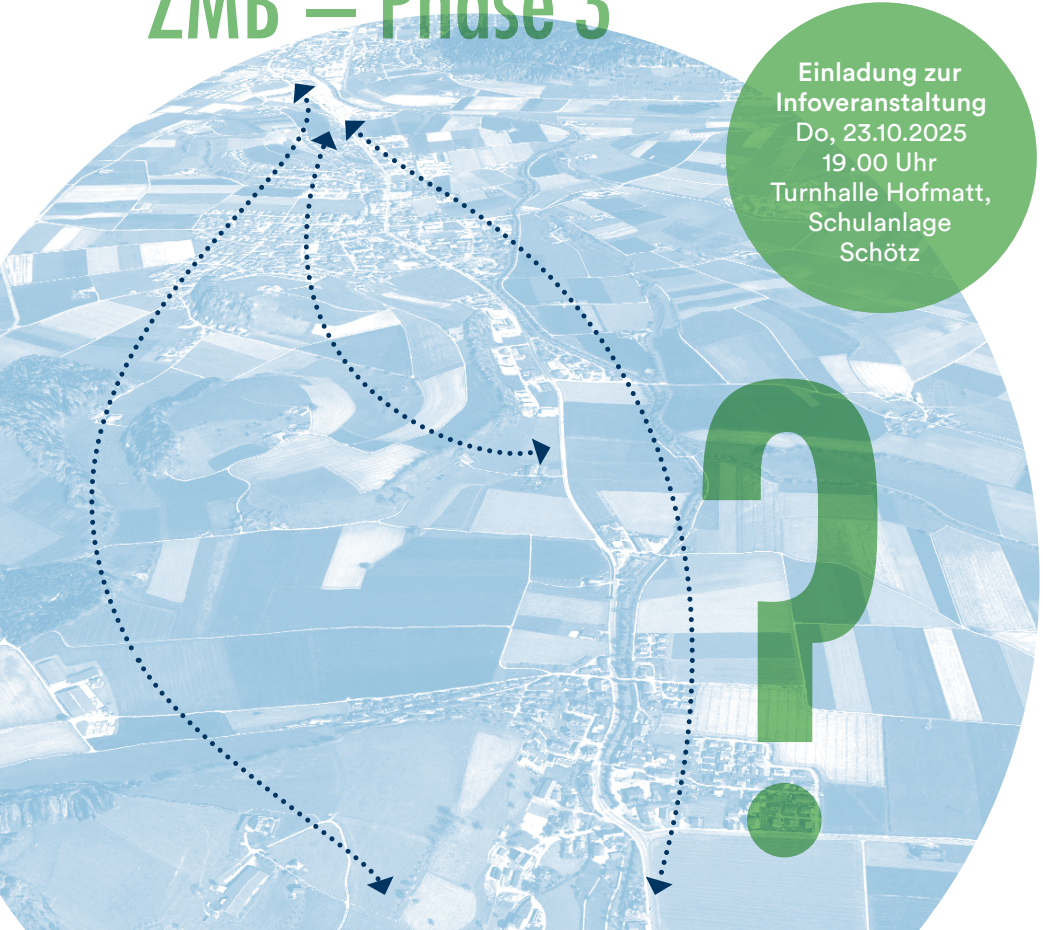


Umfahrung Alberswil/Schötz Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB – Phase 3



Einladung zur
Infoveranstaltung
Do, 23.10.2025
19.00 Uhr
Turnhalle Hofmatt,
Schulanlage
Schötz

Liebe Leserin, lieber Leser

Ein Verkehrsproblem fordert eine Region heraus. Die Meinungen über mögliche Lösungen gehen oft auseinander. Der Grund? Die Bevölkerung nimmt die Situation unterschiedlich wahr und ist unterschiedlich betroffen.

Um das Problem gesamtheitlich zu betrachten, hat der Kanton Luzern vor knapp drei Jahren die ZMB Alberswil/Schötz gestartet. Ziel ist eine nachhaltige Lösung, die den Verkehr verträglicher macht und sein Funktionieren sicherstellt.

Ausgehend von einem Variantenfächer mit neun Lösungsansätzen, hat der ZMB-Prozess gezeigt, dass die Neugestaltung der bestehenden K 11 mit Velomassnahmen fachlich am besten abschneidet. Die Umfahrungsvariante ASWG ist ebenfalls machbar und entlastet die Siedlungsgebiete vom Schwerverkehr. Ihre Gesamtwirkung ist jedoch deutlich geringer. Besonders herausfordernd ist bei beiden Varianten der Landerwerb. Bei der ASWG sind vor allem landwirtschaftlich wertvolle Fruchtfolgeflächen betroffen, bei der Neugestaltung K 11 hauptsächlich Grundstücke im Siedlungsgebiet.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Auswirkungen fließen beide Varianten ins neue kantonale Programm Gesamtmobilität ein. Dieses ermöglicht eine breite Diskussion und politische Abwägung.

Gerne lade ich Sie dazu ein, die Resultate der ZMB am Informationsabend vom 23. Oktober 2025 mit uns zu diskutieren.

Gregor Schwegler, Kantonsingenieur
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement



Informationsveranstaltung

ZMB Alberswil/Schötz, Phase 3

Donnerstag, 23. Oktober 2025, 19.00 bis 21.00 Uhr,

Turnhalle Hofmatt, Schulanlage Schötz

Was bisher geschah

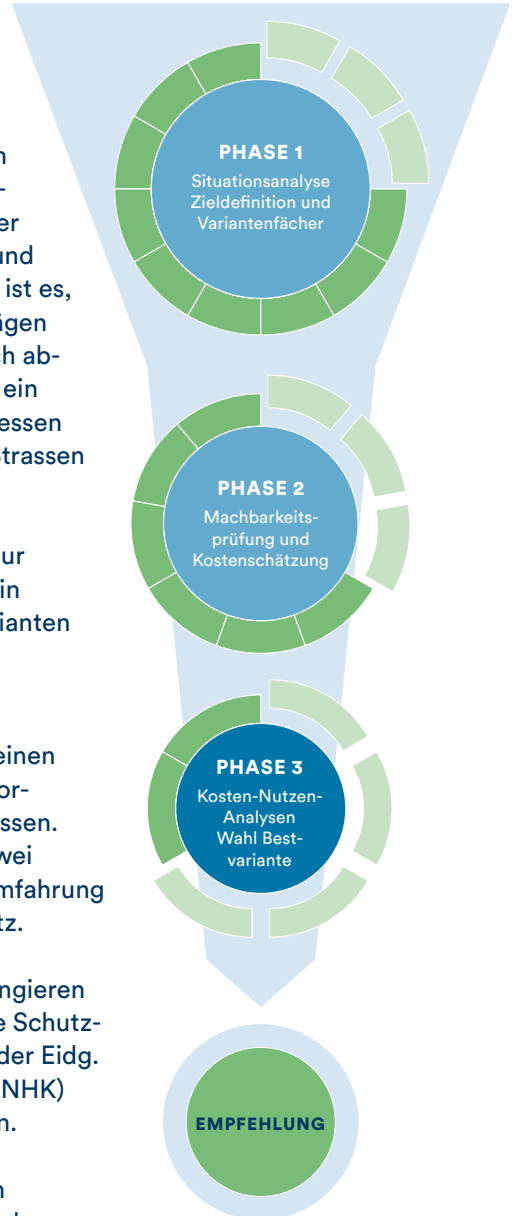
Für die Lösung des Verkehrsproblems in Alberswil und Schötz erstellt die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Damit wird das Verkehrsproblem ganzheitlich analysiert und Lösungsvarianten werden systematisch beurteilt. Der dreiteilige Prozess umfasst technische und umweltrechtliche Untersuchungen. Ziel ist es, eine breite Auswahl an Lösungsvorschlägen zu prüfen und diese nach klaren, fachlich abgestützten Kriterien zu bewerten. Auch ein Verzicht auf eine Umfahrung und stattdessen Verbesserungen auf den bestehenden Strassen werden berücksichtigt.

Die ZMB ist eine anerkannte Methode zur Beurteilung von Lösungsvarianten für ein Verkehrsproblem. Die untersuchten Varianten sind Planungsstudien und noch keine konkreten Bauprojekte.

Phase 1: Das Planungsteam entwickelt einen breiten Variantenfächer mit 9 Lösungsvorschlägen, wovon 6 in die Phase 2 einfließen. Alle Umfahrungsvarianten lassen sich zwei Lösungskonzepten zuordnen: Gesamtumfahrung Alberswil und Schötz, Umfahrung Schötz.

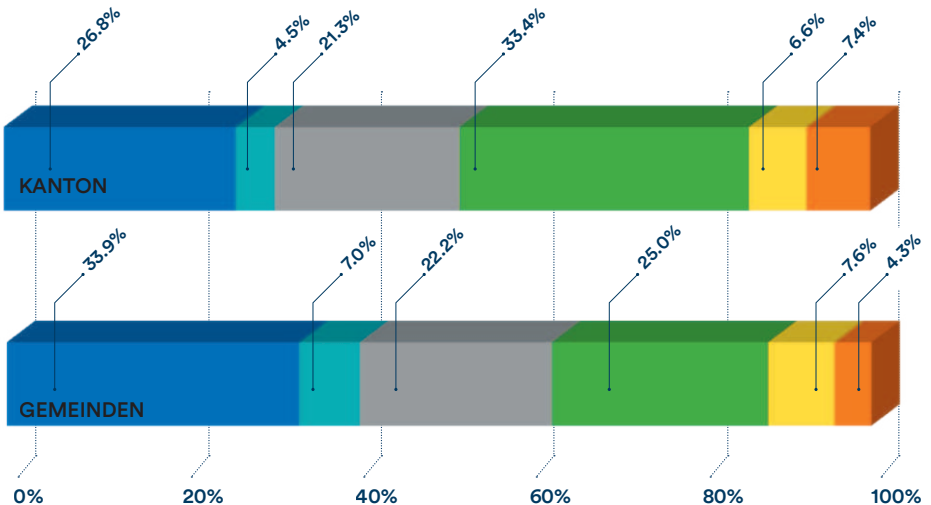
Phase 2: Alle 5 Umfahrungsvarianten tangieren in unterschiedlichem Ausmass nationale Schutzgebiete. Die Ergebnisse der Gutachten der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) bedingen den Anschluss von 3 Varianten.

Phase 3: Die Variante Null+ wird für den Variantenvergleich vertieft geprüft und als Variante ohne Umfahrung zur Variante Neugestaltung K 11 ausgebaut. Zusammen mit den Umfahrungsvarianten ASWG und SWM Opt wird diese abschliessend beurteilt. Die Ergebnisse liegen nun vor.



Bewertungskriterien in Phase 3

Für die Bewertung der Varianten werden 21 Kriterien hinzugezogen, die sich den sechs unten stehenden Zielbereichen zuordnen lassen. Deren Gewichtung folgt einer einheitlichen Vorgabe der kantonalen Fachteams, die bei allen ZMBs angewendet wird. Ergänzend dazu kommt eine Gewichtung zur Anwendung, die von den vier Gemeinden Alberswil, Schötz, Ettiswil und Willisau sowie der Region Luzern West in einem Workshop erarbeitet wurde. Nebst der kantonalen und regionalen Gewichtung zieht das Projektteam auch die Verkehrsnachfrage für 2017 und die für 2040 prognostizierte Verkehrsnachfrage in die Bewertung ein.



■ VERKEHRSQUALITÄT

Der öV ist gestärkt, die Reisezeiten des MIV werden minimiert, Verkehrsbelastung für die Anwohnenden sowie Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr.

■ UMWELT

Die Lärm-, Luft- und Klimabelastung ist reduziert, die Eingriffe in die Natur und die Gewässer sowie der Flächenbedarf sind möglichst gering.

■ SICHERHEIT

Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

■ REALISIERUNG UND KOHÄRENZ

Die bautechnischen Risiken sind minimiert und die planungsrechtlichen Vorgaben sind eingehalten.

■ SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Der öffentliche Raum ist attraktiver und das Ortsbild wird positiv beeinflusst.

■ DIREKTE KOSTEN

Die Investitionskosten der öffentlichen Hand sind möglichst niedrig.



Variantenübersicht

Das Planungsteam hat drei Varianten bezüglich ihrer Wirkung beurteilt und verglichen. Die beiden Umfahrungsvarianten ASWG und SWM Opt wurden in der ZMB-Phase 1 erarbeitet, in Phase 2 konkretisiert und auf ihre Machbarkeit geprüft.

Die Variante Neugestaltung K 11 war in Phase 2 zunächst nur als Option genannt, wurde inzwischen ausgearbeitet und stellt nun eine vergleichbare Lösung zu den Umfahrungsvarianten dar. Sie umfasst die vollständige Neugestaltung des Strassenraums der K 11, einschliesslich geeigneter Massnahmen für den Veloverkehr entlang der künftigen Hauptroute gemäss kantonalem Velokonzept.

- **ASWG** Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Gettnau
- **SWM Opt** Umfahrung Schötz West Mitte optimiert
- **Neugestaltung K 11** Neugestaltung der K 11 mit Velomassnahmen



Bewertungsmethoden

Für die ganzheitliche Bewertung aller Lösungsvarianten kommen folgende drei Bewertungsmethoden zur Anwendung. Damit werden die Auswirkungen auf die Zielbereiche aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet.

Nutzwertanalyse (NWA)

Die NWA fasst alle Auswirkungen einer Variante zusammen und ist damit geeignet, eine Rangliste herzuleiten und die Bestvariante zu bestimmen. Sie hat aber den grossen Nachteil, dass die Investitionskosten nur ein geringes Gewicht erhalten. In der NWA wird die Wirkung einer Variante in Punkten ausgedrückt.

Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA)

Die KWA ist der NWA sehr ähnlich. Sie unterscheidet sich lediglich dadurch, dass die Kosten nicht bepunktet werden, sondern die Gesamtwirkung des Projektes (in Punkten) den Kosten gegenübergestellt wird. Das so ermittelte Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis (WKV) wird verwendet, um die fachliche Bestvariante zu bestimmen. Es ist eine Vergleichszahl, um die Nutzenpunkte pro Million Franken zu beurteilen. Dabei steht die Gewichtung des Kantons im Vordergrund, weil die Summe der Gewichte von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt je ein Drittel des Gesamtgewichts ausmacht – wie dies der kantonale Richtplan festlegt.

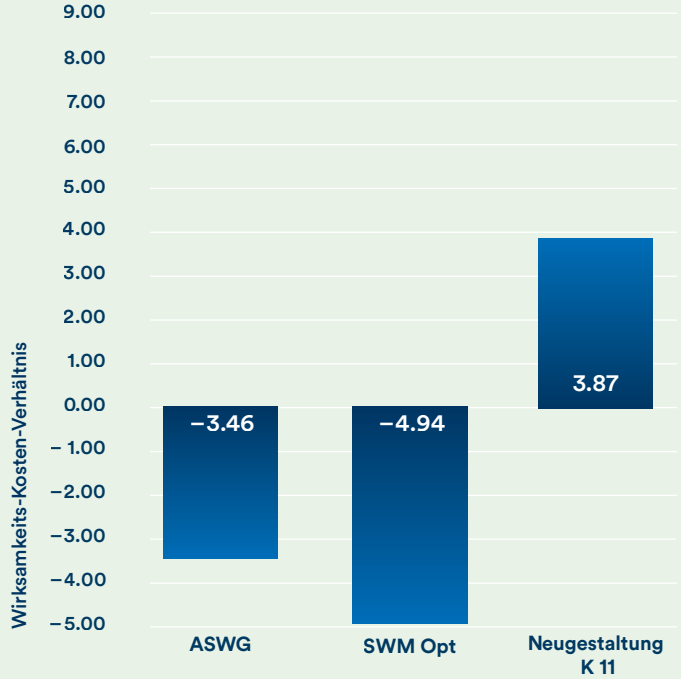
Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)

In der KNA werden alle Auswirkungen, die sich monetär ausdrücken lassen, berücksichtigt. So werden beispielsweise Reisezeiten mit einem Kostensatz abgebildet und in die Analyse einbezogen. Auswirkungen wie Aufenthaltsqualität, öV-Pünktlichkeit und andere Kriterien, für die es keine Kostensätze gibt, werden nicht abgebildet. Entsprechend lassen sich mit einer KNA die Auswirkungen eines Projektes nicht vollständig abbilden. Die KNA gilt als volkswirtschaftliche Teilbetrachtung.

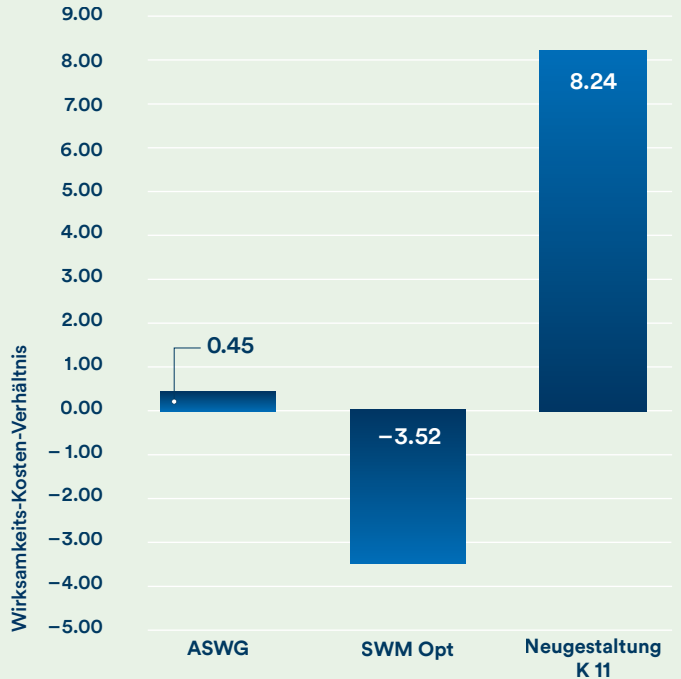
Bei allen drei Bewertungsmethoden werden immer die Veränderungen gegenüber dem Referenzfall bewertet. Es wird also untersucht, ob das Projekt zu einer Verbesserung oder Verschlechterung im Vergleich zur heutigen Situation führt.

Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) für das Jahr 2040

Gewichtung
KANTON



Gewichtung
GEMEINDEN

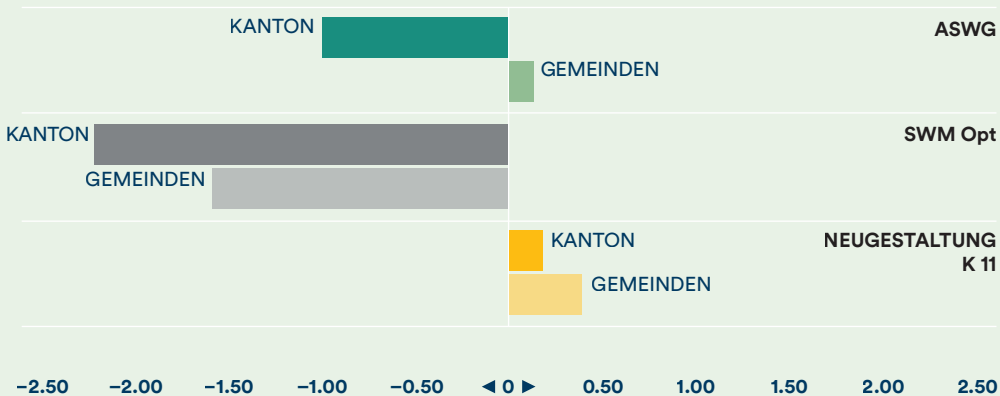


Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) für das Jahr 2040

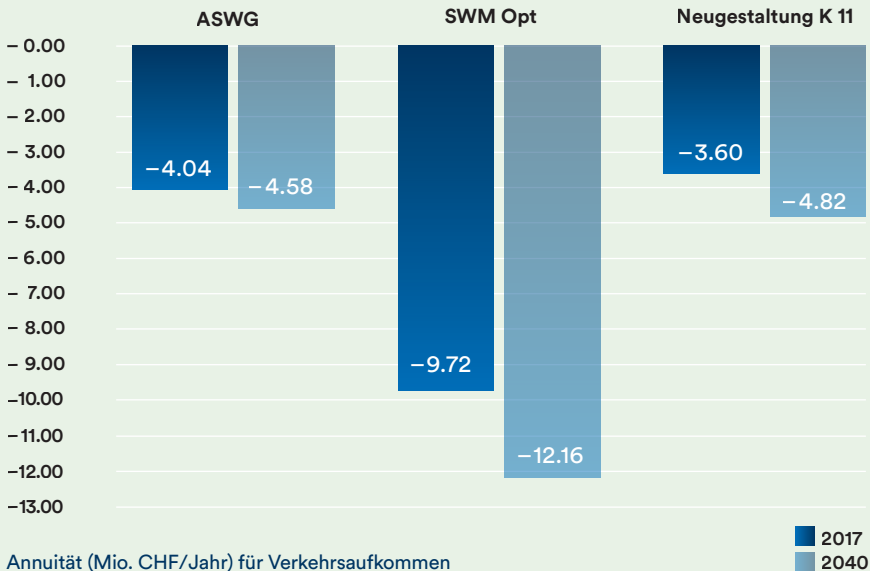
Nutzenbeitrag nach Zielbereichen (ohne Kosten)



Total Nutzenbeitrag (ohne Kosten)



Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)



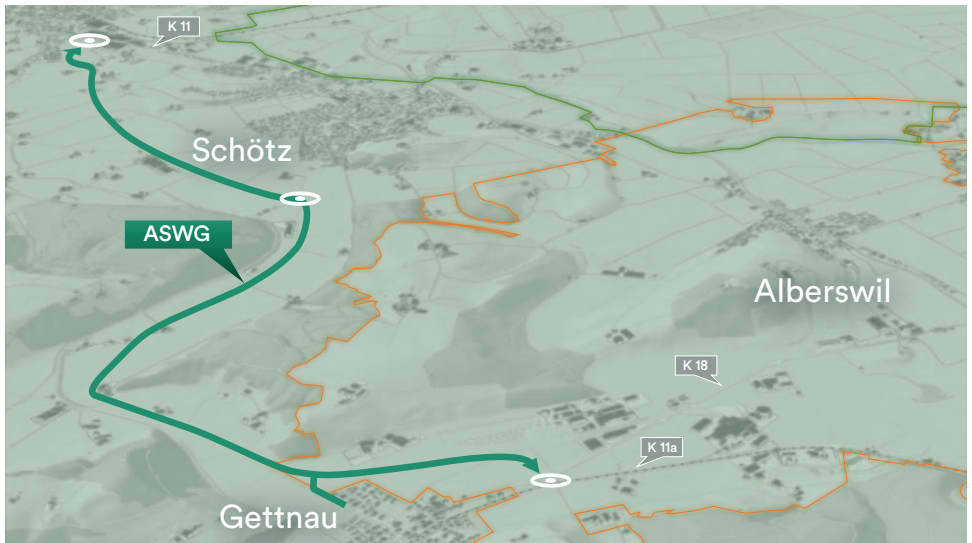
Erkenntnisse

Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA), die alle Auswirkungen der Varianten erfasst und den Kosten gegenüberstellt, kommt zu einem klaren Resultat: Die Variante Neugestaltung K 11 schneidet sowohl für den Fall ohne weiteres Verkehrswachstum (2017) als auch bei einem wesentlichen Verkehrswachstum (2040) am besten ab – und zwar mit der kantonalen wie auch mit der kommunalen Gewichtung.

Die Umfahrungsvarianten erzielen in der KWA mit der kantonalen Gewichtung negative Ergebnisse, sowohl mit dem Verkehrsaufkommen 2017 als auch mit dem Verkehrsaufkommen 2040. Mit der kommunalen Gewichtung ist ASWG leicht positiv. SWM Opt ist immer die schlechteste Variante und erzielt immer negative Resultate.

Das Resultat der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) zeigt, dass aus rein volkswirtschaftlicher Sicht keine Variante Vorteile bringt. Mit Verkehrsaufkommen 2017 schneidet Variante Neugestaltung K 11 am wenigsten schlecht ab, mit dem Verkehrsaufkommen 2040 ist es Variante ASWG. Es ist zu berücksichtigen, dass die KNA eine Teilbetrachtung ist. Kriterien, die sich nicht in Franken messen lassen – also die meisten Umwelt- und viele gesellschaftliche Kriterien – werden nicht berücksichtigt.

Alberswil und Schötz bis Gettnau



Die Variante ASWG führt vom Kreisel Nebikon Süd über die Feld-, die Gettnauer- und die Schötzerstrasse nach Gettnau. Diese bestehenden Gemeindestrassen werden nach kantonalen Standards ausgebaut. Vor dem Ortseingang Gettnau verläuft die ASWG über eine Neubaustrecke durch das Gebiet Ludihof bis zum Kreisel Stalde.

Schwächen

Die Variante ist länger als die heutige Strecke. Sie führt zu längeren Reisezeiten, höheren Kosten für den motorisierten Verkehr sowie zu zusätzlichen Luftschadstoffen. Die Neubaustrecke und der Ausbau der bestehenden Strassen bedingen den Verbrauch von wertvollem Kulturland.

Stärken

Starke Entlastung von Schötz und Alberswil, positiv für Bevölkerung (Lärm), öV und Veloverkehr. Leichte Entlastung der Schötzerstrasse in Gettnau und höhere Verkehrssicherheit bei der Einmündung in die Dorfstrasse. Das ISOS-Gebiet wird nur am Rand tangiert. Die Variante ist verhältnismässig günstig.

Verkehrsentlastung



SCHÖTZ	ca. 55%
ALBERSWIL	ca. 50%
GETTNAU (Schötzerstr.)	ca. 15%

Investitionskosten



78 Mio. CHF
(+/-30%)

Schötz West Mitte optimiert



Die Variante SWM Opt verläuft vom Kreisel Nebikon Süd über die Feld- und die Gettnauerstrasse. Diese bestehenden Gemeindestrassen werden nach kantonalen Standards ausgebaut. Vom neuen Kreisel führt die Neubaustrecke zuerst oberirdisch und dann in einem Tunnel bis zur Luzernerstrasse.

Schwächen

Die Variante ist länger als die heutige Strecke. Sie führt zu längeren Reisezeiten, höheren Kosten für den motorisierten Verkehr und mehr Luftschadstoffen. Die Neubaustrecke und der Ausbau der bestehenden Strassen beanspruchen wertvolles Kulturland. Die teure Tunnelführung entlastet nur Schötz, nicht Alberswil.

Stärken

Das Zentrum von Schötz wird sehr stark vom Verkehr entlastet, positiv für Bevölkerung (Lärm), öV und Veloverkehr. Die Variante tangiert keine nationalen Schutzgebiete. Durch die Tunnelstrecke bleiben Landwirtschaftsflächen erhalten.

Verkehrsentlastung



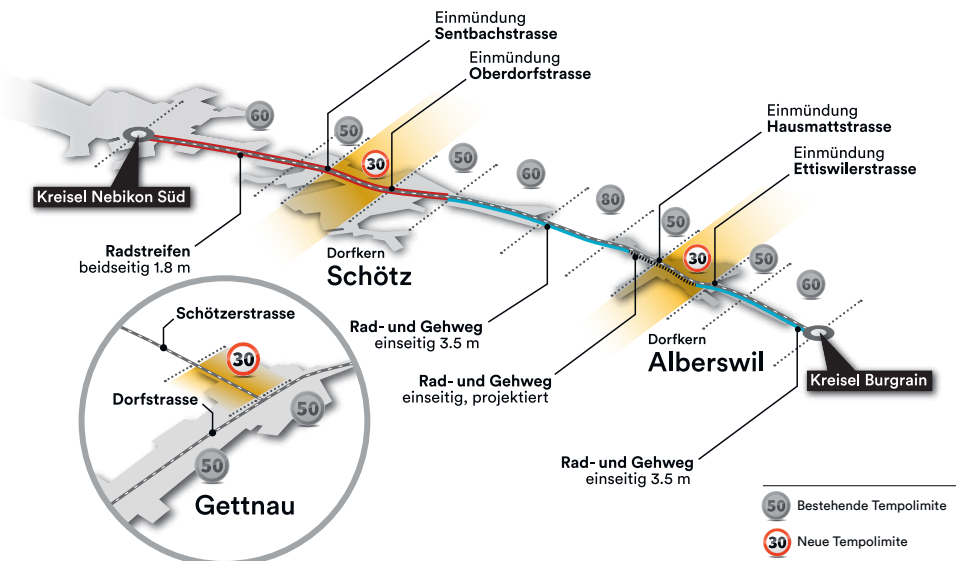
SCHÖTZ	ca. 85%
ALBERSWIL	ca. 5%
GETTNAU (Schötzerstr.)	ca. 10%

Investitionskosten



124 Mio. CHF
(+/-30%)

Neugestaltung K 11



Die Neugestaltung K 11 umfasst eine Neuverteilung des Strassenraums zwischen den Kreiseln Nebikon Süd und Burgrain. Nördlich von Schötz entstehen beidseitig normgerechte Velostreifen. Im Zentrum von Schötz gilt Tempo 30 mit Velostreifen. Ausserorts wird der gemeinsame Fuss- und Veloweg verbreitert. Die Variante ist eine Weiterentwicklung der in Phase 2 präsentierten einfachen Variante Null+.

Schwächen

In Schötz und Alberswil erfolgt keine nennenswerte Verkehrsentlastung. Die Tempo-30-Strecken führen zu längeren Reisezeiten. Im Siedlungsgebiet ist ein Landerwerb erforderlich, wovon zahlreiche private Grundstücke betroffen sind.

Stärken

Die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs werden deutlich erhöht. Es geht nur wenig Kulturland verloren. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit in Schötz und Alberswil wird die Lärmbelastung reduziert. Es ist die kostengünstigste Variante.

Verkehrsentlastung

	SCHÖTZ	ca. 5%
	ALBERSWIL	ca. 5%
	GETTNAU (Schötzerstr.)	ca. 5%

Investitionskosten

	25 Mio. CHF
	(+/-30%)
	inklusive Grundsanierung

Gesamtbeurteilung

Aus fachlicher Sicht steht die Variante Neugestaltung K 11 für eine Umsetzung im Vordergrund. Sie weist das beste Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis auf und bietet in den Zielbereichen Verkehrsqualität und Sicherheit eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation.

Eine Umfahrv Variante schneidet in der Gesamtbetrachtung zwar weniger gut ab, entlastet jedoch die Siedlungsgebiete massgeblich vom Schwerverkehr. Für den Durchgangsverkehr wird der Weg über die Umfahrung zwar etwas länger, aber die Reisezeiten sind in beiden Varianten praktisch gleich. Dies ist entscheidend für die Erreichbarkeit des Entwicklungsschwerpunkts Willisau. Besonders herausfordernd in beiden Varianten ist der Landerwerb. Bei der Umfahrung betrifft es vor allem Fruchtfolgefleichen, während bei der Neugestaltung K 11 vorwiegend Land in Siedlungsgebieten erworben werden muss.

Der Kanton erachtet die Diskussion rund um diese unterschiedlichen Auswirkungen als zentral und nimmt deshalb auch die westliche Umfahrv Variante ins Programm Gesamtmobilität auf. So kann eine breite öffentliche Auseinandersetzung über den Nutzen und die unterschiedlichen Auswirkungen beider Lösungsansätze geführt werden.





Wie geht es weiter?

Mit dem Abschluss der Phase 3 liegen die fachlichen Ergebnisse der Varianten vor. Damit beginnt der politische Prozess: Die Variante Neugestaltung K 11 und die Umfahrvvariante ASWG fliessen ins Programm Gesamtmobilität ein. Damit schafft der Kanton ein umfassendes Programm, das die Mobilitätsprojekte im ganzen Kantonsgebiet priorisieren wird.

Die öffentliche Vernehmlassung für das Programm Gesamtmobilität startet im vierten Quartal 2025. Interessierte können in einer digitalen Mitwirkung ihre Stellungnahmen zum Programm einreichen. Der Kantonsrat wird das Programm Gesamtmobilität voraussichtlich Ende 2026 diskutieren und darüber entscheiden. Nach diesem Entscheid wird die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) die Projektphase auslösen.

Herausgeber:
Kanton Luzern
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Arsenalstrasse 43
6010 Kriens

Mehr Informationen auf:
vif.lu.ch/alberswil_schoetz

Projektverfasser: ARGE RAB, c/o Rapp AG,
Max-Högger-Strasse 6, 8048 Zürich

Redaktion: Bachmann Text Konzept, Adligenswil
Gestaltung: zuckerbrot GmbH, Luzern

Auflage: 4500 Expl.

Stand: September 2025

Geodaten:
© 2025, rawi Kanton Luzern
Kanton Luzern
Raum und Wirtschaft (rawi)
www.geoportal.lu.ch