

30/25 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat



***betreffend
kommunaler Richtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan),
2. Lesung***

Inhalt

1. Einleitung.....	3
2. Abwägung Zeitpunkt zweite Lesung im Einwohnerrat.....	3
3. Ablauf.....	4
3.1 Prozess.....	4
3.1.1 Öffentliche Mitwirkung.....	4
3.1.2 Kantonale Vorprüfung.....	4
3.1.3 Erste Lesung im Einwohnerrat.....	4
3.1.4 Öffentliche Auflage.....	5
4. Kommunalen Richtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan).....	5
4.1 Erläuterungen zum Verkehrsrichtplan.....	5
4.2 Inhalte Verkehrsrichtplan.....	6
5. Änderungen aufgrund der 1. Lesung im Einwohnerrat.....	7
6. Stellungnahmen.....	8
6.1 Stellungnahme Coop Genossenschaft.....	8
6.2 Stellungnahme Manor, Nordmann & Co sowie Immobiliengesellschaft Oberhof AG Emmen.....	12
6.3 Stellungnahme SBB AG.....	15
6.4 Stellungnahme Erbgemeinschaft Hans und Maria Amman Wicki.....	16
6.5 Stellungnahme Rolf und Eva Arnold Thalmann.....	17
6.6 Stellungnahme Bruno Bucher.....	17
6.7 Stellungnahme Eveline und Heinz Bachmann.....	18
6.8 Stellungnahme Urs und Johanna Meier-Schnyder.....	19
6.9 Stellungnahme Yvonne und Adrian Weber.....	20
7. Änderungen seit der 1. Lesung im Einwohnerrat.....	21
8. Antrag an den Einwohnerrat.....	21

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Einleitung

Der neue kommunale Richtplan Verkehr, nachfolgend Verkehrsrichtplan genannt, ist Teil des Gesamtpaketes zur Revision der Ortsplanung und wurde in diesem Rahmen am 30. Januar 2024 im Einwohnerrat in erster Lesung behandelt. Er ersetzt den bestehenden Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2007. Der Verkehrsrichtplan muss vom Einwohnerrat beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt werden.

2. Abwägung Zeitpunkt zweite Lesung im Einwohnerrat

Politisch und aus fachlicher Sicht stellt sich die Frage, zu welchem Zeitpunkt der neue Verkehrsrichtplan beschlossen und genehmigt werden soll. Sollte der Verkehrsrichtplan erst mit den übrigen Unterlagen des Gesamtpaketes der Revision der Ortsplanung in die 2. Lesung im Einwohnerrat gelangen und anschliessend dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt werden, kann mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Verkehrsrichtplan noch länger nicht gestartet werden. Im Verkehrsrichtplan sind diverse Massnahmen mit dem Umsetzungshorizont kurzfristig (bis 2028) aufgeführt. Damit diese Terminierung realistisch bleibt, hat der Gemeinderat entschieden, den Verkehrsrichtplan vom Gesamtpaket der Revision der Ortsplanung abzukoppeln und vorgezogen dem Einwohnerrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Des Weiteren hat der Gemeinderat entschieden, dem Einwohnerrat den Verkehrsrichtplan gleichzeitig mit der Investitionsplanung zur Beschlussfassung vorzulegen, um gesamtheitlich auch die Kostenfolgen abschätzen zu können.

3. Ablauf

3.1 Prozess

Verfahren	Prozessschritte	Zeitraum
inkl. Revision der Ortsplanung Verkehrsrichtplan	Siedlungsleitbild	Mai 2014 zustimmende Kenntnisnahme des Einwohnerrats
	Städtebauliches Gesamtkonzept	Dezember 2019 zustimmende Kenntnisnahme des Einwohnerrats
	Erarbeitung neue Planungsinstrumente	August 2020 – April 2022
	Öffentliche Mitwirkung	Mai – September 2022
	Kantonale Vorprüfung	Mai 2022 – September 2023
	1. Lesung im Einwohnerrat	30. Januar 2024
	Öffentliche Auflage	13. Mai bis 11. Juni 2024
Verkehrs richtplan	2. Lesung im Einwohnerrat	1. Juli 2025
	Referendumsfrist	60 Tage
	Genehmigung Regierungsrat	Anschliessend (voraussichtlich Herbst 2025)

3.1.1 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung fand vom 6. Mai 2022 bis 4. September 2022 statt. Währenddessen sind 39 Mitwirkungsbeiträge betreffend dem Verkehrsrichtplan eingegangen. Die Anträge, Antworten und resultierenden Anpassungen finden sich in der Beilage 02 als Auszug aus dem Mitwirkungsbericht zur Gesamtrevision.

3.1.2 Kantonale Vorprüfung

Im Rahmen der Vorprüfung wurden aufgrund der ersten Rückmeldungen des Kantons ein paar wenige Anpassungen vorgenommen. Der abschliessende Vorprüfungsbericht zur kantonalen Vorprüfung der Gesamtrevision beinhaltet keine Änderungen zum Verkehrsrichtplan.

3.1.3 Erste Lesung im Einwohnerrat

Am 30. Januar 2024 hat der Einwohnerrat den Verkehrsrichtplan im Rahmen des Gesamtpakets zur Revision der Ortsplanung behandelt. Es wurden verschiedene Anpassungen beschlossen, welche im Kapitel 7 aufgeführt sind.

3.1.4 Öffentliche Auflage

Vom 13. Mai 2024 bis 11. Juni 2024 fand die öffentliche Auflage zum Gesamtpaket der Revision der Ortsplanung statt. Zum Verkehrsrichtplan wurden elf Parteien Stellungnahmen eingereicht. Die Stellungnahmen sowie die Antworten des Gemeinderates sind im Kapitel 6 aufgeführt.

4. Kommunalen Richtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan)

Dieses Kapitel ist ein Auszug aus dem Bericht und Antrag 44/23 zur 1. Lesung des Einwohnerrates des Gesamtpakets der Ortsplanungsrevision.

- Behördenverbindlich
- Beschluss Einwohnerrat in einer Lesung nach der öffentlichen Auflage, aufgrund des übergeordneten Leitverfahrens zwei Lesungen im Einwohnerrat
- Genehmigung Regierungsrat

Zugehörige Dokumente:

Verkehrsrichtplan vom 22. Mai 2025

4.1 Erläuterungen zum Verkehrsrichtplan

Richtpläne halten die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Sie koordinieren alle räumlich relevanten Tätigkeiten und sind behördenverbindlich, aber weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Der aktuell [rechtskräftige Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan](#) der Gemeinde Emmen stammt aus dem Jahr 2007 (vom Einwohnerrat erlassen am 3. Juli 2007). Das Verkehrssystem und die Rahmenbedingungen haben sich seitdem verändert. Der kantonale Richtplan ist in der Zwischenzeit zweimal revidiert worden. Im Zusammenhang mit der laufenden Ortsplanungsrevision wird daher auch der Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan überarbeitet bzw. ersetzt.

Siedlungsentwicklung und Verkehr sind voneinander abhängig. Mit dem Siedlungswachstum erhöht sich auch die Nachfrage und Auslastung von Verkehrsinfrastrukturen und teilweise wird ein Ausbau oder eine Umstrukturierung des Angebots erforderlich. Gleichzeitig können auch neue Verkehrsanlagen zusätzliches Siedlungswachstum nach sich ziehen. Die Herausforderung besteht deshalb in der optimalen Abstimmung dieser beiden Bereiche: Auf der einen Seite soll sich die Siedlungsentwicklung im urbanen Raum an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur orientieren, insbesondere an den Haltestellen des ÖV. Auf der anderen Seite ist der Ausbau des Verkehrsangebots auf die bestehenden und zukünftigen Siedlungsschwerpunkte auszurichten.

4.2 Inhalte Verkehrsrichtplan

Wichtigste Änderungen gegenüber dem rechtskräftigen Verkehrsrichtplan

- Neu gibt es in Emmen nicht mehr einen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan, sondern lediglich noch den Verkehrsrichtplan. Der Erschliessungsrichtplan wird nicht überarbeitet oder ersetzt, da es sich bei den bisher unbebauten Grundstücken im rechtskräftigen Erschliessungsrichtplan nur um Grundstückszufahrten handelt, die gesichert wurden, deren Lage aber aus heutiger Sicht abweichen kann. Die Erschliessung der entsprechenden Grundstücke ist sichergestellt. Der rechtskräftige Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan von 2007 wird im Rahmen der Gesamtrevision aufgehoben.

Wichtigste Inhalte des neuen Verkehrsrichtplans

- Übergeordnet geht es darum, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen und gleichzeitig nachhaltig umzusetzen. Dafür sind Massnahmen erforderlich. Damit die Massnahmen systematisch und zielführend erarbeitet werden, werden zunächst strategische Zielsetzungen und darauf basierende Handlungsfelder für den motorisierten Individualverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr, Mobilität, Parkierung und Güterverkehr definiert.
- Mit den aufgezeigten Massnahmen wird ein durchgängiges, umfassendes und komfortables Netz für alle Verkehrs- und Mobilitätsträger angestrebt.
- Die Umsetzung der Massnahmen, deren Priorisierung und das Controlling liegen mehrheitlich in der Verantwortung des Gemeinderates. Bei Massnahmen auf Kantonsstrassen ist der Kanton im Lead, bei Projekten der SBB ist das Bundesamt für Verkehr verantwortlich.
- Der Verkehrsrichtplan formuliert fünf strategische Zielsetzungen und erläutert diese. Die fünf strategischen Zielsetzungen sind:
 1. Abstimmung von Siedlung und Verkehr
 2. Gewährleistung der Mobilität mit allen Verkehrsträgern
 3. Hohe Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs
 4. Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs als gleichwertige Verkehrsträger zum MIV im Sinne einer flächeneffizienten Mobilität.
 5. Entwicklung der Verkehrsräume zu attraktiv gestalteten, öffentlichen Räumen mit angemessener Aufenthaltsqualität.
- Im Kapitel Handlungsfelder werden sechs Handlungsfelder anhand der Kategorien Ausgangslage, Ziele, Qualitätsanforderungen, Technische Anforderungen und übergeordnete Festlegungen beschrieben. Die sechs Handlungsfelder sind: Motorisierter Individualverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr, Mobilität, Parkierung und Güterverkehr.
- Zu jedem Handlungsfeld werden in Kapitel 6 Massnahmen definiert, die zugehörigen Massnahmen definiert, zusätzlich werden übergeordnete Massnahmen definiert, die mehrere Verkehrs- und Mobilitätsträger betreffen.

5. Änderungen aufgrund der 1. Lesung im Einwohnerrat

In der 1. Lesung des Verkehrsrichtplans durch den Einwohnerrat wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- S. 19, Kap. 5.1 (Aufnahme Bemerkung)
«Auf die Bedürfnisse des ansässigen Gewerbes ist bei der Umsetzung von Massnahmen Rücksicht zu nehmen.»
- S. 32, Kap. 5.3.3 (Aufnahme zusätzlicher Punkt)
«Auf Ober- und Unterführungen ist grundsätzlich zu verzichten.»
S. 51, Kap. 6.2 (Ergänzung der Massnahme Ü11)
«...in Koordination und Finanzierung durch den Bund.»
- S. 51, Kap. 6.2 (Ergänzung der Massnahme Ü13)
«Antrag auf Ergänzung der Koordination: Ü15.»
- S. 51, Kap. 6.2 (Änderung der Massnahme Ü15)
«Antrag auf Änderung der Umsetzungsfrist: kurzfristig (statt mittelfristig).
- S. 53, Kap. 6.3 (Ergänzung der Massnahme S1)
«Antrag auf Änderung der Umsetzungsfrist: kurzfristig (statt mittelfristig) und Ergänzung der Zuständigkeit: zusätzlich ASTRA.»
- A. 55, Kap. 6.4 (Änderung der Massnahme F14)
«Antrag auf Änderung der Umsetzungsfrist: langfristig (statt mittelfristig)»
- A. 55, Kap. 6.4 (Änderung der Massnahme F19)
«Antrag auf Änderung der Umsetzungsfrist: mittelfristig (statt kurzfristig)»
- S. 58, Kap. 6.5
«Antrag auf Ergänzung des Massnahmenplans: Die Massnahme V5 ist auf die komplette Massnahme F12 auszuweiten.»
- A. 59, Kap. 6.5 (Änderung der Massnahme V18)
«Antrag auf Änderung der Umsetzungsfrist: kurzfristig (statt mittelfristig)»
- S. 60, Kap. 6.5 (Aufnahme Bemerkung)
«Die Erreichbarkeit und Signalisierung des Emmen Centers für Velos soll optimiert werden.»
- S. 60, Kap. 6.5 (Aufnahme neue Massnahme V24)
«Velokonzept Seetalplatz / Umsetzung: kurzfristig / Zuständigkeit: Kanton, Gemeinde»
- S. 60, Kap. 6.5 (Aufnahme neue Massnahme V25)
«Optimierung Signalisation Veloverkehr gesamte Gemeinde / Umsetzungs-frist: kurzfristig / Zuständigkeit: Gemeinde, Kanton»
- S. 61, Kap. 6.6 (Ergänzung der Massnahme ÖV2)
«...der Haltestelle und der Betriebskosten durch den Bund»
- S. 62, Kap. 6.6 (Änderung der Massnahme ÖV9)
«Antrag auf Änderung der Umsetzungsfrist der Massnahme ÖV9: "mittelfristig (statt langfristig)»
- S. 64, Kap. 6.8 (Ergänzung der Massnahme P1)
"... Für bestehende Nutzungen muss keine Bewirtschaftung eingeführt werden, wenn bauliche Erweiterungen, Nutzungsänderungen und dergleichen nachweislich zu keinem wesentlichen Mehrverkehr führen."

6. Stellungnahmen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage wurden von elf Parteien Stellungnahmen eingereicht, wobei zwei Stellungnahmen zurückgezogen wurden. In den nachfolgenden Kapiteln sind die neun verbliebenen Stellungnahmen sowie die Antworten des Gemeinderates aufgeführt.

6.1 Stellungnahme Coop Genossenschaft

Stellungnahme vom 11. Juni 2024 durch die Coop Genossenschaft.

Inhalt

Die Stellungnehmerin hält folgendes fest (sinngemäss):

1. Die unter Ziffer 6.2. des Verkehrsrichtplans vom 01. Mai 2024 vorgesehenen Massnahmen betreffend die Umgestaltung Seetalstrasse, Abschnitt Meierhöfli (Ü6), «Schaffen von neuer Aufenthaltsqualität, Errichtung von durchgehender Veloinfrastruktur, sicheren ebenerdigen Fussgängerquerungen und Massnahmen zur ÖV-Förderung», seien ersatzlos zu streichen.
2. Die unter Ziff. 6.2. des Verkehrsrichtplans vom 01. Mai 2024 vorgesehene Umgestaltung Oberhofstrasse (Ü 14) sei ersatzlos zu streichen.
3. Die Oberhofstrasse sei als Hauptverkehrs- oder Zentrumsachse festzulegen.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MWST) zulasten der Gemeinde Emmen.

Die Stellungnahme wird im Wesentlichen wie folgt begründet (sinngemäss):

Das Grundstück der Einsprecherin Nr. 384, GB Emmen, an der Fichtenstrasse 1, Emmen, liegt direkt an der Seetalstrasse. Die Einsprecherin betreibt dort einen Supermarkt inklusive Restaurant.

Die Kundschaft der Einsprecherin gelangt über die Seetal- und anschliessend über die Fichtenstrasse auf das Grundstück der Einsprecherin Nr. 384, GB Emmen. Den an der nördlichen Grenze sich befindende Hauptparkplatz für die Kundschaft verlassen die Fahrzeuge entweder am Einfahrtsort an der Fichtenstrasse oder direkt über die Seetalstrasse. Für die Erreichbarkeit des Supermarkts auf dem Grundstück Nr. 384, GB Emmen, ist die Seetalstrasse folglich von zentraler Bedeutung.

Das Grundstück der Einsprecherin Nr. 2953, GB Emmen, befindet sich an der Oberhofstrasse 28, 6020 Emmen. Die Einsprecherin betreibt an diesem Standort einen Baumarkt.

Die Kundschaft der Einsprecherin gelangt ausschliesslich über die Seetalstrasse und die Oberhofstrasse zum Grundstück Nr. 2953, GB Emmen. Der Kunden- und Mitarbeiterparkplatz an der südlichen Grenze des Grundstücks ist einzig von der südwestlichen Einfahrt auf das Grundstück zugänglich. Die Kunden verlassen das Grundstück Nr. 2953, GB Emmen, mit ihren Fahrzeugen schliesslich über die Ausfahrt an der südöstlichen Seite in die Oberhofstrasse in Richtung Seetalstrasse. Zudem benützen auch die Kundinnen und Kunden des «Emmen Centers» (Grundstück Nr. 2436, GB Emmen) die Seetal- und Oberhofstrasse als Anfahrtsweg.

Sowohl der Baumarkt der Einsprecherin als auch das «Emmen Center» auf dem Grundstück Nr. 2436, GB Emmen, sind nicht nur lokal, sondern gemeinde- und gar kantonsübergreifend beliebte Einkaufsmöglichkeiten. Über die Reusseggstrasse sind denn auch beide Märkte gut an die Autobahn angeschlossen, was es auch Kunden aus anderen Gemeinden und Kantonen erlaubt, zügig zu den Einkaufszentren und wieder zur Autobahn zu gelangen.

Unter Berücksichtigung von über 300000 Zahlkunden pro Jahr kann festgehalten werden, dass von Montag bis Samstag täglich über 1000 (zahlende) Kundinnen und Kunden zum Grundstück der Einsprecherin über die Seetal- und Oberhofstrasse gelangen. Die Besucherzahl des «Emmen-Centers», welche hinzugerechnet werden muss, dürfte angesichts der Anzahl an Einkaufsmöglichkeiten im «Emmen-Center» um ein Vielfaches höher sein. Dabei sind Anwohner der Oberhofstrasse noch nicht einmal eingerechnet.

Es kann somit festgehalten werden, dass die Seetal- und Oberhofstrasse äusserst stark genutzt werden und für die beiden Grundstücke Nrn. 2953 und 2436, GB Emmen, in wirtschaftlicher Hinsicht von essentieller Bedeutung ist.

Sowohl die Seetal- als auch die Oberhofstrasse sind für die Erschliessung der beiden Grundstücke der Einsprecherin Nrn. 2953 und 384, beide GB Emmen, von höchster Wichtigkeit. Die beiden Strassen werden denn auch äusserst stark befahren – nicht nur durch die Kundschaft der Einsprecherin.

Die öffentlich aufgelegte Bau- und Zonenordnung sowie der behördenverbindliche Verkehrsrichtplan sieht für die Seetal- und Oberhofstrasse verschiedene Massnahmen vor. Auf diese wird sogleich kurz eingegangen.

Der Verkehrsrichtplan hält unter Nr. 06 fest, dass die Seetalstrasse zwischen der SBB-Unterführung und der Autobahn (Abschnitt Meierhöfli) umgestaltet und städtebaulich aufgewertet werden soll. Dabei sollen unter anderem Massnahmen von neuer Aufenthaltsqualität, eine durchgehende Veloinfrastruktur und Massnahmen zur ÖV-Förderung getroffen werden.

Des Weiteren hält der Verkehrsrichtplan unter Nr. Ü14 die Umgestaltung der Oberhofstrasse fest. Dabei soll eine durchgehende, attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden.

Die Gemeinde typisiert die Oberhofstrasse als «Quartierstrasse» (vgl. Ziff. 5.2.4 des Verkehrsrichtplans). Quartierstrassen dienen der Erschliessung und die Belastung durch den motorisierten Verkehr sei als «gering» einzustufen. Der Strassenraum sei siedlungsorientiert auszugestalten und diene nicht nur dem Verkehr, sondern auch als Aufenthaltsort. Der Fuss- und Veloverkehr benütze den Strassenraum gleichgestellt gegenüber dem motorisierten Verkehr und es sei aus diesem Grund eine hohe Verkehrssicherheit durch Beruhigungsmassnahmen sicherzustellen (vgl. Ziff. 5.2.5 des Verkehrsrichtplans). Der Verkehrsrichtplan klassiert die Oberhofstrasse innerhalb der Quartierstrassen als Gemeindestrasse 2. Klasse ein. Gemäss Ziff. 5.2.3 des Verkehrsrichtplans dienen solche Strassen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen.

Die technischen Anforderungen an die Quartierstrasse stellt der Verkehrsrichtplan unter Ziff. 5.2.6 dar: Quartierstrassen: Dabei fällt auf, dass die Fahrbreite aufgrund der vorgesehenen Beruhigungsmassnahmen teilweise lediglich vier Meter betragen soll. Ein gleichzeitiges Kreuzen von Personenfahrzeugen ist auf Höhe der Beruhigungsmassnahmen nicht möglich.

Des Weiteren sieht der Verkehrsrichtplan auf der Oberhofstrasse Massnahmen im Zusammenhang mit dem Veloverkehr vor. Hierbei soll für den Bedarfsverkehr eine Radroute auf der Oberhofstrasse sowie eine Verbindung zwischen der Oberhofstrasse und Herdenschwand erstellt werden.

Der öffentlich aufgelegte Verkehrsrichtplan sieht somit einige Massnahmen hinsichtlich der Seetal- als auch der Oberhofstrasse vor, welche den motorisierten Verkehr eindämmen bzw. «beruhigen» sollen.

Die vorgesehenen Massnahmen sind angesichts der Bedürfnisse der Einsprecherin sowie der Bedürfnisse der Grundstücke Nrn. 2953 und 2436, GB Emmen, nicht umsetzbar, wie nachfolgend aufgezeigt wird.

Die im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Seetalstrasse, Abschnitt Meierhöfli (Ü6), vorgesehenen und nachfolgend aufgezählten Massnahmen werden den motorisierten Individualverkehr und damit auch die Kundschaft der Einsprecherin an beiden Grundstücken Nrn. 2953 und 384, beide GB Emmen, stark beeinträchtigen:

- Schaffen von neuer Aufenthaltsqualität
- Errichtung von durchgehender Veloinfrastruktur
- Errichtung von sicheren, ebenerdigen Fussgängerquerungen
- Massnahmen zur ÖV-Förderung

Dabei ist zu erwähnen, dass die soeben genannten Massnahmen an und für sich ein legitimes öffentliches Interesse verfolgen. Die Gemeinde erkennt jedoch, dass hinsichtlich der obgenannten Massnahmen bereits zum heutigen Zeitpunkt ausreichend Einrichtungen bestehen, um das bestehende öffentliche Interesse zu erreichen. Weitere Massnahmen mit selbiger Zielrichtung sind nicht angezeigt und würden den motorisierten Individualverkehr nur in unverhältnismässiger Art und Weise erschweren, ja gar verhindern. Folge davon werden Staus und der Kollaps des Verkehrs sein. Dies ist zu verhindern.

Momentan besteht für die Anfahrt zum Grundstück der Einsprecherin Nr. 2953, GB Emmen, eine dreispurige Fahrbahn, welche sich nach der Einfahrt in das Grundstück Nr. 2436, GB Emmen, (Emmen Center) einspurig weiterverläuft. Die Fahrbahn für das Verlassen der beiden Einkaufscenter ist momentan zweispurig ausgestaltet. Die gesamte Fahrbahnbreite misst gut und gern zwanzig Meter.

Die momentan bestehende Verkehrsbelastung der Oberhofstrasse ist alles andere als «gering» und der Strassenraum der Oberhofstrasse ist entgegen dem Wesen der Quartierstrasse weder siedlungsorientiert noch dient sie als Aufenthaltsort. Die Bedürfnisse an die Oberhofstrasse verändern sich auch künftig nicht. Daher drängt sich auch keine Qualifikation als «Quartierstrasse» auf.

Folglich entspricht die geplante Ausgestaltung der Seetal- und Oberhofstrasse durch die Gemeinde Emmen als Quartierstrasse nicht dem tatsächlichen Bedürfnis der Oberhofstrasse sowie der Einsprecherin. Die künftig als «Quartierstrasse» qualifizierte Oberhofstrasse wird den Anforderungen der beiden Grundstücke Nrn. 2953 und 2436, GB Emmen, in keinsten Weise gerecht. Die reduzierte Fahrbahnbreite, die Reduktion der Anzahl Fahrbahnen sowie auch die vorgesehenen Beruhigungsmassnahmen können die Kapazitätsanforderungen der Oberhofstrasse nicht bewältigen.

Aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens wird mit der Umsetzung der geplanten Massnahmen gar ein latentes Verkehrssicherheitsproblem geschaffen, da sich entgegenkommende Fahrzeuge eine Fahrbahn zu teilen haben und an gewissen Stellen aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite von vier Metern nicht mehr kreuzen können.

Die Situation wird zusätzlich dadurch akzentuiert, dass die beiden Einkaufscenter einzig über die Seetal- und Oberhofstrasse angefahren und wieder verlassen werden können.

Der Verkehrsrichtplan sieht zudem die Schaffung von Veloinfrastruktur entlang der Oberhofstrasse vor, obwohl für die Errichtung dieser Möglichkeit keinen Bedarf besteht. Das Quartier entlang der Oberhofstrasse ist mit dem bestehenden Fahrradnetz bereits ausreichend erschlossen.

Zudem ist der Zugang zum Baumarkt mittels eines Fahrrads nicht notwendig, da die Kunden der Einsprecherin aufgrund der Grösse und des Gewichts der bei der Einsprecherin erhältlichen Artikel aufgrund des Transports beinahe ausschliesslich mit dem Fahrzeug anreisen.

Die Einsprecherin erkennt nicht, dass im Rahmen der städtebaulichen Richtplanung der Ausbau des Fahrradnetzes ein gewichtiger Platz einnimmt und dies zur Entlastung des Verkehrs als auch des Klimas notwendig ist. Die Massnahmen, welche entlang der Oberhofstrasse vorgesehen sind, sind jedoch für die Umsetzung dieses Ziels weder zweck- noch verhältnismässig.

Schliesslich wäre aufgrund des bereits bestehenden, massiven Verkehrsaufkommens in der Oberhofstrasse die Sicherheit der Fahrradfahrer nur unzureichend gewährleistet. Die vorgesehene Quartierstrasse bietet aufgrund der engen Fahrbahnbreite nicht genügend Platz für Personenfahrzeuge und Velofahrer.

Weitere Bedenken bestehen im Hinblick der heute regelmässig verwendeten E-Scooter. Im Falle der Umgestaltung der Oberhofstrasse in eine Quartierstrasse mit einem Temporegime von 30 bzw. 20 Km/h würden sich solche Verkehrsteilnehmer vermehrt auf der Oberhofstrasse aufhalten, was mit der Verkehrssicherheit nicht mehr zu vereinbaren wäre.

Die gemäss Verkehrsrichtplan vorgesehenen und in der Bau- und Zonenordnung durchzusetzenden Massnahmen sind nicht umsetzbar und daher auch nicht zu genehmigen.

Die zum heutigen Zeitpunkt bestehende Lösung hat sich bewährt. Das Verkehrsaufkommen für die Zugänglichkeit der beiden Grundstücke Nrn. 2953 und 2436, GB Emmen, kann momentan ohne

regelmässige Staus bewältigt werden. Es ist nicht einzusehen, aus welchem Grund an einer funktionierenden Situation ohne Not etwas geändert werden soll.

Der Verkehrsrichtplan und sowie die Bau- und Zonenordnung sind damit aufzuheben, eventualiter sind sie an die Gemeinde zur Überarbeitung gemäss den vorigen Erwägungen zurückzuweisen.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 11. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

1. Die Umgestaltung der Seetalstrasse ist eines der wichtigsten langfristigen Projekte innerhalb der Gemeinde. Die Massnahme stellt die Anforderungen der Gemeinde an die Umgestaltung dar und ist auch mit den Zielsetzungen des Kantons übereinstimmend. Dementsprechend kann einer Streichung nicht zugestimmt werden.
2. Die Umgestaltung der Oberhofstrasse hängt mit der Umgestaltung der Seetalstrasse zusammen und ist für die Attraktivierung des Strassenabschnitts wichtig. Dementsprechend kann einer Streichung nicht zugestimmt werden.
3. Die Darstellung der Zuteilung der Oberhofstrasse Abschnitt Seetalstrasse bis Knoten Stauffacherstrasse im Plan auf S. 23 des Verkehrsrichtplans wird an die gültige Strassenklassierung angepasst und die Oberhofstrasse von «Quartierstrasse» auf «Quartierachse» geändert. In der Folge kommen die gestalterischen Grundsätze für Quartierachsen zur Anwendung. Ebenfalls wird deutlich, dass nicht angestrebt wird, unabhängig von der Umgestaltung der Seetalstrasse aktiv eine Reduzierung des Leistungsumfangs vorzunehmen.
4. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.

6.2 Stellungnahme Manor, Nordmann & Co sowie Immobiliengesellschaft Oberhof AG Emmen

Stellungnahme vom 10. Juni 2024 durch Manor, Nordmann & Co sowie Immobiliengesellschaft Oberhof AG Emmen.

Inhalt

Die Stellungnehmerin hält folgendes fest (sinngemäss):

1. Es sei die Oberhofstrasse bis zum Emmen-Center und Jumbo Baumarkt im Verkehrsrichtplan als Hauptverkehrs- oder Zentrumsachse festzulegen.
2. Es sei der Abschnitt Ü14 unter dem Titel 6.3 Übergeordnete Massnahmen des Verkehrsrichtplans ersatzlos zu streichen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Planungsträgerin.

Die Stellungnahme wird im Wesentlichen wie folgt begründet (sinngemäss):

Als Grundeigentümer der Grundstücke Nrn. 2639 (Oberhofstrasse), 2435 (Rondell) und 2436 (Grundstück Emmen-Center), alle Grundbuch Emmen, (Einsprecherin 2) resp. des Baugrundstücks Nr. 4511, Grundbuch Emmen, (Einsprecherin 1) sind die Einsprecher zur Einsprache gegen die Revision der Ortsplanung von Emmen legitimiert, nachdem dadurch die genannten Grundstücke in ihren Nutzungsmöglichkeiten gemäss rechtskräftigem Bebauungsplan massiv beschnitten werden sollen. Die Einsprecher sind damit direkt in ihren Rechten betroffen.

Die Einsprecherin 1 ist Eigentümerin des Baurechtsgrundstücks Nr. 4511, Grundbuch Emmen, welches die Gebäude des Shopping-Centers, das Parkhaus des Shopping-Centers, das Wohn- und Geschäftshaus sowie ein Drive-thru Restaurant umfasst. Hier betreibt sie seit Jahrzehnten das Emmen-Center mit Nebenbauten und -Anlagen. Gemäss Anhang Ziffer 10.5. zum Bebauungsplan vom 13. Dezember 1995 hat die Einsprecherin 1 für den vorstehend angeführten Betrieb Anspruch auf eine Zielgrösse von jährlichen Bewegungen von 3.6 Mio. Fahrten für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dieser Bebauungsplan wird im Rahmen der vorliegend in Frage stehenden Ortsplanungsrevision nicht aufgehoben.

Das Emmen-Center mitsamt Nebenbauten und -Anlagen ist einzig über die Oberhofstrasse erschlossen, deren Grundeigentümerin die Einsprecherin 2 ist. Dabei werden die Fahrten sämtlicher Kunden von der übergeordneten Erschliessungsstrasse, der Seetalstrasse, über ein Rondell, dessen Grundeigentümerin ebenfalls die Einsprecherin 2 ist, in die Oberhofstrasse geführt und auf gleichem Weg auch zurückgeleitet. Die Oberhofstrasse ist hierfür 5-spurig ausgebaut (3 Spuren zum und 2 Spuren vom Emmen-Center) und rund 20 Meter breit. Nur so können die gemäss Bebauungsplan garantierten 3.6 Mio. Fahrten für die garantierten 2100 Parkplätze aufgenommen werden, ohne dass ein Verkehrschaos entstehen würde, zumal über die Oberhofstrasse auch der Jumbo-Baumarkt auf dem Grundstück Nr. 2953, Grundbuch Emmen, der Coop Genossenschaft, Basel, erschlossen wird.

Gemäss bestehendem Strassenverzeichnis ist der vordere Teil der Oberhofstrasse (bis Ende Emmen-Center und Jumbo-Baumarkt) als Gemeindestrasse zweiter Klasse qualifiziert. Danach wird die Oberhofstrasse als Gemeindestrasse dritter Klasse angesehen. Der vorgesehene kommunale Richtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan) der Gemeinde Emmen sieht hier keine Anpassungen vor und nimmt diese Einteilung als Grundlage für die Typisierung der Strassenräume.

Der Entwurf des Verkehrsrichtplans vom 29. April 2024 nimmt in Ziffer 5.2.4 eine Typisierung der Strassenräume vor. Dabei werden Gemeindestrassen der zweiten und dritten Klasse als Quartierstrassen typisiert. Daraus folgt, dass die gesamte Oberhofstrasse nun den Quartierstrassen zugeordnet wird.

Unter Ziffer 5.2.5 des Entwurfs des Verkehrsrichtplans werden die Anforderungen an die Ausgestaltung der typisierten Strassen unter dem Titel Qualitätsanforderungen näher umschrieben. Für die Quartierstrassen ergeben sich daraus folgende Anforderungen:

Die übrigen Quartierstrassen dienen der Erschliessung. Die Belastung durch den motorisierten Verkehr ist gering. Der Strassenraum ist siedlungsorientiert gestaltet, er dient nicht nur dem Verkehr, sondern auch als Aufenthaltsort für den sozialen Austausch. Der Fuss- und Veloverkehr benützen den Strassenraum

gleichgestellt gegenüber dem motorisierten Verkehr. Entsprechend ist eine hohe Verkehrssicherheit durch Beruhigungsmassnahmen sicherzustellen.

Qualitätsanforderungen:

- Siedlungsorientierte Gestaltung*
- Temporegime 30 oder Begegnungszonen*
- Genügend breite Trottoirs/Seitenbereiche für den Fussverkehr oder Mischverkehrsflächen*
- Velos im Mischverkehr*
- Punktuelle Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen (z.B. als verkehrsberuhigendes Element)*

In Ziffer 5.2.6 des Entwurfs des Verkehrsrichtplans werden die technischen Anforderungen an die verschiedenen Typen von Strassen näher erläutert und Beispielquerschnitte angeführt.

Unter dem Titel 6.3 Übergeordnete Massnahmen des Entwurfs des Verkehrsrichtplans sind zur Oberhofstrasse konkret folgende mittelfristige Umgestaltungen vorgesehen:

Umgestaltung der Oberhofstrasse, im Zuge der Umgestaltung und Aufwertung der Seetalstrasse (Ü5). Erstellung einer durchgehenden, attraktiven Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.

Art. 3 Abs. 2 Spiegelstrich 5 des in Aussicht genommenen BZR nimmt die vorstehend erläuterten Vorgaben des Verkehrsrichtplans auf und schreibt grundeigentümerverbindlich eine siedlungsbezogene Gestaltung der Strassenräume vor.

Aus dieser Regelung folgt, dass die angeführte Pflicht zur Umgestaltung der Oberhofstrasse zur Quartierstrasse (Ü14) gemäss den Vorgaben des Verkehrsrichtplans dem betroffenen Grundeigentümer entsprechende Pflichten auferlegt. Entsprechend hat jede bauliche Anpassung der Oberhofstrasse bis zum Emmen-Center und Jumbo-Baumarkt den Anforderungen an eine Quartierstrasse gemäss Verkehrsrichtplan zu entsprechen. Darüber hinaus besteht für die Einsprecherin 2 sogar die Pflicht, eine solche Umgestaltung mittelfristig aktiv anzugehen. Es kann daher auch nicht behauptet werden, diese Anordnungen erfolgten in einem Richtplan, weshalb hiergegen kein Rechtsmittel gegeben sei.

Das Emmen-Center erfreut sich seit Jahrzehnten grösster Beliebtheit und ist ein beliebter Treffpunkt für die Bevölkerung in der Gemeinde Emmen und in der ganzen Region. Die Beliebtheit des Emmen-Centers bei den Kunden führt unweigerlich dazu, dass eine sehr grosse Anzahl sicherer Arbeitsplätze garantiert werden kann. Es sind keine Gründe ersichtlich, von diesem erfolgreichen Konzept abzuweichen und Änderungen vorzunehmen. Dies bedingt aber auch, dass die gemäss Bebauungsplan garantierten Fahrten von 3.6 Mio. pro Jahr auch tatsächlich umgesetzt werden können. Mit weniger MIV lässt sich das Konzept eines Einkaufszentrums ausserhalb eines Zentrums nicht erfolgreich aufrechterhalten.

Soll nun die Oberhofstrasse als Quartierstrasse qualifiziert und entsprechend den Vorgaben des Verkehrsrichtplans (insbesondere auch Ü14) mittelfristig umgestaltet werden, wird es schlicht unmöglich sein, die gemäss Bebauungsplan garantierten 3.6 Mio. Fahrten pro Jahr über die Oberhofstrasse vom und zum Emmen-Center zu führen. Eine lediglich 4 Meter breite, zweispurige Strasse mit Hindernissen vermag

ein solches Verkehrsaufkommen niemals zu fassen und ist daher von Vornherein die nicht einschlägige Qualifizierung der Oberhofstrasse. Die Folgen hiervon wären entsprechend gravierend: Schon bei kleinerem Verkehrsaufkommen käme die Oberhofstrasse an ihre Kapazitätsgrenzen. Grosse Stauungen wären die Folge. Das Emmen-Center würde hierdurch unweigerlich an Attraktivität verlieren und könnte in der heutigen Form gar nicht mehr betrieben werden.

Es ergibt sich somit, dass die Qualifikation als Quartierstrasse, die zumindest mittelfristig anzuordnende Umgestaltung der Oberhofstrasse mit der damit zusammenhängenden massiven Nutzungseinschränkung für die Einsprecher und damit für den Betrieb des Emmen-Centers zu nicht hinnehmbaren negativen Folgen führen würden und dessen Betrieb richtiggehend in Frage stellen würde, denn seine Erschliessung für den bewilligten und seit Jahrzehnten bewährten Betrieb wäre hierdurch schlicht nicht mehr gegeben. Demgegenüber sind keine vernünftigen Gründe ersichtlich, die Oberhofstrasse in eine Quartierstrasse umzugestalten. Das zwar generell anerkannte Ziel nach Minimierung und Senkung des MIV kann gerade auf der Oberhofstrasse aufgrund der konkreten Gegebenheiten nicht verfolgt werden. Das Emmen-Center ist aufgrund seiner Grundkonzeption auf eine Vielzahl von Kunden angewiesen, welche mit dem MIV an- und abreisen. Hier Verkehrsminimierung betreiben, wäre genauso absurd, wie dergleichen auf einer vielbefahrenen Autobahn erreichen zu wollen. Eine Verkehrsplanung, welche sich den tatsächlichen Gegebenheiten nicht annimmt, ist von Vornherein zum Scheitern verurteilt.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 10. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

1. Die Darstellung der Zuteilung der Oberhofstrasse Abschnitt Seetalstrasse bis Knoten Stauffacherstrasse im Plan auf S. 23 des Verkehrsrichtplans wird an die gültige Strassenklassierung angepasst und die Oberhofstrasse von «Quartierstrasse» auf «Quartierachse» geändert. In der Folge kommen die gestalterischen Grundsätze für Quartierachsen zur Anwendung. Ebenfalls wird deutlich, dass nicht angestrebt wird, unabhängig von der Umgestaltung der Seetalstrasse aktiv eine Reduzierung des Leistungsumfangs vorzunehmen.
2. Die Umgestaltung der Oberhofstrasse hängt mit der Umgestaltung der Seetalstrasse zusammen und ist für die Attraktivierung des Strassenabschnitts wichtig. Dementsprechend kann einer Streichung nicht zugestimmt werden.
3. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.

6.3 Stellungnahme SBB AG

Stellungnahme vom 10. Juni 2024 durch die SBB AG.

Inhalt

Die Stellungnehmerin hält folgendes fest (sinngemäss):

1. Die Massnahme ÖV5 muss umformuliert werden. Der Ausbau wurde durch den Ausbauschritt 35 des Bundes nicht entschieden. Die genaue Dimensionierung der Perronanlagen (Anzahl, Länge) ist ebenfalls noch nicht entschieden.
2. Hinweis zu Verkehrsrichtplan 5.5.2: Es sind keine Planungen für Halte von Interregio-Züge in Emmenbrücke bekannt. Die Planung liegt in der Verantwortung des Bundesamts für Verkehr.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 10. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

1. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke noch nicht entschieden ist. Mit der Massnahme ÖV5 im Verkehrsrichtplan werden von Seiten Gemeinde die Anforderungen an den zukünftigen Ausbau des Bahnhofs formuliert. Es wird ein klares Statement abgegeben und bereits jetzt Position für spätere Verhandlungen und Stellungnahmen bezogen, dies ist auch explizit ein Auftrag des Einwohnerrates. Im Verkehrsrichtplan wird nicht abgebildet, was aktueller Stand der Erkenntnisse ist.
2. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die Planung bezüglich Interregio-Zügen in der Verantwortung des Bundesamts für Verkehr liegt.

6.4 Stellungnahme Erbegemeinschaft Hans und Maria Amman Wicki

Stellungnahme vom 7. Juni 2024 durch die Erbegemeinschaft Hans und Maria Amman Wicki.

Inhalt

Die Stellungnehmerin hält folgendes fest (sinngemäss):

1. Der Fussweg F12 und der Veloweg V5, als Verbindung Erlen - Ober Emmenweid, dienen gemäss Entwurf des Verkehrsrichtplans, der Erschliessung der Bauzone. Eine Bauzone ist nicht über eine Landwirtschaftszone zu erschliessen und es wird daher gefordert, dass die Erschliessung der Bauzone über die Bauzone erfolgen muss und ein entsprechender Verweis im Kommentar zum Richtplan aufzunehmen ist.
2. Weiter wird darauf hingewiesen, dass es nicht sinnvoll ist, die Tempobeschränkung auf der Erlenstrasse unmittelbar vor einem der gefährlichsten Abschnitte zu beenden. Es betrifft die Kurve Erlenkapelle / Fussgängerübergang / Schulwegroute. Es wird daher gefordert, Tempo 30 auf der Erlenstrasse — westwärts — bis nach der Kurve Erlenkapelle zu legen.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 7. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

1. Die Lage der Fuss- und Velowege im Verkehrsrichtplan sind schematisch. Der genaue Verlauf der Fuss- und Velowege werden im Rahmen des Bauprojekts definitiv festgelegt.

2. Für den genannten Abschnitt ist im Verkehrsrichtplan die Massnahme Ü12 (Umgestaltung Erlenstrasse, Abschnitt Neuhof) vorgesehen. Im Rahmen dieser Massnahme wird auch das Temporegime überprüft werden.

6.5 Stellungnahme Rolf und Eva Arnold Thalmann

Stellungnahme vom 10. Juni 2024 durch Rolf und Eva Arnold Thalmann.

Inhalt

Die Stellungnehmer halten folgendes fest (sinngemäss):

Im kommunalen Richtplan Verkehr ist festgehalten, dass die Gemeinde im Rahmen von Bewilligungsverfahren sicherstellt, dass Privatstrassen den Qualitätsanforderungen öffentlicher Quartierstrassen entsprechen sollen. Was bedeutet das für die Sprengihöhe? Müssen bei Bauvorhaben in der Sprengihöhe Massnahmen an der Quartierstrasse getroffen werden? Genügt die Verkehrssicherheit der Quartierstrasse Sprengihöhe auch bei einem Vollausbau der Sprengihöhe für Wohnzone B? Erfolgt die Erschliessung des Kantons-Grundstück 2828 über die Quartierstrasse Sprengihöhe?

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 10. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

Der Verkehrsrichtplan bezieht sich auf das Bewilligungsverfahren für Privatstrassen. Wenn eine Privatstrasse neu erstellt wird oder diese umgestaltet wird, müssen die Qualitätsanforderungen einer öffentlichen Quartierstrasse erfüllt werden.

Die bestehenden Quartierstrassen im Gebiet Sprengihöhe müssen aufgrund der Revision der Ortsplanung nicht angepasst werden. Die heutige Strasseninfrastruktur der Privatstrasse Sprengihöhe entspricht den Qualitätsanforderungen an Privatstrassen und gilt auch für die neue Bauzone. Aufgrund des neuen Parkplatzreglements wird die Anzahl Parkplätze nach oben beschränkt, bisher war der Anzahl Parkplätze nach oben keine Grenze gesetzt. Das heute unbebaute Grundstück Nr. 2828, Grundbuch Emmen, ist erschlossen. Welcher Weg für die tatsächliche Erschliessung gewählt wird, ist Aufgabe der Grundeigentümerschaft und muss mit den entsprechenden Rechten belegt werden. Eine Erschliessung ist ab der Kantonsstrasse oder über das Kantonsgrundstück in der Arbeitszone möglich. Eine Beanspruchung des Quartiers Sprengihöhe ist nicht erforderlich.

6.6 Stellungnahme Bruno Bucher

Stellungnahme vom 5. Juni 2024 durch Bruno Bucher.

Inhalt

Der Stellungnehmer halten folgendes fest (sinngemäss):

Im kommunalen Richtplan Verkehr ist festgehalten, dass die Gemeinde im Rahmen von Bewilligungsverfahren sicherstellt, dass Privatstrassen den Qualitätsanforderungen öffentlicher Quartierstrassen entsprechen sollen. Was bedeutet das für die Sprengihöhe? Müssen bei Bauvorhaben in der Sprengihöhe Massnahmen an der Quartierstrasse getroffen werden? Genügt die Verkehrssicherheit der Quartierstrasse Sprengihöhe auch bei einem Vollausbau der Sprengihöhe für Wohnzone B? Erfolgt die Erschliessung des Kantons-Grundstück 2828 über die Quartierstrasse Sprengihöhe? Genügt die vorhandene Erschliessung für die nach den neuen Zonenvorschriften möglichen Nutzung für Wohnzone B (Zunahme von 2...3 mal mehr Wohnungen, Personen, Verkehr)?

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 5. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

Der Verkehrsrichtplan bezieht sich auf das Bewilligungsverfahren für Privatstrassen. Wenn eine Privatstrasse neu erstellt wird oder diese umgestaltet wird, müssen die Qualitätsanforderungen einer öffentlichen Quartierstrasse erfüllt werden.

Die bestehenden Quartierstrassen im Gebiet Sprengihöhe müssen aufgrund der Revision der Ortsplanung nicht angepasst werden. Die heutige Strasseninfrastruktur der Privatstrasse Sprengihöhe entspricht den Qualitätsanforderungen an Privatstrassen und gilt auch für die neue Bauzone. Aufgrund des neuen Parkplatzreglements wird die Anzahl Parkplätze nach oben beschränkt, bisher war der Anzahl Parkplätze nach oben keine Grenze gesetzt. Das heute unbebaute Grundstück Nr. 2828, Grundbuch Emmen, ist erschlossen. Welcher Weg für die tatsächliche Erschliessung gewählt wird, ist Aufgabe der Grundeigentümerschaft und muss mit den entsprechenden Rechten belegt werden. Eine Erschliessung ist ab der Kantonsstrasse oder über das Kantonsgrundstück in der Arbeitszone möglich. Eine Beanspruchung des Quartiers Sprengihöhe ist nicht erforderlich.

6.7 Stellungnahme Eveline und Heinz Bachmann

Stellungnahme vom 10. Juni 2024 durch Eveline und Heinz Bachmann.

Inhalt

Die Stellungnehmer halten folgendes fest (sinngemäss):

Im kommunalen Richtplan Verkehr ist festgehalten, dass die Gemeinde im Rahmen von Bewilligungsverfahren sicherstellt, dass Privatstrassen den Qualitätsanforderungen öffentlicher Quartierstrassen entsprechen sollen. Was bedeutet das für die Sprengihöhe? Müssen bei Bauvorhaben in der Sprengihöhe Massnahmen an der Quartierstrasse getroffen werden? Genügt die Verkehrssicherheit der Quartierstrasse Sprengihöhe auch bei einem Vollausbau der Sprengihöhe für Wohnzone B? Erfolgt die Erschliessung des Kantons-Grundstück 2828 über die Quartierstrasse Sprengihöhe? Ist ein Ausbau der Quartierstrasse Sprengihöhe erforderlich? Genügt die vorhandene Erschliessung für die nach den neuen

Zonenvorschriften möglichen Nutzung für Wohnzone B, wo doch eine Zunahme von 2... 3... Mal mehr Wohnungen, Personen im Endzustand zu erwarten sind?

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 10. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

Der Verkehrsrichtplan bezieht sich auf das Bewilligungsverfahren für Privatstrassen. Wenn eine Privatstrasse neu erstellt wird oder diese umgestaltet wird, müssen die Qualitätsanforderungen einer öffentlichen Quartierstrasse erfüllt werden.

Die bestehenden Quartierstrassen im Gebiet Sprengihöhe müssen aufgrund der Revision der Ortsplanung nicht angepasst werden. Die heutige Strasseninfrastruktur der Privatstrasse Sprengihöhe entspricht den Qualitätsanforderungen an Privatstrassen und gilt auch für die neue Bauzone. Aufgrund des neuen Parkplatzreglements wird die Anzahl Parkplätze nach oben beschränkt, bisher war der Anzahl Parkplätze nach oben keine Grenze gesetzt. Das heute unbebaute Grundstück Nr. 2828, Grundbuch Emmen, ist erschlossen. Welcher Weg für die tatsächliche Erschliessung gewählt wird, ist Aufgabe der Grundeigentümerschaft und muss mit den entsprechenden Rechten belegt werden. Eine Erschliessung ist ab der Kantonsstrasse oder über das Kantonsgrundstück in der Arbeitszone möglich. Eine Beanspruchung des Quartiers Sprengihöhe ist nicht erforderlich.

6.8 Stellungnahme Urs und Johanna Meier-Schnyder

Stellungnahme vom 30. Mai 2024 durch Urs und Johanna Meier-Schnyder.

Inhalt

Die Stellungnehmer halten folgendes fest (sinngemäss):

Im kommunalen Richtplan Verkehr ist festgehalten, dass die Gemeinde im Rahmen von Bewilligungsverfahren sicherstellt, dass Privatstrassen den Qualitätsanforderungen öffentlicher Quartierstrassen entsprechen sollen. Was bedeutet das für die Sprengihöhe? Müssen bei Bauvorhaben in der Sprengihöhe Massnahmen an der Quartierstrasse getroffen werden? Genügt die Verkehrssicherheit der Quartierstrasse Sprengihöhe auch bei einem Vollausbau der Sprengihöhe für Wohnzone B? Erfolgt die Erschliessung des Kantons-Grundstück 2828 über die Quartierstrasse Sprengihöhe? Ist ein Ausbau der Quartierstrasse Sprengihöhe erforderlich?

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 30. Mai 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

Der Verkehrsrichtplan bezieht sich auf das Bewilligungsverfahren für Privatstrassen. Wenn eine Privatstrasse neu erstellt wird oder diese umgestaltet wird, müssen die Qualitätsanforderungen einer öffentlichen Quartierstrasse erfüllt werden.

Die bestehenden Quartierstrassen im Gebiet Sprengihöhe müssen aufgrund der Revision der Ortsplanung nicht angepasst werden. Die heutige Strasseninfrastruktur der Privatstrasse Sprengihöhe entspricht den Qualitätsanforderungen an Privatstrassen und gilt auch für die neue Bauzone. Aufgrund des neuen Parkplatzreglements wird die Anzahl Parkplätze nach oben beschränkt, bisher war der Anzahl Parkplätze nach oben keine Grenze gesetzt. Das heute unbebaute Grundstück Nr. 2828, Grundbuch Emmen, ist erschlossen. Welcher Weg für die tatsächliche Erschliessung gewählt wird, ist Aufgabe der Grundeigentümerschaft und muss mit den entsprechenden Rechten belegt werden. Eine Erschliessung ist ab der Kantonsstrasse oder über das Kantonsgrundstück in der Arbeitszone möglich. Eine Beanspruchung des Quartiers Sprengihöhe ist nicht erforderlich.

6.9 Stellungnahme Yvonne und Adrian Weber

Stellungnahme vom 10. Juni 2024 durch Yvonne und Adrian Weber

Inhalt

Die Stellungnehmer halten folgendes fest (sinngemäss):

Im kommunalen Richtplan Verkehr ist festgehalten, dass die Gemeinde im Rahmen von Bewilligungsverfahren sicherstellt, dass Privatstrassen den Qualitätsanforderungen öffentlicher Quartierstrassen entsprechen sollen. Was bedeutet das für die Sprengihöhe? Müssen bei Bauvorhaben in der Sprengihöhe Massnahmen an der Quartierstrasse getroffen werden? Genügt die Verkehrssicherheit der Quartierstrasse Sprengihöhe auch bei einem Vollausbau der Sprengihöhe für Wohnzone B? Erfolgt die Erschliessung des Kantons-Grundstück 2828 über die Quartierstrasse Sprengihöhe? Ist ein Ausbau der Quartierstrasse Sprengihöhe erforderlich?

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 10. Juni 2024 verwiesen, welche beim Departement Planung und Hochbau einsehbar ist.

Antwort Gemeinderat

Der Verkehrsrichtplan bezieht sich auf das Bewilligungsverfahren für Privatstrassen. Wenn eine Privatstrasse neu erstellt wird oder diese umgestaltet wird, müssen die Qualitätsanforderungen einer öffentlichen Quartierstrasse erfüllt werden.

Die bestehenden Quartierstrassen im Gebiet Sprengihöhe müssen aufgrund der Revision der Ortsplanung nicht angepasst werden. Die heutige Strasseninfrastruktur der Privatstrasse Sprengihöhe entspricht den Qualitätsanforderungen an Privatstrassen und gilt auch für die neue Bauzone. Aufgrund des neuen Parkplatzreglements wird die Anzahl Parkplätze nach oben beschränkt, bisher war der Anzahl Parkplätze nach oben keine Grenze gesetzt. Das heute unbebaute Grundstück Nr. 2828, Grundbuch Emmen, ist erschlossen. Welcher Weg für die tatsächliche Erschliessung gewählt wird, ist Aufgabe der Grundeigentümerschaft und muss mit den entsprechenden Rechten belegt werden. Eine Erschliessung ist ab der Kantonsstrasse oder über das Kantonsgrundstück in der Arbeitszone möglich. Eine Beanspruchung des Quartiers Sprengihöhe ist nicht erforderlich.

7. Änderungen seit der 1. Lesung im Einwohnerrat

Seit der 1. Lesung im Einwohnerrat sind folgende Änderungen am Verkehrsrichtplan vorgenommen worden.

- Es wurde das neue Kapitel 1.7 Prozess ergänzt.
- Das Strassenverzeichnis und der dazugehörige Plan werden in einem separaten Verfahren überarbeitet. Vom 6. Januar 2025 bis 4. Februar 2025 fand die öffentliche Auflage statt, anschliessend findet das Genehmigungsverfahren statt. Der Plan zur Strassenklassierung wurde daher im Kapitel 5.2.3 des Verkehrsrichtplans aktualisiert.
- Aufgrund dessen, dass mit der Anpassung des Strassenverzeichnisses und des dazugehörigen Plans viele Gemeindestrassen abklassiert wurden, gibt es Anpassungen im Verkehrsrichtplan betreffend die Typisierung der Strassenräume (Kapitel 5.2.4). Quartierachsen umfassen nicht mehr nur Gemeindestrassen 1. Klasse, sondern auch Gemeindestrassen 2. Klasse. Im Gegenzug umfassen Quartierstrassen nur noch Gemeindestrassen 3. Klasse. Der Plan zur Typisierung der Strassenräume wurde auf Basis des Plans zum Strassenverzeichnis angepasst.
- Im Verkehrsrichtplan waren bisher nur Massnahmen auf Strassen mit grossen Defiziten oder bei Netzlücken aufgeführt. Bei vielen kommunale Strassen müssen in den nächsten Jahren die Beläge erneuert werden. Oft sind die Strassen überdimensioniert und/oder weisen kleinere oder grössere Defizite betreffend die Verkehrssicherheit auf. Im Rahmen von Sanierungen solcher Strassen soll, wenn immer möglich, der Strassenraum so angepasst werden, damit die Qualitätsanforderungen an die Gestaltung sowie der verschiedenen Verkehrsarten gemäss Verkehrsrichtplan eingehalten werden können. Hierfür wird die neue Massnahme Ü21 aufgenommen.
- Im Kapitel 6.1 wurde ergänzt, dass bei neuen Strassen, Fuss- und Velowegen die eingezeichneten Verbindungen auf den Plänen als Lage schematisch zu verstehen sind. Der genaue Verlauf von neuen Strassen sowie Fuss- und Velowegen wird im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte festgelegt.
- Es wurden verschiedene Rechtschreib- und Grammatikfehler angepasst.

8. Antrag an den Einwohnerrat

Gestützt auf den vorliegenden Bericht unterbreitet der Gemeinderat dem Einwohnerrat folgende Anträge:

1. Beschluss des kommunalen Richtplans Verkehr (Verkehrsrichtplan).
2. Aufhebung des Erschliessungs- und Verkehrsrichtplans aus dem Jahr 2007.
3. Kenntnisnahme der Antworten bezüglich den Stellungnahmen.
4. Die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Luzern bleibt vorbehalten.
5. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
6. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Emmenbrücke, 28. Mai 2025

Für den Gemeinderat:

Ramona Gut-Rogger
Gemeindepräsidentin

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber

Beilagen:

Verbindlich und durch den Einwohnerrat zu beschliessen:

01: Kommunalen Richtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan) vom 22. Mai 2025

Zur Orientierung liegen vor:

02: Mitwirkungsbericht OPR – Auszug Mitwirkungsbericht vom 27. November 2023

03: Protokollauszug Einwohnerrat vom 30. Januar 2024