

Gemeinde Emmen

Gesamtrevision der Ortsplanung - Öffentliche Mitwirkung

Mitwirkungsbericht – Auszug Verkehrsrichtplan

Vom 16. November 2023

Vom Gemeinderat am 22. November 2023 zu Handen der 1. Lesung im Einwohnerrat verabschiedet.



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Zusammenfassung	3
3	Verkehrsrichtplan	4
3.1	Allgemeines	4
3.2	Handlungsfelder	11
3.3	Übergeordnete Massnahmen.....	11
3.4	Massnahmen motorisierter Individualverkehr.....	13
3.5	Massnahmen Fussverkehr	14
3.6	Massnahmen Veloverkehr.....	15
3.7	Massnahmen öffentlicher Verkehr.....	16
3.8	Massnahmen Parkierung.....	18

1 Einleitung

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde Emmen wurden der Zonenplan, das Bau- und Zonenreglement sowie die ergänzende Sammlung der Verordnungen zum BZR einer gesamtheitlichen Prüfung unterzogen und überarbeitet. Gleichzeitig wurden auch der Verkehrsrichtplan und das Parkplatzreglement für Abstellflächen auf privatem Grund grundlegenden überarbeitet. Gemäss § 6 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern fand vom 6. Mai bis 4. September 2022 die Mitwirkung zur Gesamtrevision der Gemeinde Emmen statt. Mit dieser Mitwirkung konnten sich interessierte und betroffene Privatpersonen, Parteien und Vereine zu den geplanten Massnahmen äussern. Ziel der Mitwirkung ist es, dass noch vor der ersten Lesung im Einwohnerrat und der darauffolgenden öffentlichen Auflage gewisse Optimierungen an den Planungsinhalten vorgenommen werden können. Parallel zur öffentlichen Mitwirkung wurden auch sämtliche Unterlagen zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

2 Zusammenfassung

Im Rahmen der Mitwirkung zur Gesamtrevision der Ortsplanung wurden insgesamt 113 Stellungnahmen eingereicht. Im Kapitel 3 sind nur die Stellungnahmen zum Verkehrsrichtplan aufgeführt. Folgende Absender haben sich an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt:

Ortsparteien

- P 01 bis P05

Verbände, Vereine, Genossenschaften, Interessengemeinschaften

- V 01 bis V 09

Firmen

- F 01 bis F 29

Bevölkerung/Privatpersonen

- PP 01 bis PP 68

Eidgenössische Stellen

- B01

Kantonale Stellen

- K 01

3 Verkehrsrichtplan

3.1 Allgemeines

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
272	PP 01	<u>Bemerkung:</u> Eines der vordringlichsten Anliegen für die meisten Bürgerinnen sei Punkt 3 der Grundsätze des Verkehrsrichtplans: hohe Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs (S. 15 Siedlung und Verkehr). Die flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 bringe in ALLEN Quartieren mehr Lebensqualität und sei für die „qualitätsvolle Entwicklung Emmens in den kommenden 15 bis 20 Jahren“, eine der zielführenden Voraussetzungen.	<p>Im städtebaulichen Gesamtkonzept aus dem Jahr 2019 ist eruiert worden, dass auf den Strassen in Emmen eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt werden soll, welche die Aufenthaltsqualität steigert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs vermindert. Diese Grundsätze (Kapitel 4) sind in den Verkehrsrichtplan eingeflossen und finden sich vor allem in den Zielen des motorisierten Individualverkehrs (Kapitel 5.2.2) wieder.</p> <p>In den strategischen Zielsetzungen sind die Grundsätze definiert und werden im Verkehrsrichtplan durch gezielte Massnahmen umgesetzt.</p> <p>Um in den Strassenräumen allen Verkehrsteilnehmenden genügend Platz bieten zu können und gleichzeitig eine möglichst attraktive Gestaltung erreichen zu können, sind die Strassen typisiert worden (Kapitel 5.2.4). Damit kann erreicht werden, dass auf dem ganzen Strassennetz der Gemeinde Emmen ein Mindeststandard für Infrastruktur und Gestaltung durch qualitative und technische Anforderungen erzielt werden können. In den Qualitätsanforderungen sind die Temporegimes der jeweiligen Strassentypen definiert und zudem Beispielquerschnitte der verschiedenen Strassentypen aufgezeigt (Kapitel 5.2.6).</p>	Keine
273	PP 03	<u>Antrag:</u> Die Bekämpfung des täglichen Verkehrskollapses an verschiedenen Stellen der Gemeinde sei in Zukunft fundamental, um eine höhere Lebensqualität herbeizuführen oder diese nachhaltig zu bewahren. Über- und Unterführungen für Fußgänger oder Fahrzeuge könnten dazu beitragen. "Verkehrsberuhigungszonen" mit Sitzgelegenheiten mit z. T. Tischen, öffentlichen Spielen wie z.B. Schach u. a. und grossen Blumentöpfen als Dekoration würden Begegnungen fördern und ein wenig Ambiente reinbringen.	<p>Alle Gemeinden des Kantons Luzern sind durch die kantonale Richtplanung dazu verpflichtet, ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanungen auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen. Die im kommunalen Richtplan definierten strategischen Zielsetzungen wie die Vermeidung von Verkehrsüberlastung und die Verbesserung der Siedlungsqualität sind durch gezielte Massnahmen umzusetzen.</p> <p>Unter dem dritten Grundsatz «Hohe Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs» der strategischen Zielsetzungen (Kapitel 4) ist defi-</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
			<p>niert, dass sich das Geschwindigkeitsniveau den angestrebten Siedlungsqualitäten und Bedürfnissen aller Nutzergruppen anzupassen hat.</p> <p>Zudem ist im städtebaulichen Gesamtkonzept eruiert worden, dass auf den Strassen in Emmen eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt werden soll, welche die Aufenthaltsqualität steigert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs vermindert. Durch die Definition von technischen wie auch qualitativen Anforderungen an die Strassenräume in der Gemeinde Emmen kann künftig sichergestellt werden, dass das jeweilige Verkehrsaufkommen sicher und effizient abgewickelt werden kann und der Strassenraum siedlungsorientierter gestaltet wird (ab Kapitel 5.2.4).</p> <p>Die Umsetzung von Unterführungen ist nicht zielführend und entspricht nicht der kantonalen sowie kommunalen Verkehrsplanung. Der Gemeinderat Emmen sprach sich in aktuellen Strassenbauprojekten für die Aufhebung von Fussgängerunterführungen aus (K15, Rothenburgstrasse).</p>	
274	PP 03	<p><u>Antrag</u>: Im Schnitt fahre man mit etwa 20 km/h durch die Gemeinde, unter anderem bedingt durch die Überlastung oder unberechenbaren Stopps durch die vielen Fussgängerstreifen. Eine logische Lösung sei daher eine 30km/h -Begrenzung auf den stark frequentierten Zentrumsflächen. Dies würde auch dazu führen, dass der Verkehr fliesst und weniger steht.</p>	<p>Alle Gemeinden des Kantons Luzern sind durch die kantonale Richtplanung dazu verpflichtet, ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanungen auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen. Die im kommunalen Richtplan definierten strategischen Zielsetzungen wie die Vermeidung von Verkehrsüberlastung und die Verbesserung der Siedlungsqualität sind durch gezielte Massnahmen umzusetzen.</p> <p>Unter dem dritten Grundsatz «Hohe Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs» der strategischen Zielsetzungen (Kapitel 4) ist definiert, dass sich das Geschwindigkeitsniveau den angestrebten Siedlungsqualitäten und Bedürfnissen aller Nutzergruppen anzupassen hat.</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
			Zudem ist im städtebaulichen Gesamtkonzept eruiert worden, dass auf den Strassen in Emmen eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt werden soll, welche die Aufenthaltsqualität steigert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs vermindert. Durch die Definition von technischen wie auch qualitativen Anforderungen an die Strassenräume in der Gemeinde Emmen kann künftig sichergestellt werden, dass das jeweilige Verkehrsaufkommen sicher und effizient abgewickelt werden kann und der Strassenraum siedlungsorientierter gestaltet wird (ab Kapitel 5.2.4).	
275	PP 03	<u>Antrag:</u> Auf lange Sicht solle der Verkehr durch Tunnels und Umfahrungen gar nicht erst in die Gemeinde rollen.	Die Gemeinden im Kanton Luzern werden durch den kantonalen Richtplan dazu aufgefordert, den Verkehr auf den bestehenden und künftig notwendigen Infrastrukturen zu bewältigen. Die Erstellung von Tunneln und Umfahrungsstrassen entspricht nicht diesem Grundsatz und ist zudem weder verhältnismässig noch wirtschaftlich sinnvoll.	Keine
276	V 04	<u>Bemerkung:</u> Die Vorgaben und vorgeschlagenen Massnahmen im kommunalen Verkehrsrichtplan, welche in Zusammenhang mit dem Korridor der Seetalstrasse stehen werden grundsätzlich begrüsst. Die Ziele, Strategien und Handlungsfelder sind klar gehalten. Der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke/Waldibrücke als übergeordnete Massnahme aus dem AP Luzern 4. Generation zu einer intermodalen Drehscheibe mit attraktiven Umsteigebeziehungen und Verkehrsmittelanboten wird befürwortet. Massnahmen wie z.B. die Umgestaltung der Seetalstrasse (06 und 07), im Bereich MIV die Verbesserung des Verkehrsflusses (S1, S3) und der Ausbau des Fusswegnetzes (F40-42) stärken die Seetalstrasse als funktionierende Hauptverkehrsachse. Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr (ÖV2—ÖV4) decken sich weitestgehend mit den Erkenntnissen aus der Potenzialstudie (vgl. Punkt 4 aus dem 12-Punkteplan). Insbesondere die Absicht, die Durchbindung der Erschliessung des Flugplatzes bis zum Bahnhof Waldibrücke weiterzuziehen und damit die ÖV-Verbindung Bahnhof Emmenbrücke—Waldibrücke zu stärken, wird begrüsst. Zum Parkplatzreglement äussern wir uns nicht spezifisch, da hierzu die Sicht der einzelnen Betriebe wesentlich ist. Wir erwarten jedoch, dass unsere grundsätzliche	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<p>Forderung, für das Gebiet Seetalstrasse (kantonaler Entwicklungsschwerpunkt) gesamträumliche Lösungen zu suchen bzw. solche nicht auszuschliessen, auch in diesem Reglement berücksichtigt werden.</p> <p>Die folgenden Artikel im Parkplatzreglement sind entsprechend zu überprüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedarf an Abstellplätzen (Art. 7) • Weitere Reduktionen (Art. 8 Bst. c) — Widerspruch zur Rechtssicherheit • Voraussetzungen für Mobilitätskonzepte (Art. 15) <p>Wir möchten den Dialog und die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen weiterhin pflegen und der mit der Potenzialstudie angestossene Prozess zur qualitätsvollen Weiterentwicklung des ESP «Luzern Nord Teil Seetalstrasse» vorantreiben. Nur die geforderte gesamtheitliche Koordination zwischen Kanton, RET, Gemeinde und Grundeigentümern kann eine optimale Planung, Entwicklung und Bewirtschaftung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes an der Seetalstrasse sicherstellen.</p>		
277	P 04, V 06	<p><u>Antrag betr. 4.</u>: Der Passus zum Durchgangsverkehr im Zentrum soll neben der Reduktion auch die Beruhigung umfassen.</p> <p><u>Begründung</u>: Die zentralen wichtigen Durchgangsachsen im Zentrum der Gemeinde Emmen stellen nicht nur wichtige Verkehrsräume, sondern auch wichtige Siedlungsräume dar. Der Verkehr soll somit auch siedlungsverträglich beruhigt werden.</p>	<p>Im städtebaulichen Gesamtkonzept aus dem Jahr 2019 ist eruiert worden, dass auf den Strassen in Emmen eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt werden soll, welche die Aufenthaltsqualität steigert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs vermindert. Diese Grundsätze (Kapitel 4) sind in den Verkehrsrichtplan eingeflossen und finden sich vor allem in den Zielen des motorisierten Individualverkehrs (Kapitel 5.2.2) wieder.</p> <p>In den strategischen Zielsetzungen sind die Grundsätze definiert, im Verkehrsrichtplan werden sie durch gezielte Massnahmen umgesetzt.</p> <p>Um in den Strassenräumen allen Verkehrsteilnehmenden genügend Platz bieten zu können und gleichzeitig eine möglichst attraktive Gestaltung erreichen zu können, sind die Strassen typisiert worden (Kapitel 5.2.4). Damit kann durch qualitative und technische Anforderungen auf dem ganzen Strassennetz der Gemeinde Emmen ein Mindeststandard für Infrastruktur und Gestaltung erzielt werden. In den Qualitätsanforderungen sind die Temporegime der jeweiligen Strassentypen definiert und zudem Beispielquerschnitte der verschiedenen Strassentypen aufgezeigt (Kapitel 5.2.6).</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
278	P 05	<p><u>Antrag betr. 5.2:</u> Betreffend Temporegime sollte generell Tempo 30 angestrebt werden. In Fällen ohne nachteilige Auswirkungen kann auf Tempo 50 erhöht werden. Dies soll bis und mit den Quartierachsen gelten. Für die Quartierstrassen sollte generell eine Begegnungszone geschaffen werden und nur in Ausnahmen Tempo 30 gelten.</p> <p>Begründung: Mit Tempo 30 auf den "Strassen" verliert niemand etwas, aber viele gewinnen mehr Qualität. 30 hat positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (im Besonderen die Kinder), die Lärmbelastung etc. Für Quartiere bringt eine weitere Reduktion zu einer Begegnungszone weitere Sicherheit und Lebensqualität.</p>	<p>Im städtebaulichen Gesamtkonzept aus dem Jahr 2019 ist eruiert worden, dass auf den Strassen in Emmen eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt werden soll, welche die Aufenthaltsqualität steigert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs vermindert. Diese Grundsätze (Kapitel 4) sind in den Verkehrsrichtplan eingeflossen und finden sich vor allem in den Zielen des motorisierten Individualverkehrs (Kapitel 5.2.2) wieder.</p> <p>In den strategischen Zielsetzungen sind die Grundsätze definiert, im Verkehrsrichtplan werden sie durch gezielte Massnahmen umgesetzt.</p> <p>Um in den Strassenräumen allen Verkehrsteilnehmenden genügend Platz bieten zu können und gleichzeitig eine möglichst attraktive Gestaltung erreichen zu können, sind die Strassen typisiert worden (Kapitel 5.2.4). Damit kann durch qualitative und technische Anforderungen auf dem ganzen Strassennetz der Gemeinde Emmen ein Mindeststandard für Infrastruktur und Gestaltung erzielt werden. In den Qualitätsanforderungen sind die Temporegime der jeweiligen Strassentypen definiert und zudem Beispielquerschnitte der verschiedenen Strassentypen aufgezeigt (Kapitel 5.2.6).</p>	Keine
279	PP 15	<p><u>Antrag:</u> Es ist schade, dass wenn man vom Sonnenplatz in Richtung Tramhüsli läuft, nur von Beton umgeben ist, ohne jegliche begrünte Zone. Des Weiteren parkieren die Autofahrer wild auf Gehwege, obwohl es schon jetzt zu wenig Platz für Fussgänger hat. Weiter kann man ab Donnerstag, Freitag und Samstag kaum die Garage verlassen, da Autos die Ein und Ausfahrt der Garage blockieren. Wenn man die Leute anspricht begründen sie dies mit "das ist die Gerliswilstrasse = Ghetto !". Die Strasse verdient diesen Ruf nicht. Um dies zu beheben, sind einige Massnahmen notwendig.</p> <p><u>Begründung:</u> 1. Tempo 30</p> <p>Es ist eine sehr stark frequentierte Strasse. Es gab diverse Verkehrsunfälle mit verletzten Personen und die Lärmemissionen sind viel zu Hoch. Auch ist es sehr beängstigend, wenn man während der Mittagszeit auf dem Fussgänger in Richtung Sonnenplatz läuft und mehrere Lastwagen (ca 50t) ungefähr 1.5 - 2 Meter neben an die Strasse herunterfahren. Immer wieder müssen Fahrzeuge/Lastwagen Hupen um die</p>	<p>Im städtebaulichen Gesamtkonzept aus dem Jahr 2019 ist eruiert worden, dass auf den Strassen in Emmen eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt werden soll, welche die Aufenthaltsqualität steigert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs vermindert. Diese Grundsätze (Kapitel 4) sind in den Verkehrsrichtplan eingeflossen und finden sich vor allem in den Zielen des motorisierten Individualverkehrs (Kapitel 5.2.2) wieder.</p> <p>In den strategischen Zielsetzungen sind die Grundsätze definiert, im Verkehrsrichtplan werden sie durch gezielte Massnahmen umgesetzt.</p> <p>Um in den Strassenräumen allen Verkehrsteilnehmenden genügend Platz bieten zu können und gleichzeitig eine möglichst attraktive Gestaltung erreichen zu können, sind die Strassen typisiert worden (Kapitel 5.2.4). Damit kann durch qualitative und technische Anforder-</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<p>Fussgänger zu warnen oder darauf hinweisen, dass es für den Fussgängerhalt nicht mehr reicht. Es gab in naher Vergangenheit duzende Verkehrsunfälle. Auch in der Wohnung hört man diesen Lärm und Vibration dieser Kraft auf so enger Strasse.</p> <p>2. Parkplatz Es gibt zu viel Wildparkiererei. Die Anwohner müssen sich selber helfen und Triopane aufstellen, damit Fahrzeuge nicht auf Gehwege parkieren.</p> <p>3. Zonen Begrünung Der ganze Strassenraum ist stark von Beton geprägt. Die Seitenparkplätze entlang der Gerliswilstrasse sollten in diesem Sinne begrünt werden und die Gerliswilstrasse dadurch zeitgemäss attraktiviert.</p> <p>Schlussbemerkung: Das Sicherheitsempfinden der Bewohner der Gerliswilstrasse ist gestört. "Ruf Ghetto". Immer wieder müssen die Eigentümer sich anhören wie die Gerliswilstrasse (Abschnitt Sonnenplatz - Tramhüsli) mit der Baselstrasse verglichen wird. Nachbarn und Eigentümer der Gerliswilstrasse 55, 57 und 59 akzeptieren diesen Ruf nicht und sind bereit die Gerliswilstrasse welche ein Stück Geschichte der Gemeinde schreibt zu wahren.</p>	<p>rungen auf dem ganzen Strassennetz der Gemeinde Emmen ein Mindeststandard für Infrastruktur und Gestaltung erzielt werden. In den Qualitätsanforderungen sind die Temporegime der jeweiligen Strassentypen definiert und zudem Beispielquerschnitte der verschiedenen Strassentypen aufgezeigt (Kapitel 5.2.6).</p> <p>Im Bereich zwischen dem Sonnenplatz und dem Centralplatz erarbeitet der Kanton mit der Gemeinde ein Strassenbauprojekt, welches die Verstetigung des Verkehrs, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion der Geschwindigkeiten sowie die Aufwertung des Strassenraumes vorsieht. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden unter anderem die Längsparkfelder entfernt und mit Grünflächen und Flächen für den Fuss- und Veloverkehr ersetzt.</p>	
280	F 18	<p><u>Antrag</u>: Einordnung der Rathausenstrasse als Gemeindestrasse 2. Klasse, um der geplanten ÖV-Erschliessung Rechnung zu tragen und deren quatierverbindenden Charakter abzubilden.</p> <p><u>Begründung</u>: Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr sehen die Schaffung einer ÖV-Linie auf der Rathausenstrasse bis zur Reussinsel vor. Diese Massnahme unterstützt CKW dezidiert. Die ÖV-Erschliessung allein über die Seetalstrasse für die über 1`000 Arbeitsplätze und Bewohner auf der Insel und südlich der Reuss ist bereits heute klar ungenügend. Namentlich die Unzuverlässigkeit und der damit verbundene Zeitverlust verhindern einen fortschrittlichen, modalen Split. CKW macht aber auch darauf aufmerksam, dass die Nähe zu ÖV-Haltepunkten nicht allein die Erschliessungsqualität bestimmt. Vielmehr wird die Unzuverlässigkeit der heute schon bedienten Haltepunkte als wesentliches Defizit erachtet. Es ist kaum anzunehmen, dass</p>	<p>Die Strassenklassierungen sind nicht Bestandteil der Ortsplanungsrevision bzw. der Revision des Verkehrsrichtplans. Die Strassenklassierung wird in einem separaten Verfahren überprüft, zu welchem die sich die Bevölkerung bzw. die betroffenen Eigentümer äussern werden können.</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<p>zusätzliche Haltepunkte dies zu kompensieren vermögen. Vielmehr besteht die Annahme, mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept "Seetalstrasse lang" die erforderliche Verstetigung und Zuverlässigkeit des Verkehrs zu ermöglichen. Bis dieses Vorhaben umgesetzt wird, bedarf es pragmatischer und verhältnismässiger Übergangslösungen, welche die Qualität der Betriebsstandorte und die Sicherheit der Arbeitsplätze nicht gefährden.</p> <p>Um die baulich-betriebliche Eignung der Rathausenstrasse für eine zukünftige ÖV-Führung zu gewährleisten, wird beantragt, die Klassierung der Strasse zu überprüfen. Auch der Zone für öffentliche Zwecke mit dem Betriebsareal von CKW wie auch dem Siedlungsteil südlich der Reuss ist Rechnung zu tragen, die sich in Bewohner- und Beschäftigten- und Bebauungsstruktur stark vom Wohnquartier nördlich der Reuss unterscheiden. In diesem Zusammenhang erweist sich eine reine Quartierschliessung (Klasse 3) als nicht mehr sachgerecht. Vielmehr handelt es sich um eine Verbindungsstrasse zwischen verschiedenen Quartieren. Dass das Quartier südlich der Reuss nominell zur Gemeinde Ebikon gehört, steht dazu nicht im Widerspruch, sondern unterstreicht diesen funktionalen Zusammenhang. Eine Strasse der Klasse 2 erfüllt diese Anforderung, ist gemäss Strassengesetzgebung auch verkehrsorientiert und für Achsen des öffentlichen Verkehrs geeignet.</p>		
281	PP 09	<p><u>Antrag:</u> Im Sinne der Qualitätssteigerung und zum Schutze des Wohnquartiers ist die Erlenstrasse durch eine ausgedehntere Tempolimite unattraktiv für Durchgangsfahrer zu machen bzw. diese für den Durchgangsverkehr ganz zu schliessen und sie nur für Anwohner/Zubringer des Quartiers Riffig/Erlen befahrbar zu halten.</p> <p><u>Begründung:</u> Die Temporeduktion mittels teilweise 30er Zone auf dieser zentralen Quartierstrasse wird sehr begrüsst. Es ist allerdings nicht nachvollziehbar, wieso diese nicht durchgängig über die Erlen bis z.B. bis zur Gemeindegrenze oder bis Wolfisbühl durchgezogen wurde, da diese Quartierstrasse von vielen Autofahrern als Umgehungsstrasse des Seetalplatzes Richtung Malters und Wolhusen genutzt wird.</p>	<p>Die Forderung nach einer Schliessung der Erlenstrasse für den Durchgangsverkehr wird mit dem Entscheid des Luzerner Stadtrats, für die Güterstrassen auf dem Stadtgebiet ein Teilfahrverbot zu erlassen, bereits erfüllt. Der Gemeinderat von Emmen hat der Signalisation des Fahrverbots mit dem Zusatz «Zubringer Littauerberg und landwirtschaftliche Fahrzeuge gestattet» der Stadt Luzern zugestimmt.</p> <p>Die Einführung von Tempo 40 im oberen Bereich der Erlenstrasse wurde vom Kanton Luzern mittels Verwaltungsgerichtbeschwerde verhindert. Dabei wurde festgehalten, dass keine im Strassenverkehrsrecht genannten zwingenden Gründe erfüllt sind, welche eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 oder 30 Kilometer pro Stunde erfordern und erlauben würden. Der Gemeinderat verfolgt vor diesem Hintergrund den Ansatz, dass mittels gestalterischer Massnahmen im Strassenraum (Bepflanzung, Adressierung der Gebäude) eine Beruhigung gefördert wird. Auch ein Rückkommen auf</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
			die Herabsetzung des Temporegimes ist zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen. Kurzfristig sieht der Gemeinderat allerdings keinen zusätzlichen Handlungsbedarf im Rahmen der Ortsplanungsrevision.	

3.2 Handlungsfelder

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
282	PP 54	<p><u>Antrag betr. Handlungsfeld 5.4:</u> Nebst den Bedarfs- und den Freizeitrouten sollte auch die Kategorie der "Schnellrouten" eingeführt werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Die Kategorie der Bedarfsroute ist zu allgemein. Für den überörtlichen Veloverkehr ist eine weitere Kategorie mit erhöhten Anforderungen bezüglich der Ausgestaltung angebracht.</p>	Im Rahmen des Gegenvorschlags zur Volksinitiative „Emmer Velonetz jetzt!“ werden bis ins Jahr 2028 ein Velohaupttroutennetz mit den notwendigen Massnahmen geplant und die entsprechenden Standards definiert. Der kommunale Richtplan Verkehr, Teilrichtplan Veloverkehr, wird im Anschluss entsprechend aktualisiert.	Keine
283	P 05	<p><u>Antrag betr. Handlungsfeld 5.4:</u> Neue Fahrzeugtypen wie Trottinette, E-Trottinette, E-Scooter, E-Roller etc. sind weder im Fuss- noch im Veloverkehr geregelt. Diese Verkehrsteilnehmer müssen in der künftigen Planung ebenso berücksichtigt werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Die Anzahl solcher Fahrzeuge nimmt stetig zu. Regeln für diese Fahrzeuge sind entweder nicht vorhanden oder nicht bekannt. Der vorhandene aber auch der geplante Ausbau der Fuss- und Radwege trägt diesen neuen Teilnehmer keine Rechnung.</p>	<p>Die Gemeinde Emmen setzt sich für eine zukunftsorientierte und sichere Verkehrsplanung für alle Verkehrsteilnehmenden ein. Im Bereich öV wird unter den Intermodalen Drehscheiben aufgeführt, dass bei den erwähnten Verkehrsmitteln bei entsprechendem Potenzial zusätzliche Angebote geprüft werden sollen. Mögliche zusätzliche Mobilitätsangebote sind grundsätzlich denkbar, müssen jedoch einen positiven Beitrag zur Mobilität aufweisen und nicht im Konflikt mit dem Ortsbild und der Verkehrssicherheit stehen.</p> <p>Solange jedoch die rechtlichen Grundlagen nicht vorhanden sind, ist eine detaillierte Planung und somit eine Aufnahme in den Verkehrsrichtplan nicht möglich.</p>	Keine

3.3 Übergeordnete Massnahmen

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
284	P 02	<u>Antrag betr. Massnahme Ü1:</u> Für Schwerverkehr soll ein Fahrverbot (mit Zubringerdienst gestattet) geprüft werden.	Aus verkehrsplanerischer Sicht ist ein solches Verbot schwer umsetzbar. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf der Gerliswilstrasse ist mit 2.0 % des DTV vergleichsweise	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		Begründung: Siehe Vorstoss Einwohnerrat.	gering. Auch im Zentrum von Emmenbrücke gibt es Gewerbe und Nutzungen, welche vom Güterverkehr abhängig sind. Für diese müssten beispielweise Ausnahmeregelungen oder alternative Anlieferungskonzepte angeboten werden. Weiter handelt es sich bei der Gerliswilstrasse um eine Kantonsstrasse, welche auch für den Schwer- bzw. Güterverkehr die Funktion einer wichtigen Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse erfüllt. Ein Verbot wäre nur mit Koordination und Einverständnis des Kantons umsetzbar. Der Kanton zeigt bis anhin kein Interesse für ein solches Verbot.	
285	F 05	<p><u>Antrag betr. Massnahme Ü6:</u> Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass der motorisierte Individualverkehr vom und zum Emmen Center nicht behindert wird und ein flüssiger Verkehrsfluss garantiert bleibt.</p> <p><u>Begründung:</u> Das Emmen Center ist heute über die Seetalstrasse und die Oberhofstrasse für den Individualverkehr in idealer Weise erschlossen. Aufgrund der bestehenden Frequenzen müssen die bestehenden Zufahrtswege auch künftig in demselben Ausmass unbedingt erhalten bleiben. Derzeit ist der Verkehrsfluss bei der Verbindung zwischen der Oberhof- und der Seetalstrasse garantiert. Die heutige Lösung verhindert Staus und hat sich bewährt. Es ist nicht einsehbar, an dieser Lösung etwas ändern zu wollen. Der Entwurf zum kommunalen Richtplan Verkehr vom 13. April 2022 sieht nun mit einer mittelfristigen Umsetzung als Ü6 eine Umgestaltung der Seetalstrasse, Abschnitt Meierhöfli vor. Die Seetalstrasse zwischen dem Knoten Seetalplatz und Autobahn soll städtebaulich aufgewertet werden. Namentlich soll neue Aufenthaltsqualität geschaffen, durchgehende Veloinfrastruktur realisiert, sichere und ebenerdige Fussgängerquerungen erstellt und Massnahmen zur ÖV-Förderung getroffen werden. Die städtebauliche Aufwertung der Seetalstrasse wird grundsätzlich begrüsst. Die in der Testplanung bisher angedachten Lösungen für eine Umgestaltung wären für den Betrieb des Emmen Centers eine Katastrophe und würden dessen Betrieb ernsthaft gefährden. Namentlich ein Rückbau der bestehenden Zufahrtsrondellen von der Seetal- in die Oberhofstrasse und die Errichtung einer herkömmlichen Kreuzung mit Lichtsignalanlagen oder einem Kreisels sowie Dosierstellen auf der Seetalstrasse sind undenkbar und würden die Erreichbarkeit des Emmen Centers schwer behindern, ohne dabei städtebauliche Vorteile zu bringen.</p>	<p>Alle Gemeinden des Kantons Luzern sind durch die kantonale Richtplanung dazu verpflichtet, ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanungen auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen. Die im kommunalen Richtplan definierten strategischen Zielsetzungen wie die Vermeidung von Verkehrsüberlasten ist durch gezielte Massnahmen umzusetzen.</p> <p>Die Seetalstrasse inklusive dem Anschluss an das Emmen Center wird innerhalb des kantonalen Strassenbauprojektes «Testplanung Seetalstrasse» analysiert. Gegebenenfalls werden in diesem Rahmen Massnahmen definiert, welche das Emmen Center tangieren, jedoch ist die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern weiterhin gegeben.</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
286	P 02	<p><u>Antrag:</u> Ü8 und Ü9 sollten gemeinsam koordiniert und kurzfristig umgesetzt werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Siehe Vorstoss Einwohnerrat. Umsetzung 2039 für Ü9 ist viel zu spät und daher keine Option.</p>	Die Koordination wird jederzeit sichergestellt. Die Planung und Umsetzung erfolgt koordiniert mit den angrenzenden Projekten von Kanton, SBB und Privaten. Die abschliessende Klärung der Rahmenbedingungen (Bebauungsplan Sonne, Ausbau Unterführung SBB) sind der nächste Schritt. Eine Beschleunigung der Planung bringt für die Gemeinde indes keinen wesentlichen Vorteil. Eine höhere Priorisierung im Rahmen der Investitionsplanung bringt keine Verbesserung und bindet lediglich finanzielle Mittel, welche für andere dringliche Projekte eingesetzt werden könnten.	Keine
287	P 04, V 06, PP 49	<p><u>Antrag:</u> Auf die Massnahme Ü11 Umlegung Rüeggisingerstrasse/Flugplatz ist zu verzichten</p> <p><u>Begründung:</u> Die Umlegung der Rüeggisingerstrasse beim Flugplatz tangiert den Gewässerraum des Rotbachs und wertvolles Kulturland, der Nutzen für die Öffentlichkeit ist vergleichsweise gering, auf diese Massnahme ist zu verzichten</p>	<p>Mit der Umlegung der Rüeggisingerstrasse soll das Flugplatzareal nicht mehr durch eine Strasse getrennt werden. Die Sicherheit des Flugplatzbetriebes ist in der heutigen Form nicht mehr gewährleistet und kann durch die Umlegung der Rüeggisingerstrasse behoben werden.</p> <p>Mit der Umlegung der Rüeggisingerstrasse wird auch der Rotbach tangiert. Der Rotbach wird jedoch im betroffenen Bereich umgelegt und gegenüber dem heutigen Zustand ökologisch aufgewertet.</p>	Keine

3.4 Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
288	PP 10	<p><u>Antrag:</u> Es seien Massnahmen zu ergreifen, um im bald 100 Jahre alten Quartier entlang der Rothenburgstrasse den Lärmschutz für die Anwohner sicherzustellen.</p>	Der Kanton Luzern hat in Zusammenarbeit mit der Gemeinde ein Strassenbauprojekt (K15 Emmen, RAV Massnahmen öV in Koordination mit LSP Rothenburgstrasse) zwischen dem Autobahnanschluss Emmen Nord und dem Bereich Bushaltestelle Bösfeld erarbeitet. In diesem werden unter anderen Lärmschutzmassnahmen definiert. So wird ein lärmarmere Belag eingebaut und es sind bei 15 Gebäuden Schallschutzfenster einzubauen. Zudem setzt sich der Gemeinderat in diesem Abschnitt für T30 ein.	Keine
289	V 04	<p><u>Antrag:</u> Die geplante Neuerschliessung des Gebiets Hasli (S4, Machbarkeitsstudie) und deren Lage/Verlauf ist mit der Siedlungsentwicklung und auf die Weiterentwicklung des ESP Luzern Nord Teil Seetalstrasse abzustimmen. Die IG Seetalstrasse bittet um Beizug in geeigneter Form, damit die Erkenntnisse aus der Potenzialstudie einfließen können.</p>	<p>Die Massnahme S4 wird neu als übergeordnete Massnahme Ü18 aufgeführt, da neben dem motorisierten Individualverkehr auch der Fuss- und Veloverkehr Bestandteil der Massnahme ist.</p> <p>Die Gemeinde wird die Erschliessung zusammen mit den betroffenen Grundeigentümern und der IG-Seetalstrasse angehen.</p>	Streichung der Massnahme S4, neue Massnahme Ü18

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
290	PP 64	<u>Antrag</u> : Tempo 30 auf Gerliswilstrasse zwischen Kreisel Sonnenplatz und Sprengi. <u>Begründung</u> : Verkehrssicherheit, Lärmreduktion.	Der Gemeinderat Emmen hat bereits im Sommer 2021 ein Gesuch für die Reduktion der Geschwindigkeit auf Teilen des besagten Streckenabschnitts eingereicht. Der Kanton Luzern hat im Frühling 2022 die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30 km/h auf dem Streckenabschnitt Sonnenplatz bis Kanzleikreisel gutgeheissen. Wann die Umsetzung stattfindet, ist noch nicht definiert.	Keine
291	P 02	<u>Antrag betr. Massnahme S1</u> : Aus Richtung Bertiswil - Eschenbachstrasse - Rothenburg ist ebenfalls eine Dosierungsstelle vorzusehen. Die Einrichtung der Dosierstellen ist mit der Eröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord abzustimmen und entsprechend kurzfristig umzusetzen. <u>Begründung</u> : Die Dosierung ist aus allen Richtungen einzurichten.	Die Dosierung des Verkehrs ist eine übergeordnete Aufgabe und wird in den Agglomerationsprogrammen klar als Aufgabe des Kantons definiert. Die Gemeinde Emmen setzt sich für Dosierungsanlagen in der Region ein. Es ist allerdings nicht zielführend, wenn einzelne Gemeinden anfangen zu dosieren. Dies muss gesamteinheitlich und bei den Zugängen zum Agglomerationsraum anfangen.	Keine

3.5 Massnahmen Fussverkehr

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
293	PP 22	<u>Antrag betr. Massnahme F12</u> : Die Fussweg-Verbindung auf der Parzelle 550 ist zu überprüfen. <u>Begründung</u> : Im Verkehrsrichtplan ist als Massnahme F12 eine neue Fusswegverbindung auf der Parzelle 550 geplant. Parallel zu dieser geplanten Verbindung besteht im Abstand 30 m bereits eine Fusswegverbindung auf der Erlenstrasse. Die Massnahme F12 erübrigt sich somit.	Das Anliegen wird vom Gemeinderat erkannt, die Massnahme F12 wird gestrichen.	Streichung der Massnahme F12
294	P 05	<u>Antrag betr. Massnahme F 17</u> : Grudlig heisst Grudlig. <u>Begründung</u> : Weil es dann stimmt	Vielen Dank für den Hinweis.	Anpassung Name
295	PP 43	<u>Antrag</u> : Die Rüeggisingerstrasse sollte im ganzen Bereich der Schul- und Sportanlagen eine Tempo 30 Zone sein. <u>Begründung</u> : Die Sicherheit dieser Zone ist durch das starke Verkehrsaufkommen unbedingt zu verbessern.	Für die Rüeggisingerstrasse ist in diesem Abschnitt die Massnahme Ü16 definiert. Im Rahmen der Projektierung wird auch das Temporegime detailliert überprüft und allenfalls angepasst. Das Ziel der Umgestaltung ist, die Aufenthaltsqualität zu steigern und Verbesserungen für den Veloverkehr und der ÖV-Förderung zu erbringen.	Keine

3.6 Massnahmen Veloverkehr

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
296	PP 02	<u>Antrag:</u> Bei der Ost- West Route sollte ein durchgehender Veloweg entlang der Emme bis nach Malters geführt werden. Beim Seetalplatz solle die Linienführung kreuzungsfrei, d.h. unter der Brücke durchführen.	Die Veloverkehrsführung auf dem Seetalplatz wurde mit der Umgestaltung des Seetalplatzes neu konzipiert. Eine kreuzungsfreie Linienführung ist auf dem Seetalplatz aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse, nicht überall möglich.	Keine
297	PP 63	<u>Antrag:</u> Dammweg in der gleichen Breite fortführen, wie bis vom Nordpol herkommend. Strassenlaternen mit Bewegungssensoren machen den Dammweg auch in der Nacht in Richtung Emmen sicherer. Barrieren bei Parkplatz Sedelbrücke entfernen oder anders positionieren. Durch Winterservice ganzjährige Nutzbarkeit sicherstellen. <u>Begründung:</u> Dammweg ist der Velotransitweg nach Emmen Dorf und weiter. Familien mit Veloanhänger oder Cargobike haben es aber schwer, weil der Weg über weite Strecken zu eng ist, um sicher andere Velos zu kreuzen. Barrieren bei Parkplatz Sedelbrücke entfernen oder anders positionieren, so dass Velos mit Anhänger / Cargobikes passieren können.	Der Dammweg wird im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes Reuss neu erstellt. Dabei werden auch die in der Eingabe aufgeführten Punkte wie Breite und Beleuchtung thematisiert.	Keine
298	F 20	<u>Antrag:</u> Aufnahme der folgenden Massnahme: «Temporäre Sperrung des Veloweges an der linken Uferseite der Kleinen Emme (Emmenweidstrasse) für die Sicherstellung eines sicheren Betriebsablaufes der Schwerindustrie (Schlackentransportstrecke) in der Emmenweid. Umleitung über Veloweg auf der anderen rechten Uferseite. », analog Fussverkehr Massnahme F 44 <u>Begründung:</u> Die gleiche Massnahme wurde bereits im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Emmen (11. April 2022, Seite 60, Massnahme F44; sh. Beilage) vorgesehen. Für den Veloverkehr ist die Gefährdungslage aus betrieblicher Sicht dieselbe.	Das Anliegen wird vom Gemeinderat erkannt. Für den Veloverkehr wird eine entsprechende neue Massnahme definiert.	Neue Massnahme V16 für den Veloverkehr
299	PP 54	<u>Antrag:</u> Auf der Schachenstrasse sind die Rechtsvortritte zugunsten der Veloroute (Luzern - Bahnhof Emmenbrücke) aufzuheben. <u>Begründung:</u> Die Rechtsvortritte sind an der stark frequentierten Route störend. Den Velofahrenden soll hier Vortritt gewährt werden. An der Dammstrasse in Luzern hat sich die Aufhebung der Rechtsvortritte bewährt.	Das Anliegen wird vom Gemeinderat erkannt. Für den Veloverkehr gibt es eine entsprechende neue Massnahme, wonach die Aufhebung der Rechtsvortritte auf der Schachenstrasse geprüft werden soll.	Neue Massnahme V20 für den Veloverkehr
300	PP 54	<u>Antrag:</u> Der Veloweg am Bahnhof Emmenbrücke parallel zur Hochdorferstrasse ist übersichtlicher zu gestalten.	Das Anliegen wird vom Gemeinderat erkannt. Für den Veloverkehr gibt es eine entsprechende neue Massnahme.	Neue Massnahme V17 für den Veloverkehr.

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<u>Begründung:</u> Der Weg ist stark frequentiert, auch von Fussgängern. Rund um den Nebenbau der SBB ist die Situation unübersichtlich. Dem Anspruch an eine Schnellroute sollte man hier gerecht werden.		
301	V 05	<p><u>Genereller Antrag:</u> Velonetz Emmen mit Anbindung an das Velonetz Luzern und den umliegenden Gemeinden.</p> <p><u>Begründung:</u> Der physische & soziale Zusammenhalt kann durch adressierte, öffentliche Parks/Plätze/Orte mit Aufenthaltsqualität gefördert werden. Diese Plätze sind Bindeglied der Quartiere und bringen Menschen an einem friedlichen ‚Punkt‘ zusammen. Kleinpärke, Plätze, diese ‚Punkte‘ bilden mit dem Fuss- und Veloweg das Velonetz Emmen und ist an die Schul-Sport- und Kulturhäuser angebunden. Das Netz ist belebt mit Vorgärten, Nischengärten, unterhaltsamen Grünflächen, Blumen, Stauden, gesäumt Obst-Bäumen, Bäume mit weissen Blüten, diese stehen den Velo- und Fussgänger spalier, spenden Schatten und kühlen den Weg. Das durchgehende Velonetz Emmen ist auch über den Seetalplatz priorisiert, verbindet Hauptachsen wie Gerliswilstrasse, Seetalstrasse und eine neue, breite Holzbrücke über die Reuss, direkt verbunden mit der Altstadt Luzern und an den Nordpool bzw. an das Velonetz Luzern. Velonetz planen, Quartiere verbinden und im Zuge der Bauprojekte umsetzen, Qualität und Priorisierung begünstigen die Bewegung. Diese Idee beantragen wir auch als übergeordnete Idee im Zusammenhang mit der Überbauung am Seetalplatz.</p>	<p>Ein attraktives Velonetz mit guter Anbindung in die Region ist im Sinne der Gemeinde Emmen. Mit den im Verkehrsrichtplan abgebildeten Massnahmen sollen die Grundlagen für eine weiterhin positive Entwicklung festgelegt werden.</p> <p>Im Rahmen des Gegenvorschlags zur Volksinitiative „Emmer Velonetz jetzt!“ wird bis ins Jahr 2028 ein Velohaupttroutennetz mit den notwendigen Massnahmen geplant und die entsprechenden Standards definiert. Dieses ist zwingend mit den Nachbargemeinden, der Region und der kantonalen Velonetzplanung abzustimmen. Der kommunale Richtplan Verkehr, Teilrichtplan Veloverkehr, wird im Anschluss entsprechend aktualisiert.</p>	Keine

3.7 Massnahmen öffentlicher Verkehr

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
302	V 04	<u>Antrag:</u> Die ÖV-Quer Verbindung Waldibrücke—Ebikon soll zur besseren Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets aus dem Rontal überprüft und optimiert werden. Zudem sollte das Gebiet Rathausen mit CKW und SSBL mit einer Quer Verbindung von Emmenbrücke über das Emmenfeld besser erschlossen werden. Nur so können auch Mobilitätsmassnahmen bei einzelnen Betrieben wie der CKW umgesetzt werden.	<p>Die Erschliessung von Waldibrücke in Richtung Ebikon ist heute durch die Linie 111 sichergestellt, welche in den Hauptverkehrszeiten in einem 30 Minuten Takt verkehrt. Diese Erschliessung soll gemäss dem Gemeinderat auch in Zukunft in mindestens dieser Qualität erhalten bleiben.</p> <p>Die neue Erschliessung des Gebiets Rathausen ist im Verkehrsrichtplan bereits mit der Massnahme ÖV4 aufgenommen, welche die Prüfung einer Neuerschliessung dieses Gebiets vorsieht.</p>	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
303	PP 58	<p><u>Antrag:</u> S-Bahn Haltestelle im Bereich Chörbli.</p> <p><u>Begründung:</u> Relativ ruhiges Wohnquartier mit Naherholungsgebiet, jedoch nur attraktiv für die die ein Auto besitzen. Dieses Gebiet hat nur einen Halbstunden Takt, was nicht wirklich zum Umsteigen auf den ÖV animiert. Ein S- Bahn Bahnhof würde dieses Gebiet massiv aufwerten auch für Ausflügler.</p>	Die Erschliessung des Gebiets Chörbli ist durch das Busnetz bereits ausreichend abgedeckt. Eine zusätzliche S-Bahn Haltestelle ist nur in Gebieten sinnvoll, welche ein grosses Kundenpotential haben. Die zusätzliche Erschliessung des Gebiets Chörbli ist in keinem übergeordnetem Planungsinstrument wie dem kantonalen Richtplan oder dem Agglomerationsprogramm vorgesehen. Die bestehenden S-Bahn Haltestellen werden als ausreichend erachtet.	Keine
304	PP 58	<p><u>Antrag:</u> S-Bahn Haltestelle im Bereich Benziwil.</p> <p><u>Begründung:</u> Da die Auto AG Rothenburg nicht wirklich zu den zuverlässigsten und Pünktlichsten Transport Unternehmen zählen und die VBL dieses Gebiet leider nicht bedient, wäre eine S-Bahn Haltestelle die optimalste Lösung. Beispiel: Stadtbahn Zug.</p>	Die Erschliessung des Gebiets Benziwil ist durch das Busnetz sowie die zwei S-Bahn Haltestellen Emmenbrücke Kapf und Emmenbrücke Gersag bereits gut abgedeckt. Eine zusätzliche S-Bahn Haltestelle ist nur in Gebieten sinnvoll, welche ein grosses Kundenpotential haben. Die zusätzliche Erschliessung des Gebiets Benziwil ist in keinem übergeordnetem Planungsinstrument wie dem kantonalen Richtplan oder dem Agglomerationsprogramm vorgesehen. Die bestehenden S-Bahn Haltestellen werden als ausreichend erachtet.	Keine
305	PP 49	<p><u>Antrag:</u> Die Radwege in Emmen werden gemäss Forderungen der Veloinitiative ausgebaut.</p> <p><u>Begründung:</u> Umsetzung der Veloinitiative.</p>	Im Rahmen des Gegenvorschlags zur Volksinitiative „Emmer Velonetz jetzt!“ wird bis ins Jahr 2028 ein Velohaupttroutennetz mit den notwendigen Massnahmen geplant und die entsprechenden Standards definiert. Der kommunale Richtplan Verkehr, Teilrichtplan Veloverkehr, wird im Anschluss entsprechend aktualisiert.	Keine
306	PP 49	<p><u>Antrag:</u> Die Strecke zwischen Reuss (Xylofonweg) und Brücke Rothenburg ist direkt, durchgehend und sicher für Velofahrende ausgebaut.</p> <p><u>Begründung:</u> Teil der Veloinitiative.</p>	Im Verkehrsrichtplan sind diverse Massnahmen auf der Achse Reuss (Xylofonweg) bis Rothenburg definiert. Zudem wird im Rahmen des Gegenvorschlags zur Volksinitiative „Emmer Velonetz jetzt!“ bis ins Jahr 2028 ein Velohaupttroutennetz mit den notwendigen Massnahmen geplant und die entsprechenden Standards definiert. Der kommunale Richtplan Verkehr, Teilrichtplan Veloverkehr, wird im Anschluss entsprechend aktualisiert.	Keine
307	PP 54	<p><u>Antrag betr. Massnahme V3:</u> Die Massnahme V3 ist kurzfristig (statt mittelfristig) umzusetzen.</p> <p><u>Begründung:</u> Es ist schon stossend, dass diese Massnahme nicht bereits umgesetzt wurde im Zusammenhang mit der Bebauung Grudligweg und Stadtgarten. Eine angemessene Verbindung ist längst fällig.</p>	Die Umsetzung dieser Massnahme steht in Abhängigkeit mit dem Gestaltungsplanpflichtgebiet G22. Wann das entsprechende Gestaltungsplanverfahren gestartet wird, hängt von der Grundeigentümerschaft ab. Eine kurzfristige Realisierung der Massnahme V3 ist jedoch höchstwahrscheinlich nicht realistisch.	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
308	PP 44	<u>Antrag:</u> Es braucht eine durchgängige Buslinie von Emmen (-Dorf) nach Luzern ohne Umsteigen.	Im aktuellen Stand des Konzepts «Bus 2040» vom Verkehrsverbund Luzern ist eine durchgängige Linie von Kriens über den Pilatusplatz, Emmenbrücke Bahnhof Süd bis nach Waldibrücke angedacht. Der aktuelle Stand des Konzepts «Bus 2040» sieht noch diverse andere Anpassungen für Emmen vor. Der Verkehrsrichtplan soll erst angepasst werden, sobald die Massnahmen vom Konzept «Bus 2040» konkreter sind.	Keine
309	PP 44	<u>Antrag:</u> Bei der Bushaltestelle Bahnhof Süd braucht es geschlossene Buswartehäuschen, damit die Leute bei Regen und Kälte geschützt und im Trockenen warten können. Ebenso mindestens je ein Baum bei der Bushaltestelle und beim Imbissstand Bahnhof Süd.	Die Situation am Seetalplatz ist aufgrund der vielen noch nicht abgeschlossenen Projektierungen für längere Zeit noch sehr dynamisch. Begleitend zu den anstehenden Bauprojekten wird ein grosses Augenmerk auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich des wichtigen Umsteigepunktes Bahnhof Süd geschenkt werden. Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan Verkehr wird denn unter 5.5.3 auch festgehalten, dass Wartebereiche mit Witterungsschutz umzusetzen sind. Die Gemeinde Emmen hat dementsprechend ein Projekt für den Witterungsschutz lanciert.	Keine

3.8 Massnahmen Parkierung

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
310	F 11, F 12, V 08	<u>Antrag:</u> Die Einführung der obligatorischen Parkplatzbewirtschaftung auf privatem Grund und Boden wird abgelehnt. In Ziffer 6.8 des Kommunalen Richtplans Verkehr ist Satz 2 «Bei privaten Betrieben mit grösseren Besucher-/Kundenparkanlagen wird eine Bewirtschaftung verlangt. » zu streichen. <u>Begründung:</u> Gemäss Ziffer 6.8 S. 2 ist vorgesehen, dass die Eigentümer/Betreiber von Verkaufsgeschäften für die öffentlich zugänglichen Parkplätze eine Parkgebühr erheben sollen. espace.mobilité stellt sich klar gegen jede Form einer Parkgebührenpflicht auf privatem Grund und Boden. Verschiedene Studien haben den Beweis erbracht, dass Parkgebühren in Bezug auf die angestrebten Ziele der Luftreinhaltung sowie der Verkehrslenkung wirkungslos, ja sogar kontraproduktiv sind.	Die Bewirtschaftung von Parkplätzen wird als Massnahme zur Verkehrs- und Mobilitätslenkung von den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm vorgeschrieben. Es wird nicht in Frage gestellt, dass bei der Wahl des Verkehrsmittels verhaltensökonomische Faktoren ebenfalls eine gewichtige Rolle spielen. Jedoch zeigt die Erfahrung aus der allgemeinen Verkehrsplanung auf kommunaler und kantonaler Ebene, dass zeitliche und monetäre Lenkungsmassnahmen den stärksten Effekt auslösen und am effektivsten zu kontrollieren sind. Der allgemeine Trend bei der Mobilitätsgestaltung und Verkehrsmittelwahl im Alltag zeigt in den letzten Jahren besonders im urbanen	Keine

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<p>Die behördlich verfügte Parkplatzgebührenpflicht ist eine Massnahme, die direkt in die oben genannten Grundrechte eingreift und das verfassungsmässig geschützte Prinzip der Verhältnismässigkeit (Art. 36 BV) verletzt. Ebenso ist auch diese Massnahme keineswegs sinnvoll und nachhaltig, weil mit ihr lediglich Such- und Ausweichverkehr und damit umweltschädliche Mehremissionen provoziert werden. Es ist eine Tatsache, dass es verschiedene Studien gibt, die zeigen, dass die Parkplatzgebührenpflicht nicht den erhofften Effekt des Umsteigens vom Auto auf den ÖV bewirkt (vgl. beispielsweise FehrAdvice 2012 oder Jeko 2007). Gleichzeitig existiert kein einziger wissenschaftlich haltbarer Nachweis, dass die Parkplatzgebührenpflicht beim Einkaufsverkehr eine emissionsreduzierende Wirkung hat.</p>	<p>Raum klar in Richtung öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Dies wurde in verschiedenen Untersuchungen, unter anderem im Mikrozensus des Bundesamts für Statistik, festgestellt. Bei einer Berücksichtigung von verhaltensökonomischen Faktoren der Mobilität muss aus fachlicher Sicht auch dieser Trend miteinbezogen werden.</p>	