Die ZMB ist ein Instrument, um grosse Bauprojekte Varianten unter Einbezug verschiedener Kriterien in drei Phasen zu prüfen und zu beurteilen. Dabei spielen die Definition und die Auswahl der Projektziele eine entscheidende Rolle für den Resultate der ZMB und damit für die Auswahl einer Variante. Die Auswahl der Projektziele für die ZMB Wolhusen ist aus unserer Sicht zu überdenken: So steht im Synthesebericht auf S. 14: «Übergeordnetes Ziel ist eine optimale, nachhaltige und zukunftsgerichtete Lösung für die Verkehrsprobleme im Raum Wolhusen.»

In der Realität geht es bei der Lösung für die Verkehrsprobleme in Wolhusen nicht nur um eine Verkehrsentslastung des Dorfkerns Wolhusen, sondern um ein wichtiges und zukunftsorientiertes Erschliessungsprojekt einer ganzen Region. Mit der zu eng gefassten Systemgrenze kann diesem Umstand nicht Rechnung getragen werden. Sie schliesst damit aus, eine optimale Lösung für eine regionale, sinnvolle und nachhaltige Entwicklung zu finden.

Als Folge der falsch gesetzten Ziele beschränkte sich der Perimeter auf den Raum vom Bahnhof Wolhusen bis zu Wolhusen-Markt. Infolgedessen waren in den Gesprächen auch nur die drei Gemeinden Wolhusen, Werthenstein und Ruswil involviert. In der Begleitgruppe wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass in der Beratung auch Vertreter der Gemeinden, die vom Verkehrsknoten Wolhusen abhängig sind, zwingend angehört werden müssen. Zudem wurde gefordert, dass die Einladungen für die öffentlichen Informationsveranstaltungen mindestens auch in allen Entlebucher Gemeinden und der Gemeinde Menznau verteilt werden sollten. Diese Forderungen wurden jedoch nicht umgesetzt.

Ausweichverkehr

Eine weitere Folge der zu engen Systemgrenze ist, dass aus unserer Sicht der Ausweichverkehr über die Schwandenstrasse sowie über die Rengg (Strasse zwischen Schachen und Entlebuch) zu wenig einbezogen wurde. Schon heute nützen viele Autofahrerinnen und Autofahrer z. B. die gefährliche Renggstrasse, um den Verkehrsproblemen in Wolhusen aus dem Weg zu gehen. Die REGION LUZERN WEST teilt die Haltung des Kantons Luzern, dass ein Ausbau der Renggstrasse nicht zielführend ist. Dies erfordert aber im Umkehrschluss, dass die Verkehrssituation in Wolhusen nachhaltig gelöst werden muss.

«Null+» ist keine Lösung

Die Variante «Null+» löst das Problem der Verkehrsüberlastung nicht, sondern verlagert diese nur. Für die in der Variante «Null+» nötigen Busspuren fehlt im Talkessel von Wolhusen der erforderliche Raum. Tempo 30 in Kerngebiet von Wolhusen widerspricht der Funktion als Verkehrsknoten diametral.

Dazu ist die Wirtschaft in der Region (v.a. verarbeitender Sektor und Logistik), wie zum Beispiel Swiss Krono AG, Menznau, Müller Martini AG, Hasle, SVZ Schweizerversandzentrum AG, Entlebuch, Elektrisola Feindraht und B. Braun in Escholzmatt etc. für den Kanton Luzern und insbesondere für unsere Region bedeutend. Diese Betriebe arbeiten oft im Schichtbetrieb und verfügen teilweise über viel Warenverkehr. Für das Erreichen der Arbeitsstätten mit Schichtbetrieb ist der ÖV nur bedingt geeignet und viele Unternehmen müssen aufgrund der sehr eingeschränkten Bahnangebote ihren Warenverkehr alternativlos auf der Strasse abwickeln.

Dass die «Best-Variante» einer Umfahrung einen Tunnel beinhaltet, ist alleine der topografischen Lage des Verkehrsknotens Wolhusen geschuldet. Die Bewertungsmethode und die Kriterien erlauben es nicht, diesem Umstand Rechnung tragen zu können. Zudem ist es für die Entwicklung von Projekten in ländlichen Regionen fraglich, wenn der Kanton bei seinen Beurteilungen dem Kosten-Nutzen-Kriterium zu viel Gewicht verleiht. Wir verstehen das Erfordernis, öffentliche Mittel wirtschaftlich einsetzen zu müssen. Aber gerade Aspekte, welche vom Kanton Luzern häufig genannt werden wie «Zusammenhalt» und «Perspektiven für die Regionen» müssen bei solchen Beurteilungen zwingend mehr gewichtet werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass diese zwar bewusst aufgezeigt, aber nicht gelebt werden.

Die Berücksichtigung dieser Kriterien fehlt bei der vorliegenden ZMB. Wir sind überzeugt, dass sich unter Einbezug dieser Kriterien die Resultate bei der Variantendiskussion anders präsentieren würden.

Die Folge dieser zu engen Systemgrenzen und der zu eng gefassten Kriterien ist aus unserer Sicht, dass im Synthesebericht eine strategische Vorstellung einer künftigen Verkehrserschliessung der beiden Räume Entlebuch und Hinterland fehlt.

Unterstützung der Bevölkerung

Abschliessend möchten wir noch in Erinnerung rufen, dass für die Bevölkerung der Region ganz klar die Tunnellösung im Vordergrund steht. Das hat die letzte öffentliche Veranstaltung klar gezeigt.

Antrag

Wir beantragen, die Variante «Null+» zu streichen. Wie wir Ihnen dargelegt haben, ist SU1 die beste Variante für die Lösung der Verkehrssituation der Verkehrsdrehscheibe Wolhusen. Aus diesem Grunde soll nur SU1 in den Entwurf des Gesamtprogrammes Mobilität aufgenommen werden.

Sollte das aufgrund der aktuellen Grundlage für den Kanton nicht möglich sein, so beantragen wir, die ZMB mit einer neuen Systemgrenze und mit einer Ausweitung der Beurteilungskriterien rasch zu überarbeiten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

REGION LUZERN WEST



Wendelin Hodel, Präsident



Adolf Kreienbühl, Leiter Arbeitsgruppe Verkehr



Guido Roos, Geschäftsführer

Die Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST hat diese Stellungnahme am 18. März 2024 beschlossen.

Kopien gehen per E-Mail an:

- Fabian Peter, Regierungsratspräsident
- Gregor Schwegler, Kantonsingenieur, Dienststelle vif/Kt. Luzern
- André Rösch, Abteilungsleiter Mobilität, Dienststelle vif/Kt. Luzern
- Verbandsgemeinden der REGION LUZERN WEST
- Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST
- Arbeitsgruppe Verkehr der REGION LUZERN WEST
- Co-Präsidium IG Umfahrung Wolhusen
- Arbeitsgruppe Raum- und Richtplanung der REGION LUZERN WEST
- Politnetz der REGION LUZERN WEST
- Kantonsrätinnen und Kantonsräte im Verbandsgebiet der REGION LUZERN WEST
- Arbeitsgruppe Luzerner Berggebiet
- UNESCO Biosphäre Entlebuch, Präsident und Direktorin

Die REGION LUZERN WEST engagiert sich im Auftrag ihrer 27 Verbandsgemeinden (inkl. der 7 Gemeinden der UNESCO Biosphäre Entlebuch) für einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum im ländlich geprägten Westen des Kantons Luzern.

Alle Verbandsgemeinden haben gemeinsame Anliegen in raumrelevanten Bereichen wie Richtplan, Finanzausgleich, ÖV-Bericht, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Gesundheitsversorgung etc. Diese Anliegen in die politischen Prozesse einzubringen und zu vertreten ist eine zentrale Aufgabe der REGION LUZERN WEST.

Eine zweite wichtige Aufgabe besteht darin, den Gemeinden der Region zukunftsweisende Impulse für die Entwicklung und Nutzung ihrer Potenziale zu vermitteln und konkrete Umsetzungsprojekte anzustossen.

Drittens übernimmt die REGION LUZERN WEST Aufgaben, welche ihr der Kanton Luzern überträgt und setzt diese im Interesse der Region um.

Fazit: die Region Luzern West unternimmt alles, damit ihr Verbandsgebiet auch für die nächste Generation zum Leben und Arbeiten attraktiv ist.

Mehr über uns erfahren Sie auf www.regionwest.ch