



*Planungsbericht vom 08. Februar 2016*



*betreffend*

*Aufhebung Baulinie Seetalstrasse 11*

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Vorhaben .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Begründung .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Formelles Verfahren .....</b>	<b>5</b>
	<b>Anhang 1.....</b>	<b>6</b>

## **1 Ausgangslage**

An der Ecke Seetalstrasse / Hochdorferstrasse wurde mit Regierungsratsentscheid RRE 1416 vom 22. September 1998 eine Baulinie festgelegt. Die Festsetzung dieser Baulinie stand in Zusammenhang mit der Kurvenaufweitung im Einmündungsbereich von Seetal-/ und Hochdorferstrasse. Diese war Teil eines Gesamtprojekts von Umbaumaassnahmen entlang der K 16. Ziel des Projekts war es, den Seetalplatz zu entlasten, die Sicherheit für Radfahrer und Fussgänger entlang der Seetalstrasse zu verbessern und einen behinderungsfreien Busbetrieb zu gewährleisten. Mit der Verlegung der Seetalbahn in Emmen bestanden die räumlichen Voraussetzungen zur Realisierung von verschiedenen Massnahmen, welche insgesamt zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitrugen.

Der mit dem RRE 1416 22. September 1998 sichergestellte Umbau an der Ecke Seetalstrasse / Hochdorferstrasse wurde in der Folge realisiert.

## **2 Vorhaben**

Das Geschäftshaus Seetalstrasse 11, Grundstück Nr. 2621, GB Emmen, liegt an der erwähnten Ecke zwischen Seetalstrasse und Hochdorferstrasse. Das bestehende Geschäftshaus wurde im Jahr 1976 erstellt und ist für die prominente Lage direkt am Bahnhof Emmenbrücke weder bezüglich Dichte, noch bezüglich architektonischer und städtebaulicher Qualität ausreichend. Mit dem Aus- und Umbau soll das Geschäftshaus, seiner prominenten Lage entsprechend, angemessen umgestaltet und erweitert werden.

Der Aus- und Umbau des Geschäftshauses soll durch einen Bebauungsplan mit verschiedenen Baulinien sichergestellt werden. Diese Baulinien sind je nach Gebäudeebene differenziert festgelegt. Die Baulinien stehen teilweise im Widerspruch zur bestehenden Baulinie gemäss RRE 1416/1998. Die Baulinie gemäss RRE soll daher parallel zur Festsetzung des Bebauungsplans "Seetalstrasse 11" aufgehoben werden.

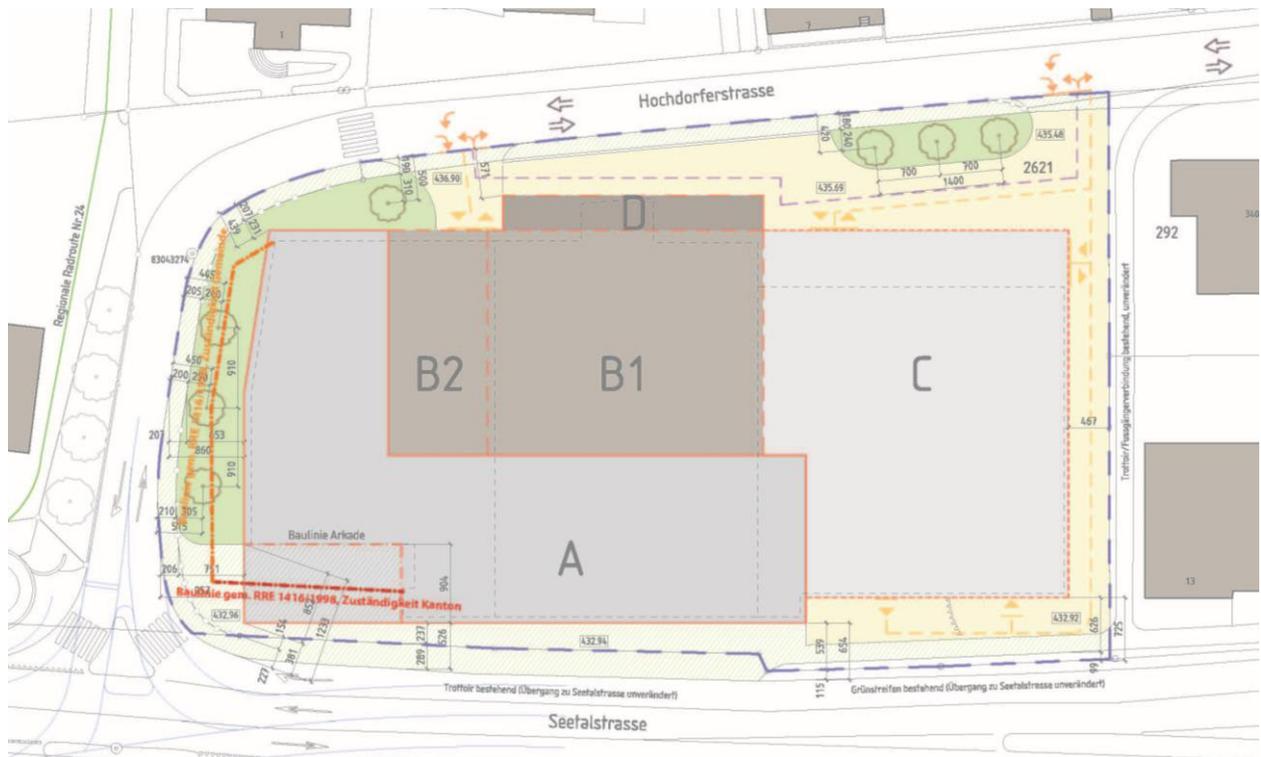


Abbildung 1: Baulinie gemäss RRE 1416 vom 22. September 1998 und Baulinien gemäss Bebauungsplan Seetalstrasse 11 (Stand kantonale Vorprüfung)

### 3 Begründung

Durch die Realisierung des Strassenumbaus an der Ecke Seetalstrasse / Hochdorferstrasse wurde der primäre Zweck der Baulinie gemäss RRE 1416 erfüllt. Mit der Festsetzung von differenzierten Baulinien gemäss Bebauungsplan "Seetalstrasse 11" wird an der erwähnten Strassenecke neu eine zweigeschossige freie Eingangssituation geschaffen. Der Eckbereich wird bis auf eine Höhe von rund 6 m freigehalten, die Sichtverhältnisse bleiben somit gegenüber heute unverändert.

Die Aufhebung der Baulinie gemäss RRE 1416 wurde mit dem zuständigen Vertreter des vif, Herrn Beat Hofstetter, an einer Besprechung am 2. Juli 2015 bei der Dienststelle rawi vorbesprochen.

### 4 Verfahren

Die Baulinie an der Ecke Seetalstrasse / Hochdorferstrasse gemäss RRE 1416 vom 22. September 1998 wird aufgehoben. Für die Beschlussfassung der Aufhebung der Baulinie entlang der Hochdorferstrasse (Gemeindestrasse, Parz. Nr. 291) ist der Gemeinderat Emmen zuständig, entlang der Seetalstrasse (Kantonsstrasse, Parz. Nr. 4034) ist der Regierungsrat zuständig.

Das Verfahren zur Aufhebung der Baulinie richtete sich gemäss § 65 des Strassenverkehrsgesetzes des Kantons Luzern vom 21. März 1995. Das Verfahren zur Aufhebung der Baulinie wird parallel zum Verfahren des Bebauungsplans "Seetalstrasse 11" durchgeführt.

## **5 Formelles Verfahren**

### **5.1 Bisherige Verfahrensschritte**

- Erarbeitung: 1. Hälfte 2015
- Einreichung zur kant. Vorprüfung: 11. Mai 2015
- Kantonale Vorprüfung: Vorprüfungsbericht vom 8. September 2015
- Überarbeitung Vorlage: September 2015
- Öffentliche Auflage und Mitwirkung: 2. November 2015 bis 1. Dezember 2015

### **5.2 Öffentliche Auflage und Mitwirkung**

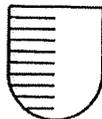
Die öffentliche Auflage und das Mitwirkungsverfahren wurden parallel durchgeführt. Es wurden keine Einsprachen und keine Mitwirkungsbeiträge eingereicht.

### **5.3 Weitere Verfahrensschritte**

- Beschluss Einwohnerrat: 22. März 2016
- Referendumsfrist (60 Tage): Mai 2016
- Regierungsratsentscheid: anschliessend

## **Anhang 1**

Regierungsratsentscheid (RRE) 1416 vom 22. September 1998



Sitzung vom: 22. September 1998  
Protokoll Nr. 1416

## ENTSCHEID

---

### Strassenbau:

Kantonsstrassen; Projektbewilligung und Genehmigung eines Baulinienplans gemäss Strassengesetz (StrG); Änderung der Kantonsstrasse K 16, Seetalstrasse, Abschnitt Seetalplatz (exkl.) - Waldibrücke (exkl.), Gemeinde Emmen

### Einsprecher:

- Automobilclub der Schweiz, Sektion Luzern, Ebikon
- Monika und Max Birrer, Luzern
- Erdgas Zentralschweiz AG, Luzern
- Verena Halter-Sigrist, Emmen
- Paul Helfenstein, Emmen
- Interio AG, Zürich; vertreten durch Dr. Robert Walder, Zofingen
- Löwen Center AG, Luzern, Stiftung „Wohnbauförderung zu Gunsten des PTT-Personals“, Bern, PTT-Betriebe, Bern; alle vertreten durch Dr. Urs Lischer, Luzern
- Martin Tapeten AG, Emmenbrücke
- Josef Meyer Stahl & Metall AG, Emmen, Sawal AG, Emmen, Soluma AG, Luzern; alle vertreten durch lic. iur. et lic. oec. Peter Germann, Kriens
- Urs Bruno Rüesch, Emmen
- SF, Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, Emmen
- Erbegemeinschaft des Franz Stucki-Schwarz, Emmen; vertreten durch Walter Stucki, Emmen
- Dr. Theodor Suter-Wey, Luzern, Rita Suter-Frischkopf, Emmen; beide vertreten durch Dr. Kaspar Lang, Luzern
- Elisa Thalmann-Halter, Emmen
- Emmer Busbetriebe, Emmenbrücke
- Emmi Schweiz AG, Luzern
- Oskar Mattmann, Emmen

### Instruktion:

Baudepartement

## Sachverhalt

Gemeinde:	Emmen
Strasse:	Kategorie: Kantonsstrasse K 16
	Zug: Emmen - Hochdorf - Aesch (Seetalstrasse)
	Abschnitt: Seetalplatz (exkl.) - Waldibrücke (exkl.)
Projekt:	Verfasser: Weilenmann & Blättler AG, Ingenieurbüro, Emmenbrücke
	Leitung: Verkehrs- und Tiefbauamt, Stabsabteilung
	Beschrieb: Änderung der Kantonsstrasse K 16a
	- Sicherung der Fussgängerübergänge mit Mittelinseln oder Lichtsignal
	- Bushaltestellen (drei Haltestellen auf Fahrbahn Seetalstrasse, sieben Haltestellen auf Bus- oder Abbiegespur, zehn Haltebuchten)
	- Fussgänger- und Radwegübergänge bei der Eschen- und Fichtenstrasse
	- Verbreiterung der Ausfahrt aus dem Shopping-Center in Richtung Emmen mit Lichtsignalregelung
	- Umgestaltung des Verkehrsraums zwischen Mooshüsli- und Fichtenstrasse
	- Umgestaltung des Bahntrassees zwischen Hochdorfer- und Mooshüslistrasse in eine Busspur
	- Umgestaltung des Bahntrassees zwischen Mooshüslistrasse und Waldibrücke in einen Rad-/Gehweg
	- Umgestaltung der Kreuzung Hasliring/Zufahrt SF in einen Kreisell
	Baulinienplan für den Einmündungsbereich Seetal-/Hochdorferstrasse
	- Normalbaulinie: Oberirdische Neubauten können an oder hinter die Baulinie gestellt werden.
Pläne:	- Situation 1 : 500, Nr. 5591-101, 23.07.97
	- Situation 1 : 500, Nr. 5591-102/103/104/105/106/107, 08.04.97
	- Querprofile 1 : 100, Nr. 5591-108, 24.07.97
	- Querprofile 1 : 100, Nr. 5591-109/110/111/112/113/114, 07.04.97
	- Situation Landerwerb 1 : 500, Nr. 5591-115/116/117 23.07.97
	- Situation Landerwerb 1 : 500, Nr. 5591-118/119/120/121, 23.05.97
	- Baulinie auf Grundstück Nr. 2621 (2622) 1 : 500, Nr. 5591-101A, 22.11.97
	- Mittelinsel und Bushaltebuchten 'Lindenfeldring: Situation 1 : 500, Nr. 5591-102B, 19.12.97
	Querprofile 1 : 100, Nr. 5591-109B, 19.12.97
	Situation Landerwerb 1 : 500, Nr. 5591-116B, 19.12.97
	- Aufweitung und Einmündung Bushalt Kirchfeldstrasse: Situation 1 : 500, Nr. 5591-103A, 21.11.97

- Situation Landerwerb 1 : 500, Nr. 5591-117A, 21.11.97
- Bushaltestellen 'Unter Spitalhof':  
 Situation 1 : 500, Nr. 5591-103A1, 21.11.97  
 Querprofile 1 : 100, Nr. 5591-111A, 21.11.97
- Situation Landerwerb 1 : 500, Nr. 5591-117A1, 21.11.97
- Kreisel mit Bushaltebuchten bei der Kreuzung  
 'Hasliring/Zufahrt SF':  
 - Situation 1 : 500, Nr. 5591-105A, 21.11.97  
 Querprofile 1 : 100, Nr. 5591-112A, 21.11.97
- Situation Landerwerb 1 : 500, Nr. 5591-119A, 21.11.97

Auflage: 1. Publikation: Kantonsblatt Nr. 30 vom 26. Juli 1997  
 Frist: 28. Juli bis 26. August 1997

2. Publikation,  
 Projektänderung: Kantonsblatt Nr. 51/52 vom 20. Dezember 1997  
 Frist: 22. Dezember 1997 bis 20. Januar 1998

Einsprachen: Die bei der 1. Publikation eingegangenen siebzehn  
 Einsprachen wurden alle unterschriftlich zurückgezogen.  
 Bei der 2. Publikation wurden keine Einsprachen einge-  
 reicht.

Kostenvoranschlag: Weilenmann & Blättler AG, Ingenieurbüro, Emmenbrücke

Kosten zu Lasten Kanton	Fr. 4'600'000.-
Kosten zu Lasten Shopping Center	Fr. 1'120'000.-
Kosten zu Lasten Erschliessung Unter-Spitalhof	Fr. 244'000.-
Kosten zu Lasten Gemeinde Emmen	Fr. 40'000.-
Gesamtkosten, Kostenstand 1998	<u>Fr. 6'004'000.-</u>

Mehrjahresprogramm 1995 -1998: K 16 Emmen, Seetalplatz (exkl.) – Waldibrücke (exkl.),  
 Busspur Mooshüslistrasse – Hochdorferstrasse, Bushalte-  
 stellen, Kreisel Hasliring/Zufahrt SF, Querungshilfen für  
 Fussgänger und Radfahrer, Umgestaltung des Bahn-  
 trassees Waldibrücke - Mooshüslistrasse in einen Rad/  
 Gehweg

Erwägungen

1. Baubeschluss

Der Grosse Rat stimmte mit Dekret vom 30. März 1998 dem Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 16, Seetalstrasse, Abschnitt Seetalplatz (exkl.) - Waldibrücke (exkl.), Gemeinde Emmen zu, beschloss dessen Ausführung und bewilligte hierfür einen Sonderkredit von 6'004'000.- Franken (Preisstand Januar 1998). Die Referendumsfrist ist am 3. Juni 1998 unbe-  
 nützt abgelaufen.

## 2. Projektziele

Der Verkehr vom und zum Shopping Center Emmen ist weitgehend auf die Grüeblichachenstrasse (K 31a) zu verlagern, so dass der Seetalplatz entlastet wird. Der während der Spitzenzeiten auf der Seetalstrasse auftretende Stau soll den Bus möglichst wenig behindern. Mit der Änderung der Kantonsstrasse soll die Sicherheit der Radfahrer und der Fussgänger verbessert und ein weitgehend behinderungsfreier Busbetrieb gewährleistet werden. Der mit der Verlegung der Bahnlinie freiwerdende Raum ist sinnvoll zu nutzen und im Siedlungsgebiet sind mehr und bessere Querungsmöglichkeiten anzubieten. Wo es die Platzverhältnisse zulassen und wo ein Bedürfnis dafür besteht, sind die verschiedenen Verkehrsarten (Individual- und öffentlicher Verkehr, Radfahrer und Fussgänger) voneinander zu trennen.

## 3. Beschrieb des Bauvorhabens

### 3.1 Abschnitt 1, Seetalplatz (exkl.) – Lindenfeldring (Plan 1)

#### *Massnahmen zu Lasten des Shopping Center Emmen (SCE)*

Die Massnahmen zur Verlagerung des SCE-Verkehrs vom Seetalplatz auf die Grüeblichachenstrasse gehen voll zu Lasten des SCE. Es hat auch die Kosten für die Busspur ab der Fichtenstrasse in Richtung Seetalplatz zu tragen. Es handelt sich um folgende Bauteile:

- Verbreiterung der SCE-Ausfahrt in Richtung Grüeblichachen auf zwei Fahrspuren und Lichtsignalregelung der Ausfahrt
- Umgestaltung des Bahntrassees im Abschnitt Fichtenstrasse - Schützenmattstrasse in eine Busspur
- Umgestaltung des Verkehrsraums im Einmündungsbereich Schützenmatt-/Hochdorferstrasse und Kurvenaufweitung Hochdorferstrasse (ohne Landerwerbskosten)

#### *Massnahmen zu Lasten des SCE und des Kantons*

Die Kosten folgender Bauteile gehen je zur Hälfte zu Lasten des Kantons und des SCE:

- Bushaltestelle beim SCE Richtung Seetalplatz
- Fussgänger- und Radwegübergang Eschenstrasse - SCE (ohne Lichtsignalanlage)
- Umgestaltung des Bahntrassees in eine Busspur und Umgestaltung des Verkehrsraums im Abschnitt Mooshüslistrasse - Fichtenstrasse

Mit diesen Massnahmen lässt sich der vor allem während der Abendspitze sowie an Samstagen der zufolge des SCE-Verkehrs in Richtung Seetalplatz auftretende Stau verringern, und es wird in diesem Abschnitt ein weitgehend störungsfreier Busbetrieb gewährleistet.

Insgesamt trägt das SCE Kosten von 1'120'000 Franken. Am 10. Juni 1998 wurde zwischen dem Kanton, vertreten durch das Baudepartement, der Shopping Center Emmen AG und der Immobiliengesellschaft Oberhof AG ein entsprechender Vertrag abgeschlossen.

#### *Massnahmen zu Lasten des Kantons*

Der Kanton hat die Kosten jener Bauteile zu tragen, die als Bestandteile der Kantonsstrasse im öffentlichen Interesse liegen und die nicht durch den SCE-Verkehr bedingt sind. Diese Massnahmen sind notwendig für die Förderung des Busbetriebes. Sie schaffen zusätzliche Querungsmöglichkeiten und verbessern die Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger, insbesondere beim Überqueren der Fahrbahn. Im einzelnen handelt es sich um folgende Bauteile:

- |  |  |
|--|--|
| - Bereich Bahnhof -<br>Hochdorferstrasse | Bushaltestelle Bahnhof<br>Lichtsignalanlage Hochdorferstrasse<br>Verbreiterung Rad-/Gehweg Schützenmattstrasse - SCE |
|--|--|

- Bereich Eschenstrasse - SCE  
Lichtsignalanlage Fussgänger- und Radwegübergang  
Bushaltestelle Richtung Seetalplatz, Anteil 50 %  
Fussgänger- und Radwegübergang, ohne Lichtsignalanlage, Anteil 50 %
- Fichtenstrasse - Mooshüslistrasse  
Umgestaltung der Einmündung Fichtenstrasse  
Fussgänger- und Radwegübergang und Ergänzung  
Lichtsignalanlage  
Umgestaltung des Bahntrassees in eine Busspur und  
Umgestaltung des Verkehrsraums, Anteil 50 %
- Mooshüslistrasse - Lindenfeldring  
Umgestaltung des Bahntrassees in einen Rad-/Gehweg  
Lichtsignalanlage Mooshüslistrasse mit Rad-/Gehweg  
Bushaltestellen mit Querungshilfe
- gesamte Strecke  
Koordination der Lichtsignalanlagen Hochdorfer-, Eschen-,  
Fichten-, Mooshüsli- und Grueblichachenstrasse mit  
Busbevorzugung  
Beleuchtung Rad-/Gehweg, Fussgängerübergänge und  
Bushaltestellen

Zu Lasten des Kantons entfallen im Abschnitt 1 Kosten von 1'680'000 Franken.

### 3.2 Abschnitt 2, Lindenfeldring – Grünmattstrasse (Plan 2)

#### *Massnahmen zu Lasten der Erschliessung Unter-Spitalhof*

Die Zufahrtsbewilligung des Baudepartementes vom 10. August 1993 für die Erschliessung Unter-Spitalhof wurde unter dem Vorbehalt erteilt, dass eine Abbiegespur zu erstellen sei, wenn es die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs erfordere. Im Hinblick auf den künftigen Ausbau der Seetalstrasse wurde einstweilen auf deren Ausführung verzichtet. Anstelle der Abbiegespur sind nun die im Projekt enthaltenen Bushaltestellen und die Querungshilfe für die Radfahrer und Fussgänger auszuführen. Die Kosten von 244'000 Franken gehen zu Lasten der damaligen Gesuchsteller.

#### *Massnahmen zu Lasten der Gemeinde Emmen*

Das Buskonzept erfordert eine zusätzliche Bushaltestelle an der Kirchfeldstrasse (Gemeindestrasse). Die Kosten von 40'000 Franken sind von der Gemeinde Emmen zu tragen.

#### *Massnahmen zu Lasten des Kantons*

Der Kanton hat die Kosten jener Bauteile zu tragen, die als Bestandteile der Kantonsstrasse im öffentlichen Interesse liegen und die nicht zu Lasten der Erschliessung Unter-Spitalhof gehen. Diese Massnahmen sind notwendig für den Busbetrieb. Sie verbessern die Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger, insbesondere beim Überqueren der Fahrbahn. Im Dorf Emmen dienen die bisher bahnabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen künftig zur Sicherung der Fussgängerübergänge. Die Strassenbeleuchtung im Dorfbereich Emmen ist mangelhaft und unwirtschaftlich; es ist keine Sparschaltung möglich. Die Beleuchtung ist deshalb zu erneuern. Folgendes ist vorgesehen:

- Schwanderhof - Kirchfeldstrasse  
Umgestaltung des Bahntrassees in einen Rad-/Gehweg  
Umgestaltung der Bushaltestelle in eine Bushaltestelle  
Anpassung der vier bestehenden Lichtsignalanlagen für  
die Fussgänger und Koordination mit Busbevorzugung

- Kirchfeldstrasse - Grünmattstrasse                      Umgestaltung des Bahntrassees in einen Rad-/Gehweg, Umgestaltung des Verkehrsraums im Bereich Grünmattstrasse mit Bushaltestelle und Querungshilfe
- gesamte Strecke                              Beleuchtung Rad-/Gehweg, Fussgängerübergänge und Bushaltestellen, Erneuerung der Beleuchtung in Emmen

Vom Kanton sind im Abschnitt 2 Kosten von 1'090'000 Franken zu tragen.

### 3.3 Abschnitt 3, Grünmattstrasse – Areal Emmi AG (Plan 3)

Der Kanton hat sämtliche Kosten dieses Abschnitts zu tragen. Die Massnahmen sind notwendig für den Busbetrieb. Sie schaffen zusätzliche Querungsmöglichkeiten und verbessern die Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger. Die zeitweilig stark belastete Kreuzung Hasliring/Zufahrt SF (Flugzeugwerke) ist in einen Kreisell mit Bushaltebuchten umzugestalten. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Umgestaltung der Kreuzung Hasliring/Zufahrt SF in einen Kreisell
- Umgestaltung des Bahntrassees in einen Rad-/Gehweg
- Bushaltestelle Hasliring/Areal SF mit Querungshilfe
- Bushaltestelle Hasli/Milchhof mit Querungshilfe
- Beleuchtung Kreisell, Fussgängerübergänge und Bushaltestellen

Im Abschnitt 3 hat der Kanton Kosten von 980'000 Franken zu tragen.

### 3.4 Abschnitt 4, Areal Emmi AG – Waldibrücke (exkl.) (Plan 4)

Der Kanton hat sämtliche Kosten dieses Abschnitts zu tragen. Die Massnahmen verbessern die Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger; vorgesehen ist folgendes:

- Umgestaltung des Bahntrassees in einen Rad-/Gehweg
- Wechsel Rad-/Gehweg von der West- zur Ostseite der Fahrbahn,
- Mittelinsel als Querungshilfe, Anpassung der Zufahrt Areal Sawal AG

Vom Kanton sind im Abschnitt 4 Kosten von 690'000 Franken zu tragen.

### 3.5. Grundlagen der Kostenberechnung und Zusammenfassung

Die Kosten der Ingenieurleistungen (Projektierung und Bauleitung), die Mehrwertsteuer von 6,5 Prozent, ein Zuschlag von 3,5 Prozent für Unvorhergesehenes sowie die Landerwerbskosten sind in den einzelnen Positionen enthalten. Darin nicht enthalten sind die Kosten der Planungsarbeiten der Jahre 1991 - 1995. Die Kosten der Buswartehäuschen samt dem dafür erforderlichen Landerwerb gehen zu Lasten der Gemeinde Emmen, ebenfalls die Landerwerbskosten für die Kurvenaufweitung der Hochdorferstrasse. Zu Lasten des Kantons gehen insgesamt:

Abschnitt 1	1'680'000 Franken
Abschnitt 2	1'090'000 Franken
Abschnitt 3	980'000 Franken
Abschnitt 4	690'000 Franken
Planungsarbeiten 1991 - 1995	<u>160'000 Franken</u>
<b>Total Kosten zu Lasten des Kantons</b>	<b><u>4'600'000 Franken</u></b>

#### 4. Einsprachebeurteilung

Alle 17 eingereichten Einsprachen wurden unterschriftlich zurückgezogen. Die nachstehend aufgeführten Einsprachen sind als erledigt zu erklären (§ 109 Verwaltungsrechtspflegegesetz):

Einsprecher	Datum Einsprache	Einspracherückzug
- Automobilclub der Schweiz, Sektion Luzern, Ebikon	20.08.1997	27.10.1997
- Monika und Max Birrer, Luzern	26.08.1997	27.10.1997
- Erdgas Zentralschweiz AG, Luzern	12.08.1997	27.10.1997
- Verena Halter-Sigrist, Emmen	26.08.1997	27.10.1997
- Paul Helfenstein, Emmen	22.08.1997	27.10.1997
- Interio AG, Zürich; vertreten durch Dr. Robert Walder, Zofingen	26.08.1997	27.10.1997
- Löwen Center AG, Luzern, Stiftung „Wohnbau-förderung zu Gunsten des PTT-Personals“, Bern, PTT-Betriebe, Bern; alle vertreten durch Dr. Urs Lischer, Luzern	25.08.1997	27.10.1997
- Martin Tapeten AG, Emmenbrücke	07.08.1997	27.10.1997
- Josef Meyer Stahl & Metall AG, Emmen, Sawal AG, Emmen, Soluma AG, Luzern; alle vertreten durch lic. iur. et oec. Peter Germann, Kriens	22.08.1997	28.01.1998
- Urs Bruno Rüesch, Emmen	25.08.1997	27.10.1997
- SF, Schweiz. Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, Emmen	25.08.1997	27.10.1997
- Erbegemeinschaft Franz Stucki-Schwarz, Emmen; vertreten durch Walter Stucki, Emmen	25.08.1997	27.10.1997
- Theodor Suter-Wey, Luzern, Rita Suter-Frischkopf, Emmen; beide vertreten durch Dr. Kaspar Lang, Luzern	22.08.1997	27.10.1997
- Elisa Thalmann-Halter, Emmen	25.08.1997	27.10.1997
- Emmer Busbetriebe, Emmenbrücke	25.08.1997	31.10.1997
- Emmi Schweiz AG, Luzern	25.08.1997	27.10.1997
- Oskar Mattmann, Emmen	25.08.1997	27.10.1997

#### 5. Stellungnahmen der Amtsstellen

5.1 Das Strassenverkehrsamt ist mit dem geänderten Strassenprojekt grundsätzlich einverstanden. Der Knoten Mooshüslistrasse sei mit einer Verkehrsregelungsanlage auszurüsten.

##### *Beurteilung*

Das Strassenverkehrsamt ist bei der Detailbearbeitung des Strassenprojekts beizuziehen. Es wird auch die Signalisations- und Markierungspläne erarbeiten. Das Projekt sieht beim Knoten Mooshüslistrasse eine Lichtsignalanlage vor. Die Variante ohne Lichtsignalanlage wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit fallengelassen, was zusätzliche Kosten von 235'000 Franken zur Folge hatte.

5.2 Die Kantonspolizei äussert Bedenken wegen der Verkehrsbehinderung durch die Bushaltestellen, für die keine Haltebuchten vorgesehen sind. Die Benützung des einseitig angelegten Rad-/Gehweges sei schwer durchsetzbar; im Innerortsbereich würden die Radfahrer oft rechtswidrig auf der Fahrbahn oder auf dem gegenüberliegenden Trottoir fahren. Bei den Mittelinseln sei eine genügende Durchfahrtsbreite für Ausnahmetransporte zu beachten. Die Querung des Radverkehrs vor Waldibrücke sei gefährlich; es sei besser, alle Radfahrer über den Kreisel zu führen. Der Knoten Mooshüslistrasse sei mit einer Verkehrsregelungsanlage auszurüsten. Die Führung des Busverkehrs in Fahrtrichtung Seetalplatz über die Hochdorferstrasse sei zu be-

grüssen. Die Lichtsignalanlage bei der Einmündung der Kirchfeldstrasse sei in rechtlicher Hinsicht fragwürdig; es sei besser, hier auf die Lichtsignalregelung zu verzichten. Dem Kreisel Hasliring/Zufahrt SF werde grundsätzlich zugestimmt, jedoch sei die Markierung von Fussgängerstreifen im Bereich der Bushaltestellen nicht zulässig. Ferner sei unklar, welche Vortrittsregelung für die Radwegquerung des Kreiselaufbaus auf Seite SF gelte. Ein Problem bilde zudem der kurze Stauraum vor dem Tor zum Areal SF.

#### *Beurteilung*

Mit den Projektänderungen wurde die Zahl der Bushaltestellen, die auf der Fahrbahn der Kantonsstrasse angeordnet sind, reduziert. In Fahrtrichtung Seetalplatz sind es nur mehr deren zwei (Hasli/Milchhof und Unter-Spitalhof), während in Fahrtrichtung Waldibrücke einzig die Haltestelle Allmendli auf der Hauptfahrbahn der Kantonsstrasse liegt. Der übrige Motorfahrzeugverkehr wird nicht stark behindert. Der Automobilclub der Schweiz, der während der ersten Planauflage gegen die Fahrbahn-Bushaltestellen Einsprache erhoben hatte, erklärte sich mit der jetzt vorliegenden Lösung einverstanden. Was den einseitigen Rad-/Gehweg im Innerortsbereich betrifft, ist festzustellen, dass kein Platz für eine zusätzliche Radverkehrsanlage auf der gegenüberliegenden Strassenseite vorhanden ist; sieben Gebäude stehen dort unmittelbar am Trottoirrand. Die Durchfahrtsbreite der Ausnahmetransporte ist bei der Detailbearbeitung des Strassenprojekts zu berücksichtigen, indem die Mittelinseln und der Trennstreifen von Hindernissen freigehalten werden. Die Querung des Radverkehrs vor Waldibrücke beschränkt sich auf die Fahrtrichtung Emmen - Waldibrücke. Das Projekt sieht eine Mittelinsel als Querungshilfe vor; sie wirkt zugleich als Eingangspforte und trägt zur Verkehrsberuhigung bei. Andernorts hat sich diese Massnahme bewährt. Wenn auf die Mittelinsel verzichtet wird, würden manche Radfahrer trotzdem an dieser Stelle die Fahrbahn queren, um auf die gegenüberliegende Strassenseite zu gelangen und einen Umweg zu vermeiden. Es ist nicht möglich, alle Radfahrerinnen und Radfahrer über den Kreisel Waldibrücke zu führen, weil auf der Westseite der Seetalstrasse kein Rad-/Gehweg, sondern ein Radstreifen erstellt wird, der nicht im Gegenverkehr befahren werden darf. Die Lichtsignalanlage beim Knoten Mooshöslstrasse ist im vorliegenden Projekt enthalten; die Variante ohne Lichtsignalanlage wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit fallengelassen. Bei der Einmündung der Kirchfeldstrasse besteht bereits eine bahnabhängig gesteuerte Lichtsignalanlage. Sie dient künftig nur mehr zur Sicherung des Fussgängerübergangs. Bei der Detailbearbeitung ist zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg ein Trennstreifen anzuordnen, wie bei den übrigen lichtsignalgeregelten Fussgängerübergängen im Dorf Emmen. Die Fussgängerübergänge beim Kreisel Hasliring/Zufahrt SF liegen im Bereich der Zufahrten zu den Haltestellen, wie das auch bei andern Kreiseln und Kreuzungen der Fall ist. Würden diese Zufahrten erst nach den Fussgängerübergängen angelegt, ergäben sich Mehrwege für die Busbenützer sowie ein grösserer Platzbedarf und höhere Baukosten. Der Radwegübergang auf der Seite SF hat, wie es aus dem Projekt hervorgeht, keinen Vortritt. Der Stauraum vor dem Tor zum Areal SF ist knapp. Während der Betriebszeiten ist das Tor jedoch geöffnet, und die Fahrzeuge halten vor der Barriere beim Pförtnerhaus, so dass ein Stauraum von 28 Meter zur Verfügung steht. Bei der Detailbearbeitung ist als flankierende Signalisationsmassnahme bei geschlossenem Tor ein Wechselsignal-Fahrverbot zu prüfen.

#### 5.3 Das Amt für Umweltschutz stellt folgende Anträge:

- Die Grundwasserschutzzone sei in den Projektplänen einzutragen.
- Die Richtlinien „Umweltschutz auf Baustellen“ vom April 1995 seien einzuhalten.
- In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt Emmen sei abzuklären, inwieweit Entwässerungsleitungen in der Schutzzone saniert oder neu erstellt werden müssten.
- Es sei zu prüfen, ob gleichzeitig mit dem vorliegenden Strassenprojekt auch ein Strassen sanierungsprojekt gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) ausgearbeitet werden müsse; bei der Seetalstrasse, Abschnitt Seetalplatz - Waldibrücke, handle es sich um eine gemäss LSV sanierungspflichtige Anlage.

### *Beurteilung*

Die Grundwasserschutzzonen sind bei der Detailbearbeitung des Strassenprojekts in die Pläne einzutragen. Die Einhaltung der Richtlinien 'Umweltschutz auf Baustellen' ist bei der Ausschreibung der Bauarbeiten als verbindlich zu erklären. Die Abklärung, ob gleichzeitig mit den Strassenbauarbeiten Entwässerungsleitungen, die in der Schutzzone liegen, saniert oder erneuert werden müssen, fällt in den Aufgabenbereich der Gemeinde Emmen. Der Strassenabschnitt Seetalplatz - Waldibrücke ist eine gemäss LSV sanierungspflichtige Anlage; bei einzelnen Gebäuden im Dorf Emmen wird der Alarmwert überschritten. Hingegen handelt es sich beim vorliegenden Projekt nicht um eine im Sinn der Lärmvorschriften wesentliche Änderung, weil der Motorfahrzeugverkehr weder zunimmt noch beschleunigt wird. Auch wird die Fahrbahn und somit der Abstand zwischen der Lärmquelle und den betroffenen Gebäuden nicht verändert. Das Strassensanierungsprogramm gemäss LSV (Lärmsanierungskonzept) ist demzufolge nicht gleichzeitig mit dem vorliegenden Projekt, das Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der Radfahrer und Fussgänger enthält, auszuarbeiten (vgl. Art. 8 LSV). Die lärmtechnische Sanierung erfolgt zu einem spätem Zeitpunkt (vgl. Planungsbericht B 85 vom Mai 1997: Schallschutzmassnahmen an Strassen mit Alarmwertüberschreitungen).

### 6. Stellungnahme des Gemeinderates

Der Gemeinderat Emmen ist mit dem Projekt einverstanden und ersucht um Projektbewilligung.

### 7. Beurteilung des Projekts

Der auszubauende Strassenabschnitt wird im kantonalen Richtplan als Hauptverkehrsstrasse 2 bezeichnet. Änderungen bestehender Anlagen unterliegen der Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft (Art. 2 Abs. 1a der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt, wenn die Anlage in einer für deren Umweltauswirkungen unerheblichen Weise geändert wird (Rausch, Kommentar USG, N 201 zu Art. 9 USG). Das vorliegende Projekt bewirkt keine zusätzliche Umweltbelastung. Der motorisierte Verkehr nimmt durch die geplanten Massnahmen weder zu, noch wird er beschleunigt. Die Lärm- und Schadstoffemissionen bleiben unverändert. Das vorliegende Projekt muss daher keiner (formellen) Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

Das Strassenprojekt ist zweckmässig und weist ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Es beschränkt sich auf die notwendigen Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der Radfahrer und Fussgänger. Die angestrebten Ziele, bessere Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und ein weitgehend behinderungsfreier Busbetrieb, werden im wesentlichen erreicht. Zusätzliche Massnahmen, beispielsweise der Bau einer zweiten Unterführung beim Seetalplatz, können zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden, ohne dass der Nutzen der jetzt vorzunehmenden Änderung der Kantonsstrasse dadurch beeinträchtigt wird. Das Strassensanierungsprogramm gemäss LSV ist unabhängig vom vorliegenden Projekt auszuarbeiten.

Nach diesen Erwägungen ist das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 16, Seetalstrasse, Gemeinde Emmen, zu bewilligen (§ 71 Abs. 1 StrG) und das Enteignungsrecht zu erteilen (§ 71 Abs. 3 StrG).

## 8. Baulinienplan

Mit dem Strassenprojekt lag der Plan für eine Baulinie öffentlich auf. Baulinienpläne dienen dazu, den Strassenraum zu gestalten oder Gelände für geplante Strassen freizuhalten (§ 62 Abs. 1 StrG). Mit den Baulinien werden für neue oder bestehende Bauten und Anlagen, für solche über oder unter dem Erdboden oder für einzelne Stockwerke die Strassenabstände verbindlich festgesetzt; der Plan kann vorsehen, dass an die Baulinien zu bauen ist (§ 64 Abs. 2 und §§ 84 f. StrG). Ausnahmen von Strassenabständen, die mit Baulinien festgelegt wurden, sind nur zulässig, wenn dies im Baulinienplan ausdrücklich vorgesehen ist (§ 88 Abs. 2 StrG).

Vom Tag der öffentlichen Auflage an gelten Baulinienpläne als Planungszone; innerhalb des betroffenen Gebiets darf nichts unternommen werden, was den Planungszweck beeinträchtigen könnte (§ 74 Abs. 2 und 5 StrG).

Der Baulinienplan für die Kantonstrasse K 16, Einmündungsbereich Seetal-/Hochdorferstrasse (Grundstück Nr. 2621/2622 GB Emmen), ist zweckmässig und ist nach diesen Erwägungen zu genehmigen (§ 66 Abs. 1 StrG). Dieser Entscheid des Regierungsrates ist vom Baudepartement öffentlich bekanntzumachen (§ 66 Abs. 4 StrG).

## 9. Rechtsmittel

Gemäss § 148 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes können Entscheide des Regierungsrates beim Verwaltungsgericht angefochten werden, soweit die Rechtsordnung dies nicht ausschliesst. Da der vorliegende Entscheid nicht unter die abschliessende Aufzählung des § 98 Abs. 3 StrG fällt, steht dagegen die Verwaltungsgerichtsbeschwerde offen.

## Rechtsspruch

1. Die Einsprachen von Automobilclub der Schweiz, Sektion Luzern; Erdgas Zentralschweiz AG; Interio AG; Löwen Center AG; Stiftung „Wohnbauförderung zu Gunster des PTT-Personals“; Paul Helfenstein; PTT-Betriebe; Martin Tapeten AG; Josef Meyer Stahl & Metall AG; Sawal AG; Soluma AG; Urs Bruno Rüesch; SF, Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme; Theodor Suter-Wey; Rita Suter-Frischkopf; Elisa Thalmann-Halter; Emmer Busbetriebe; Emmi Schweiz AG; Oskar Mattmann; Erbegemeinschaft Franz Stucki-Schwarz werden als erledigt erklärt.

2. Das vorgelegte Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 16, Seetalstrasse, Abschnitt Seetalplatz (exkl.) - Waldibrücke (exkl.), Gemeinde Emmen, wird bewilligt.

3. Der vorgelegte Baulinienplan für die Kantonstrasse K 16, Einmündungsbereich Seetal-/Hochdorferstrasse, wird genehmigt. Das Baudepartement hat die Genehmigung öffentlich bekanntzumachen.

4. Gegen diesen Entscheid kann innert 20 Tagen seit dessen Zustellung beim Verwaltungsgericht des Kantons Luzern, Obergrundstrasse 46, 6002 Luzern, Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist im Doppel einzureichen und hat einen Antrag und dessen Begründung zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und das Zustellkuvert sind beizulegen.

Zustellung:

- Automobilclub der Schweiz, Sektion Luzern, Schachenweidstrasse 46, 6030 Ebikon (R)
- Max und Monika Birrer, Imfangring 4, 6005 Luzern (R)
- Erdgas Zentralschweiz AG, Industriestrasse 6, Postfach 4470, 6002 Luzern (R)
- Verena Halter-Sigrist, Seetalstrasse 100, 6032 Emmen (R)
- Paul Helfenstein, Meierhof 9, 6032 Emmen (R)
- Dr. Robert Walder, Rechtsanwalt, Bärengasse 10, 4800 Zofingen (R)
- Dr. Urs Lischer, Rechtsanwalt, Schwanenplatz 4, 6004 Luzern (R)
- Martin Tapeten AG, Seetalstrasse 13, 6021 Emmenbrücke (R)
- Lic. iur. et lic. oec. Peter Germann, Rechtsanwalt, Luzernerstrasse 51a, 6010 Kriens (R)
- Urs Bruno Rüesch, dipl. Arch. ETH, Rathausenstrasse 5, 6032 Emmen (R)
- SF Schweiz. Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, 6032 Emmen (R)
- Walter Stucki, Stichermattstrasse 7, 6032 Emmen (R)
- Dr. Kaspar Lang, Rechtsanwalt, Metzgerrainle 9, Postfach 5350, 6000 Luzern 5 (R)
- Elisa Thalmann-Halter, Seetalstrasse 149, 6032 Emmen (R)
- Emmer Busbetriebe, Postfach 1441, 6021 Emmenbrücke (R)
- Emmi Schweiz AG, Habsburgerstrasse 12, 6002 Luzern (R)
- Oskar Mattmann, Stichermattstrasse 3, 6032 Emmen (R)
- Gemeinderat Emmen, 6020 Emmenbrücke
- Amt für Umweltschutz
- Strassenverkehrsamt, Abt. Verkehrstechnik
- Kantonspolizei, Verkehrsabteilung
- Verkehrs- und Tiefbauamt (11;-Ad 2, BW, BG, G, K, ST2, St, öV, RD)
- Finanzdepartement
- Baudepartement

---

Im Auftrage des Regierungsrates

Der Staatsschreiber:

*i. V. Campuz*



Versand: 29. September 1998  
5K16emmen