



RAPP



Grundeigentümerschaft Wellisareal

## Erschliessung Wellisareal, Willisau

31. Oktober 2025

## Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	29.06.2023	Initialversion	R. Fischer
1.1	07.08.2023	Ergänzung Vollanschluss Umfahrungsstrasse	R. Fischer
2.0	20.12.2024	Überarbeitung Richtprojekt - Entwurf	R. Fischer
3.0	17.02.2025	Überarbeitung Richtprojekt – Initialversion	R. Fischer
4.0	31.10.2025	Überarbeitung aufgrund kantonaler Vorprüfung	A. Luisoni

## Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
GKA Immobilien AG	Franz Glanzmann	1/PDF
CAS Gruppe	René Chappuis	1/PDF
ZEITRAUM Planungen AG	Jeantine Viebrock	1/PDF
ZEITRAUM Planungen AG	Daniel Kaufmann	1/PDF
Stadt Willisau	André Marti	1/PDF
Stadt Willisau	Cornelia Gruber	1/PDF
Burkhalter Derungs AG	Reto Derungs	1/PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Raffael Fischer	raffael.fischer@app.ch	058 595 78 51
Noam Schaulin	noam.schaulin@app.ch	058 595 78 78
Emre Kaya	emre.kaya@app.ch	058 595 73 18
Matthew Felix	matthew.felix@app.ch	058 595 78 33
Artur Luisoni	artur.luisoni@app.ch	058 595 78 59

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Management Summary</b>	<b>4</b>
<b>2 Entwicklung Erschliessungssituation</b>	<b>5</b>
2.1 Ausgangslage Richtprojekt	5
2.2 Erschliessungssituation Ist-Zustand	6
2.3 Entwicklung Verkehr	7
2.4 Erschliessungsetappe 1	7
2.5 Erschliessungsetappe 2 (Endzustand)	9
<b>3 Übrige, untergeordnete Arealerschliessung</b>	<b>11</b>
<b>4 Einordnung von drei Anschlüssen an die Ettiswilerstrasse</b>	<b>12</b>
<b>5 Alternative Erschliessung: Anbindung nur an die Umfahrungsstrasse</b>	<b>13</b>
<b>6 Anbindung an die Umfahrungsstrasse: Situation Erschliessung</b>	<b>14</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erschliessung Ist-Zustand.....	4
Abbildung 2: Erschliessung Endzustand.....	4
Abbildung 3: Situation Mehrzweckstreifen .....	5
Abbildung 4: Erschliessung via Ettiswilerstrasse in Ist-Zustand .....	6
Abbildung 5: Entwicklung Kennzahlen Verkehr (ohne Berücksichtigung des wegfallenden Verkehrs).....	7
Abbildung 6: Erschliessung via Ettiswilerstrasse in Etappe 1 .....	8
Abbildung 7: Situation Erschliessungsetappe 2 .....	9
Abbildung 8: Erschliessung Wellisareal im Endzustand .....	10
Abbildung 9: Wegführung Szenario nur Rechts-Rechts-Anschluss an Umfahrungsstrasse .....	13
Abbildung 10: Abgesetzte Radwegquerung: Prinzip ASTRA (l.) und Situation Anbindung Wellis-Areal (r.) ....	14

## Beilagenverzeichnis

- Plan 2011.015-201: Sichtweiten 1 – Ausfahrt Tiefgarage Ettiswilerstrasse
- Plan 2011.015-202: Sichtweiten 2 – Ausfahrt Lastwagen Ettiswilerstrasse
- Plan 2011.015-203: Sichtweiten 3 – Ausfahrt Areal Umfahrungsstrasse
- Plan 2011.015-204: Schleppkurven 1 – Anschluss Tiefgarage Ettiswilerstrasse
- Plan 2011.015-205: Schleppkurven 2 – Erschl. Lastwagen Ettiswilerstr. + Anschluss Umfahrungsstrasse
- Plan 2011.015-206: Nachweis Befahrbarkeit gemäss FKS
- Aktennotiz Gespräch Rapp AG vif vom 23.10.2025 zum kantonalen Vorprüfungsbericht

## 1 Management Summary

Das vorliegende Dokument beschreibt die Veränderungen in der Verkehrsanbindung während der Entwicklung des Wellisareals vom aktuellen Ist-Zustand bis zum geplanten Endzustand

Aktuell kann das Wellisareal über vier Anbindungen ab der Ettiswilerstrasse (Kantonsstrasse) erreicht werden. An allen vier Anbindungen sind alle Fahrtbeziehungen möglich.

Aufgrund der Lage zwischen zwei Kantonsstrassen, den BLS-Gleisen und der Wigger ist eine zukünftige Erschliessung des Wellisareals via untergeordnetes Strassennetz nicht praktikabel. Deshalb wird das Wellisareal weiterhin direkt an das Kantonsstrassennetz angebunden. Dabei wird darauf geachtet, den Verkehrsfluss auf den Kantonsstrassen, insbesondere der Umfahrungsstrasse, so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Im Endzustand wird das Wellisareal weiterhin über vier Anbindungen verfügen: zwei Hauptanbindungen und zwei stark untergeordnete. Die zwei Hauptanbindungen schliessen die beiden Kantonsstrassen Ettiswilerstrasse (K 40) und Umfahrungsstrasse (K 11) an. Beide Anschlüsse sind als Rechts-Rechts-Knoten ausgelegt. Links einbiegen oder ausfahren wird jeweils nicht möglich sein. Die zwei untergeordneten Anbindungen erschliessen den Quartierplatz und die Werkgasse an die Ettiswilerstrasse und dienen hauptsächlich der Anlieferung, Entsorgung und der Erschliessung für Rettungsfahrzeuge. Bei beiden Anbindungen wird ein sehr geringes tägliches Verkehrsaufkommen von weniger als 10 Fahrten erwartet.

Die aktuelle Erschliessungssituation ist in Abbildung 1, die Haupterschliessung im Endzustand ist in Abbildung 2 dargestellt. Im Anhang finden sich die Pläne der geplanten Erschliessungssituation mit markierten Sichtweiten und Schleppkurven.



Abbildung 1: Erschliessung Ist-Zustand

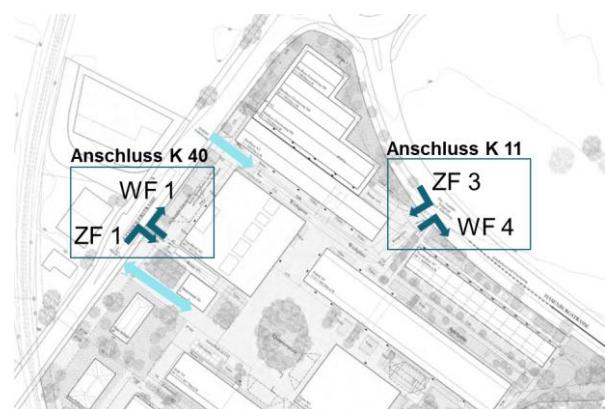


Abbildung 2: Erschliessung Endzustand (WF = Wegfahrt, ZF = Zufahrt, hellblau = untergeordnete Erschliessung)

## 2 Entwicklung Erschliessungssituation

### 2.1 Ausgangslage Richtprojekt

Die Autoeinstellhalle (AEH) verfügt gemäss aktueller Planung über 402 Parkplätze für Autos sowie 60 Abstellplätze für Motorräder. Weitere 10 Parkplätze sind oberirdisch zwischen der Ettiswilerstrasse und der Orgelfabrik angeordnet. Mit der vorliegenden Flächenplanung und Wohnungsspiegel liegt der abgeschätzte Bedarf gemäss dem Mobilitätskonzept bei 412 Parkfeldern. Im Richtprojekt wird der Bedarf somit entsprechend nachgewiesen.

Der Grossteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird in die AEH ein - und ausfahren. Die AEH wird im Endausbau über zwei Zufahrten erschlossen sein: eine an der Ettiswilerstrasse (K 40) und die andere an der Umfahrungsstrasse (K 11). Beide Strassen gehören als Kantonsstrassen in die Verantwortung der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif).

Die Fahrzeuglenkenden können frei entscheiden, welche Zu- oder Wegfahrt zur AEH sie nutzen möchten, da beide Zufahrten in die gleiche AEH führen. Bei hohem Verkehrsaufkommen auf der Ettiswilerstrasse ist angedacht, eine Ausfahrtdosierung bei der Anbindung an die Ettiswilerstrasse zu implementieren.

Die Anbindung an die Ettiswilerstrasse ist als Einmündung (T-Knoten) geplant und wird schräg versetzt zur Anbindung der gegenüberliegenden Parzellen (Müller, Aldi) erstellt. Der bestehende Mehrzweckstreifen auf Höhe der Einfahrt kann die linkshaltenden Ein- und Abbiegemanöver unterstützen. Es wird empfohlen das trotz der Entwicklung auf dem Wellisareal keine Anpassungen am Mehrzweckstreifen durchgeführt werden. Einerseits kann der Mehrzweckstreifen aufgrund seiner beidseits gestrichelter Markierung bereits heute sowohl von Fahrzeugen mit Ziel Wellisareals wie auch der gegenüberliegenden Grundstücke genutzt werden. Andererseits verliert der Mehrzweckstreifen nach der Realisierung der zweiten Anbindung an die Umfahrungsstrasse an Bedeutung für den Verkehr mit Bezug zum Wellisareal, da grundsätzlich nur noch rechtshaltende Abbiegebeziehungen ins und aus dem Wellisareal zugelassen werden sollten.



Abbildung 3: Situation Mehrzweckstreifen

Die Anbindung an die Umfahrungsstrasse (K 11) ist als T-Knoten geplant. Dabei wird der entlang der K 11 verlaufende Fuss- und Veloweg gekreuzt, wobei die Arealzufahrt vortrittsberechtigt ist. Um eine sichere

Querung für den Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten, ist eine 2.50 m breite Mittelinsel vorgesehen. Diese Mittelinsel wird bis zur K 11 verlängert und leicht gekrümmmt, sodass das Rechtsabbiegen baulich verhindert wird.

## 2.2 Erschliessungssituation Ist-Zustand

Im Ist-Zustand ist das Wellisareal an vier Punkten an die Ettiswilerstrasse angebunden. Direkt beim Kreisel Grundmatt [A1] befindet sich die Anbindung zu einem Parkplatz, welcher teils als Ausstellungsfläche von Fahrzeugen, teils als Parkplatz von eingelösten Fahrzeugen genutzt wird.

Rund 35 m weiter südwestlich befindet sich eine zweite Anbindung [A2], die zu 25 Parkplätze führt. Die dritte Anbindung [A3] erschliesst strassennah die gleiche Fläche wie [A2] und hat den Charakter einer Hauptanbindung, da die nachgelagerte Arealerschliessung über diesen Anschluss erfolgt. Über diese Anbindung sind auch Anlieferfahrten, einschliesslich schwerer Güterfahrzeuge, möglich. Die südlichste Anbindung [A4] liegt direkt neben dem Bahnübergang und erschliesst den südlichen Teil des Wellisareals, insbesondere das Wohnhaus und die Gewerberäume der Steinindustrie Tolusso AG.

Im Ausgangszustand sind auf dem Wellisareal rund 170 Parkplätze vorhanden. Davon sind 30 Parkplätze für den Autoverkauf und 10 Parkplätze für Lastwagen reserviert. Diese Parkplätze erzeugen durchschnittlich pro Werktag rund 325 Fahrten (DWV), in der Abendspitze (ASP) werden rund 30 Fahrten erzeugt.

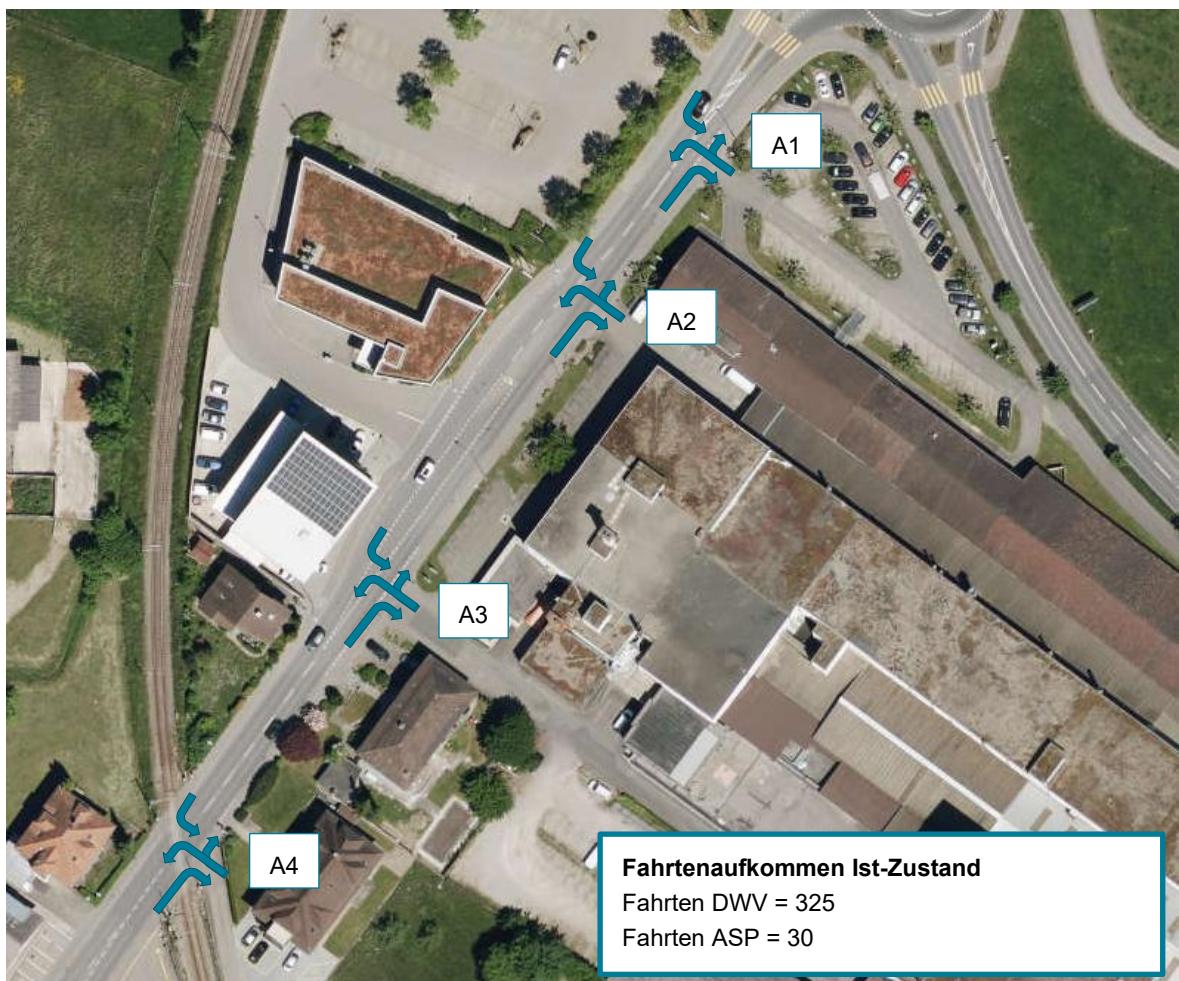


Abbildung 4: Erschliessung via Ettiswilerstrasse in Ist-Zustand (DWV = durchschnittlicher Werktagsverkehr / ASP = Abendspitze)

### 2.3 Entwicklung Verkehr

Das Wellisareal wird in Etappen entwickelt, was zu einem gestaffelten Verkehrswachstum führt. Die Etappierung wird in drei Etappen zusammengefasst (vgl. Richtprojekt Architektur). Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der verkehrlichen Kennzahlen (Anzahl Parkplätze, Fahrten pro Tag und in der Spitzenstunde) nach Etappe (E).

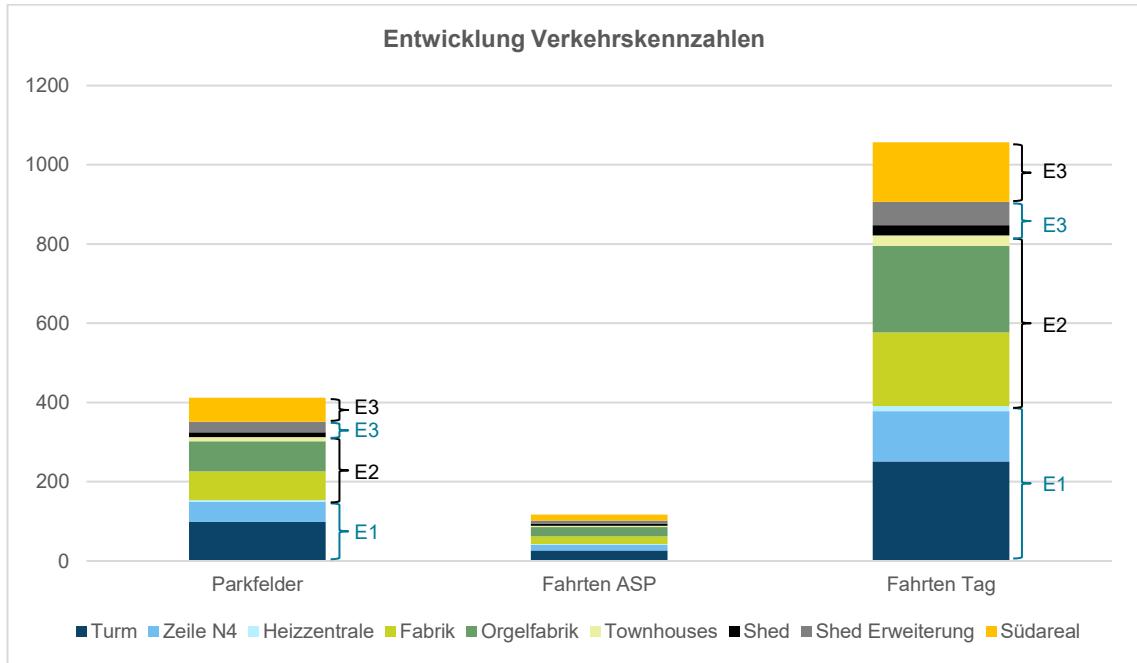


Abbildung 5: Entwicklung Kennzahlen Verkehr (ohne Berücksichtigung des wegfallenden Verkehrs)

Das grösste Verkehrswachstum wird mit der Realisierung der Etappe 2 erwartet (ca. 41 %), dicht gefolgt von Etappe 1 (ca. 37%). Während die Etappe 1 mit einem Anschluss an die Ettiswilerstrasse bedient werden kann, ist die Anbindung an die Umfahrungsstrasse und die Umgestaltung in ein Rechts-Rechts-System mit Beginn der Etappe 2 anzustreben.

### 2.4 Erschliessungsetappe 1

In der ersten Etappe wird die Autoeinstellhalle (AEH) nur via Ettiswilerstrasse erschlossen. Es ist deshalb sicherzustellen, dass alle Fahrbeziehungen an diesem Punkt fahrbar sind. Die Anbindung wird etwa an der gleichen Stelle wie die heute bestehende Anbindung A3 liegen und auch deren Charakter als Hauptanbindung übernehmen.

Mit der Erschliessungsetappe 1 werden voraussichtlich nur der Turm (Gebäude N2), die Heizzentrale (N6) und die Zeile N4 erschlossen. Die weiteren Entwicklungsschritte erfolgen erst nach dem Bau der zweiten Anbindung. Die erste Etappe ist daher als Zwischenzustand zu verstehen. Wie lange diese Etappe bestehen wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden.

Die Erschliessungssituation der ersten Etappe ist in Abbildung 6 gezeigt.

Entlang der Ettiswilerstrasse sind ab Etappe 2 zehn oberirdische Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Die Zufahrt zu diesen Parkplätzen erfolgt vom Areal her, sodass sichergestellt werden muss, dass die Parkplätze nicht direkt ab Ettiswilerstrasse befahren werden können. Die Nutzung der untergeordneten Anbindung der Werksgasse als Zufahrt zu den zehn oberirdischen Kurzzeitparkplätzen ist nicht vorgesehen und soll baulich oder betrieblich (z.B. durch Poller) verhindert werden.

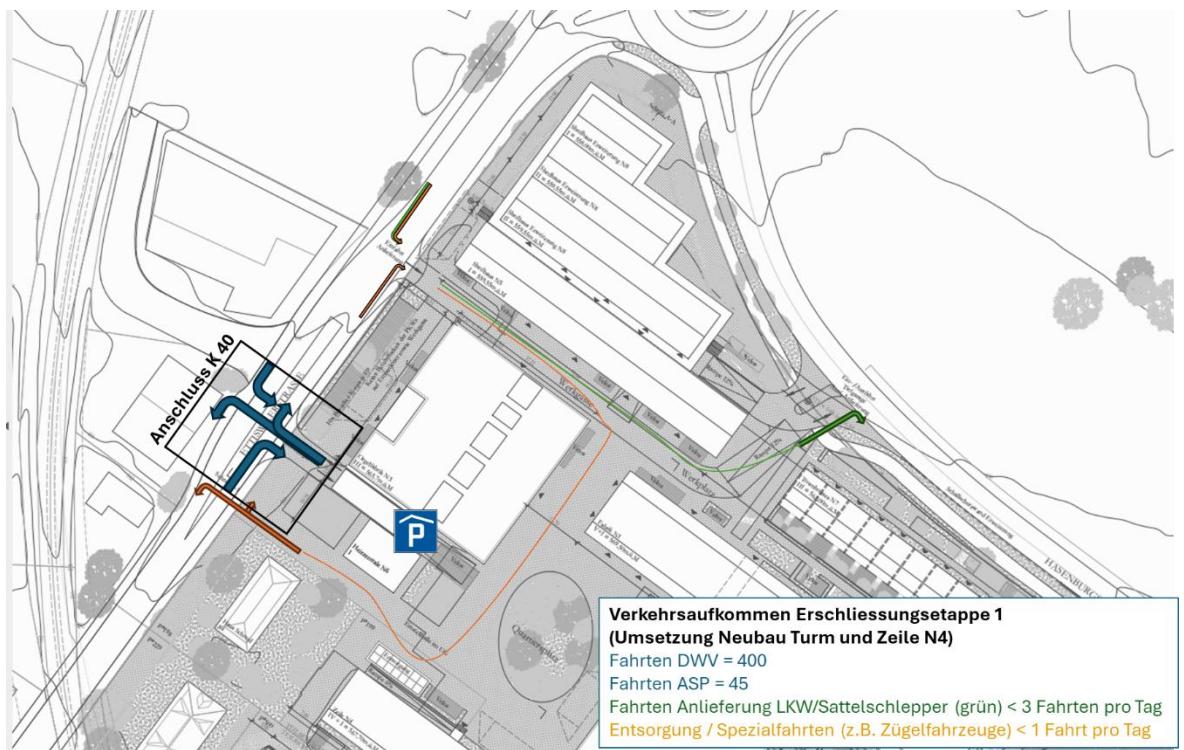


Abbildung 6: Erschliessung via Ettiswilerstrasse in Etappe 1 (DWV = durchschnittlicher Werktagsverkehr / ASP = Abendspitze)

Da mit der Realisierung der Erschliessungsetappe 1 noch nicht die gesamte Entwicklung des Wellisareals abgeschlossen ist, wird auch nur ein Teil der notwendigen Parkplätze realisiert sein. Es wird erwartet, dass 147 Parkplätze in der AEH vorhanden sein werden, welche täglich rund 400 Fahrten erzeugen. Davon entfallen rund 45 Fahrten (30 Ziel- und 15 Quelfahrten) auf die Abendspitzenstunde. Dadurch nimmt der Verkehr gegenüber dem Ist-Zustand werktäglich um etwa 75 Fahrten zu, in der ASP um 15 Fahrten.

## 2.5 Erschliessungsetappe 2 (Endzustand)

In der zweiten Etappe wird die Anbindung an die Umfahrungsstrasse auch für die Einstellhalle genutzt. Diese zweite Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ermöglicht es, die Erschliessung für den Motorisierten Individualverkehr in ein Rechts-Rechts-System umzuwandeln. Linkseinbiegen und -abbiegen in den beiden massgebenden Arealzufahrten wird ab Etappe 2 unterbunden.

Die Erschliessungssituation wird in Etappe 2 neu über folgende Zu- und Wegfahrten verfügen (ZF resp. WF):

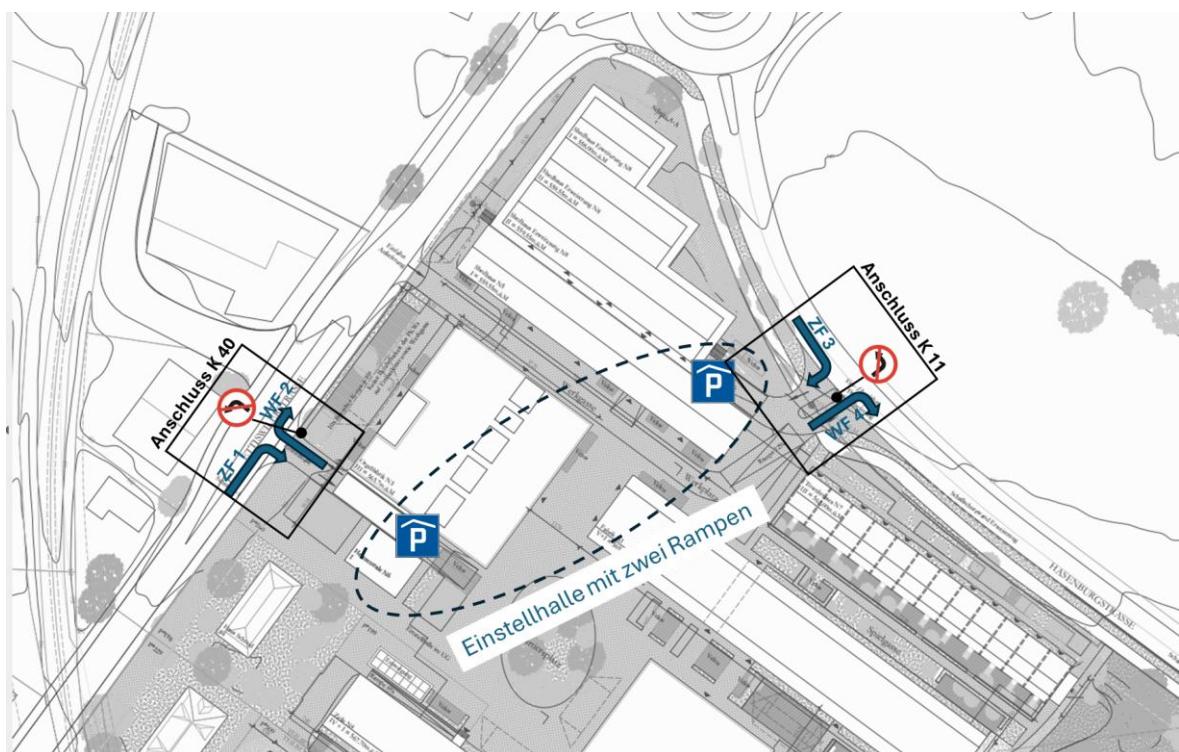


Abbildung 7: Situation Erschliessungsetappe 2 (ZF = Zufahrt, WF = Wegfahrt)

### ZF1:

- Zufahrt von Willisau

### WF2:

- Wegfahrt nach Willisau via Ettiswilerstrasse und Kreisfahrt via Kreisel Grundmatt (dosierbar)
- Wegfahrt nach Alberswil und Gettnau (dosierbar)

### ZF3:

- Zufahrt von Alberswil und Gettnau kommend via Anbindung Umfahrungsstrasse
- Zufahrt von Menznau kommend via Kreisfahrt am Kreisel Grundmatt und anschliessender Einfahrt via Anbindung Umfahrungsstrasse.

### WF4:

- Wegfahrt nach Willisau via Kreisel Ostergau.
- Wegfahrt nach Menznau

Mit der Realisierung der Erschliessungsetappe 2 kann die gesamte verkehrliche Entwicklung des Wellisareals über diese zwei Anbindungen an das übergeordnete Strassennetz bewältigt werden. Die gemäss Mobilitätkonzept notwendigen 412 Parkplätze auf dem Wellisareal werden rund 1'060 Fahrten pro Werktag, respektive rund 115 Fahrten (60 Ziel- und 55 Quelfahrten) in der Abendspitze erzeugen.

Die schematischen Erschliessungssituationen sind in den folgenden beiden Abbildungen gezeigt. Der Verkehr soll durch ein Rechtsabbiegeverbot (SSV Art. 25, Signal 2.42) gelenkt werden. Es wird empfohlen, bereits in der AEH entsprechende Wegweisungen zu signalisieren.

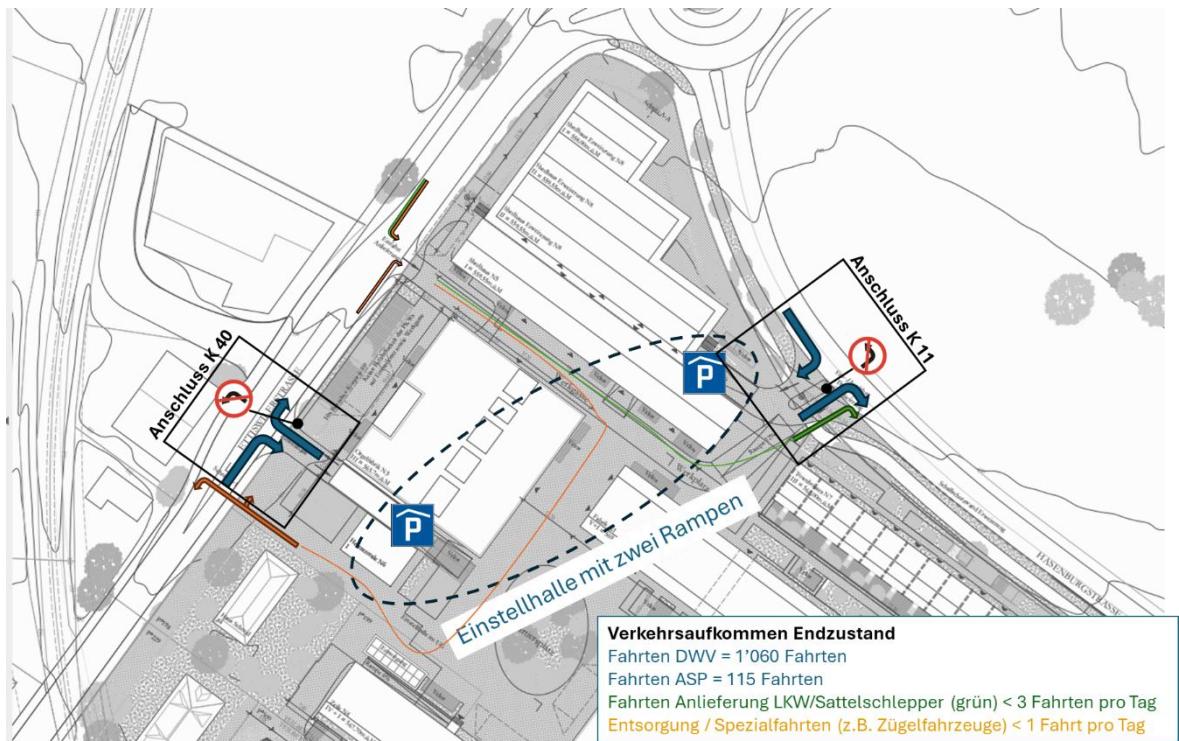


Abbildung 8: Erschliessung Wellisareal im Endzustand (DWV = durchschnittlicher Werktagsverkehr / ASP = Abendspitze)

Die Route der Anlieferfahrzeuge wird in nachfolgender Abbildung grün dargestellt. Die blauen Pfeile zeigen die Autofahrtrichtung. Die beiden Fahrzeugarten teilen sich den Anschluss an die Umfahrungsstrasse. Der Vortritt liegt beim Strassenverkehr. Als Querungshilfen ist eine Mittelinse in der Zufahrt vorgesehen. Die Fussgängerstreifen und Radfurten sind in der Grafik nicht hervorgehoben.

### 3 Übrige, untergeordnete Arealerschliessung

Im Wellisareal sind folgende zusätzliche Erschliessungen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen vorgesehen:

- **Werkgasse:** Die Werkgasse dient dem Gewerbe im nördlichen Bereich des Areals als Anlieferungsweg, der ausschliesslich für grosse Fahrzeuge, sprich Lastwagen und Sattelschlepper direkt angefahren wird. Diese Fahrzeuge werden via Kreisel Grundmatt geleitet, so dass eine Zufahrt nur mittels Linksabbiegen aus der Ettiswilerstrasse in die Werkgasse erfolgt. So wird verhindert, dass ein von Willisau kommender, rechtsabbiegender Lastwagen den Verkehrsfluss in Richtung Kreisel blockiert. Kleinere Fahrzeuge wie Sprinter/Lieferwagen benützen die Zufahrt auf Höhe der Einstellhalle oder im Endzustand die Erschliessung via Umfahrungsstrasse. Die Werkgasse ist durchgehend mindestens 7 m breit. Die Fahrzeuge können von der Ettiswilerstrasse kommend von beiden Richtungen in die Werkgasse einbiegen. Da die Anbindung nur für den Anlieferungs- und Entsorgungsverkehr gedacht ist, wird sie für andere Fahrzeuge nebst einer entsprechenden Signalisation auch mit einem automatisierten Poller oder einer Schranke versperrt, welche zu bestimmten Zeiten oder auf Anmeldung geöffnet werden kann. Damit wird auch verhindert, dass Anlieferverkehr auf der Ettiswilerstrasse warten muss und den Verkehr blockiert. Die Ausfahrt der Anlieferung erfolgt über die Anbindung an die Umfahrungsstrasse (K 11), wodurch die Werkgasse als Einbahnsystem fungiert. Anliefernde Fahrzeuge können direkt in der Werkgasse halten. Das geschätzte durchschnittliche Fahrzeugaufkommen dieser Anbindung liegt bei 2-3 Fahrten pro Tag.
- **Zufahrt Quartierplatz:** Direkt neben der Anbindung der AEH befindet sich die Zu- und Wegfahrt zum Quartierplatz, welche 6.80 m breit ist. Diese Anbindung wird sehr schwach frequentiert sein und ist hauptsächlich als Wegfahrt vorgesehen. Sie wird mit einem physischen System (Poller/Schranke oder Kette) für motorisierte Fahrzeuge grundsätzlich gesperrt sein. Der Quartierplatz wie auch das restliche Wegenetz im Wellisareal ist als autofreier Raum geplant. Ausgenommen von dieser Regelung sind Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen sowie Fahrzeuge für Spezialnutzungen wie beispielsweise bei Umzug, Entsorgung oder Arealpflege. Das geschätzte durchschnittliche Fahrzeugaufkommen dieser Anbindung liegt bei weniger als einer Fahrt pro Tag.
- **Entsorgung:** Es ist vorgesehen, dass die Entsorgung von Kehricht und Grüngut im Wellisareal mittels Unterflurcontainern geschieht, weswegen die Erschliessung für entsprechende Entsorgungsfahrzeuge gewährleistet sein muss. Dazu ist eine Einbahnerschliessung via Werkgasse und Quartierplatz vorgesehen. Die Entsorgungsfahrzeuge können von der Ettiswilerstrasse (aus beiden Richtungen kommend) in die Werkgasse einfahren und durch den zwischen der Orgelfabrik der Zeile N1 gelegenen Durchgang am Rande des Quartierplatzes entlangfahren, um die Unterflurcontainer zu erreichen. Die anschliessende Wegfahrt erfolgt über die Ettiswilerstrasse.

Im Mobilitätskonzept ist die Sicherstellung dieses Anlieferungskonzepts als Mobilitätsmaßnahme erster Priorität festgehalten. Damit wird im Arealbetrieb einerseits gewährleistet, dass im Betrieb nur berechtigte Fahrzeuge die untergeordneten Erschliessungspunkte benutzen können, andererseits, dass die (automatischen) Zufahrtssperren so geöffnet werden können, dass Anlieferfahrzeuge nicht auf der Ettiswilerstrasse warten müssen, sondern direkt zufahren können.

#### 4 Einordnung von drei Anschlüssen an die Ettiswilerstrasse

Für das Willisareal sind insgesamt drei Anschlusspunkte an die K 40 Ettiswilerstrasse vorgesehen. Damit besteht grundsätzlich ein Konflikt mit der Strassennetzhierarchie, welche vorsieht, dass Areale möglichst rückwärtig erschlossen und über eine Sammelstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden sollen.

Beim Willisareal ist es schwierig, diese Bedingung zu erfüllen. Denn das Willisareal ist auf zwei Seiten von Kantonsstrassen umgeben, auf den anderen beiden Seiten von den Bahngeleisen der BLS und der Änziwigere. Die Erschliessung für den MIV muss deshalb direkt über eine Kantonsstrasse und nicht über eine bestehende Sammelstrasse erfolgen. Platz für eine eigentliche Sammelstrasse ist im Willisareal nicht vorhanden und würde zu Lasten der angestrebten Verdichtung, der Siedlungsqualität und der Freiraumgestaltung gehen. Aus städtebaulichen Gründen und um historische Gebäudestrukturen wie die Orgelfabrik zu erhalten, wurde die Erschliessung des Areals und das interne Wegenetz auf dem Areal so weit wie möglich innerhalb der bestehenden Strukturen geplant.

Aus diesem Grund wird die Rampe zur AEH direkt ab der Ettiswilerstrasse geführt. Ein kurzes, oberirdisches Verbindungsstück zwischen Rampe und K 40 ist vorhanden. Dieser Anschluss ist als verkehrsintensiv einzustufen, da er eine AEH mit rund 400 Parkplätzen erschliesst. Allerdings wird nicht der gesamte zu erwartende Verkehr über diese Rampe abgewickelt, da einerseits eine zweite Rampe von der AEH auf die Umfahrungsstrasse vorhanden ist und andererseits für die Spitzentunden bei hohem Verkehrsaufkommen eine Dosierung der Ausfahrt in Richtung K 40 vorgesehen ist. Weiter ist der Anschluss im Endausbau als Rechts-Rechts-System geplant, um leistungsmindernde linkseinmündende und linksabbiegende Verkehrsströme auf der K 40 zu unterbinden.

Um den Quartierplatz, der neben der Quartierbevölkerung auch für Externe zugänglich sein soll, möglichst vom Verkehr freizuhalten, ist die Anlieferung über die Werkgasse vorgesehen. Dabei erfolgt nur die Zufahrt mit grossen Fahrzeugen direkt von der Ettiswilerstrasse (vgl. Kapitel 3). Die zu erwartenden Verkehrsmengen, die direkt auf die Werkgasse fahren, werden nach heutigem Planungsstand (Weiterbetrieb der Möbelfabrik, neues Gewerbe nach der weiteren Arealentwicklung) als sehr gering eingeschätzt (< 3 Fahrten pro Tag). Auch die Zufahrt zum Quartiersplatz wird nur von ausfahrenden Entsorgungsfahrzeugen genutzt (< 1 Fahrt pro Tag). Diese Zufahrt darf nur von Einsatzfahrzeugen und Blaulichtorganisationen genutzt werden.

Somit kann festgehalten werden, dass an der Ettiswilerstrasse nur die Zufahrt zur AEH als relevante Anbindung wahrgenommen werden kann. Die beiden anderen Zufahrten in die Werkgasse und auf den Quartierplatz sind als stark untergeordnet zu betrachten. Während in die Werkgasse nur eingefahren werden kann, ist in der Zufahrt zum Quartierplatz praktisch kein Verkehr zu erwarten. Dieses Konzept wird wiederum im Mobilitätskonzept verankert, damit die Umsetzung im Betrieb sichergestellt ist.

## 5 Alternative Erschliessung: Anbindung nur an die Umfahrungsstrasse

Im beschlossenen Bauprogramm 2023-2026 des Kantons Luzern ist mit Eintrag #28 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Aufhebung des Niveauübergangs Ettiswilerstrasse in Willisau vorgesehen<sup>1</sup>. Daher könnte die Erschliessung des Willisareals über die Ettiswilerstrasse zukünftig erschwert oder unmöglich werden.

Um auf diese Eventualität zu reagieren, wurde geprüft, ob die Erschliessung des Willisareals ausschliesslich über die Umfahrungsstrasse verkehrstechnisch möglich ist. Die bisherigen Planungen haben gezeigt, dass ein Rechts-Rechts-Anschluss vom Willisareal an die Umfahrungsstrasse machbar ist. Das umliegende Verkehrssystem (Anschlusspunkt Willisareal an Umfahrungsstrasse, Kreisel Grundmatt und Kreisel Ostergau) ist ausreichend leistungsfähig (statische Berechnung nach VSS SN 40 022 und SN 40 024a).

Die Wegeketten für das Szenario mit nur einer Rechts-Rechts-Anbindung des Willisareals an die Umfahrungsstrasse ist in Abbildung 9 skizziert. Ein Kreisel oder eine Lichtsignalanlage als Knotenform des Anschlusspunktes wurden bislang nicht betrachtet.

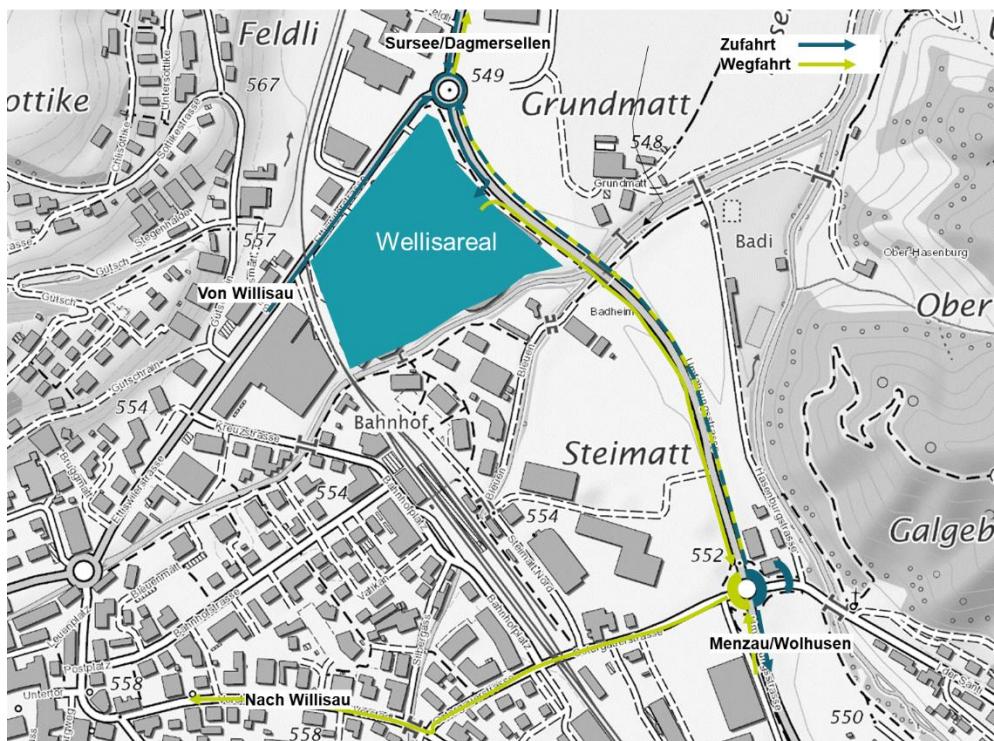


Abbildung 9: Wegführung Szenario nur Rechts-Rechts-Anschluss an Umfahrungsstrasse

Der Verkehr aus Willisau zum Willisareal wird grösstenteils via Ettiswilerstrasse und Kreisel Grundmatt ankommen. Der Verkehr vom Willisareal nach Willisau führt via Kreisel Ostergau und Ostergauerstrasse. Der zufahrende Verkehr aus Süden (Menznau, Wolhusen) sowie der nach Norden (Sursee, Nebikon) wegführende Verkehr muss jeweils eine Schlaufenfahrt via Kreisel Grundmatt respektive Ostergau durchführen.

<sup>1</sup> K11: Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau, Planung. Quelle: [www.vif.lu.ch](http://www.vif.lu.ch) Stand 02.08.223

## 6 Anbindung an die Umfahrungsstrasse: Situation Erschliessung

Im kantonalen Vorprüfungsbericht vom 03.09.2025 wurde unter Punkt 2.3 vom vif Folgendes angemerkt:

«Damit ein fahrdynamisches Abbiegen ab der Umfahrungsstrasse möglich ist, hat der Abbiegeradius gemäss der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur 10 Meter zu betragen. Antrag: Das Richtprojekt und der Bebauungsplan sind gemäss obenstehender Ausführung anzupassen.»

Zur besseren Nachvollziehbarkeit dieses Antrags fand am 23. Oktober 2025 ein Austausch zwischen dem vif und der Rapp AG statt (vgl. Aktennotiz in der Beilage). Dabei wurde vom vif angemerkt, dass der Radius nicht das entscheidende Kriterium sei. Vielmehr sei die Gesamtsituation der Einmündung auf Basis der Plangrundlagen nicht abschliessend prüfbar. Insbesondere Qualität und Sicherheit der Veloverkehrsführung könne nicht beurteilt werden, da Angaben zu Abständen, Neigungen, Signalisation und Markierungen fehlen.

Mit der neuen Anbindung an die ebenfalls neue Umfahrungsstrasse wird ein Bauvorhaben Dritter ausgelöst (vgl. Vorprüfungsbericht vom 03.09.2025, Punkt 5.2). In der Projektierungsphase dieses Bauvorhabens werden diese Detailfragen aufgenommen und durch die Projektierung der Einmündung stufengerecht beantwortet. Auf Stufe Bebauungsplan können diese Details nicht abschliessend definiert werden, es wird hingegen sichergestellt, dass die Grundvoraussetzungen erfüllt sind, um im Bauvorhaben Dritter die vorgesehene Anbindung als verkehrlich sichere Situation ausgestalten zu können.

Die Veloführung an der Anbindung entspricht dem im ASTRA-Handbuch «Veloverkehr in Kreuzungen» (ASTRA, 2021) dargestellten Prinzip «Abgesetzte Radwegquerung». Abbildung 10 zeigt auf der linken Seite das Prinzip gemäss ASTRA-Handbuch und auf der rechten Seite die vermasste Situation bei der vorgesehenen Anbindung des Wellis-Areals an die Umfahrungsstrasse. Vgl. auch die Planbeilagen.

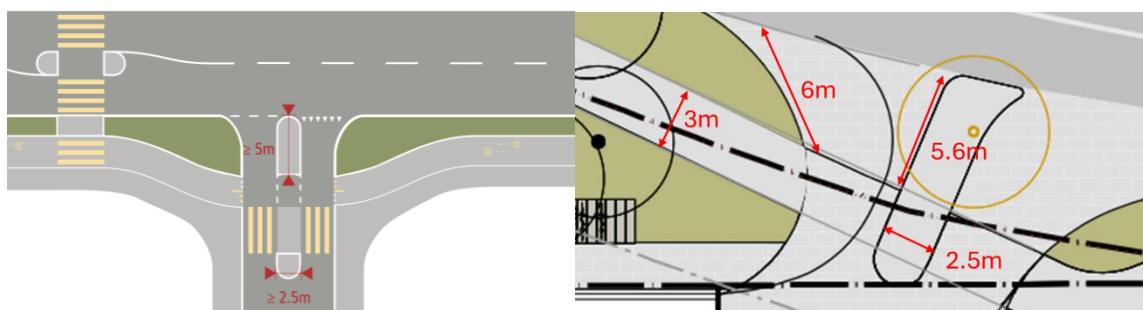


Abbildung 10: Abgesetzte Radwegquerung: Prinzip ASTRA (l.) und Situation Anbindung Wellis-Areal (r.)

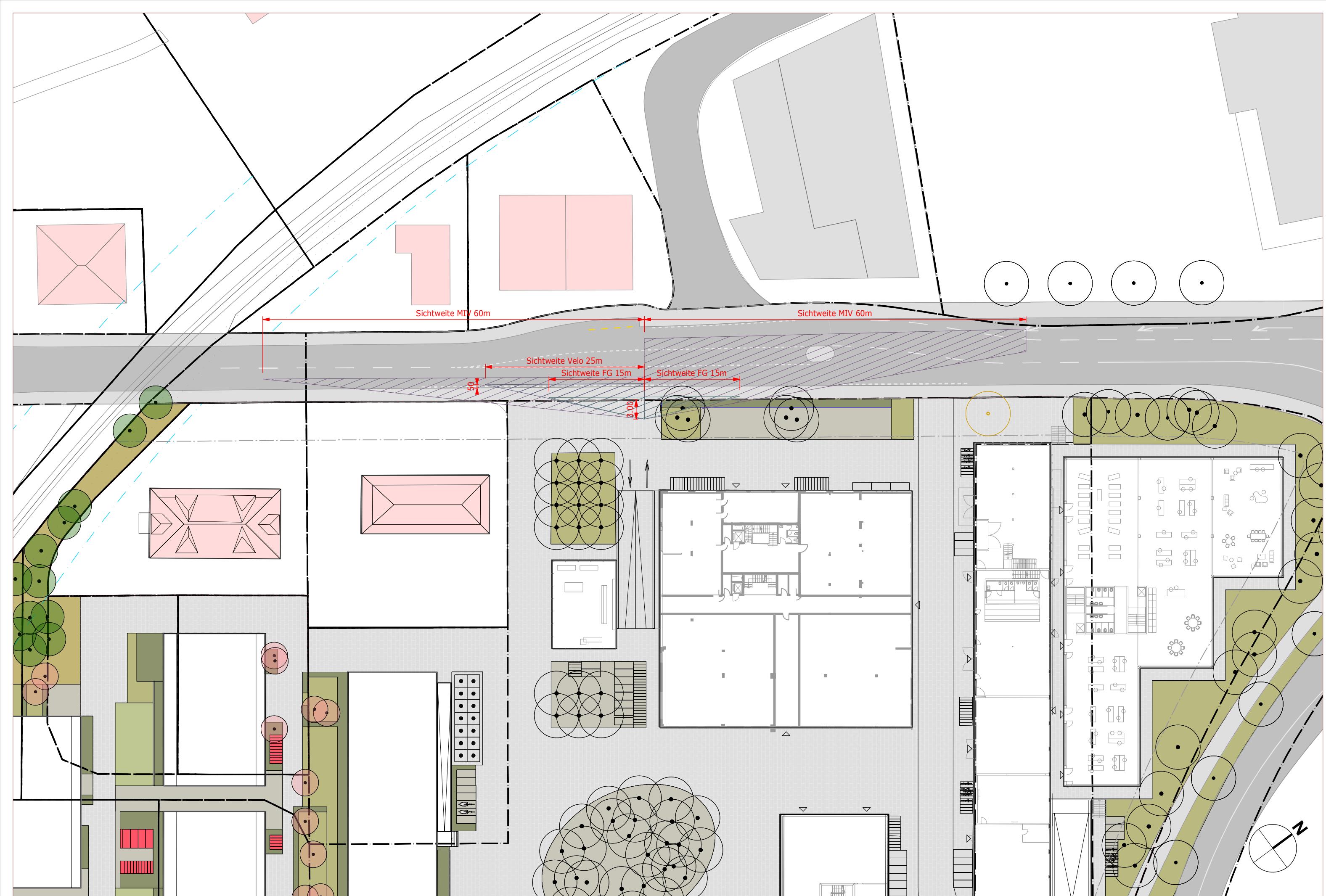
Gemäss ASTRA-Handbuch ist der Radweg mind. 5m von der Hauptverkehrsstrasse abzusetzen. Die Mittelinsel ist mit mind. 2.5m Tiefe zu planen und der Radweg soll im Standardmass mind. 3m Breite haben. Für das Wellis-Areal werden diese Masse alle eingehalten.

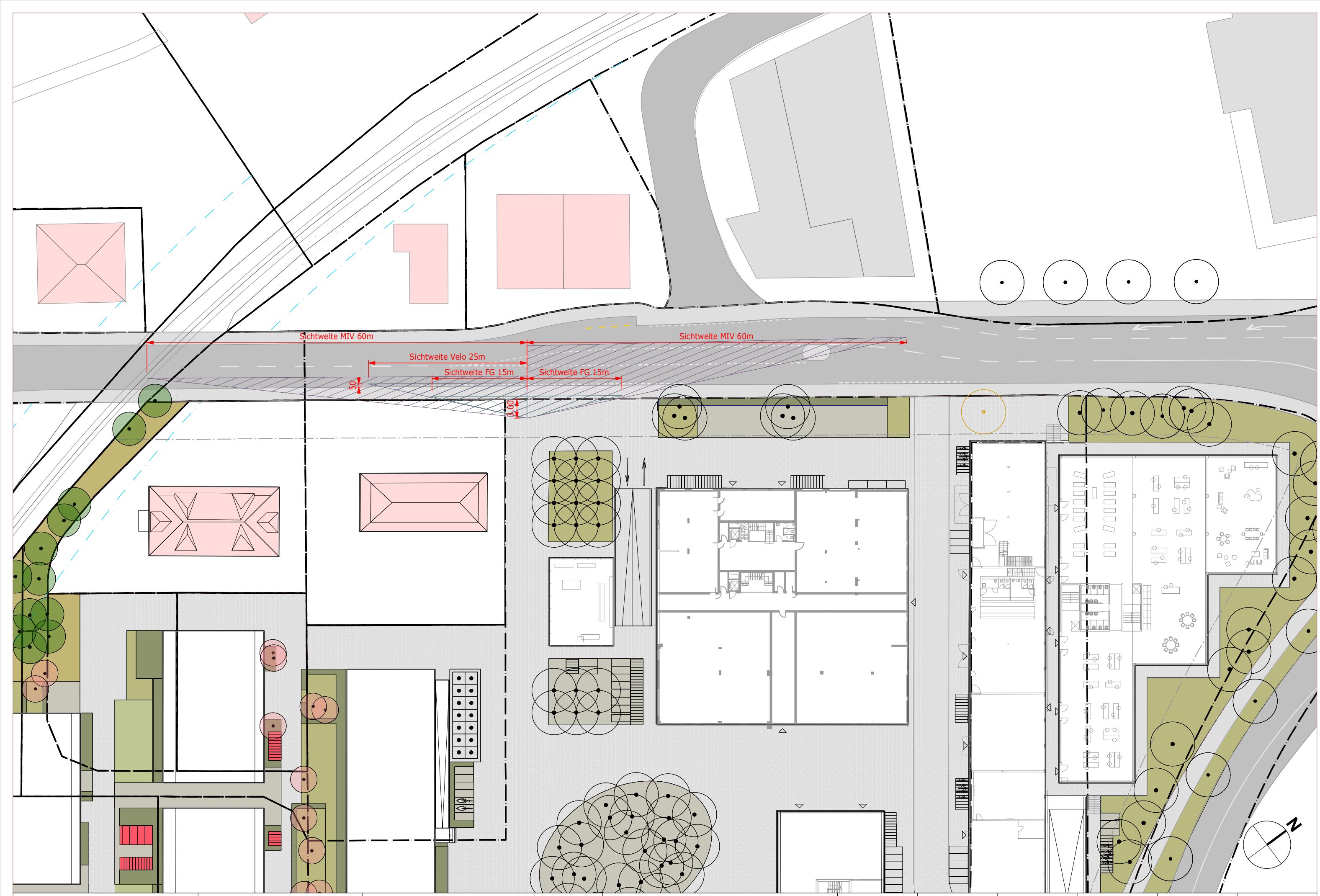
Damit sind im Bebauungsplan die Grundvoraussetzungen gegeben, dass in der weiteren Planung eine verkehrlich sichere Situation sowie eine qualitätsvolle Veloführung erreicht werden können.

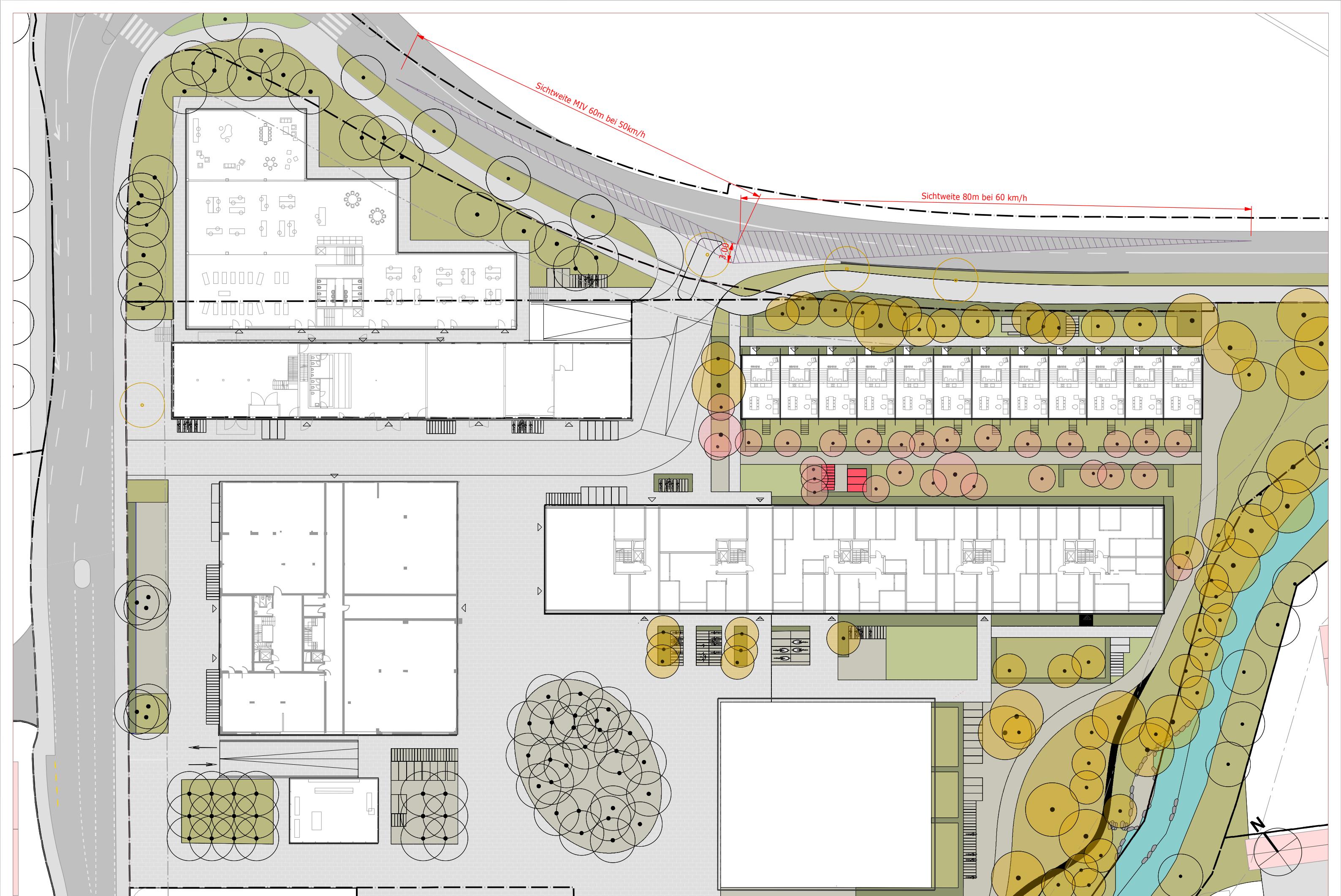
Rapp AG

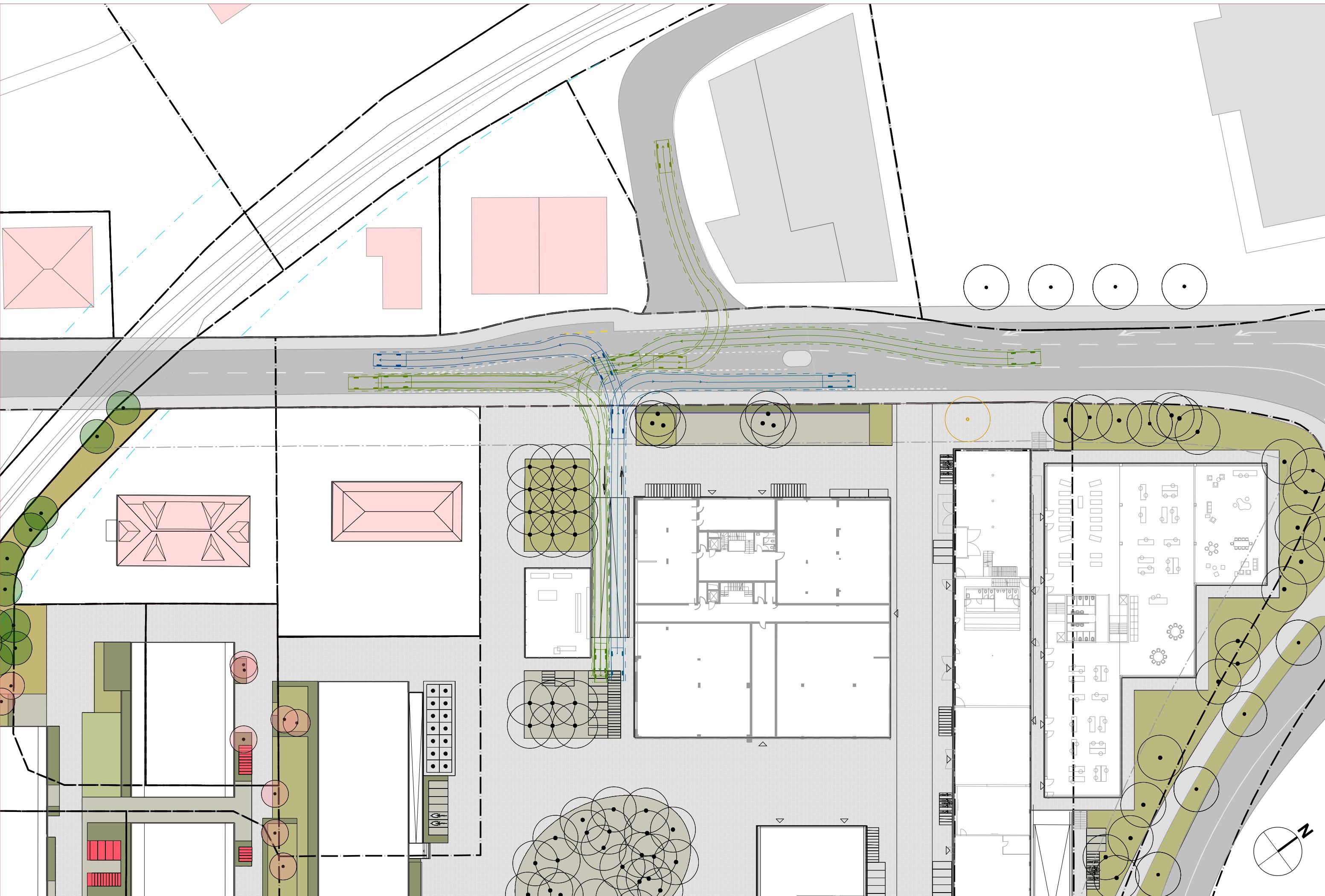
Artur Luisoni  
Co-Leiter Verkehrsplanung

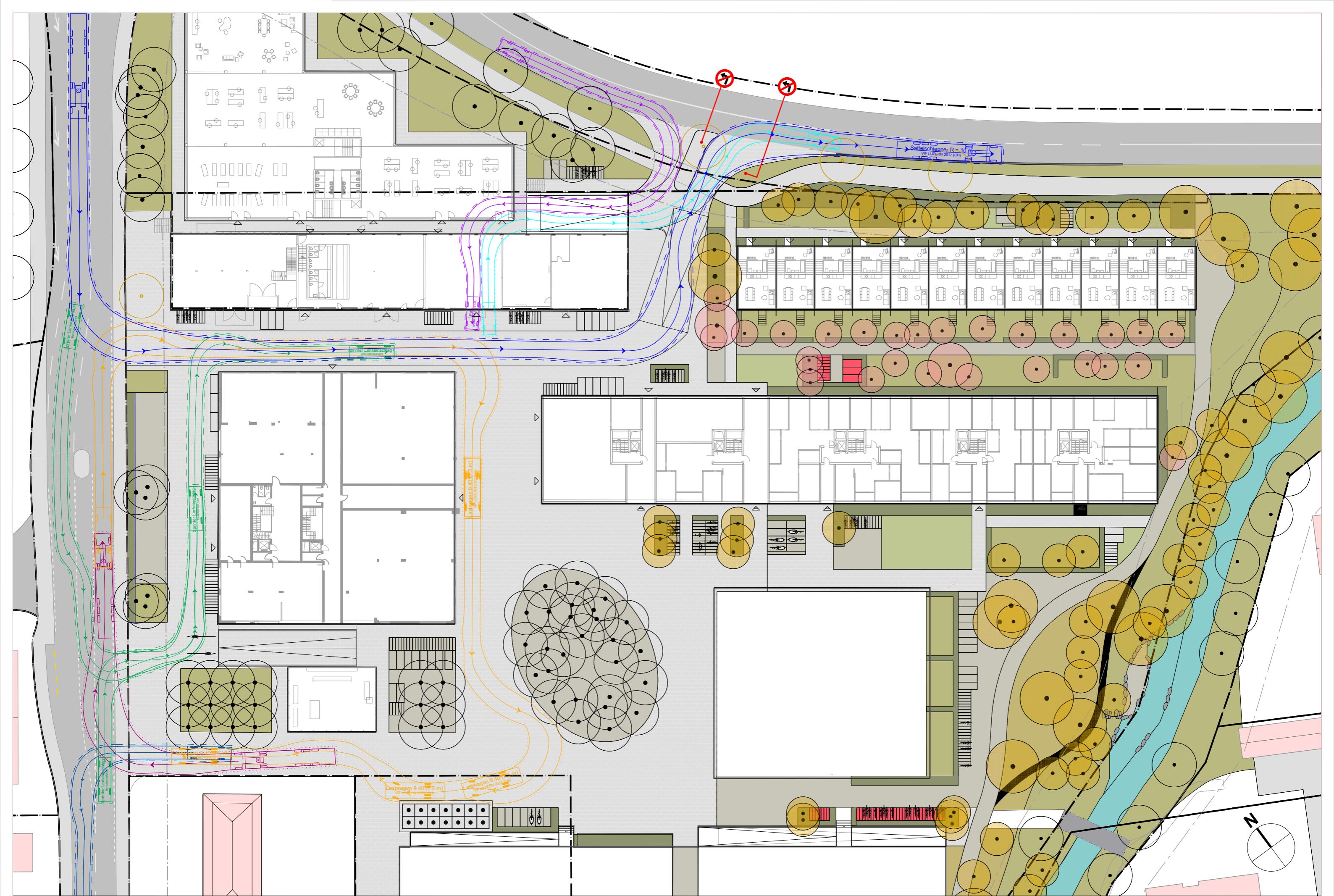
Anne-Kathrin Bodenbender  
Co-Leiterin Verkehrsplanung

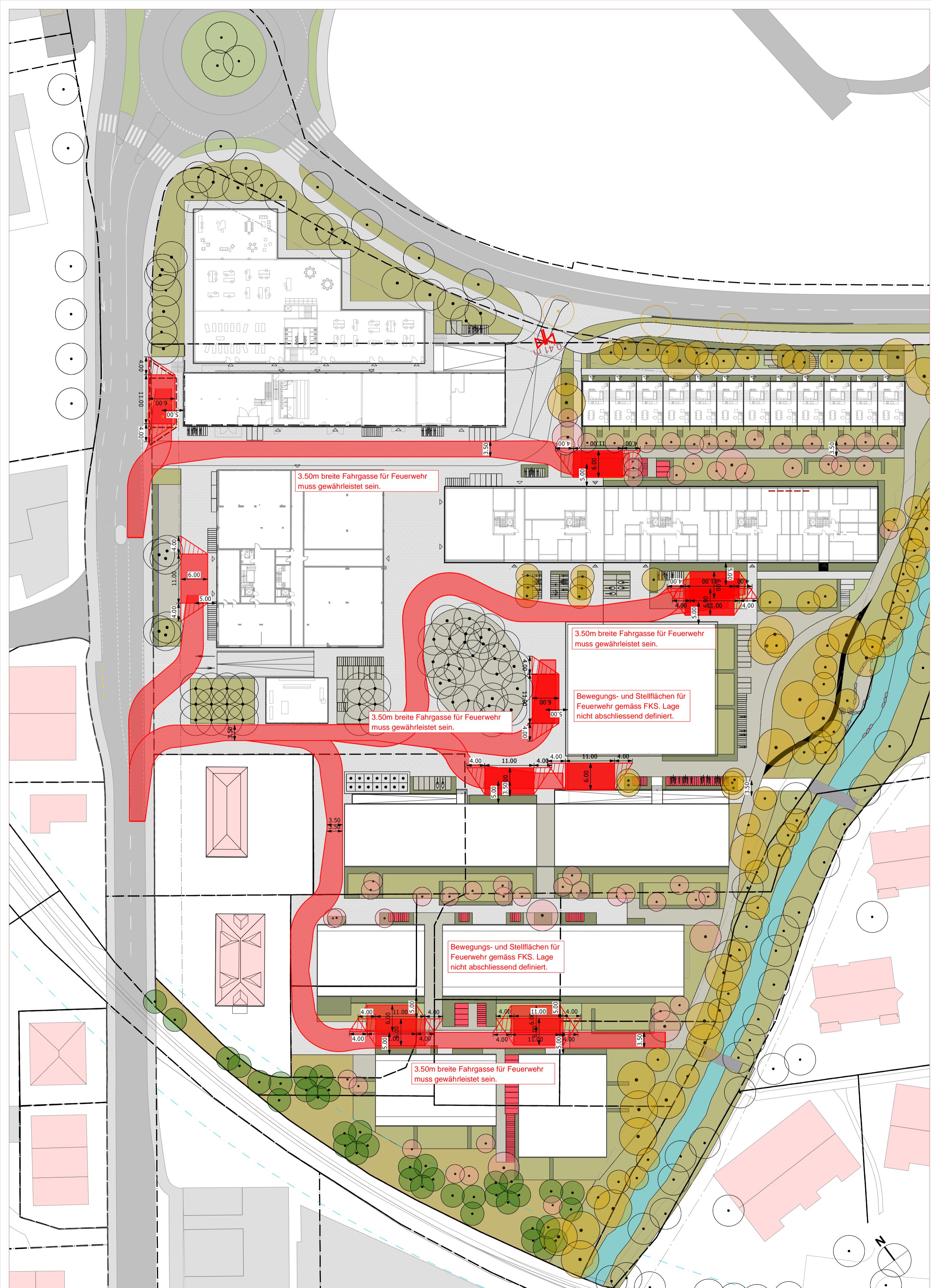












# Aktennotiz

**Projekt:** Bebauungsplan Willisareal Willisau: Rückfragen zum kant. Vorprüfungsbericht

**Datum:** 28. Oktober 2025

**Erstellt:** 27. Oktober 2025

**Zeit:** 07:30-08:15

**Ort:** online

**Anwesend:**

Peter Ramseyer (vif, Abteilungsleiter Planung Strassen)

Simon Brunner (vif, Teamleiter Fachbearbeitung Baugesuche)

Artur Luisoni (Rapp AG)

**Verteiler:**

anwesende

## 1 Zweck der Sitzung

Am Online-Austausch wurden die Rückmeldungen zu Punkt 2.2 und 2.3 aus dem kantonalen Vorprüfungsbericht zum Willis-Areal vom 3. September 2025. Die vorliegende Aktennotiz hält die wichtigsten Erkenntnisse aus der Besprechung fest.

## 2 Erschliessung ab Umfahrungsstrasse

**Auszug aus dem kantonalen Vorprüfbericht:**

### 2.2 Erschliessung ab Umfahrungsstrasse

Damit ein fahrdynamisches Abbiegen ab der Umfahrungsstrasse möglich ist, hat der Abbiegeradius gemäss der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur 10 Meter zu betragen.

Antrag: Das Richtprojekt und der Bebauungsplan sind gemäss obenstehender Ausführung anzupassen.

Das vif sieht den Abbiegeradius nicht als isoliertes Kriterium an. Der Abbiegeradius muss aus Sicht vif nicht zwingend 10 Meter betragen, sofern die Gesamtsituation der Einfahrt die Erschliessungssituation sicher und qualitätsvoll umgesetzt werden kann – dabei sind die Bedürfnisse des Veloverkehrs besonders zu beachten.

Aus Sicht vif ist auf Basis der Pläne jedoch die Qualität und Verkehrssicherheit nicht abschliessend prüfbar, lässt zu viel Spielraum für die Umsetzung und wirkt potenziell kritisch. Es ist nicht ersichtlich, wie der potenzielle Konfliktpunkt zwischen dem aus der Umfahrungsstrasse abbiegenden Verkehr und dem kreuzenden Veloverkehr gelöst wird. Auch wären dazu Angaben zu Neigungen, Abständen und Vortrittsregeln notwendig.

Die Pläne können aus Sicht vif zwar so eingegeben werden, da die genannten Punkte nicht abschliessend geprüft werden können, sieht das vif jedoch das Risiko von Einsprachen im Auflage- und Bewilligungsprozess als erhöht an.

### 3 Erschliessung ab Ettiswilerstrasse

Auszug aus dem kantonalem Vorprüfbericht:

#### 2.3 Erschliessung ab Ettiswilerstrasse

Die Arealerschliessung ab der Ettiswilerstrasse ist auf einen Erschliessungspunkt zusammenzuführen. Im Erschliessungskonzept vom 17. Februar 2025 werden unter Kapitel 4 die drei Anschlüsse an die Ettiswilerstrasse begründet. Diesen Ausführungen kann aus kantonaler Sicht nicht zugestimmt werden. Negative Auswirkungen auf die Verkehrsqualität und potenziell auch auf die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr entlang der Kantonsstrasse, werden fälschlicherweise den Bedürfnissen des privaten Quartierplatzes untergeordnet. Mit einer Umplanung der Heizzentrale und der Einstellhallenrampe könnten die Ein- und Ausfahrt für Anlieferung mit der Zufahrt für die Einstellhalle zusammengefasst werden.

Zusätzliche Erschliessungen, die ausschliesslich für Entsorgungs-, Umzugs- und Notfallfahrzeuge vorgesehen sind, sind baulich so auszustalten (z. B. mit Pollern oder Schranken), dass sie von anderen Fahrzeugen nicht genutzt werden können.

Antrag: Das Richtprojekt und der Bebauungsplan sind gemäss obenstehender Ausführung anzupassen.

#### Rückmeldung vif zu diesem Punkt:

Im Gespräch wird der Vorschlag seitens Planer diskutiert, der vorsieht, dass die zusätzlichen Erschliessungspunkte nur von Entsorgungs-, Umzugs- und Notfallfahrzeugen sowie von grossen Anlieferfahrzeugen genutzt werden.

Für das vif scheint diese Lösung angemessen, sofern sichergestellt wird, dass die Ausgestaltung der Poller oder Schranken verhindert, dass unberechtigte Fahrzeuge diese zusätzlichen Erschliessungspunkte nutzen können. Auch muss sichergestellt sein, dass die Öffnung der Poller nur für sehr kleine Zeitfenster erfolgt oder dass die Poller sich aus der Ferne öffnen lassen können. Es darf nicht dazu kommen, dass anliefernde Fahrzeuge auf der Ettiswilerstrasse stehen und den Verkehr blockieren.

Zum jetzigen Zeitpunkt muss nicht aufgezeigt werden, wo die Poller oder auch Warteflächen geplant sind, vielmehr ist die betriebliche Sicherstellung in die Planungsunterlagen aufzunehmen.

Das vif weist zudem darauf hin, dass der von Willisau herkommende Anlieferverkehr besser über den Kreisel Grundmatt wendet und dann als Linksabbieger in die Werksgasse einfährt. Dies, da vom Kreisel Grundmatt herkommend die Platzverhältnisse aufgrund des Bypasses etwas grosszügiger sind. Im Fall, dass doch einmal ein LKW oder Sattelschlepper warten muss, wird nicht der ganze Verkehrsfluss blockiert.

Für die Aktennotiz

Artur Luisoni

Beilage: Planskizze als Diskussionsgrundlage, Stand 22.10.2025

