



an den

## **EINWOHNERRAT EMMEN**

### **13/12 Beantwortung der Interpellation vom 20. März 2012 von Monique Frey, Andreas Kappeler, Sigisbert Regli und Timo Krebs betreffend Auswirkungen des neuen Seetalplatzes für die Gemeinde Emmen**

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Interpellation vom 20. März 2012 stellen die Interpellanten diverse Fragen betreffend Auswirkungen des neuen Seetalplatzes für die Gemeinde Emmen:

- 1. Mit welcher Zunahme an MIV ist an der Seetalstrasse, der Rüeggisingerstrasse, der Gerliswil-/Rothenburgstrasse und der Erlenstrasse zu rechnen, wenn das Projekt Seetalplatz realisiert wird, so wie es die Regierung des Kantons Luzern vorschlägt?*

Der Verkehrsknoten Seetalplatz wird heute von über 50'000 Fahrzeugen pro Werktag und von fünf Buslinien befahren. Wichtige Radverkehrsachsen führen ebenfalls über diesen Knoten. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der letzten Jahre hat immer längere und häufigere Staus zur Folge. Für den im Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Nord gelegenen Verkehrsknotenpunkt muss auch in Zukunft mit einer erheblichen Verkehrszunahme gerechnet werden. Der Seetalplatz grenzt im Südwesten an die Kleine Emme. Die Unwetter vom August 2005 führten an dem Platz und in seiner Umgebung zu enormen Überschwemmungsschäden an Bauten und Anlagen. Die unbefriedigende Gesamtverkehrs- und Hochwasserschutzsituation beeinträchtigt nicht nur die Lebensqualität in den hauptsächlich betroffenen Gemeinden Emmen und Luzern, sondern erschwert auch die Erreichbarkeit und vermindert die Attraktivität des zentralen Entwicklungsschwerpunktes und damit des gesamten Wirtschaftsstandortes Luzern. Im Raum Seetalplatz–Bahnhof Emmenbrücke bietet sich die einmalige Chance, die Verkehrswege und den Flussraum neu zu gestalten und das Gebiet gleichzeitig städtebaulich zu entwickeln. In diesem Sinn wurden mit der Masterplanung Stadtzentrum Luzern Nord die Projekte Verkehr, Hochwasserschutz und Siedlung koordiniert. Mit der Realisierung des Projekts am Seetalplatz können die hauptsächlichsten Verkehrsprobleme gelöst und vielfältige Nutzeneffekte erzielt werden. Mehr dazu in der Botschaft B15 des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 27. September 2011. [http://www.luzern-nord.lu.ch/b\\_015\\_1\\_.pdf](http://www.luzern-nord.lu.ch/b_015_1_.pdf)

Die Realisierung des Projekts Seetalplatz (ohne Berücksichtigung der Nachfragesteigerung infolge der Siedlungsentwicklung) führt auf den erwähnten Strassenabschnitten gemäss Berechnungen mit dem kantonalen Verkehrsmodell zu folgenden Veränderungen:

- Seetalstrasse: 0% (Abendspitze) bis –10% (Tagesverkehr)
- Rüeggisingerstrasse(\*): +2% (Abendspitze) bis + 8% (Tagesverkehr)
- Gerliswilstrasse: 0% (Abendspitze) bis –10% (Tagesverkehr)
- Rothenburgstrasse: 0% (Abendspitze) bis +1% (Tagesverkehr)
- Erlenstrasse: 0% (Abendspitze und Tagesverkehr)

(\*) ohne Berücksichtigung des übergeordneten Betriebs- und Massnahmenkonzepts, welches genau diese mögliche Verkehrsverlagerung unterbinden soll.

Mit dem Projekt wird auf die prognostizierte Verkehrsnachfrage reagiert. Das Projekt selbst generiert keine zusätzliche MIV-Nachfrage.

2. *Wie gedenkt der Gemeinderat den dort generierten Mehrverkehr andernorts zu kompensieren, um der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität zu entsprechen?*

Wie bekannt hat der Gemeinderat am 7. Juli 2010 die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität [http://skm-cvm.ch/de/Info/Stadtekonferenz\\_Mobilitat](http://skm-cvm.ch/de/Info/Stadtekonferenz_Mobilitat) des Schweizerischen Städteverbandes ratifiziert. Die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» umreißt die verkehrspolitischen Zielsetzungen der 54 (Stichtag 12.08.2011) unterzeichnenden Städte und urbanen Gemeinden und bildet die Grundlage für die Aktivitäten der Stadtekonferenz Mobilität. Unter anderem definiert sie Grundsätze wie „Verkehrssysteme sind Teil eines übergeordneten städtischen Gesamtsystems auf begrenztem Raum. Sie sind im Kontext verschiedener gleichwertiger, zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche wie Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zu entwickeln“ oder „Verkehrssysteme sind in ihrer Gesamtwirkung zu betrachten. Einzelne Verkehrsträger sind unter dem Aspekt des nachhaltigen Umgangs mit begrenzten Ressourcen wie Raum, Energie und Geld zu planen.“ Basierend auf den Grundsätzen der Charta verpflichten sich die unterzeichnenden Städte und Gemeinden zur Umsetzung von formulierten Leitlinien. Generell soll der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr gefördert werden, betont jedoch auch den Nutzen einer gesamtheitlichen Betrachtung der Verkehrsproblematik und legt den Schwerpunkt auf betriebliche Optimierungen, ohne dabei den Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen auszuschliessen.

Im Gemeindegebiet Emmen bestehen nur äusserst begrenzte Möglichkeiten, die Verkehrskapazitäten für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) zu erhöhen. Um die generellen Verkehrskapazitäten und den Verkehrsfluss trotzdem zu erhöhen, kann dieses Ziel nur mit Verflüssigung des MIV, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Förderung des Langsamverkehrs und, gesteuert durch ein umfassendes Verkehrsleitsystem als übergeordnete Massnahme, erreicht werden. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass im Gesamtprojekt K13 und insbesondere beim geplanten Umbau des Seetalplatzes dieser Grundhaltung auch im Sinne einer siedlungsorientierten Verkehrslösung ausreichend nachgelebt wird.

3. *Welche flankierenden Massnahmen sind auf dem Gemeindegebiet geplant, um den Mehrverkehr zu regulieren?*

Das Hauptziel des Gesamtprojektes „K13 Luzern Nord, Gesamtverkehrssystem“ besteht darin, den Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und die zuführenden Strassenachsen verkehrstechnisch zu optimieren, damit die heutigen und auch zukünftig erwarteten Verkehrsbelastungen 2030 bei allen Verkehrsträgern (MIV, ÖV und LV) leistungsfähig, siedlungsverträglich und sicher bewältigt werden können.

Mit dem „Verkehrsmanagement und Betriebskonzept Luzern Nord“ vom 24.2.2009 wurde bereits ein Betriebskonzept erarbeitet, das auf technischer Ebene mit den Sachbearbeitern der Stadt Luzern und den Gemeinden Emmen, Littau und Rothenburg abgestimmt ist und die gezielte Lenkung der Verkehrsströme in Luzern Nord und das vorhandene Verlagerungspotenzial aufzeigt. Dieses Konzept wurde unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit veränderten Gegebenheiten (namentlich Projektentwicklung hin zu „Epsilon optimiert“ und aktualisierte Verkehrsgrundlagen) weiterentwickelt und auf Stufe Massnahmenkonzept vertieft.

Als übergeordnete Zielsetzung sollen mit dem Betriebs- und Massnahmenkonzept Luzern Nord heutige und zukünftige Staus im Korridor reduziert und durch eine gestaffelte Zuflussoptimierung an siedlungsverträglichere Orte zurückverlagert werden. Innerhalb des Systems soll der Verkehr konstant fließen können, so dass die Reisezeiten der Verkehrsteilnehmer verlässlicher werden und insbesondere beim OeV eine grössere Fahrplanstabilität erreicht wird. Ziel ist es auch, eine Verkehrsverlagerung des MIV's auf die Autobahn und eventuell weitere geeignete Routen zu erreichen. Dadurch soll die Voraussetzung geschaffen werden, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr auf den Kantonsstrassen zu fördern und die Reisezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu stabilisieren. Es wurden verschiedene Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele skizziert. Mit dem Betriebs- und Massnahmenkonzept wurden die erforderlichen Massnahmen so konkretisiert, dass die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems im Raum Luzern Nord gesteigert und die Verkehrsanlagen kohärent und zuverlässig betrieben werden können.

Für die betrieblichen Massnahmen wurde die Machbarkeit und die verkehrliche Wirkung aufgezeigt. Dabei wurden folgende Rahmenbedingungen beachtet:

- der öffentliche Bus-Verkehr ist zu fördern;
- nicht ortsbezogener Verkehr ist prioritär über die Autobahn zu lenken;
- Verkehr sollt dort zurückgehalten werden, wo ein Stau keine negativen Auswirkungen auf den ÖV oder auf die Siedlung hat;
- Ausweich- und Schleichverkehr durch Wohngebiete ist zu vermeiden;
- es ist ein bezüglich der Auslastung homogenes Strassennetz zu schaffen, d.h. innerhalb eines Strassenzuges nicht Knoten mit grossen Kapazitätsreserven einerseits und überlastete Knoten andererseits, so dass keine punktuellen Engpässe entstehen.

Es wird mit Verkehrslenkungsmassnahmen, welche insbesondere bei den Knoten eingreifen, dafür gesorgt, dass das Gesamtsystem Verkehr auf den Strassen in der Gemeinde Emmen für alle Verkehrsteilnehmer funktioniert.

4. Welche flankierenden Massnahmen sind geplant, um das Fortkommen mit dem ÖV auf der Seetalstrasse und der Gerliswil-/Rothenburgstrasse zu gewährleisten?

Im Hinblick auf die Sicherstellung eines optimalen Gesamtnutzens aller Massnahmen auf der Achse Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg wurde die Planung auf Stufe Vorprojekt gesamthaft bearbeitet. Heute liegen für die gesamte Strassenverkehrsachse von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg aufeinander abgestimmte Massnahmen auf Stufe Vorprojekt vor.

Im neuen Bauprogramm des Kantons Luzern 2011-2014 für die Kantonsstrassen sind gestützt auf das Vorprojekt verschiedene Massnahmenpakete aufgeführt, welche in den nächsten Bauprogrammperioden zeitlich gestaffelt realisiert werden sollen. Darunter sind auch Massnahmen auf der Gerliswil-/Rothenburgstrasse geplant. (Siehe Nachfolgend Auszug aus dem Bauprogramm).

Nr.	Massnahme	Periode (*)
83	Emmen, Centralplatz (exkl.) - Sonnenplatz (exkl.) Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B
85	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) - Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B
116	Emmen, Einmündung Weiherstrasse - Lohren (exkl.) Erstellen Radverkehrsanlage	C
122	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) - Kreisel Bösfeld Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	C
76	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit	B

(\*) Periode gemäss Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen

Bei all diesen Massnahmen werden dem OeV und dem Langsamverkehr hohe Priorität eingeräumt. So werden soweit als möglich neue, durchgehende separate Busspuren und markierte Fahrradstreifen zwischen Seetalplatz und Knoten Lohrensage beziehungsweise Autobahnanschluss Emmen Nord angelegt. Ein übergeordnetes Verkehrsmanagement-Konzept auf der Achse Luzern-Rothenburg stellt zudem ein zentrales, übergeordnetes Projekt dar und bildet die Klammer zwischen den baulichen Massnahmen der verschiedenen Einzelprojekte. Es beinhaltet die betriebliche Steuerung des Strassenverkehrs, welche zusammen mit den neuen Infrastrukturmassnahmen eine möglichst hohe Leistung und Sicherheit des Gesamtverkehrssystems gewährleisten soll. Leitsysteme sorgen für eine intelligente Verkehrssteuerung, messbar mehr Verkehrsfluss und eine gute Vernetzung der Verkehrsträger. Der Nutzen des gesamten Massnahmenpakets wird dadurch optimiert.

Die Achse Seetalstrasse ist Teil des übergeordneten Verkehrsmanagement-Konzepts, des sogenannten „Betriebs und Massnahmenkonzept Luzern Nord“. Im sogenannten Massnahmengebiet 2 Nord-Ost werden drei betriebliche Massnahmen zur Verkehrslenkung und Zufluss-Optimierung vorgeschlagen. Zudem liegt seit 2009 bereits eine Studie mit Namen „Busbeschleunigung Waldibrücke - Seetalplatz - Bahnhof Littau“ vor, welche vom damaligen Zweckverband ÖVL in Auftrag gegeben wurde. Die Busbeschleunigungsmassnahmen auf der Ost-West-Achse basieren auf den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans und des Agglomerationsprogramms. Kanton, Stadt Luzern und die Gemeinde Emmen berücksichtigen bei ihren Planungen und Umsetzung künftiger Projekte im Raum Luzern Nord die im Schlussbericht vorgeschlagenen Massnahmen.

Emmenbrücke, 18. April 2012

Für den Gemeinderat

Dr. Thomas Willi

Gemeindepräsident

Patrick Vogel

Gemeindeschreiber