



an

DEN EINWOHNERRAT EMMEN

02/16 Bericht und Antrag des Gemeinderates betreffend Abschreibung von Motionen und Postulaten

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat hat an der Sitzung des Einwohnerrates vom 5. Mai 1998 seine Absicht bekannt gegeben, in Zukunft jedes Jahr eine Abschreibungsbotschaft an der ersten Sitzung des Jahres dem Einwohnerrat vorzulegen, damit diejenigen Vorstösse, die erledigt sind oder deren Erledigung definitiv eingeleitet ist, aber nicht zusammen mit einem Bericht und Antrag des Gemeinderates abgeschrieben werden können, ebenfalls zur Abschreibung vorgeschlagen werden können. Dieses Vorgehen wurde auch von der Ratsbetriebseffizienzsteigerungskommission unterstützt und in den Jahren 1999 bis 2015 bereits durchgeführt.

Unter Bezugnahme auf Art. 78 der Geschäftsordnung des Einwohnerrates Emmen vom 4. Juli 2000 und unter Berücksichtigung der Anregungen des Einwohnerrates vom 5. Mai 1998 unterbreiten wir Ihnen folgenden Bericht und Antrag zu den überwiesenen Motionen und Postulaten:

1. Antrag auf Abschreibung der nachstehenden parlamentarischen Vorstösse

17/96 Postulat Lucia Amberg und Peter Lerch vom 17. April 1996 betreffend Technopark in der Emmenweid

Die gemeindeeigenen Liegenschaften in der Emmenweid wurden im Jahr 2008 veräussert. Seither findet dort eine ständige und vielfältige Entwicklung statt wie zahlreiche kleinere und mittlere Gewerbebetriebe zeigen. Viele kommen dazu, einige zogen bereits wieder weg. Die Aktivitäten im Rahmen des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord mit Seetalplatz und Viscosistadt haben Ausstrahlung auf das Gebiet Emmenweid. Die zeitnahe Durchführung des seit Jahren geplanten Studienwettbewerbs über das Gebiet Emmenweid ist ungewisser denn je. Am 10. November 2015 fand eine weitere Koordinationssitzung zwischen Gemeinde - Eigentümer/Investoren und Planer statt. Das Ergebnis ist offen. Ziel ist nach wie vor ein verbindlicher Bebauungsplan, welcher die langfristige Entwicklung der Emmenweid aufzeigt. Der Ge-

meinderat ist nach wie vor im Planungsprozess involviert und vertritt die Interessen der Gemeinde Emmen. Der von den Postulanten vor 20 Jahren geforderte Technopark in der Emmenweid wurde zwar nicht im ursprünglichen Sinn verwirklicht. Trotzdem fand und findet im Gebiet Emmenweid eine Entwicklung statt, welche aus Sicht des Gemeinderates durchaus im Sinne der damaligen Postulanten entspricht. Der Gemeinderat erachtet darum die Abschreibung des 20-jährigen Postulates als vertretbar.

33/01 Postulat Kurt Risi namens der FDP Fraktion vom 25. Juni 2001 betreffend verbesserte Verkehrsführung am Kreisel Sonnenplatz

Im Rahmen des kantonalen Projekts K13 Knoten-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg (Botschaft B67) werden unter anderem auch Massnahmen am Sonnenplatz bezüglich Verstetigung Verkehrsfluss MIV, Förderung ÖV und LV ergriffen. Damit soll die Verkehrssituation am Sonnenplatz verbessert werden. Die Direktion Bau und Umwelt ist in die Projektierung miteinbezogen und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation am Sonnenplatz einsetzen. Ausserdem wird auf die Beantwortung der Motion 05/09 vom 19. August 2009 sowie die Ergänzung zu derselben vom 28. Oktober 2009 hingewiesen, in welcher die Thematik ausführlich behandelt wurde. Heute wird das Bauprojekt Seetalplatz bis Centralplatz gebaut. Die weitere Etappe Gerliswilstrasse, Sprengiplatz, Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurde weiterentwickelt. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung zum optimierten Vorprojekt auf Stufe Gemeinde statt. Am 13. Oktober 2014 fand eine weitere Besprechung zum optimierten Vorprojekt statt, in welcher die Bedürfnisse der Gemeinde Emmen erhärtet wurden. Der Gemeinderat ist in Kontakt mit den massgebenden kantonalen Stellen und setzt sich für einen angebots- und siedlungsorientierten Sanierungsansatz ein. Unter dieser Prämisse erarbeitete die Direktion Bau und Umwelt die Projektoptimierung K13e, welche dem Kanton im Dezember 2015 vorgestellt wurde. Die von den Postulanten geforderten notwendigen Schritte rund um die Verkehrssituation am Kreisel Sonnenplatz sind in die Wege geleitet.

20/07 Postulat Ernst Widmer, Daniel Pfister und Ruth Heimo namens der FDP Fraktion vom 21. Mai 2007 betreffend Bahnhof Luzern Nord

Die einspurige Schienenverbindung, welche im Bereich Reussbühl ab der Bahnlinie Emmenbrücke - Luzern über die Reuss, unter der Autobahn A2 hindurch (Schlaufe), im Bereich des Friedhofs Friedental in die ausgebaute Doppelspur Luzern-Rotsee-Zug mündet, ist im Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern (Massnahme M8.2) enthalten. Eine entsprechende Studie des Kantons liegt vor. Der Entscheid im Jahr 2009, den Tiefbahnhof Luzern anstelle der Doppelspurlösung Rotsee als erste Priorität zu planen, betrifft die Schlaufe nur indirekt. Die Direktverbindung in die Zürichlinie bleibt als Option nach wie vor bestehen. Der Gemeinderat wird sich in allen Besprechungen und Verhandlungen mit Bund, Kanton und der SBB für die Schlaufe und insbesondere für Schnellzugshalte in Emmenbrücke sowie den Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke im attraktiven ansonsten gut erschlossenen Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord einsetzen. Im Bereich des Bahnhofs Emmenbrücke/Seetalplatz ist eine Interessenlinie festgelegt, um die Option eines späteren Ausbaus des Bahnhofs auf vier Spuren zu ermöglichen. Die von den Postulanten geforderten Schritte sind in die Wege geleitet.

24/08 Postulat Paul Jäger und MitunterzeichnerIn vom 18. März 2008 betreffend Einführung eines Lastwagenverkehrsleitsystems in Emmen

Im Projekt K13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg ist auch ein Teilprojekt für ein Verkehrsleitsystem vorgesehen. Ein Verkehrsmanagement-Konzept für die Achse Luzern-Rothenburg bildet den übergeordneten Rahmen für die baulichen Massnahmen der verschiedenen Einzelprojekte. Damit soll das Strassenverkehrssystem betrieblich gesteuert werden, so dass zusammen mit den neuen Infrastrukturmassnahmen eine möglichst hohe Leistung und Sicherheit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet werden kann. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt beim Kanton. Im kantonalen Bauprogramm 2015-2018 ist die Massnahme „Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management“ im Topf B (Umsetzung frühestens ab 2019) aufgeführt. Die Direktion Bau und Umwelt der Gemeinde Emmen ist in die Entwicklung eingebunden und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation und einen steten Verkehrsfluss auf unserem Gemeindegebiet einsetzen. Die Verbesserung der Beschilderungen bei der Gersag- und Erlenstrasse wurde vorgenommen. Betreffend die Forderung bezüglich des Lastwagenfahrverbots auf der Gerliswilstrasse hat sich nichts geändert. Sie kann bis auf weiteres nicht erfüllt werden. Die anderen von den Postulanten geforderten Schritte sind erfüllt oder in die Wege geleitet.

18/09 Postulat Tobias Käch, Edi Scherer und Christian Blunsi namens der JCVP/CVP Fraktion vom 31. März 2009 betreffend Attraktivierung der Gerliswilstrasse

Die Gerliswilstrasse in Emmen ist Teil des kantonalen Projekts K13 Knoten Emmen/Littau (Strassenbauprojekt Luzern Nord, Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg. Der Bereich zwischen Seetalplatz und Central befindet sich in der Umsetzung. Mit dem Projekt Tramhüsli wird das Central auch neben der Strasse aufgewertet. Die weiteren Etappen der K13 im Bereich der Gerliswilstrasse, beim Sprengiplatz sowie in der Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurden weiterentwickelt. Die Begleitgruppe Gerliswil (zGE), bestehend aus Vertretern der Verwaltungen von Emmen und des Kantons, Gewerbe, Politik und Quartieren diskutierte im Jahr 2009 und erarbeitete Vorschläge zu Handen der Vorprüfung des weiteren Strassenprojekts, welche Ausrichtung die Gerliswilstrasse künftig einnehmen soll und mit welchen Massnahmen dies erreicht werden kann. Gemäss Entwurf des Bauprogrammes 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung zum optimierten Vorprojekt der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) statt. Im Oktober 2014 fand eine weitere Besprechung zum optimierten Vorprojekt statt, in welcher die Bedürfnisse der Gemeinde Emmen erhärtet wurden. Die Gemeinde Emmen hat dabei betont, dass sie keine einseitig angebotsorientierte Lösung, sondern eine ebenso siedlungsorientierte Lösung erwartet und für mehrheitstauglich betrachtet. 2015 hat die Direktion Bau und Umwelt die vom vif geplanten Abschnitte zwischen Centralplatz und Sprengiplatz überprüft und unter dem Arbeitstitel Projektoptimierung K13e Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Diese wurden im Dezember 2015 der Dienststelle vif präsentiert. Die Projektoptimierung K13e hat zum Ziel, ein mehrheitsfähiges Projekt zu erarbeiten, das einer siedlungsorientierten Lösung entspricht. Dazu gehören folgende Projektziele: eine kompakte Lösung für den ÖV-Standort Sprengi, die ortsspezifische Betrachtung der Strassenquerschnitte von Hauswand zu Hauswand, sinnvolle Querungen, eine geringere Annahme beim zu erwartenden Mehrverkehr und lebenswerte Aussen- und Freiräume für den Geschäftsstandort Gerliswilstrasse. Mit der Rückmeldung durch das vif zur präsentierten Projektoptimierung K13e rechnet der Gemeinderat im Frühling 2016. In der Projektoptimierung K13e sind die Anliegen der Postulanten eingeflossen. Es

wurde sichergestellt, dass der Kanton zusammen mit der Gemeinde - im Hinblick auf die Bedeutung der Gerliswilstrasse für die innere Siedlungsentwicklung - ein optimiertes und politisch mehrheitsfähiges Projekt ausarbeiten kann.

34/09 Postulat Marta Eschmann namens der CVP Fraktion vom 3. Juli 2009 betreffend Erhalt der provisorischen Einfahrt (Rampe) in die Autobahn A14 Emmen beim Anschluss Grüeblichachen nach Luzern

Die „provisorische Rampe Grüeblichachen“ ist im Rahmen der Bauarbeiten A2/3 2005 erstellt worden und konnte im Zusammenhang mit den Baustellen A2 Gesamterneuerung Cityring Luzern sowie anschliessender Umgestaltung Seetalplatz sinnvoll genutzt werden. Nach Ende der A2 Gesamterneuerung Cityring Luzern wurde in Gesprächen zwischen der Gemeinde und dem ASTRA vereinbart, die provisorische Rampe Grüeblichachen vorläufig weiter zu betreiben. Im Rahmen eines umfangreichen Monitorings im Jahr 2013 konnte nachgewiesen werden, dass die provisorische Rampe keinen wesentlichen Einfluss auf den Verkehrsablauf auf der Beziehung A14 zu A2 in Richtung Luzern hat. Hingegen hat die Einfahrt Emmen Süd Richtung Basel mit kurzer Verflechtungslänge einen massgeblichen negativen Einfluss auf den Verkehrsablauf der Verbindungsrampe A14 zu A2 in Richtung Basel. Sie bildet die Stauwurzel für die Rückstaus auf der A14. Das Monitoring konnte auch zeigen, dass bei geschlossener provisorischer Rampe Grüeblichachen ca. 290 Fahrzeuge (Fhz) weniger die Einfahrt Emmen Süd in Richtung Basel benutzen. Im Normalbetrieb bei offener provisorischer Rampe Grüeblichachen liegt die Verkehrsstärke der Einfahrt Emmen Süd bei 1'150 Fhz/h. Jene, welche die Rampe A14 zu A2 in Richtung Basel benutzen, liegt bei 914 Fhz/h. Als Autobahneinfahrt Richtung Luzern dient mit Abschluss und Inbetriebnahme der neuen Verkehrsführung am Seetalplatz (Inbetriebnahme Grosskreisel Anfangs Oktober 2015) die offizielle Einfahrt Emmen Süd im Ibach. Folgende Massnahmen wurden 2015 realisiert: Bauliche Verbreiterung der Verbindungsrampe A14 -> A2 Richtung Basel Verlängerung und Ummarkierung der Einfahrt Emmen Süd Richtung Basel als Spuraddition und damit zweistreifige Verkehrsführung im Verzweigungsbereich. Der Spurbau erfolgt erst nach der Kurve auf der A2 Brücke Grüeblichachen Ost mit der Stammlinie A2. Mit dieser Massnahme wird der Verkehrsablauf im Verzweigungsbereich A14 zu A2 in Richtung Basel stark verbessert. Dieser darf nun aber nicht mehr durch „kreuzenden Verkehr“ der Einfahrt Emmen Süd in Richtung Luzern via „provisorische Rampe Grüeblichachen“ behindert werden, da sonst der ganze Effekt verloren ginge. Die Rampe bleibt somit definitiv geschlossen. Die zweite Forderung bezüglich einer möglichen Bus-Schnellverbindung Emmen-Dorf über den Anschluss Grüeblichachen direkt nach Luzern ist nach wie vor in keinem ÖV-Konzept vorgesehen. In der Vernehmlassung zum ÖV-Konzept AggloMobil due verlangt der Gemeinderat, eine mögliche Bus-Schnellverbindung Emmen-Dorf über den Anschluss Grüeblichachen direkt nach Luzern zu prüfen. Im ÖV-Konzept AggloMobil tre wird unter anderem auch diese Schnellverbindung thematisiert.

36/09 Postulat Monique Frey und Mitunterzeichnende namens der SP/Grüne Fraktion vom 7. Juli 2009 betreffend Abfallkonzept bei Anlässen auf öffentlichem Grund in Emmen

Das Abfallkonzept wird bei den anstehenden Veranstaltungen von Fall zu Fall mit dem Veranstalter besprochen und ein entsprechendes Merkblatt abgegeben. Die Gemeinde Emmen erstellt kein eigenes Abfallkonzept, dies ist Sache des Veranstalters. Diverse Veranstaltungen haben seit der Beantwortung des Postulates stattgefunden und das Thema Abfall kam dabei nicht mehr negativ zur Sprache. Die Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und den jeweiligen Veranstaltern funktioniert sehr gut. Die Forderungen des Postulates sind umgesetzt und die Gemeinde Emmen sorgt im Rahmen der Bewilligungserteilung für einen Anlass dafür, dass der Abfall korrekt entsorgt wird.

49/09 Postulat Thomas Barbana namens der FDP Fraktion vom 29. August 2009 betreffend der Anschluss Emmen Nord soll ein Vollanschluss bleiben

Mit Brief vom 19. April 2010 teilte der Gemeinderat dem Bundesamt für Strassen ASTRA das Anliegen der Postulanten mit. Die Stellungnahme des ASTRA erfolgte mit Brief vom 26. Mai 2010. Bis November 2012 blieb der Vollanschluss in Betrieb. Seit Dezember 2012 ist nun der Halbanschluss in Betrieb. Die Daten der Verkehrsströme wurden mittels Verkehrsmonitoring bis Ende 2013 erfasst und ausgewertet. Erste Zwischenresultate wurden Ende Mai 2013 den Gemeinden Emmen und Rothenburg präsentiert. Am 19. September 2013 folgte ein weiterer Zwischenbericht, welcher veröffentlicht wurde und in den Medien ein breites Echo fand. Als Fazit wurde festgestellt, dass das Verkehrsmonitoring die geplante Verkehrsverlagerung bestätigt und die massgebenden Ziele mit wenigen Ausnahmen korrekt erreicht oder sogar übertroffen werden konnten. Mit Datum vom 21. Mai 2014 liegt nun auch der Schlussbericht vor. Dieser zeigt, dass die Projektziele bezüglich Verkehrsverlagerung erreicht werden und kein Handlungsbedarf besteht. Für Bund und Kanton ist dieses Geschäft abgeschlossen. Dies zeigen auch die Beantwortungen von diversen parlamentarischen Vorstössen. Der Gemeinderat wird sich trotzdem weiterhin einsetzen, dass der Autobahnanschluss Emmen Nord als Vollanschluss ein Thema bleibt. Er sieht aber nach wie vor keine Bewegung in der Sache.

33/10 Postulat Reto Bieri namens der SVP Fraktion vom 12. Juli 2010 betreffend „Public Parc“

Wie in der Beantwortung des Postulates beschrieben, liegt der zurzeit machbarste und sinnvollste Standort für einen Stadtpark in der Viscosistadt entlang der Kleinen Emme. Das Siegerprojekt des städtebaulichen Studienauftrages, welches am 6. Januar 2012 einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde, sieht für die Transformation des Areals von einer reinen Industriezone in eine gemischte Zone Wohnen und Arbeiten auch einen respektablen Stadtpark vor. Zurzeit finden noch Verhandlungen über verschiedene offene Themen des geplanten Parks statt. Auch ist die künftige Nutzung des Seetalplatzes noch offen. Zudem ergeben sich durch die dynamische Entwicklung der Gebiete in unserer Gemeinde neue Möglichkeiten und neue Chancen, wie von den Postulanten gefordert, Plätze und Pärke in Zusammenarbeit mit den Bauwilligen und Grundeigentümern zu realisieren. Im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes Reuss

ergeben sich neue Möglichkeiten zur Erstellung neuer Pärke. Auch im Siedlungsleitbild 2014 ist die Schaffung und Gestaltung von öffentlichen Plätzen und generell die Strassenraum- und Aussenraumgestaltungen thematisiert und bildet eine wichtige Leitlinie für die künftige räumliche Entwicklung der Gemeinde. Das Vorgehen für die Gestaltung und Realisierung des neuen Seetalplatzes ist in Planung. Die Gestaltung und Modalitäten des Parkes in der Viscosistadt an der Kleinen Emme werden in der 2. Lesung des Bebauungsplanes Viscosistadt vorliegen. Dieser soll in einem ersten Teil im Jahre 2016 realisiert werden. Die von den Postulanten geforderten Schritte sind erfüllt oder in die Wege geleitet.

42/11 Postulat Rolf Schmid namens der CVP Fraktion vom 30. Juni 2011 betreffend Lastwagenverkehr aus der Gerliswilstrasse/Neuenkirchstrasse

Über die Hauptforderung der Postulanten bezüglich des Lastwagenfahrverbots auf der Gerliswilstrasse hat sich nichts geändert. Sie kann bis auf weiteres nicht erfüllt werden. Hingegen werden im Zusammenhang mit den Projekten Autobahnanschluss Emmen-Nord und dem Gesamtverkehrssystem Seetalplatz, Gerliswilstrasse, Sprengi, Lohrenkreuzung entsprechende Massnahmen zur Minderung des Schwerverkehrs auf dem Strassennetz der Gemeinde Emmen geprüft. Das heisst, mittels Verkehrsleitmassnahmen soll der Schwerverkehr, wenn immer möglich, auf das übergeordnete Autobahnnetz geleitet werden. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt beim Kanton. Im kantonalen Bauprogramm 2015-2018 ist die Massnahme „Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management“ im Topf B (Umsetzung frühestens ab 2019) aufgeführt. Die Direktion Bau und Umwelt der Gemeinde Emmen ist in die Entwicklung eingebunden und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation und einen steten Verkehrsfluss auf unserem Gemeindegebiet einsetzen. Die weitere Etappe Gerliswilstrasse, Sprengiplatz, Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung auf Stufe Gemeinde zum optimierten Vorprojekt statt. Im Oktober 2014 fand eine weitere Besprechung zum optimierten Vorprojekt statt, in welcher die Bedürfnisse der Gemeinde Emmen erhärtet wurden. Die Gemeinde Emmen hat im 2015 die vorgestellte Gestaltung der Gerliswilstrasse im Abschnitt Centralplatz bis Sprengiplatz überprüft und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Diese wurden dem Kanton vorgestellt. Gemäss Bauprogramm 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten. Der Gemeinderat bleibt in Kontakt mit den massgebenden Stellen.

52/11 Dringliche Motion Thomas Barbana und Ruth Heimo namens der FDP Fraktion 15. September 2011 betreffend Planung der Umfahrung Emmen Dorf

Im Bauprogramm 2015-2018 über die Kantonsstrassen ist die Umfahrung Emmen-Dorf und Meierhöfli neu im Topf B angesiedelt. Das heisst, dass in den nächsten vier Jahren das Projekt zu planen ist. Wegen des Projektüberhangs ist die Realisierung jedoch ohne fixen Zeithorizont. Immerhin sind im Topf A 0.6 Mio. und im Topf B 10.9 Mio. Franken reserviert. Die restlichen 59 Mio. Franken sind im Topf C. Der Kanton wird nun mittels einer Projektstudie die zweckmässigste Lösung zur Behebung der Verkehrsprobleme im Emmen-Dorf sowie die Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete entlang der Seetalstrasse erarbeiten. Es werden Ziele definiert und Kosten/Nutzen Vergleiche ermittelt. Erstmals werden damit die Kosten detailliert vorliegen. Gemäss Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan 2007 der Gemeinde Emmen ist die Umfahrung Emmen-Dorf als Massnahme S 6.1 behördenverbindlich gesichert. Im Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, ist die Umfahrung Emmen-Dorf als Massnahme MIV-5 auf der C-Liste (das heisst ab 2023)

aufgeführt. Offen ist nach wie vor die Frage, ob zur Sicherung des Trassees allenfalls eine Strassenbaulinie oder ein Freihaltebereich in der kommenden Zonenplanrevision festgelegt werden soll. Mit Brief vom 26. August 2015 an den Regierungsrat des Kantons Luzern hält der Gemeinderat fest, dass der Einwohnerrat Emmen am 24. März 2015 zwei parlamentarische Vorstösse zur Prüfung von neuen Varianten auf der Achse Seetalstrasse überwiesen hat. Nebst der Umfahrung Emmen-Dorf sollen eine Variante „Ost-ring“ (direkte Verbindung von Waldibrücke an den Nationalstrassenanschluss Buchrain) und eine Variante „Umfahrung über Rathausen“ (Verbindung vom Nationalstrassenanschluss Emmen-Süd über Rathausen nach Emmen-Dorf) geprüft werden. Mit dem Schreiben hat der Gemeinderat Emmen beim Regierungsrat beantragt, die Varianten im geeigneten Rahmen auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Zugleich wies der Gemeinderat darauf hin, dass er es als ein sinnvolles verkehrspolitisches Zeichen der Zeit ansieht, gleichzeitig zu den Projektstudien für eine Umfahrungsstrasse, die Sanierung und Aufwertung der bestehenden Seetalstrasse als verkehrlich und städtebaulich zentrale Entwicklungsachse ins Auge zu fassen. Ganz im Sinn der Motion, die vom Gemeinderat eine aktive Rolle verlangt, beantragte der Gemeinderat abschliessend, dass die Leiter der Departemente Hochbau und Umwelt sowie Tiefbau und Werke der Gemeinde Emmen von Beginn weg in die weiteren Planungsschritte der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) fachlich miteinbezogen werden.

04/13 Postulat Christian Meister und Andreas Roos namens der CVP Fraktion vom 18. Januar 2013 betreffend AggloMobil due

Das Postulat wurde teilweise überwiesen (Punkte 2 und 3). Die Gemeinden Rain und Rothenburg haben gegen die geplanten Massnahmen, welche im Konzept AggloMobil due aufgezeigt sind, protestiert. Vor allem die Einkürzung auf der Linie 51 wurde beanstandet. Daraufhin hat der VVL die Gemeinden Emmen, Rain und Rothenburg am 22. Januar 2013 zum Roundtable eingeladen. Es wurde vereinbart, dass das Vorgehen in einer gemeinsamen Planung aufgearbeitet und erarbeitet werden soll. Wichtig ist der gemeinsame Grundsatz, dass kein Umbau erfolgt, bis mindestens ein gleichwertiges Angebot besteht. Am 4. Juni 2013 fand die Startsitzen „AggloMobil due - Luzern Nord“ statt. Teilnehmende waren Vertreter der Gemeinden Emmen, Rothenburg und Rain, der Auto AG Rothenburg AAGR sowie des Verkehrsverbundes Luzern VVL. Ziel dieser Besprechung war: Start der Planung für die Weiterentwicklung des öV in Luzern Nord unter Berücksichtigung der Vorgaben aus Agglomerationsprogramm und AggloMobil due unter Federführung der AAGR gemäss gemeinsamer Stossrichtung am Roundtable vom 22. Januar 2013 sowie die Ergänzung und Bereinigung des Pflichtenhefts für die Planung (Definition des Auftrages an die AAGR). Anlässlich dieser Diskussion bekräftigten alle den Willen, kein Angebot abzubauen; dies wird vom VVL für den mittelfristigen Horizont gemäss Roundtable bestätigt; mittelfristig soll die Linie 51 weiterhin über die Autobahn nach Luzern verkehren. Betreffend Buslinie 53 steht die Gemeinde Emmen in Kontakt mit dem VVL. Weitere Sitzungen folgten, Varianten wurden diskutiert und eine Bestvariante wurde bis Mai 2014 entwickelt. Mit Entscheid des Kantonsrates zur Umsetzung der Leistungen und Strukturen II (L+S II) muss auch der Bereich öV bis 2017 rund 10 Mio. Franken sparen. Die neue Ausgangslage gab viel zu reden und viel zu schreiben. Am 8. Januar 2015 wurden die neuen Rahmenbedingungen am Roundtable diskutiert und das weitere Vorgehen beschlossen. Am 3. März 2015 wurden die neuen Vorschläge mit allen beteiligten Gemeinden verhandelt und ein Kompromiss geschlossen, der von den Gemeinden schlussendlich akzeptiert werden musste. Aktueller Stand Linie 51: Der VVL konnte den Gemeinden insofern entgegenkommen, dass er in der Pendlerzeit mehr Direktverbindungen anbieten hat können als ursprünglich geplant; es gibt also gerade in der Pendlerzeit mehr Verbindungen als bisher.

Dazu kommen auch mehr Verbindungen am Samstag. Das beinhaltet sowohl die direkten, als auch diejenigen mit einem Umstieg auf den Zug. Die heutige S 18 (neuerdings S 1) geht von Sursee über Luzern bis nach Baar. Die Fahrgäste sollen erkennen, dass sie beispielsweise von Rothenburg direkt mit der S 1 nach Rotkreuz fahren können. Zu Pendlerzeiten gibt es neu ab Rain im Viertelstundentakt eine Verbindung nach Luzern, bisher fuhr der Bus im 30-Minuten-Takt. Von Rothenburg gibt es weiterhin einen 15-Minuten-Takt mit dem Bus in die Stadt, zusätzlich verkehrt die Zuglinie S 1 nach Luzern. Nach wie vor verkehren zu den Pendlerzeiten Direktbusse nach oder von Luzern. Ausserhalb der Pendlerzeiten fährt die Linie 51, wie dies vom VVL geplant war, nur noch bis zum Bahnhof Rothenburg, wo die Fahrgäste auf die S-Bahn nach Luzern umsteigen müssen. Aktueller Stand Linie 53: Mit dem Bushub Seetalplatz wird im Dezember 2016 ein von der kantonalen Stimmbürgerschaft genehmigtes Grossprojekt nach langer Planungs- und Bauzeit in Betrieb genommen. Der neue Bushub wird aktuell so gebaut, dass ein Umsteigen, beispielsweise von Emmen nach Luzern, am gleichen Perron möglich ist. Im Agglomerationskern Luzern bestehen teilweise grosse Verlustzeiten und Behinderungen, welche die politisch geforderte effiziente und wirtschaftliche Abwicklung der Buslinien erschweren. Gerade aus dem Raum Luzern Nord verkehrt parallel zu den Buslinien die zuverlässige und schnelle S-Bahn im 15-Minuten-Takt. Demzufolge ist es richtig, die parallelen Buslinien so früh wie möglich an die S-Bahnlinien anzuknüpfen. So können die Zubringerbuslinien einerseits pünktlicher verkehren, andererseits bietet sich die Möglichkeit, die begrenzten finanziellen Ressourcen (Steuermittel) gezielter und wirkungsvoller einzusetzen. Die Nachfrageströme entwickeln sich von der ursprünglich radialen Struktur (ins Zentrum von Luzern) mehr und mehr zu dispersen Mustern (in alle Richtungen), wobei die tangentiale Nachfrage, beispielsweise Emmen-Littau, gemäss kantonalem Verkehrsmodell überproportional stark zunimmt. Diesem Umstand trägt der VVL Rechnung, indem bisherige Radiallinien vermehrt zu Tangential- und/oder Durchmesserlinien verknüpft werden. Damit können mehr Fahrgäste von Direktverbindungen innerhalb der Agglomeration profitieren. Die Linie 53 wird beispielsweise neu als Linie 40 von Waldibrücke bis Littau verkehren. Personen aus Littau erreichen somit die Arbeitsplatzgebiete beim Flugfeld oder das Einkaufszentrum Emmen Center direkt, gleichzeitig ist beispielsweise die Kantonsschule Ruopigen direkt ab Emmen-Dorf erreichbar. Erfahrungen mit dem Emmer Busnetz (Linien 41-45) zeigen, dass die bessere Verknüpfung mit der S-Bahn (an der Haltestelle Gersag) vor fünf Jahren zu einer Nachfragesteigerung von über 50 Prozent in den betroffenen Quartieren geführt hat; dies bei gleichem Betriebsmitteleinsatz bei den betreffenden Linien. Das ermuntert, weiter in dieses zukunftssträchtige Modell zu investieren. Gleichzeitig kann die S-Bahn gestärkt werden, was wiederum eine wichtige Voraussetzung für langfristige Investitionen wie beispielsweise der Tiefbahnhof Luzern ist. An den öV-Verknüpfungspunkten, konkret beispielsweise am Seetalplatz/Bahnhof Emmenbrücke, haben die Fahrgäste neu die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und allen Himmelsrichtungen. Richtung Luzern verkehrt die S-Bahn im 15-Minuten-Takt sowie die RBus-Linie 2 (Rapid-Bus) im 7.5-Minuten-Takt. Richtung Kriens verkehrt versetzt dazu die Linie 5 ebenfalls im 7.5-Minuten-Takt, womit man alle 3-4 Minuten zum Pilatusplatz gelangt. Mit der Linie 40 kommt man neu umsteigefrei Richtung Ruopigen-Littau und das Emmer Busnetz bietet die Feinverteilung innerhalb der Gemeinde Emmen. Zudem erreicht man mit der S-Bahn jeweils auch halbstündlich Sursee und das Seetal sowie direkt Rotkreuz-Zug-Baar mit der bereits heute betrieblich durchgebundenen S1/S18. Mit dem Bushub Seetalplatz und den um den Bahnhof Emmenbrücke liegenden Haltestellen wird der Umstieg Bus/Bahn attraktiver und zuverlässiger. Es ist uns klar, dass der Verzicht auf bisherige Direktverbindungen nicht von allen Fahrgästen begrüsst wird. Der VVL ist hingegen nicht nur den Kundenwünschen verpflichtet, sondern muss auch die Wirtschaftlichkeit des mit Steuermitteln zur rund der Hälfte subventionierten öV im Auge behalten. Zudem ist der VVL dazu angehalten, richtplanerische Vorgaben und parla-

mentarische Aufträge zu befolgen. Die stärkere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn trägt daher vielen Aspekten gebührend Rechnung und erlaubt es, den öV stetig weiterzuentwickeln, ohne dafür den finanziellen Rahmen zu sprengen - was wiederum im Sinne der zahlenden Fahrgäste ist. Dank der Neuverknüpfung im Dezember 2016 resultieren konkret für den Abschnitt Seetalplatz-Flugzeugwerke dichtere Taktintervalle. Die neue Linie 40 verkehrt den ganzen Tag über im 15-Minuten-Takt (heute ausserhalb der Pendlerzeiten im 30-Minuten-Takt). Abends und am Sonntag fährt sie im 30-Minuten-Takt (heute teilweise Stundentakt). Der Verbundrat hat das Angebot im August 2015 abschliessend festgesetzt.

15/13 Dringliches Postulat Martin Birrer, Ramona Gut-Rogger, Markus Nideröst und Ruth Heimo-Diem namens der FDP Fraktion vom 28. Februar 2013 betreffend Radweg Hellbühlerstrasse/Ergänzung zum bestehenden Radweg Hellbühl

Im Bauprogramm 2015-2018 über die Kantonsstrassen ist die Erstellung der Rad-/Gehweganlage Lohren-Steichenrain im Topf A angesiedelt und es sind 2.6 Mio. Franken reserviert. Das heisst: Realisation bis 2018. Die öffentliche Planaufgabe war im Mai 2014. Es gingen mehrere Einsprachen ein, unter anderem auch eine der Gemeinde Emmen (siehe dazu dringliches Postulat 17/14). Zwischenzeitlich wurden die Einsprachen behandelt und mit Entscheid Protokoll-Nr. 31 vom 6. Januar 2015 vom Regierungsrat alle abgewiesen. Die Baumeisterarbeiten zum Projekt K 12 Lohren-Steichenrain beginnen gemäss Terminprogramm im März 2016 und der Abschluss ist auf Juli 2017 geplant.

40/13 Postulat Patrick Schmid, Hans Schwegler, Martin Birrer vom 22. August 2013 betreffend Wie weiter mit den gemeindeeigenen Grundstücken?

Im Entwicklungsbericht wird auch der Aspekt betreffend dem Umgang mit den Landressourcen thematisiert. Dass die Strategie immer wieder den neuen Gegebenheiten angepasst werden muss, versteht sich von selbst. In der übergeordneten Strategie und Vision 2025 ist unter Punkt 1 aufgeführt, dass Emmen Sorge zur beschränkten Siedlungsfläche trägt und diese an geeigneten Lagen verdichtet. Die Abstimmung im Februar 2016 wird richtungsweisend sein und muss anschliessend in die Ortsplanung integriert werden.

16/14 Dringliches Postulat Benedikt Schneider betreffend Erhalt des Tramhäuschens beim Centralplatz in Emmenbrücke

Nach Überweisung des Postulates hat sich eine Arbeitsgruppe unter der Leitung zweier Direktionen der Gemeinde Emmen formiert und ein Konzept zur Rettung des Tramhüsli entworfen. Am 4. März 2015 konnte der Gemeinderat mitteilen, dass die notwendigen Mittel für die Verschiebung des Tramhüsli über Zusagen von Legaten, privaten Stiftern, Sponsoren, Spendern, der kantonalen Denkmalpflege und der Gemeinde Emmen zusammengetragen wurden. Am 1. April 2015 wurde die Stiftung Tramhüsli gegründet, welche die Verschiebung, Sanierung und Bewirtschaftung gewährleistet. Am 23. Juni 2015 wurde das Tramhüsli unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung und grossem Medieninteresse verschoben. Das Tramhüsli ist gerettet. Die Stiftung Tramhüsli ist zurzeit daran, die Sanierung und die künftige Nutzung zu erarbeiten. Das Tramhüsli hat eine eigene Homepage, auf welcher alle relevanten Daten, Überlegungen, Aktionen und Dokumente abrufbar sind. www.tramhüsli.ch.

35/14 Postulat Christian Blunsi namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend „Mehr Biss für die Schuldenbremse“

Die Gemeinde Emmen wird als Pilotgemeinde das neue Finanzhaushaltsgesetz für Gemeinden bereits 2017 einführen. Entsprechend müssen die Reglemente angepasst werden. Aufgrund dessen kann der Einwohnerrat bei der Behandlung der Grundlagen über die Schuldenbremse entscheiden. Somit wird das Postulat, wenn auch zeitverzögert, umgesetzt.

46/14 Motion Christian Blunsi namens der CVP Fraktion betreffend Verlängerung der Grabesruhe bei Kindergräbern und Urnenbeisetzungen

Mit der Revision des Friedhofreglements wurde das Postulat erfüllt.

2. Auf dem Verzeichnis der unerledigten Geschäfte werden nachstehende parlamentarische Vorstösse belassen

48/07 Motion Nadia Schulze und Mitunterzeichnende namens der CVP Fraktion vom 29. Oktober 2007 betreffend Verkehrsaufkommen Erlenstrasse

Die Motion wurde am 18. November 2008 teilweise entgegengenommen. Die Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern für Massnahmen zur Reduktion des Durchgangs- und Schleichverkehrs auf der Erlenstrasse sieht der Gemeinderat als ständige Aufgabe. Die Frage des künftigen Temporegimes auf der Erlenstrasse ist nach wie vor offen. Für die Entscheidung, welches Temporegime auf welchem Abschnitt künftig am zweckmässigsten ist, braucht es verlässliche Grundlagen. In folgenden drei Bereichen wurden Grundlagen erarbeitet: Verkehrsbelastung (durch Auswertung der Verkehrszählungen), Sicherheitsaspekte (Beurteilung von Ein- und Ausfahrten, Sichtwinkeln, Fussgängerquerungen etc.), Lärmbelastung (durch Lärm-messungen und -modellierung). Diese Grundlagen liegen zwischenzeitlich vor. Es zeigt sich aus den Verkehrszahlen, dass nur ein geringer Anteil des Verkehrs Durchgangs- oder Schleichverkehr sein kann. Der überwiegende Teil des Verkehrs auf der Erlenstrasse wird durch das Quartier erzeugt. Allfällige Veränderungen zur geltenden Tempo 50-Regelung werden im Rahmen des Lärmschutzprojektes auf Gemeindestrassen geprüft. Die Auflage des Lärmschutzprojektes findet voraussichtlich im Sommer 2016 statt.

05/09 Motion Hansruedi Schumacher namens der FDP Fraktion vom 9. Februar 2009 betreffend weniger Stau: Gersagstrasse - Sonnenplatz

Eine Ausweitung zu einer vollwertigen zweiten Spur bei der Einfahrt der Gersagstrasse in den Sonnenplatzkreisel wird massiv erschwert, da 30 Parkplätze auf dem Grundstück Nr. 99 zwischen der Gerliswilstrasse und der Gersagstrasse unterhalb des Restaurants Adler bestehen. Durch die nun insgesamt ca. 90 Parkplätze, welche durch die Gersagstrasse erschlossen sind, ist eine genügende Länge der bestehenden Abbiegespur vom Sonnenplatz her notwendig, um einen Rückstau in den Sonnenplatz zu verhindern. Eine Abbiegespur auf der Gersagstrasse in den Sonnenplatz mit Raum für nur zwei Personenwagen ist kritisch. Die konkrete Machbarkeit über eine vollwertige zweite Spur wird im Rahmen des Bauprojekts Sonnenplatz des Kantons eingehend beurteilt. Die weitere Etappe Gerliswilstrasse, Sprengiplatz, Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung auf Stufe Gemeinde zum optimierten Vorprojekt statt. Die Gemeinde Emmen hat im 2015 die vorgestellte Gestaltung der Gerliswilstrasse im Abschnitt Centralplatz bis Sprengiplatz überprüft und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Diese wurden dem Kanton Ende 2015 vorgestellt. Gemäss Bauprogramm 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten. Der Gemeinderat bleibt in Kontakt mit den massgebenden Stellen.

07/09 Motion Andreas Kappeler und Mitunterzeichnende vom 10. Februar 2009 betreffend Pfortneranlage für die Einfahrt in die Gemeinde Emmen

Im Projekt K13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg ist auch ein Teilprojekt für ein Verkehrsleitsystem vorgesehen. Ein Verkehrsmanagement-Konzept für die Achse Luzern-Rothenburg bildet den übergeordneten Rahmen für die baulichen Massnahmen der verschiedenen Einzelprojekte. Pfortneranlagen können als eine von vielen Massnahmen zur Zielerreichung mithelfen. Damit soll das Strassenverkehrssystem betrieblich gesteuert werden, so dass zusammen mit den neuen Infrastrukturmassnahmen eine möglichst hohe Leistung und Sicherheit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet werden kann. Losgelöst davon vorgezogen für Emmen ein eigenes Verkehrsleitsystem einzurichten, ist nicht zielführend und kann sich die Gemeinde auch nicht leisten. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt beim Kanton. Im kantonalen Bauprogramm 2015-2018 ist die Massnahme „Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management“ im Topf B (Umsetzung frühestens ab 2019) aufgeführt. Die Direktion Bau und Umwelt der Gemeinde Emmen ist in die Entwicklung eingebunden und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation und einen steten Verkehrsfluss auf unserem Gemeindegebiet einsetzen.

38/09 Postulat Markus Nideröst, Thomas Bühler, Thomas Lehmann und Thomas Barbana namens der FDP Fraktion vom 18. Juli 2009 betreffend Risk Management

Die FDP.Die Liberalen Einwohnerratsfraktion forderte mit ihrem Postulat 38/09 vom Gemeinderat die Erstellung eines umfassenden Risk Managements. Die Postulanten vertraten die Ansicht, dass der Planungsbericht Sicherheit sich zu stark auf den Bereich des Bevölkerungsschutzes fokussiert habe und einige Fragen ungeklärt blieben. Menschen brauchen Sicherheit. Wer sich wohl fühlt, fühlt sich sicher. In den Städten und Gemeinden, so auch in der Gemeinde Emmen, wird Sicherheit als Standortfaktor in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen. Die Identifizierung, Lokalisierung und Analyse von Risiken und Gefährdungen in der täglichen Arbeit gehört zu den Führungsaufgaben aller Stufen. Die wichtigsten personellen und betrieblichen Risiken sind in allen Bereichen bekannt und die zur Vermeidung, Verminderung und Abwehr dieser Risiken notwendigen Massnahmen sind bekannt, umgesetzt und werden nach Möglichkeit auch laufend überprüft. Der Gemeinderat weist darauf hin, dass die im Postulat genannten Massnahmen zum Tagesgeschäft der Verwaltung gehören. Das Departement Sicherheit und Sport ist allerdings daran, eine Übersicht hinsichtlich Gefahren und Risiken inklusive Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit, Tragweite der Auswirkungen sowie ein Massnahmenkatalog zu erstellen. Diese Übersicht sollte gemäss aktuellem Planungsstand bis im Sommer 2016 vorliegen.

58/10 Motion Tobias Hunkeler namens der SVP Fraktion vom 9. Dezember 2010 betreffend Konkretisierung der Nutzungszuweisung des Asylzentrums Sonnenhof im Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Emmen

Mit Schreiben vom 22. November 2011 sicherte der Regierungsrat der Gemeinde Emmen zu, im Asylzentrum Sonnenhof die bisherige Sollauslastung von 120 Asylsuchenden beizubehalten. Mit Schreiben vom 14. Dezember 2011 teilte der Gemeinderat dem Regierungsrat mit, dass er nun die notwendigen Schritte unternehmen wird, um die bisherige Sollauslastung im Bau- und Zonenreglement (BZR) der Gemeinde Emmen zu verankern. Dies wird nicht wie zuerst geplant, mit einer Teilrevision des BZR erfolgen, sondern integriert in die anstehenden Gesamtrevision des BZR. Dies als Folge der anstehenden Gesamtrevision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern (PBG), welches zwischenzeitlich per 1. Januar 2014 rechtskräftig vorliegt. Die Gesamtrevision des BZR ist in Vorbereitung. Abschluss und Rechtskraftbeschreibung ist voraussichtlich im Jahr 2019.

11/11 Dringliches Postulat Rita Amrein und Marta Eschmann namens der CVP Fraktion vom 4. Februar 2011 betreffend Ausarbeitung eines Konzepts zur Förderung des gehobenen Wohnens in der Gemeinde Emmen

Die Forderungen der Postulanten wurden im Projekt Emmen 2025 thematisiert und in der Folge auch in der Erarbeitung des Siedlungsleitbildes 2014 diskutiert. Auf die Ausarbeitung eines Konzeptes wird vorerst bewusst verzichtet. Im Rahmen der Gesamtrevision des BZR werden die Forderungen noch einmal auf ihre Zweckmässigkeit überprüft und allfällige Lösungen aufgezeigt. Die Gesamtrevision des BZR ist in Vorbereitung. Abschluss und Rechtskraftbeschreibung ist voraussichtlich im Jahr 2019.

24/11 Motion René Gmür, Rita Amrein und Marta Eschmann namens der CVP Fraktion vom 22. März 2011 betreffend Rahmenbedingungen bei Neueinzonungen von Bauland

Die Forderungen der Postulanten wurden im Siedlungsleitbild eingebettet. Die vom Schweizer Stimmvolk im März 2013 angenommene Revision des Raumplanungsgesetzes hat Einfluss auf weitere Massnahmen. Deshalb wird nicht wie zuerst geplant eine Teilrevision des BZR durchgeführt, sondern findet die Umsetzung der Motion integriert in die anstehende Gesamtrevision des BZR statt. Dies als Folge der Revision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern (PBG), welches seit 1. Januar 2014 rechtskräftig vorliegt. Die Gesamtrevision des BZR ist in Vorbereitung. Abschluss und Rechtskraftbeschreibung ist voraussichtlich im Jahr 2019.

39/11 Postulat Benedikt Schneider und Tobias Käch namens der CVP Fraktion und Markus Nideröst (FDP) vom 9. Juni 2011 betreffend Erweiterung bzw. Vergrösserung des Velounterstandes sowie die Verbesserung der Ordnung und Sauberkeit rund um den Velounterstand beim Bahnhof Emmenbrücke

Der zusätzliche Velounterstand konnte nicht wie beabsichtigt auf dem vorgesehenen Standort realisiert werden. Verhandlungen über die notwendige Dienstbarkeit mit dem Landeigentümer der Nachbarparzelle führten leider zu keinem Ergebnis. Es braucht jetzt einen neuen Standort. Eine Standortevaluation für zusätzliche Veloparkieranlagen rund um den Bahnhof Emmenbrücke wurde durchgeführt. Der Bericht liegt vor. Im 2016 soll mit der SBB die vorgeschlagenen Lösungen diskutiert und falls möglich mit der Umsetzung begonnen werden.

32/13 Postulat Roland Ottiger namens der SVP Fraktion vom 7. Juni 2013 betreffend Austritt aus dem Verband der Luzerner Gemeinden (VLG)

Der Verband Luzerner Gemeinden (VLG) wurde 1996 mit dem Ziel gegründet, als starker Interessensvertreter der Gemeinden gegenüber dem Kanton wirksam zu sein. Im Grundsatz erachten alle Gemeinden und auch der Kanton Luzern die aktuelle Zusammenarbeit zwischen der Regierung und dem VLG als wertvoll. Er ist in verschiedensten Themen und Problemkreisen expliziter Ansprechpartner des Kantons (z.B. Finanzausgleichsgesetz; Gesetz über die Volksschulbildung explizit erwähnt; Zivilschutz; KESB; Richtplanverfahren etc.). Bei der Gründung gehörten alle Luzerner Gemeinden dem Verband an. Aufgrund der Kritik der Stadt Luzern und der grossen Agglomerationsgemeinden an den Leistungen des VLG beschloss der Vorstand im Frühjahr 2014 das Verbandsentwicklungsprojekt SPRING III. Ziel des Projektes war, die Kritikpunkte am Verband zu analysieren und Lösungen zu präsentieren. In der Zwischenzeit ist die Stadt Luzern per Ende 2014 aus dem VLG ausgetreten. Der Kritik der Stadt und Agglomerationsgemeinden war eine grosse Unzufriedenheit von Gemeinden aus dem Entlebuch und dem Luzerner Hinterland vorausgegangen. In der Folge beauftragte der Vorstand eine 11-köpfige Projektgruppe sowie eine 6-köpfige Projektsteuerung unter der Leitung von alt Ständerat Dr. Franz Wicki mit der Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen. Die beiden Gremien arbeiteten von Juni 2014 bis März 2015 intensiv am Projekt. Grundlage bildete dabei ein vom Vorstand beschlossener Projektauftrag. Dieser beinhaltete die Überprüfung der Verbandstätigkeit, der Verbandsstrukturen und des Beitragswesens. Nebst dem externen Projektleiter Dr. Franz Wicki wurde partiell auch Markus Zimmerli von der BDO AG zugezogen. Die Projektgruppe verabschiedete im März 2015 ihren Schlussbericht z.H. der Projektsteuerung/ des Vorstandes. Aufgrund der Anträge und Empfehlungen im Schlussbericht der Projektgruppe beantragte der Vorstand den Delegierten folgende Massnahmen:

- Einfügen eines Minderheitenschutzartikels bei Art. 4 Abs. 3 der Statuten
- Umsetzung des Modelles „Starke Bereiche“ (Möglichkeit von zwei Stellungnahmen im Rahmen des Verbandes)
- Änderung der Struktur der Mitgliederbeiträge mit entsprechender Statutenänderung (Art. 23 Abs. 1). Neu soll nebst einem Pro-Kopf-Beitrag zusätzlich ein abgestufter Sockelbeitrag gelten.
- Eine Arbeitsgruppe soll die Schnittstellen zwischen den Regionalen Entwicklungsträgern (RET) und dem VLG überprüfen und entsprechende Vorschläge machen.

- Umsetzung weiterer Empfehlungen zur künftigen Verbandsarbeit

Das geänderte Beitragswesen wird erstmals bei der Beitragserhebung für das Verbandsjahr 2016 angewendet. Alle anderen Anpassungen und die geänderten Statutenbestimmungen sind bereits während des Jahres 2015 umgesetzt und in Kraft gesetzt worden. Die Projektgruppe hat noch weitergehende Anregungen und Ideen der Mitgliedsgemeinden diskutiert. Der Vorstand des VLG hat diese Anregungen aufgenommen und wird diese in nächster Zeit weiter bearbeiten. Im zweiten Halbjahr 2015 sind die bestehenden Schnittstellen zwischen den Regionalen Entwicklungsträgern (RET) und dem VLG geklärt worden.

37/13 Motion Christian Blunsi und Mitunterzeichnende betreffend energetische Festsetzungen in den Bebauungsplänen im Gebiet Seetalplatz und Monosuisse-Areal

Die Forderungen der Motionäre sind in den Bebauungsplan Viscosistadt eingeflossen und in der 1. Lesung im Einwohnerrat am 19. Februar 2014 diskutiert worden. Am 22. März 2016 findet voraussichtlich die zweite Lesung der Vorlage im Einwohnerrat statt. In der Behandlung der Bebauungspläne und Sonderbauvorschriften am Seetalplatz hat der Einwohnerrat am 15. Dezember 2015 folgenden Anpassungsantrag der FDP gutgeheissen (Sonderbauvorschriften Art. 20 Abs. 1 bzw. 21 Abs. 1): "Neubauten müssen dem kantonalen Energiegesetz entsprechen. Die Investoren sind angehalten, höhere Energielabels anzustreben." Die Lesung und Verabschiedung der Bebauungspläne und Sonderbauvorschriften findet voraussichtlich am 5. Juli 2016 statt. Dem Einwohnerrat bietet sich dann eine weitere Möglichkeit, sich zu den energetischen Vorschriften zu äussern.

58/13 Dringliches Postulat Marta Eschmann namens der CVP Fraktion betreffend Verkehrsprobleme in Emmen Dorf - Als mögliche Variante: grosszügige OST-Ringlösung? „Den Verkehr steuern - den Verkehr aus dem Zentrum ableiten und wegführen“ Entlastung des Emmen Dorf

Im Bauprogramm 2015-2018 über die Kantonsstrassen ist die Umfahrung Emmen-Dorf und Meierhöfli neu im Topf B angesiedelt. Das heisst, dass in den nächsten vier Jahren das Projekt zu planen ist. Wegen des Projektüberhangs ist die Realisierung jedoch ohne fixen Zeithorizont. Immerhin sind im Topf A 0.6 Mio. und im Topf B 10.9 Mio. Franken reserviert. Die restlichen 59 Mio. Franken sind im Topf C. Der Kanton wird nun mittels einer Projektstudie die zweckmässigste Lösung zur Behebung der Verkehrsprobleme im Emmen-Dorf sowie die Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete entlang der Seetalstrasse erarbeiten. Es werden Ziele definiert und Kosten/Nutzen Vergleiche ermittelt. Erstmals werden damit die Kosten detailliert vorliegen. Gemäss Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan 2007 der Gemeinde Emmen ist die Umfahrung Emmen-Dorf als Massnahme S 6.1 behördenverbindlich gesichert. Im Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation ist die Umfahrung Emmen-Dorf als Massnahme MIV-5 auf der C-Liste (das heisst ab 2023) aufgeführt. Offen ist nach wie vor die Frage, ob zur Sicherung des Trassees allenfalls eine Strassenbaulinie oder ein Freihaltebereich in der kommenden Zonenplanrevision festgelegt werden soll. Mit Brief vom 26. August 2015 an den Regierungsrat des Kantons Luzern hält der Gemeinderat fest, dass der Einwohnerrat Emmen am 24. März 2015 zwei Vorstösse zur Prüfung von neuen Varianten auf der Achse Seetalstrasse gutgeheissen hat. Nebst der Umfahrung Emmen-Dorf sollen eine Variante „Ostring“ (direkte Verbindung von Waldibrücke an den Nationalstrassenanschluss Buchrain) und eine Variante „Umfahrung über Rathausen“ (Verbindung vom Nationalstrassenanschluss Emmen-Süd über Rathausen nach Emmen-

Dorf) geprüft werden. Mit dem Schreiben hat der Gemeinderat Emmen beim Regierungsrat beantragt, die Varianten im geeigneten Rahmen auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Zugleich wies der Gemeinderat darauf hin, dass er als ein sinnvolles verkehrspolitisches Zeichen der Zeit ansieht, gleichzeitig zu den Projektstudien für eine Umfahrungsstrasse, die Sanierung und Aufwertung der bestehenden Seetalstrasse als verkehrlich und städtebaulich zentrale Entwicklungsachse ins Auge zu fassen. Ganz im Sinn des Postulats, das vom Gemeinderat eine aktive Rolle in der Verkehrspolitik verlangt, beantragte der Gemeinderat abschliessend, dass die Leiter der Departemente Hochbau und Umwelt sowie Tiefbau und Werke von Beginn weg in die weiteren Planungsschritte der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) fachlich miteinbezogen werden.

04/14 Postulat Hans Schwegler und Patrick Schmid namens der SVP Fraktion betreffend Verkehrsentlastung Emmen-Dorf über Rathausen

Im Bauprogramm 2015-2018 über die Kantonsstrassen ist die Umfahrung Emmen-Dorf und Meierhöfli neu im Topf B angesiedelt. Das heisst, dass in den nächsten vier Jahren das Projekt zu planen ist. Wegen des Projektüberhangs ist die Realisierung jedoch ohne fixen Zeithorizont. Immerhin sind im Topf A 0.6 Mio. und im Topf B 10.9 Mio. Franken reserviert. Die restlichen 59 Mio. Franken sind im Topf C. Der Kanton wird nun mittels einer Projektstudie die zweckmässigste Lösung zur Behebung der Verkehrsprobleme im Emmen-Dorf sowie die Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete entlang der Seetalstrasse erarbeiten. Es werden Ziele definiert und Kosten/Nutzen Vergleiche ermittelt. Erstmals werden damit die Kosten detailliert vorliegen. Gemäss Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan 2007 der Gemeinde Emmen ist die Umfahrung Emmen-Dorf als Massnahme S 6.1 behördenverbindlich gesichert. Im Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation ist die Umfahrung Emmen-Dorf als Massnahme MIV-5 auf der C-Liste (das heisst ab 2023) aufgeführt. Offen ist nach wie vor die Frage, ob zur Sicherung des Trassees allenfalls eine Strassenbaulinie oder ein Freihaltebereich in der kommenden Zonenplanrevision festgelegt werden soll. Mit Brief vom 26. August 2015 an den Regierungsrat des Kantons Luzern hält der Gemeinderat fest, dass der Einwohnerrat Emmen am 24. März 2015 zwei Vorstösse zur Prüfung von neuen Varianten auf der Achse Seetalstrasse gutgeheissen hat. Nebst der Umfahrung Emmen-Dorf sollen eine Variante „Ostring“ (direkte Verbindung von Waldibrücke an den Nationalstrassenanschluss Buchrain) und eine Variante „Umfahrung über Rathausen“ (Verbindung vom Nationalstrassenanschluss Emmen-Süd über Rathausen nach Emmen-Dorf) geprüft werden. Mit dem Schreiben hat der Gemeinderat Emmen beim Regierungsrat beantragt, die Varianten im geeigneten Rahmen auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Zugleich wies der Gemeinderat darauf hin, dass er als ein sinnvolles verkehrspolitisches Zeichen der Zeit ansieht, gleichzeitig zu den Projektstudien für eine Umfahrungsstrasse, die Sanierung und Aufwertung der bestehenden Seetalstrasse als verkehrlich und städtebaulich zentrale Entwicklungsachse ins Auge zu fassen. Ganz im Sinn der Motion, die vom Gemeinderat eine aktive Rolle verlangt, beantragte der Gemeinderat abschliessend, dass die Leiter der Departemente Hochbau und Umwelt sowie Tiefbau und Werke von Beginn weg in die weiteren Planungsschritte der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) fachlich miteinbezogen werden.

08/14 Postulat Tobias Käch, Rita Amrein und Christian Meister namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend Attraktivierung S-Bahn-Haltestelle GERSAG

Im Jahr 2016 werden für die Busbenützer ein Personenunterstand und ein gedeckter Abstellplatz für Fahrräder realisiert. Die Ausrüstung der Haltestelle mit DFI (Digitale Fahrgast Information) ist ebenfalls in Planung. Für die Projektierung einer substanziellen Erneuerung des Umsteigeknotens Gersag sollen die notwendigen Projektmittel (Fr. 50'000.00) in der langfristigen Investitionsplanung 2017 priorisiert, terminiert und in den BAFIP 2017 aufgenommen werden. Der Einwohnerrat entscheidet darüber im Sommer 2016.

17/14 Aufhebung der Bushaltestelle Innerrain im Zusammenhang der Erstellung Radverkehrsanlage Abschnitt Lohren - Stechenrain

Am 19. Mai 2014 hat der Gemeinderat Emmen gegen das aufgelegte Projekt - bzw. gegen die Aufhebung der Bushaltestellen Innerrain - Einsprache erhoben. Nach der Einspracheverhandlung vom 25. Juni 2014 hat der Regierungsrat an seiner Sitzung vom 6. Januar 2015 den Entscheid gefällt, die Einsprache des Gemeinderates Emmen sowie alle eingegangenen Einsprachen von Anwohnern abzuweisen. Die Begründung des Regierungsrates die Haltestellen Innerrain aufzulösen ist, dass gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]; SR 151.3) alle öffentlich zugänglichen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) bis 2023 behindertengerecht ausgestaltet sein müssen. Die Kantonsstrassenprojekte beruhen auf den Normen der VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Dabei sind alle gesetzlichen Vorgaben wie das Strassen-gesetz oder BehiG zu erfüllen. Mit der Projektausarbeitung wurden die Bushaltestellen Innerrain betreffend Verkehrssicherheit und den Anforderungen an das BehiG überprüft. Die Bushaltestellen entsprechen den VSS Normen und dem BehiG nicht. Die Haltestelle in Richtung Ruswil befindet sich zudem zwischen zwei Hofzufahrten, die ausserorts in die Kantonsstrasse münden. Die erforderlichen Sichtbedingungen gemäss Norm SN 640273a können mit dem geplanten Radweg bei dieser Bushaltestelle nicht erfüllt werden. Ein Versetzen und eine normgerechte Ausführung der beiden Bushaltestellen sind mit hohen Kosten verbunden. Der Regierungsrat beschloss, infolge der sehr geringen Frequenzen (Auswertungen durch die Rottal AG im Auftrag des Verkehrsverbunds Luzern) und der Möglichkeit, dass die Busbenützer mit dem neuen Rad-/Gehweg eine sichere, normgerechte Verbindung zu den nächsten Haltestellen (Entfernung: 850 - 1'000 Meter) benützen können, dass die Haltestellen aufzuheben seien. Der Gemeinderat Emmen hat an seiner Sitzung vom 14. Januar 2015 entschieden, den Entscheid des Regierungsrates in diesem Sinne zu akzeptieren und keine Verwaltungsgerichtsbeschwerde einzureichen. Einer solchen Beschwerde wäre mit grosser Wahrscheinlichkeit kein Erfolg beschieden und würde das Projekt unzweckmässig verzögern. Die doch sehr geringen Fahrgastfrequenzen und die Möglichkeit, dass die Busbenützer mit dem neuen Rad-/Gehweg eine sichere, normgerechte Verbindung zu den nächsten Haltestellen benützen können, macht den Entscheid des Regierungsrates nachvollziehbar. Für die Realisierung durchgehender Rad-/Gehwege zwischen Emmen und Hellbühl wie auch zwischen Emmen und Neuenkirch setzt sich der Gemeinderat Emmen seit Jahren ein. Die Baumeisterarbeiten zum Projekt K12 Lohren-Stechenrain beginnen gemäss Terminprogramm im März 2016 und der Abschluss ist auf Juli 2017 geplant. Am 17. März 2015 reichten Kantonsrat Markus Odermatt und Mitunterzeichnende ein Postulat P673 mit der Forderung "Stopp der Schliessung von Bushaltestelle auf der Landschaft mit wichtiger Erschliessungsfunktion" ein.

Mit Datum 25. August 2015 lehnte der Regierungsrat das Postulat ab. Hingegen erklärte der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 14./15. September 2015 das Postulat als erheblich. Der Gemeinderat wartet den Entscheid des Regierungsrates ab, welche Schlüsse er aus dem überwiesenen Postulat zieht. Nach Aussage vif hat die Erheblicherklärung keinen Einfluss auf die geplante Aufhebung der Bushaltestelle Innerrain. Die Bushaltestelle Innerrain wird je nach Baufortschritt noch ca. bis Sommer - eventuell Herbst 2016 - angefahren werden können und dann aufgehoben.

02/15 Motion Christian Blunshi namens der CVP Fraktion betreffend JA zum Verkauf der Herdschwand – JA zu Anpassungen beim Riegelbau „Neuschwand“

Die geforderten Anpassungen werden beim Riegelbau in der vorgestellten Weise umgesetzt (Attikageschoss statt durchgehendes fünftes Vollgeschosses).

16/15 Postulat Christian Blunshi, Andreas Roos und Marta Eschmann namens der CVP / JCVP Fraktion betreffend Planungsbericht Zentrum Gersag (Verwaltungsgebäude sowie Restaurant und Sääle)

Gemäss der Beantwortung des Postulats hat der Gemeinderat sich bereit erklärt, das Postulat entgegen zu nehmen und wird den Bericht bei Vorliegen der notwendigen Grundlagen erarbeiten. Seit der Beantwortung haben sich die Grundlagen nicht verändert.

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir ersuchen Sie, von unserem Bericht Kenntnis zu nehmen und den beantragten Abschreibungen gemäss Ziffer 1 zuzustimmen.

Emmenbrücke, 24. Februar 2016

Für den Gemeinderat

Rolf Born

Gemeindepräsident

Patrick Vogel

Gemeindeschreiber