



an

DEN EINWOHNERRAT EMMEN

01/15 Bericht und Antrag des Gemeinderates betreffend Abschreibung von Motionen und Postulaten

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat hat an der Sitzung des Einwohnerrates vom 5. Mai 1998 seine Absicht bekannt gegeben, in Zukunft jedes Jahr eine Abschreibungsbotschaft an der ersten Sitzung des Jahres dem Einwohnerrat vorzulegen, damit diejenigen Vorstösse, die erledigt sind oder deren Erledigung definitiv eingeleitet ist, aber nicht zusammen mit einem Bericht und Antrag des Gemeinderates abgeschrieben werden können, ebenfalls zur Abschreibung vorgeschlagen werden können. Dieses Vorgehen wurde auch von der Ratsbetriebseffizienzsteigerungskommission unterstützt und in den Jahren 1999 bis 2014 bereits durchgezogen.

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

1. Antrag auf Abschreibung der nachstehenden parlamentarischen Vorstösse

54/02 Postulat Urs Richiger namens der CVP Fraktion vom 16. Oktober 2002 betreffend Ortsbildschutz in Emmen

Im Jahre 2006 wurde ein komplettes Bauinventar über die schützens- und erhaltenswerten Gebäude der Gemeinde Emmen erstellt. Im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung (Arbeitsgebiete, Gefahrenzonen etc.) wurde auch die rechtliche Verankerung dieses Bauinventars definiert. Zwischenzeitlich konnte der gesamte Prozess über die Inkraftsetzung des Bauinventars der Gemeinde Emmen abgeschlossen werden. Mit Brief vom 20. November 2014 informierte die kantonale Dienststelle Hochschulbildung und Kultur die Gemeinde Emmen, dass gestützt auf § 1a Abs. 4 DSchG das kantonale Bauinventar für die Gemeinde Emmen auf den 1. Dezember 2014 in Kraft tritt. Dieses ist über folgenden Link einsehbar: <http://www.geo.lu.ch/map/kulturdenkmal/> und https://rawi.lu.ch/themen/geoportal/online_karten.

Mit dem nun rechtskräftig vorliegenden Kantonalen Bauinventar beurteilt der Gemeinderat die Forderungen im Postulat als weitestgehend erfüllt. Die Forderung zur vorgängigen Information des Einwohnerrates bei Entlassung von schützenswerten Kulturobjekten aus dem Bauinventar erachtet der Gemeinderat als nicht notwendig. Die Verpflichtung zur Konsultation der kantonalen Denkmalpflege garantiert den im Postulat geforderten sorgsamem Umgang mit unseren Kulturobjekten. Betreffend Areal Kühneweg konnte durch die Gemeinde mittels Tauschvertrag (Bericht und Antrag 62/11 an den Einwohnerrat vom 15. November 2011) ein Teil der Parzelle erworben werden. Auf der Restparzelle kann nur im Rahmen eines Gestaltungsplanes gemäss Bau- und Zonenordnung weiter geplant werden.

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

Mit Brief vom 19. April 2010 teilte der Gemeinderat dem Bundesamt für Strassen ASTRA das Anliegen der Postulanten mit. Mit Brief vom 26. Mai 2010 teilte uns das ASTRA folgendes mit: *„Das ASTRA ist verpflichtet, nach Abschluss dieser Teilprojekte, das heisst, wenn alle baulichen Voraussetzungen für das neue Verkehrsregime gegeben sind, den Anschluss Emmen Nord gemäss den Vorgaben der Plangenehmigung für den Verkehr aus und in Richtung Sursee zu schliessen. Die Wirksamkeit werden wir mit Verkehrserhebungen im Sinne eines Monitorings überwachen. Der Verlagerungserfolg, welcher insbesondere eine signifikante Entlastung des Verkehrs im Sprengbereich und im Dorfkern Rothenburg bringen soll, wird somit im Jahr 2013 eingehend überprüft und dokumentiert. Mit der baulichen Umgestaltung des Anschlusses Emmen Nord soll dann ca. Mitte 2014 begonnen werden. Ein Hauptargument für das Eintreten des Bundes und schlussendlich für die Genehmigung des generellen Projekts des Anschlusses Rothenburg durch den Bundesrat war die Eliminierung des Rückstaus auf die A2-Stammachse durch die Entlastung des Anschlusses Emmen-Nord. Durch den „Rückbau“ zum Halbanschluss fallen störende Verkehrsbeziehungen weg, was einen besseren Verkehrsablauf ermöglicht. Zudem entspricht die heutige Autobahneinfahrt in Richtung Nord in geometrischer Hinsicht nicht den Normen und birgt ein erhöhtes Unfallrisiko. Die Umgestaltung zum Halbanschluss hat die Beteiligung des Bundes beim Anschluss Rothenburg erst begründet. Das ASTRA ist somit verpflichtet, das Projekt in allen seinen Teilprojekten, wie genehmigt, umzusetzen. Falls die Gemeinden Emmen und Rothenburg mit Unterstützung des Kantons Luzern an der Erhaltung bzw. späteren Wiederherstellung des Vollanschlusses Emmen Nord festhalten wollen, würde dies auf jeden Fall ein neues generelles Projekt nach Nationalstrassenrecht bedingen, das wiederum durch den Bundesrat zu genehmigen wäre. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse wäre dieses neue Projekt für die Nationalstrasse kontraproduktiv und würde auch ein Rückkommen auf die Höhe der Kostenbeteiligung des Bundes am Anschluss Rothenburg nach sich ziehen“.* Bis November 2012 blieb der Vollanschluss in Betrieb. Seit Dezember 2012 ist nun der Halbanschluss in Betrieb. Die Daten der Verkehrsströme wurden mittels Verkehrsmonitoring bis Ende 2013 erfasst und ausgewertet. Erste Zwischenresultate wurden Ende Mai 2013 den Gemeinden Emmen und Rothenburg präsentiert. Am 19. September 2013 folgte ein weiterer Zwischenbericht, welcher veröffentlicht wurde und in den Medien ein breites Echo fand. Als Fazit wurde festgestellt, dass das Verkehrsmonitoring die geplante Verkehrsverlagerung bestätigt und die massgebenden Ziele mit wenigen Ausnahmen korrekt erreicht oder sogar übertroffen werden konnten. Mit Datum vom 21. Mai 2014 liegt nun auch der Schlussbericht vor. Dieser zeigt, dass die Projektziele bezüglich Verkehrsverlagerung erreicht werden und kein Handlungsbedarf besteht. Für Bund und Kanton ist dieses Geschäft abgeschlossen. Dies zeigen auch die Beantwortungen von diversen parlamentarischen Vorstössen. Der Gemeinderat wird sich trotzdem weiterhin einsetzen, dass der

Autobahnanschluss Emmen Nord als Vollanschluss ein Thema bleibt. Er sieht aber in naher Zukunft keine Bewegung in der Sache.

15/11 Motion Karin Saturnino und Mitunterzeichnende vom 8. Februar 2011 betreffend flächendeckende Einführung der Schulsozialarbeit

Die Motion wurde als Postulat überwiesen und der Gemeinderat wurde beauftragt, die flächendeckende Einführung der Schulsozialarbeit zu prüfen. Ab dem Schuljahr 2015/2016 werden auch auf der Primarstufe 100 Stellenprozent für die Schulsozialarbeit bereitgestellt. Eine flächendeckende Einführung ist somit zwar noch nicht erreicht, dennoch wurde die ursprüngliche Motion, die als Postulat überwiesen wurde, damit erfüllt. Die Angelegenheit wurde eingehend geprüft und bereits teilweise umgesetzt. Der Gemeinderat ist weiterhin bereit, bei Bedarf den Ausbau der Schulsozialarbeit in der Primarschule voran zu treiben. Nachdem das Postulat erfüllt und bereits teilweise umgesetzt wurde, kann dieses abgeschlossen werden.

20/13 Postulat Tobias Käch und Mitunterzeichnende namens der CVP/JCVP Fraktion vom 26. März 2013 betreffend Zonen gleich Gemeindegrenzen

Die bisherige Zoneneinteilung ist historisch gewachsen und wird von verschiedenen Kriterien beeinflusst. Der neue Zonenplan mit neuer Zoneneinteilung ist erarbeitet und wurde auf den Fahrplanwechsel 14/15 am 14. Dezember 2014 eingeführt. In erster Linie ist die Distanz für die Zoneneinteilung massgeblich und nicht die politische Gemeindegrenze. Mit den neuen Tarifzonen hat der Tarifverbund Pässepartout das Reisen mit dem öV vereinfacht. Die neue Einteilung bietet mehr Flexibilität und Benutzerfreundlichkeit. Es wurden die Anzahl Zonen markant reduziert und grössere Zonen eingeführt. Oberstes Ziel war es, die Komplexität zu reduzieren und ein System mit identischen Tarifzonen für alle Tickets zu schaffen; den Tarifzonenplan für die Kundinnen und Kunden übersichtlicher und somit verständlicher zu gestalten. Dies erhöht die Kundenzufriedenheit und baut Verunsicherungen ab. Grundsätzlich basiert die Zoneneinteilung auf der Distanz auf den Hauptachsen. Weiter wurden die Kundenströme, räumliche Gegebenheiten und neue Angebotskonzepte wie AggloMobil due berücksichtigt. Insbesondere in der Stadt und Agglomeration ist heute das Ticketlösen dank einer grossen Zone einfacher. Neu gibt es in Gemeinden auf bestimmten Verbindungen auch die Möglichkeit eines sogenannten Langstrecken-Billetts. Dieses Billett gilt für eine einfache Fahrt im Nahbereich zwischen der Zone 10 und direkt angrenzenden Zonen. Das Langstrecken-Billett wird automatisch angeboten, wenn der Start- und Zielort in den Anwendungsbereich der Langstrecke fällt. Ein Langstrecken-Billett kostet gleich viel wie 1 Zone, ist jedoch nur auf der gewählten Strecke gültig. Insgesamt müssen mit dem neuen Tarifzonenplan die gleichen Einnahmen generiert werden wie beim alten System. Der neue Zonenplan mit den neuen Zoneneinteilungen kann die Anliegen der Postulanten weitgehend abdecken. Lediglich die Haltestellen Geisslermoos und Holzhof wurden nicht in den Anwendungsbereich der Langstrecke der neuen Tarifzone 10 integriert.

46/13 Postulat Marta Eschmann und Rolf Schmid namens der CVP Fraktion vom 19. September 2013 betreffend Bauphase Neugestaltung Seetalplatz - Sperrung Reusseggstrasse 2014/2015 - Ist der Verkehrskollaps vorprogrammiert?

Die Totalsperrung der Reusseggstrasse konnte massiv verkürzt werden. Die nach Überarbeitung der Prozesse von 20 auf 9 Monate verkürzte Totalsperrung konnte Anfang Dezember 2014 planmässig aufgehoben werden. Die Reusseggstrasse konnte ohne Probleme wieder dem Verkehr übergeben werden. Die Verkehrsführung ist vorläufig bis auf den Rechtsabbieger mit Wenden beim Emmen Center wie vor der Sperrung. Nach der Umstellung auf das derzeitige Verkehrssystem wurden nach ersten Erfahrungen und Rückmeldungen kleine Anpassungen der Signalisation vorgenommen. Das Provisorium beim Sedel mit der zusätzlichen Spur bleibt bis auf weiteres bestehen, da es sehr gut funktioniert. Ob es zu einer langfristigen Lösung wird, ist noch offen. Der von den Postulanten geforderte Einsatz der Gemeinde beim Kanton für eine kürzere Sperrzeit hat mitunter dazu beigetragen, dass vom Kanton das ursprüngliche Programm zugunsten einer kürzeren Sperrzeit und zulasten höherer Kosten abgeändert wurde. Im engen Kontakt mit den Verantwortlichen wurden flankierende Massnahmen diskutiert und umgesetzt. Auch die regelmässige Information der Bevölkerung z.B. über den Baufortschritt erfolgte zeitnah und wirkungsvoll. Eine eigens eingesetzte Echogruppe bestehend aus Vertretern von Quartiervereinen, Gewerbeverein, Industrie, Dienstleistungsunternehmen, Polizei, Bauherr, Politik, etc. konnte am 4. Treffen vom 10. Dezember 2014 auf eine grundsätzlich positiv Bilanz der neunmonatigen Totalsperre zurückblicken. Trotz partiell grossen Einschränkungen und Beeinträchtigungen fand der befürchtete totale Verkehrskollaps nicht statt. Die grossräumige Umfahrung des Seetalplatzes fand statt. Der lokale Umgehungsverkehr, der Schleichverkehr durch die Quartiere sowie die Beeinträchtigungen im öffentlichen Verkehr hielten sich im Rahmen. Vorbereitete Massnahmen mussten nicht ergriffen werden. Während der Sperrung der Reusseggstrasse mussten nur zwei Dosieranlagen zeitweise eingesetzt werden. Die Anlagen sind momentan nicht mehr in Betrieb. Dies alles darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Sperrung der Reusseggstrasse für alle Betroffenen, Involvierten und Beteiligten ohne Wenn und Aber ein grosser Kraftakt bedeutete.

49/13 Postulat Timo Krebs und Mitunterzeichnende namens der SP/Grüne/GLP Fraktion vom 11. Oktober 2013 betreffend Verkehrskonzept während der Bauarbeiten am Seetalplatz

Die Totalsperrung der Reusseggstrasse konnte massiv verkürzt werden. Die nach Überarbeitung der Prozesse von 20 auf 9 Monate verkürzte Totalsperrung konnte Anfang Dezember 2014 planmässig aufgehoben werden. Die Reusseggstrasse konnte ohne Probleme wieder dem Verkehr übergeben werden. Die Verkehrsführung ist vorläufig bis auf den Rechtsabbieger mit Wenden beim Emmen Center wie vor der Sperrung. Nach der Umstellung auf das derzeitige Verkehrssystem wurden nach ersten Erfahrungen und Rückmeldungen kleine Anpassungen der Signalisation vorgenommen. Das Provisorium beim Sedel mit der zusätzlichen Spur bleibt bis auf weiteres bestehen, da es sehr gut funktioniert. Ob es zu einer langfristigen Lösung wird, ist noch offen. Der von den Postulanten geforderte Einsatz der Gemeinde beim Kanton für eine kürzere Sperrzeit hat mitunter dazu beigetragen, dass vom Kanton das ursprüngliche Programm zugunsten einer kürzeren Sperrzeit und zulasten höherer Kosten abgeändert wurde. Im engen Kontakt mit den Verantwortlichen wurden flankierende Massnahmen diskutiert und umgesetzt. Auch die regelmässige Information der Bevölkerung z.B. über den Baufortschritt erfolgte zeitnah und wirkungsvoll. Eine

eigens eingesetzte Echogruppe bestehend aus Vertretern von Quartiervereinen, Gewerbeverein, Industrie, Dienstleistungsunternehmen, Polizei, Bauherr, Politik, etc. konnte am 4. Treffen vom 10. Dezember 2014 auf eine grundsätzlich positiv Bilanz der neunmonatigen Totalsperre zurückblicken. Trotz partiell grossen Einschränkungen und Beeinträchtigungen fand der befürchtete totale Verkehrskollaps nicht statt. Die grossräumige Umfahrung des Seetalplatzes fand statt. Der lokale Umgehungsverkehr, der Schleichverkehr durch die Quartiere sowie die Beeinträchtigungen im öffentlichen Verkehr hielten sich im Rahmen. Vorbereitete Massnahmen mussten nicht ergriffen werden. Während der Sperrung der Reusseggstrasse mussten nur zwei Dosieranlagen zeitweise eingesetzt werden. Die Anlagen sind momentan nicht mehr in Betrieb. Dies alles darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Sperrung der Reusseggstrasse für alle Betroffenen, Involvierten und Beteiligten ohne Wenn und Aber ein grosser Kraftakt bedeutete.

60/13 Dringliches Postulat Thomas Barbana und Ruth Heimo namens der FDP Fraktion betreffend Entlastung der Quartiere

Die Totalsperre der Reusseggstrasse konnte massiv verkürzt werden. Die nach Überarbeitung der Prozesse von 20 auf 9 Monate verkürzte Totalsperre konnte Anfang Dezember 2014 planmässig aufgehoben werden. Die Reusseggstrasse konnte ohne Probleme wieder dem Verkehr übergeben werden. Die Verkehrsführung ist vorläufig bis auf den Rechtsabbieger mit Wenden beim Emmen Center wie vor der Sperrung. Nach der Umstellung auf das derzeitige Verkehrssystem wurden nach ersten Erfahrungen und Rückmeldungen kleine Anpassungen der Signalisation vorgenommen. Das Provisorium beim Sedel mit der zusätzlichen Spur bleibt bis auf weiteres bestehen, da es sehr gut funktioniert. Ob es zu einer langfristigen Lösung wird, ist noch offen. Der von den Postulanten geforderte Einsatz der Gemeinde beim Kanton für eine kürzere Sperrzeit hat mitunter dazu beigetragen, dass vom Kanton das ursprüngliche Programm zugunsten einer kürzeren Sperrzeit und zulasten höherer Kosten abgeändert wurde. Im engen Kontakt mit den Verantwortlichen wurden flankierende Massnahmen diskutiert und umgesetzt. Auch die regelmässige Information der Bevölkerung z.B. über den Baufortschritt erfolgte zeitnah und wirkungsvoll. Eine eigens eingesetzte Echogruppe bestehend aus Vertretern von Quartiervereinen, Gewerbeverein, Industrie, Dienstleistungsunternehmen, Polizei, Bauherr, Politik, etc. konnte am 4. Treffen vom 10. Dezember 2014 auf eine grundsätzlich positiv Bilanz der neunmonatigen Totalsperre zurückblicken. Trotz partiell grossen Einschränkungen und Beeinträchtigungen fand der befürchtete totale Verkehrskollaps nicht statt. Die grossräumige Umfahrung des Seetalplatzes fand statt. Der lokale Umgehungsverkehr, der Schleichverkehr durch die Quartiere sowie die Beeinträchtigungen im öffentlichen Verkehr hielten sich im Rahmen. Vorbereitete Massnahmen mussten nicht ergriffen werden. Während der Sperrung der Reusseggstrasse mussten nur zwei Dosieranlagen zeitweise eingesetzt werden. Die Anlagen sind momentan nicht mehr in Betrieb. Dies alles darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Sperrung der Reusseggstrasse für alle Betroffenen, Involvierten und Beteiligten ohne Wenn und Aber ein grosser Kraftakt bedeutete.

17/14 Dringliches Postulat Regula Dali namens der CVP Fraktion betreffend Aufhebung der Bushaltestelle Innerrain im Zusammenhang der Erstellung Radverkehrsanlage Abschnitt Lohren - Stechenrain

Am 19. Mai 2014 hat der Gemeinderat Emmen gegen das aufgelegte Projekt - bzw. gegen die Aufhebung der Bushaltestellen Innerrain - Einsprache erhoben. Nach der Einspracheverhandlung vom 25. Juni 2014 hat der Regierungsrat an seiner Sitzung vom 6. Januar 2015 den Entscheid gefällt, die Einsprache des Gemeinderates Emmen sowie alle anderen eingegangenen Einsprachen von Anwohnern abzuweisen. Die Begründung des Regierungsrates, die Haltestellen Innerrain aufzulösen ist, dass gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]; SR 151.3) alle öffentlich zugänglichen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) bis 2023 behindertengerecht ausgestaltet sein müssen. Die Kantonsstrassenprojekte beruhen auf den Normen der VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Dabei sind alle gesetzlichen Vorgaben wie das Strassengesetz oder BehiG zu erfüllen. Mit der Projektausarbeitung wurden die Bushaltestellen Innerrain betreffend Verkehrssicherheit und den Anforderungen an das BehiG überprüft. Die Bushaltestellen entsprechen den VSS Normen und dem BehiG nicht. Die Haltestelle in Richtung Ruswil befindet sich zudem zwischen zwei Hofzufahrten, die ausserorts in die Kantonsstrasse münden. Die erforderlichen Sichtbedingungen gemäss Norm SN 640273a können mit dem geplanten Radweg bei dieser Bushaltestelle nicht erfüllt werden. Ein Versetzen und eine normgerechte Ausführung der beiden Bushaltestellen sind mit hohen Kosten verbunden. Der Regierungsrat beschloss, infolge der sehr geringen Frequenzen (Auswertungen durch die Rottal AG im Auftrag des Verkehrsverbunds Luzern) und der Möglichkeit, dass die Busbenützer mit dem neuen Rad-/Gehweg eine sichere, normgerechte Verbindung zu den nächsten Haltestellen (Entfernung: 850 - 1000 Meter) benützen können, dass die Haltestellen aufzuheben seien.

Der Gemeinderat Emmen hat an seiner Sitzung vom 14. Januar 2015 entschieden, den Entscheid des Regierungsrates in diesem Sinne zu akzeptieren und keine Verwaltungsgerichtsbeschwerde einzureichen. Einer solchen Beschwerde wäre mit grosser Wahrscheinlichkeit kein Erfolg beschieden und würde das Projekt unzweckmässig verzögern. Die doch sehr geringen Fahrgastfrequenzen und die Möglichkeit, dass die Busbenützer mit dem neuen Rad-/Gehweg eine sichere, normgerechte Verbindung zu den nächsten Haltestellen benützen können, macht den Entscheid des Regierungsrates nachvollziehbar. Für die Realisierung durchgehender Rad-/Gehwege zwischen Emmen und Hellbühl wie auch zwischen Emmen und Neuenkirch setzt sich der Gemeinderat Emmen seit Jahren ein.

29/14 Postulat Christian Blunschli und Mitunterzeichnende namens der CVP Fraktion vom 16. September 2014 betreffend finanzielle Auswirkungen von Reglementen und Vorstössen

Wird in den zukünftigen Botschaften und Vorstössen aufgeführt.

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

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

Die gemeindeeigenen Liegenschaften in der Emmenweid wurden im Jahr 2008 veräussert. Seither findet dort nun eine vielfältige Entwicklung statt, wie Lichtgalerie, Eventhalle und Viscosebar zeigen. Die neuen Aktivitäten im Rahmen des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord mit Seetalplatz (Masterplan Seetalplatz und Masterplan Monosuisse) haben Ausstrahlung auf das Gebiet Emmenweid. Der Start des Studienwettbewerbs über das Gebiet Emmenweid verzögert sich aus verschiedenen Gründen weiterhin und konnte nicht wie Ende 2013 noch angedacht, im Jahr 2014 gestartet werden. Nach heutiger Faktenlage kann sich der Start des Studienwettbewerbs noch mehrere Jahre hinauszögern. Ziel ist nach wie vor ein verbindlicher Bebauungsplan, analog Monosuisse, welcher die langfristige Entwicklung der Emmenweid aufzeigt. Der Gemeinderat ist nach wie vor im Planungsprozess involviert und vertritt die Interessen der Gemeinde Emmen.

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

Im Rahmen des kantonalen Projekts K13 Knoten-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg (Botschaft B67) werden unter anderem auch Massnahmen am Sonnenplatz bezüglich Verstetigung Verkehrsfluss MIV, Förderung ÖV und LV ergriffen. Damit soll die Verkehrssituation am Sonnenplatz verbessert werden. Die Direktion Bau und Umwelt ist in die Projektierung miteinbezogen und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation am Sonnenplatz einsetzen. Ausserdem wird auf die Beantwortung der Motion 05/09 vom 19. August 2009 sowie die Ergänzung zu derselben vom 28. Oktober 2009 hingewiesen, in welcher die Thematik ausführlich behandelt wurde. Bis heute liegt als erste Etappe das Bauprojekt Seetalplatz bis Centralplatz rechtskräftig vor, welches im Juni 2012 von der kantonalen Stimmbevölkerung angenommen wurde. Die weitere Etappe Gerliswilstrasse, Sprengiplatz, Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung zum optimierten Vorprojekt auf Stufe Gemeinde statt. Am 13. Oktober 2014 fand eine weitere Besprechung zum optimierten Vorprojekt statt, in welcher die Bedürfnisse der Gemeinde Emmen erhärtet wurden. Nach aktueller Planung werden die Vernehmlassung zum Bauprojekt voraussichtlich im Herbst 2015 und die öffentliche Auflage im Sommer 2016 erfolgen. Der Gemeinderat ist in Kontakt mit den massgebenden kantonalen Stellen.

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

Die einspurige Schienenverbindung, welche im Bereich Reussbühl ab der Bahnlinie Emmenbrücke - Luzern über die Reuss, unter der Autobahn A2 hindurch (Schlaufe), im Bereich des Friedhofs Friedental in die ausgebaute Doppelspur Luzern-Rotsee-Zug mündet, ist im Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern (Massnahme M8.2) enthalten. Eine entsprechende Studie des Kantons liegt vor. Der Entscheid im

Jahr 2009, den Tiefbahnhof Luzern anstelle der Doppelspurlösung Rotsee als erste Priorität zu planen, betrifft die Schlaufe nur indirekt. Die Direktverbindung in die Zürichlinie bleibt als Option nach wie vor bestehen. Der Gemeinderat wird sich in allen Besprechungen und Verhandlungen mit Bund, Kanton und der SBB für die Schlaufe, Schnellzugshalte in Emmenbrücke und den Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke im attraktiven ansonsten gut erschlossenen Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord einsetzen. Im Bereich des Bahnhofs Emmenbrücke ist eine Interessenlinie festgelegt, um die Option eines späteren Ausbaus des Bahnhofs auf vier Spuren zu ermöglichen. Weitere Schritte sind offen.

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

Die Motion wurde am 18. November 2008 teilweise entgegengenommen. Die Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern für Massnahmen zur Reduktion des Durchgangs- und Schleichverkehrs auf der Erlenstrasse sieht der Gemeinderat als ständige Aufgabe. Die Sanierung der dritten und letzten Etappe der Erlenstrasse im Bereich Einmündung Schulhaus Erlen bis Erenkappelle (Bericht und Antrag 47/11 am 20. September 2011 vom Einwohnerrat gutgeheissen) wurde im Sommer 2014 abgeschlossen. Die Frage des künftigen Temporegimes auf der Erlenstrasse ist nach wie vor offen. Für die Entscheidung, welches Temporegime auf welchem Abschnitt künftig am zweckmässigsten ist, braucht es verlässliche Grundlagen. In folgenden drei Bereichen werden zurzeit Grundlagen erarbeitet: Verkehrsbelastung (durch Auswertung der Verkehrszählungen), Sicherheitsaspekte (Beurteilung von Ein- und Ausfahrten, Sichtwinkeln, Fussgängerquerungen etc.), Lärmbelastung (durch Lärmmessungen und -modellierung). Die Grundlagen bezüglich Verkehrsbelastung und Sicherheitsaspekte liegen uns seit Ende 2014 vor. Die Grundlagen bezüglich der Lärmbelastung werden leider erst im Frühling 2015 in der erforderlichen Güte vorliegen. Es ist für die Entscheidungsfindung und für ein allfälliges folgendes Massnahmenpaket zwingend notwendig sich auf verlässliche und nachvollziehbare Grundlagen in allen drei Bereichen stützen zu können. Allfällige Veränderungen zur geltenden T50-Regelung werden voraussichtlich im Sommer 2015 öffentlich publiziert.

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

Im Projekt K13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg ist auch ein Teilprojekt für ein Verkehrsleitsystem vorgesehen. Ein Verkehrsmanagement-Konzept für die Achse Luzern-Rothenburg bildet den übergeordneten Rahmen für die baulichen Massnahmen der verschiedenen Einzelprojekte. Damit soll das Strassenverkehrssystem betrieblich gesteuert werden, so dass zusammen mit den neuen Infrastrukturmassnahmen eine möglichst hohe Leistung und Sicherheit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet werden kann. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt beim Kanton. Im kantonalen Bauprogramm 2015-2018 ist die Massnahme „Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management“ im Topf B (Umsetzung frühestens ab 2019) aufgeführt. Es besteht allerdings die Gefahr, dass aufgrund der angespannten Finanzlage und den diversen kantonalen Sparpaketen dieser Massnahme künftig nicht mehr die notwendige Priorität beigegeben werden könnte. Da gilt es Gegensteuer zu geben. Die Direktion Bau und Umwelt der Gemeinde Emmen ist in die Entwicklung eingebunden und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation und einen steten Verkehrsfluss auf unserem Gemeindegebiet einsetzen. 2012 wurde die Signalisation zur

Unterführung Gersag angepasst, so dass die Lastwagen das Fahrverbot auf der Rüeggisingerstrasse und neu auf der Gersagstrasse früher erkennen und auch nicht mehr in der Unterführung stecken bleiben.

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

Eine Ausweitung zu einer vollwertigen zweiten Spur bei der Einfahrt der Gersagstrasse in den Sonnenplatzkreisel wird massiv erschwert, da 30 Parkplätze auf dem Grundstück Nr. 99 zwischen der Gerliswilstrasse und der Gersagstrasse unterhalb des Restaurants Adler bestehen. Durch die nun insgesamt ca. 90 Parkplätze, welche durch die Gersagstrasse erschlossen sind, ist eine genügende Länge der bestehenden Abbiegespur vom Sonnenplatz her notwendig, um einen Rückstau in den Sonnenplatz zu verhindern. Eine Abbiegespur auf der Gersagstrasse in den Sonnenplatz mit Raum für nur zwei Personenwagen ist kritisch. Die konkrete Machbarkeit über eine vollwertige zweite Spur wird im Rahmen des Bauprojekts Sonnenplatz des Kantons eingehend beurteilt. Die weitere Etappe Gerliswilstrasse, Sprengiplatz, Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung auf Stufe Gemeinde zum optimierten Vorprojekt statt. Die Gemeinde Emmen wird bis Sommer 2015 die vorgestellte Gestaltung der Gerliswilstrasse im Abschnitt Centralplatz bis Sprengiplatz überprüfen und Verbesserungsvorschläge erarbeiten. Die Vernehmlassung zum Bauprojekt wird somit nach mehreren Verzögerungen voraussichtlich im Winter 2015 und die öffentliche Auflage im 2. Quartal 2016 erfolgen. Gemäss Bauprogramm 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten. Der Gemeinderat ist in Kontakt mit den massgebenden Stellen.

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

Ein Verkehrsmanagement und Betriebskonzept Luzern Nord ist Bestandteil des kantonalen Projekts K13 Knoten Emmen/Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg. Damit soll der Verkehrsfluss insgesamt verbessert werden. Pfortneranlagen können als eine von vielen Massnahmen zur Zielerreichung mithelfen. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt beim Kanton. Im kantonalen Bauprogramm 2015-2018 ist die Massnahme „Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management“ im Topf B (Umsetzung frühestens ab 2019) aufgeführt. Es besteht allerdings die Gefahr, dass aufgrund der angespannten Finanzlage und den diversen kantonalen Sparpaketen dieser Massnahme künftig nicht mehr die notwendige Priorität beigemessen werden könnte. Da gilt es Gegensteuer zu geben. Die Direktion Bau und Umwelt der Gemeinde Emmen ist in die Entwicklung eingebunden und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation und einen steten Verkehrsfluss auf unserem Gemeindegebiet einsetzen.

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

Bestandteil des kantonalen Projekts K13 Knoten Emmen/Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg ist auch der Abschnitt Gerliswilstrasse. Eine Begleitgruppe Gerliswil, bestehend aus Vertretern der Verwaltungen von Emmen und des

Kantons, Gewerbe, Politik und Quartieren diskutierte im Jahr 2009 und erarbeitete Vorschläge zu Händen der Vorprüfung des Strassenprojekts, welche Ausrichtung die Gerliswilstrasse künftig einnehmen soll und mit welchen Massnahmen dies erreicht werden kann. Die weitere Etappe Gerliswilstrasse, Sprengiplatz, Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung zum optimierten Vorprojekt auf Stufe Gemeinde statt. In der Besprechung vom 13. Oktober 2014 wurde das weitere Vorgehen aufgezeigt. Die Gemeinde Emmen wird bis Sommer 2015 die vorgestellte Gestaltung der Gerliswilstrasse im Abschnitt Centralplatz bis Sprengiplatz überprüfen und Verbesserungsvorschläge erarbeiten. Die Vernehmlassung zum Bauprojekt wird somit nach mehreren Verzögerungen voraussichtlich im Winter 2015 und die öffentliche Auflage im 2. Quartal 2016 erfolgen. Gemäss Entwurf des Bauprogrammes 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten. Der Gemeinderat ist in Kontakt mit den massgebenden kantonalen Stellen.

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

Nach der Autobahnerneuerung City-Ring wurden Gespräche über den Erhalt der provisorischen Einfahrtsrampe geführt. Es ist nach wie vor vorgesehen, die Einfahrt als Option beizubehalten, bis alle grossen Autobahn- und Strassenprojekte (z.B. Umbau Seetalplatz) im Raum Luzern Nord abgeschlossen sind. Eine definitive Lösung ist weiterhin offen und muss bezüglich Machbarkeit insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit (Abstände, Radien, Einfahrtslänge, etc.) geprüft und beantragt werden. Im Nationalstrassenprojekt Gesamtsystem BypassLuzern, welches im Herbst 2014 den Behörden zur Vernehmlassung zugestellt wurde, ist die Rampe erfreulicherweise nach wie vor als Nebenanlage vermerkt und eingezeichnet und damit auch vorgesehen. Im November 2013 wurde während einer Woche die Einfahrt zwecks Verkehrsmessungen und Zweckmässigkeit der Einfahrt in die A14 vorübergehend geschlossen. Zwischenzeitlich ist auch die neunmonatige Sperrung der Reusseggstrasse wieder aufgehoben und die Rampe ist wieder uneingeschränkt benutzbar. Die zweite Forderung bezüglich einer möglichen Bus-Schnellverbindung Emmen-Dorf über den Anschluss Grüeblichachen direkt nach Luzern ist nach wie vor in keinem ÖV-Konzept vorgesehen. In der Vernehmlassung zum ÖV-Konzept AggloMobil due verlangt der Gemeinderat, eine mögliche Bus-Schnellverbindung Emmen-Dorf über den Anschluss Grüeblichachen direkt nach Luzern zu prüfen. Zurzeit finden Gespräche zum ÖV-Konzept AggloMobil tre statt, in welchem unter anderem auch diese Schnellverbindung thematisiert ist.

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

Die Übergabe der Abfallbewirtschaftung an REAL Recycling, Entsorgung, Abwasser Luzern und die damit verbundene Überarbeitung der reglementarischen Grundlagen sind abgeschlossen und die Rahmenbedingungen sind bekannt. Die ursprüngliche Absicht, das Abfallkonzept im Jahr 2014 zu erstellen, konnte aufgrund der Auslastung durch die laufenden Geschäfte, vor allem im Bereich der Baubewilligungen, nicht

erfolgen. Mit der im Budget 2015 beschlossenen Aufstockung der Umweltschutzstelle wird auch das Abfallkonzept erstellt werden können.

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

Die FDP. Die Liberalen Einwohnerratsfraktion forderten mit ihrem Postulat 38/09 vom Gemeinderat die Erstellung eines umfassenden Risk Managements. Die Postulanten vertraten die Ansicht, dass der Planungsbericht Sicherheit sich zu stark auf den Bereich des Bevölkerungsschutzes fokussiert habe und einige Fragen ungeklärt blieben. Mit dem Ziel, das Krisenmanagement im Ereignisfall zu verbessern, hat der Bund zusammen mit den Kantonen den Aufbau eines Konsultations- und Koordinationsmechanismus für den Sicherheitsverbund Schweiz (KKM SVS) beschlossen. Dieses Gremium hatte bereits 2011 entschieden, im Jahre 2014 eine gross angelegte Sicherheitsverbundsübung (SVU 14) durchzuführen. In der Übung vom 3. bis zum 21. November 2014 stand eine Not- respektive Katastrophenlage zum Thema «Pandemie und Strommangellage» im Mittelpunkt, welche sowohl die Zusammenarbeit der Partner im Sicherheitsverbund als auch Mittel zur Krisenbewältigung auf den Prüfstand stellte. Nach dem Grundsatz «in Krisen Köpfe kennen» soll die SVU 14 dazu beitragen, formelle und informelle Netzwerke zu erweitern und zu festigen. Die Szenarien der SVU zeigten in verschiedenen Bereichen Handlungsbedarf auf. Daraus abgeleitet wird der Bereich Sicherheit das Risk Management und die Vorsorge für ausserordentliche Lage im kommenden Jahr einer Prüfung unterziehen. Dabei werden auch die Forderungen der Postulanten aufgenommen und je nach Erkenntnissen in den Massnahmenkatalog aufgenommen. Der Gemeinderat weist aber darauf hin, dass die im Postulat genannten Massnahmen zum Tagesgeschäft der Verwaltung gehören. Das Erkennen von Risiken und adäquate Massnahmen gegen erkannte Risiken ist Führungsaufgabe.

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

Wie in der Beantwortung des Postulates beschrieben, liegt der zurzeit machbarste und sinnvollste Standort für einen Stadtpark im heutigen Monosuisse-Areal entlang der Kleinen Emme. Das Siegerprojekt des städtebaulichen Studienauftrages, welches am 6. Januar 2012 einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde, sieht für die Transformation des Areals von einer reinen Industriezone in eine gemischte Zone Wohnen und Arbeiten auch einen respektablen Stadtpark vor. Zurzeit finden noch Verhandlungen über verschiedene offene Themen des geplanten Parks statt. Auch ist die künftige Nutzung des Seetalplatzes noch offen. Zudem ergeben sich durch die dynamische Entwicklung der Gebiete in unserer Gemeinde neue Möglichkeiten und neue Chancen, wie von den Postulanten gefordert, Plätze und Pärke in Zusammenarbeit mit den Bauwilligen und Grundeigentümern zu realisieren. Im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes Reuss ergeben sich neue Möglichkeiten zur Erstellung neuer Pärke. Auch im Siedlungsleitbild 2014 ist die Schaffung und Gestaltung von öffentlichen Plätzen und generell die Strassenraum- und Aussenraumgestaltungen thematisiert und bilden eine wichtige Leitlinie für die künftige räumliche Entwicklung der Gemeinde. Zurzeit sind die Vorbereitungen für den Wettbewerb zur Gestaltung des neuen Seetalplatzes nahezu abgeschlossen. Die Realisierung ist im Jahr 2018 geplant. Auch die Gestaltung und Modalitäten des Parkes in der Viscosistadt an der Kleinen Emme werden in der 2. Lesung des Bebauungsplanes Viscosistadt vorliegen. Dieser soll in einem ersten Teil im Jahre 2016 realisiert werden.

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

Mit Schreiben vom 22. November 2011 sicherte der Regierungsrat der Gemeinde Emmen zu, im Asylzentrum Sonnenhof die bisherige Sollauslastung von 120 Asylsuchenden beizubehalten. Mit Schreiben vom 14. Dezember 2011 teilte der Gemeinderat dem Regierungsrat mit, dass er nun die notwendigen Schritte unternehmen wird, um die bisherige Sollauslastung im Bau- und Zonenreglement (BZR) der Gemeinde Emmen zu verankern. Dies wird nicht wie zuerst geplant, mit einer Teilrevision des BZR erfolgen, sondern integriert in die anstehenden Gesamtrevision des BZR. Dies als Folge der anstehenden Gesamtrevision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern (PBG), welches per 1. Januar 2014 rechtskräftig vorliegt. Die Arbeiten für die Gesamtrevision des BZR wurden zwischenzeitlich aufgenommen. Abschluss und Rechtskraftbeschreibung ist voraussichtlich im Jahr 2017.

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

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

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

Die Forderungen der Postulanten wurden im Siedlungsleitbild eingebettet. Die vom Schweizer Stimmvolk im März 2013 angenommene Revision des Raumplanungsgesetzes hat Einfluss auf weitere Massnahmen. Deshalb wird nicht wie zuerst geplant eine Teilrevision des BZR durchgeführt, sondern findet die Umsetzung der Motion integriert in die anstehende Gesamtrevision des BZR statt. Dies als Folge der Revision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern (PBG), welches seit 1. Januar 2014 rechtskräftig vorliegt. Die Arbeiten für die Gesamtrevision des BZR wurden zwischenzeitlich aufgenommen. Abschluss und in Rechtskraft ist voraussichtlich im Jahr 2017.

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

Was lange währt, wird leider nicht immer gut. Der Velounterstand kann nicht wie seit drei Jahren beabsichtigt auf dem bis anhin vorgesehenen Standort realisiert werden. Verhandlungen über die notwendige Dienstbarkeit mit dem Landeigentümer der Nachbarparzelle führten leider zu keinem Ergebnis. Es braucht jetzt einen neuen Standort. Ein solcher ist gefunden und eine neue Erschliessungs- und Parkierlösung ist

in Bearbeitung. Verhandlungen über die wiederum notwendige Dienstbarkeit werden nächstens aufgenommen.

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

Über die Hauptforderung der Postulanten bezüglich des Lastwagenfahrverbots auf der Gerliswilstrasse hat sich nichts geändert. Sie kann bis auf weiteres nicht erfüllt werden. Hingegen werden im Zusammenhang mit den Projekten Autobahnanschluss Emmen-Nord und dem Gesamtverkehrssystem Seetalplatz, Gerliswilstrasse, Sprengi, Lohrenkreuzung entsprechende Massnahmen zur Minderung des Schwerverkehrs auf dem Strassennetz der Gemeinde Emmen geprüft. Das heisst, mittels Verkehrsleitmassnahmen soll der Schwerverkehr, wenn immer möglich, auf das übergeordnete Autobahnnetz geleitet werden. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt beim Kanton. Im kantonalen Bauprogramm 2015-2018 ist die Massnahme „Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management“ im Topf B (Umsetzung frühestens ab 2019) aufgeführt. Es besteht allerdings die Gefahr, dass aufgrund der angespannten Finanzlage und den diversen kantonalen Sparpaketen dieser Massnahme künftig nicht mehr die notwendige Priorität beigemessen werden könnte. Da gilt es Gegensteuer zu geben. Die Direktion Bau und Umwelt der Gemeinde Emmen ist in die Entwicklung eingebunden und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation und einen steten Verkehrsfluss auf unserem Gemeindegebiet einsetzen. Die weitere Etappe Gerliswilstrasse, Sprengiplatz, Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung zum optimierten Vorprojekt auf Stufe Gemeinde statt. In der Besprechung vom 13. Oktober 2014 wurde das weitere Vorgehen aufgezeigt. Die Gemeinde Emmen wird bis Sommer 2015 die vorgestellte Gestaltung der Gerliswilstrasse im Abschnitt Centralplatz bis Sprengiplatz überprüfen und Verbesserungsvorschläge erarbeiten. Die Vernehmlassung zum Bauprojekt wird somit nach mehreren Verzögerungen voraussichtlich im Winter 2015 und die öffentliche Auflage im 2. Quartal 2016 erfolgen. Gemäss Entwurf des Bauprogrammes 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten.

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

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

43/12 Postulat Markus Greter betreffend Siedlungsentwicklung, Verkehr und Infrastruktur

Der Gemeinderat ist in der Phase der Überlegungen, wie der von den Postulanten geforderten langfristigen Planungsbericht, der den materiellen und finanziellen Bedarf an Infrastruktur aufzeigen soll, zusätzlich zu den bereits vorhandenen Berichten und Dokumenten am zweckmässigsten und mit dem grösstmöglichen Nutzen für das Parlament erstellt werden soll.

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

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

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

Im Bauprogramm 2015-2018 über die Kantonsstrassen ist die Erstellung der Rad-/Gehweganlage Lohren-Stechenrain im Topf A angesiedelt und es sind 2.6 Mio. Franken reserviert. Das heisst: Realisation bis 2018. Die öffentliche Planaufgabe war im Mai 2014. Es gingen mehrere Einsprachen ein, unter anderem auch eine der Gemeinde Emmen. (Siehe dazu dringliches Postulat 17/14). Zwischenzeitlich wurden die Einsprachen behandelt und mit Entscheid Protokoll-Nr. 31 vom 6. Januar 2015 vom Regierungsrat alle abgewiesen. Zurzeit läuft die 30-tägige Frist für eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Wenn keine weiteren Verzögerungen eintreten, sollte die Realisierung 2016/2017 erfolgen.

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

Seit der Gründung des Verbandes der Luzerner Gemeinden (VLG) gehörten alle 83 Luzerner Gemeinden dem Verband an. Der Verband wurde 1996 mit dem Ziel gegründet, als starker Interessensvertreter der Gemeinden gegenüber dem Kanton wirksam zu sein. Im Grundsatz erachten alle Gemeinden und auch der Kanton Luzern die aktuelle Zusammenarbeit zwischen der Regierung und dem VLG als wertvoll. Er ist in verschiedensten Themen und Problemkreisen expliziter Ansprechpartner des Kantons (z.B. Finanzausgleichsgesetz; Gesetz über die Volksschulbildung explizit erwähnt; Zivilschutz; KESB; Richtplanverfahren etc.). Vor zwei Jahren haben im Zusammenhang mit dem Wirkungsbericht Finanzausgleich die Entlebucher Gemeinden den Austritt aus dem VLG in Erwägung gezogen. Per 31. Dezember 2014 ist dann die Stadt Luzern aus dem Verband ausgetreten. Diesen Schritt begründete sie mit der mangelnden Interessenvertretung für die Stadt. Im Rahmen eines Verbandsentwicklungsprozesses werden die Strukturen, die verbandsinterne Entscheidungsfindung, das Beitragswesen sowie die Verbandsführung einer Prüfung und möglichen Revision unterzogen. Das Projekt SPRING III soll gemäss Vorgaben im Frühling 2015 der Generalversammlung Vorschläge für Anpassungen und Veränderungen unterbreiten.

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

Die Forderungen der Motionäre sind in den Bebauungsplan Viscosistadt eingeflossen und in der 1. Lesung im Einwohnerrat am 19. Februar 2014 diskutiert worden. Am 24. März 2015 findet voraussichtlich die zweite Lesung der Vorlage im Einwohnerrat statt.

Ebenfalls entsprechen die Vorschriften der Bebauungspläne Seetalplatz den Forderungen der Motionäre sinngemäss. Im Rahmen der beiden Lesungen hat der Einwohnerrat die Möglichkeit, sich nochmals zu den energetischen Vorschriften zu äussern.

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

Wird in der Finanzstrategie berücksichtigt.

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

Nach Überweisung des Postulates hat sich eine Arbeitsgruppe unter der Leitung zweier Direktionen der Gemeinde Emmen formiert und ein Konzept zur Rettung des Tramhüsli entworfen. In einer ersten Phase wird der Schwerpunkt auf die Finanzierung der notwendigen Verschiebung des Tramhüsli gelegt. Zeit dazu bleibt der Arbeitsgruppe bis Ende Februar 2015. Sobald dies gelungen ist, wird die Arbeitsgruppe in einer zweiten Phase die geplante Stiftung Tramhüsli gründen, welche die weiteren Aktivitäten übernimmt wie auch die künftige Nutzung definiert. Bis die Stiftung Tramhüsli gegründet ist, vertritt die Arbeitsgruppe unter der Leitung der Gemeinde Emmen deren Interessen. Das Tramhüsli hat mittlerweile eine eigene

Homepage, auf welcher alle relevanten Daten, Überlegungen, Aktionen und Dokumente abrufbar sind.
www.tramhüsli.ch.

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Emmenbrücke, 18. Februar 2015

Für den Gemeinderat

Rolf Born

Gemeindepräsident

Patrick Vogel

Gemeindeschreiber