



an

DEN EINWOHNERRAT EMMEN

01/17 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 2016 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

07/09 Motion Andreas Kappeler und Mitunterzeichnende vom 10. Februar 2009 betreffend Pfortneranlage für die Einfahrt in die Gemeinde 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. Pfortneranlagen können als eine von vielen Massnahmen zur Zielerreichung mithelfen. 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. Losgelöst davon

vorgezogen für Emmen ein eigenes Verkehrsleitsystem einzurichten, ist nicht zielführend und kann sich die Gemeinde auch nicht leisten. 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. Im Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation, welches vom Regierungsrat am 6. Dezember 2016 verabschiedet wurde, ist die Massnahme GV-1.2-3D: Luzern Nord, Monitoring und Controlling aufgeführt. Darin ist unter anderem auch eine Steuerung und Koordination der Lichtsignalanlagen geplant. Die Direktion Bau und Umwelt der Gemeinde Emmen ist bei den jeweiligen Schritten eingebunden und wird sich für die Verbesserung der Verkehrssituation und einen steten Verkehrsfluss auf unserem Gemeindegebiet einsetzen.

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

Risiko wird grundsätzlich als Kombination der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Ereignisses und dessen Konsequenzen definiert. Als Risikomanagement wird der systematische Zugang zu und Umgang mit Risiken bezeichnet, um mögliche Schäden und Verluste zu minimieren. Das Risikomanagement umfasst dabei erstens die Risikoanalyse und -beurteilung und zweitens auch die Implementierung von Massnahmen, um erkannte Risiken zu kontrollieren, zu verringern oder gar zu eliminieren. In der Gemeindeverwaltung gehört die Identifizierung, Lokalisierung und Analyse von Risiken und Gefährdungen in der täglichen Arbeit zu den wichtigsten Führungsaufgaben aller Stufen. Personelle und betriebliche Risiken (Verhalten von Kunden; Feuersausbruch; Gewaltakte; Naturkatastrophen etc.) sind grundsätzlich analysiert und die zur Vermeidung, Verminderung und Abwehr dieser Risiken notwendigen Massnahmen werden nach Möglichkeit auch laufend (z.B. regelmässige Evakuationsübungen; Ausbildung Gemeindeführungsstab; Einsatz Feuerwehr; Zusammenarbeit mit der Polizei) überprüft.

Per 1. Januar 2018 wird im Kanton Luzern das neue Gesetz über den Finanzhaushalt der Gemeinden und damit HRM2 eingeführt. Mit dem Harmonisierten Rechnungslegungsmodell 2 (HRM2) wird die Rechnungslegung für die Kantone und Gemeinden gesamtschweizerisch modernisiert. Mit den Änderungen wird das Ziel verfolgt, die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage der öffentlichen Hand so abzubilden, dass die Darstellung den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. § 24 des neuen Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden (FHGG) verlangt ausdrücklich, dass die Gemeinden ihre Risiken überprüfen und die getroffenen Massnahmen systematisch überprüfen. Weiter ist in § 25 FHGG definiert, dass das interne Kontrollsystem Bestandteil des Risikomanagements sein muss und sich mit der Bearbeitung der finanzrelevanten Risiken befasst. In der Botschaft B 14 wird dabei die künftige Auseinandersetzung mit dem Risikomanagement wie folgt umschrieben:

"Unter Risiken werden Ereignisse und Entwicklungen verstanden, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit eintreten und wesentliche negative Auswirkungen auf die Erreichung der Ziele und/oder die Erfüllung der Aufgaben der Gemeinde haben. Die systematische Bewirtschaftung der Risiken wird als Risikomanagement bezeichnet. Das interne Kontrollsystem (IKS) ist Teil des Risikomanagements. Ein Risikomanagement soll die Gemeinden in ihrer Aufgabenerfüllung und Zielerreichung unterstützen. Deshalb sollen die Gemeinden verpflichtet werden, sich mit ihren Risiken auseinanderzusetzen und diese zu bewirtschaften. Dabei sind nicht nur finanzielle Risiken zu beachten, sondern auch Risiken in personenbezogenen, organisatorischen und rechtlichen Kategorien sowie im Zusammenhang mit Elementarrisiken, Technologien und anderem mehr. Die Verantwortung für das Risikomanagement liegt bei der obersten Gemeindeleitung" (B 14; S. 41 f).

Die Gemeinde Emmen wird als Pilotgemeinde das neue FHGG einführen und damit auch das Risikomanagement und das interne Kontrollsystem neu organisieren. Damit werden die Forderungen der Postulanten abschliessend und auch formell gesetzeskonform umgesetzt. Der Vorstoss kann daher abgeschrieben werden.

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 Verkehrsverbund Luzern (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 war der gemeinsame Grundsatz, dass kein Umbau erfolgt, bis mindestens ein gleichwertiges Angebot besteht. Am 4. Juni 2013 fand die Startsituation „AggloMobil due - Luzern Nord“ statt. Teilnehmende waren Vertreter der Gemeinden Emmen, Rothenburg und Rain, der Auto AG Rothenburg AAGR sowie des 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). 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) musste auch der Bereich öV bis 2017 rund 10 Mio. Franken sparen. Dabei wurden Angebote geprüft, welche parallel zu anderen Linien verkehren, möglichst wenige Fahrgäste betreffen und hohe Einsparpotentiale aufweisen. Die Linie 51 verkehrte zwischen Rothenburg und Luzern jeweils zur gleichen Uhrzeit parallel zur S-Bahn S1. Das System mit zeitgleich parallel zur S-Bahn verkehrenden Buslinien (z.B. Linie 51) war nicht mehr wirtschaftlich ausbaubar. Bisher wurde das Fahrgastwachstum mit teuren Beiwagenleistungen aufgefangen, derweil die parallel verkehrende S-Bahn noch freie Plätze hat. Wie überall sonst ist es ein Gebot der Stunde, wirtschaftlich mit (Steuer-)Geldern umzugehen und die Ressourcen effizient einzusetzen. Das erreicht man beispielsweise mit der Bündelung grosser Nachfrageströme auf einem starken Verkehrsmittel - der S-Bahn. Die sich seit Jahren in Planung befindliche Verkürzung der Linie 51 wurde damit bereits per Fahrplan 2016 in Folge des kantonalen Sparprogramms „Leistungen und Strukturen II“ unverhofft vorgezogen. Die neue Ausgangslage gab viel zu reden und viel zu schreiben. Die Angebotsmassnahme entspricht jedoch der in AggloMobil due postulierten Stossrichtung, regionale Buslinien verstärkt an die S-Bahn anzubinden. Am 8. Januar 2015 wurden die neuen Rahmenbedingungen am Roundtable diskutiert und das weitere Vorgehen beschlossen. Am 3. März 2015 wurden die neuen Vorschläge mit allen beteiligten Gemeinden verhandelt und ein Kompromiss geschlossen, der von den Gemeinden schlussendlich akzeptiert werden musste. Die Linie 51 wurde in der Folge per Fahrplanwechsel im Dezember 2015, wie in AggloMobil due vorgesehen, in Rothenburg Dorf an die S-Bahn S1 nach Luzern-Baar angebunden. Um die notwendige Kapazität und die Verbindungen nach wie vor sicherstellen zu können, wurden im Fahrplan zusätzliche Verdichtungskurse bis Pilatusplatz eingeplant. Zwischen Rothenburg, Bösfeld und Luzern gibt es seit Dezember 2015 folgendes öV-Angebot:

- Mit den (in Hauptverkehrszeiten mit vier Beiwagen verstärkten, d.h. doppelt geführte Kurse) Linien 50 und 52 bestehen weiterhin halbstündliche Direktfahrten zum Bahnhof Luzern.
- In Kombination dieser Direktbusse und der zuverlässigen Umsteigeverbindung der Buslinie 51 auf die S-Bahn bleibt der 15-Minuten-Takt zwischen Rothenburg und Luzern bestehen.
- Mit den Zusatzkursen zwischen Bertiswil und Pilatusplatz bleiben auch die Ziele Kasernen- und Pilatusplatz ab Rothenburg zu Hauptverkehrszeiten alle 15 Minuten erreichbar.
- Es bestehen zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) jeweils mehr Verbindungen zwischen Rothenburg und Luzern als bisher, womit die Kapazität sichergestellt ist.

Die Gemeinden und Einzelbetroffene kritisierten das neue Angebot aufgrund auftretender Kapazitätsengpässen. Einige Kurse (Direktkurse bis Bahnhof Luzern) wiesen starke Belastungen auf, andere Kurse (Linie 51 und Zusatzkurse bis Pilatusplatz) wiederum hatten gar freie Sitzplätze. Ebenso bietet die zuverlässige S-Bahn nach wie vor ausreichende Kapazität. Eine Informationskampagne über Verbindungen mit freien (Sitz-)Plätzen, die Vorverlängerung zweier Zusatzkurse bereits ab Beromünster (statt Bertiswil) und sich langsam verändernde Fahrgastgewohnheiten führten inzwischen zu einer ausgeglicheneren Fahrgastverteilung. Die Kundenrückmeldungen gingen nach der anfänglichen Kritik stark zurück. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurden weitere Zusatzkurse eingeführt und zusätzliche Optimierungen vorgenommen. Mit dem Bushub Seetalplatz wurde im Dezember 2016 ein von der kantonalen Stimmbürgerschaft genehmigtes Grossprojekt nach langer Planungs- und Bauzeit in Betrieb genommen. Der neue Bushub wurde so gebaut, dass ein Umsteigen, beispielsweise von Emmen nach Luzern, am gleichen Peron möglich ist und die Wege zwischen Bus und Bahn zumutbar sind. Im Agglomerationskern Luzern bestehen teilweise grosse Verlustzeiten und Behinderungen, welche die politisch geforderte effiziente und wirtschaftliche Abwicklung der Buslinien erschweren. Gerade aus dem Raum Luzern Nord verkehrt parallel zu den Buslinien die zuverlässige und schnelle S-Bahn mit bis zu sechs Verbindungen pro Stunde nach Luzern. Demzufolge ist es richtig, die parallelen Buslinien so früh wie möglich an diese S-Bahnlinien anzuknüpfen. So können die Zubringerbuslinien einerseits pünktlicher verkehren, andererseits bietet sich die Möglichkeit, die begrenzten finanziellen Ressourcen (Steuermittel) gezielter und wirkungsvoller einzusetzen. Die Nachfrageströme entwickeln sich von der ursprünglich radialen Struktur (ins Zentrum von Luzern) mehr und mehr zu dispersen Mustern (in alle Richtungen), wobei die tangentiale Nachfrage, beispielsweise Emmen-Littau, gemäss kantonalem Verkehrsmodell überproportional stark zunimmt. Diesem Umstand trägt der VVL Rechnung, indem bisherige Radiallinien vermehrt zu Tangential- und/oder Durchmesserlinien verknüpft werden. Damit können mehr Fahrgäste von Direktverbindungen innerhalb der Agglomeration profitieren. Anstelle der bisherigen Linie 53 verkehrt beispielsweise neu die Linie 40 von Waldibrücke bis Littau. Personen aus Littau erreichen somit die Arbeitsplatzgebiete beim Flugfeld oder das Einkaufszentrum Emmen Center direkt, gleichzeitig ist beispielsweise die Kantonsschule Ruopigen direkt ab Emmen-Dorf erreichbar. Erfahrungen mit dem Emmer Busnetz (Linien 41-45) zeigen, dass die bessere Verknüpfung mit der S-Bahn (an der Haltestelle Gersag) vor einigen Jahren zu einer Nachfragesteigerung von über 50 Prozent in den betroffenen Quartieren geführt hat; dies bei gleichem Betriebsmitteleinsatz bei den betreffenden Linien. Das ermuntert, weiter in dieses zukunftssträchtige Modell zu investieren. Gleichzeitig kann die S-Bahn gestärkt werden, was wiederum eine wichtige Voraussetzung für langfristige Investitionen wie beispielsweise der Durchgangsbahnhof Luzern ist. An den öV-Verknüpfungspunkten, konkret beispielsweise am Bahnhof Emmenbrücke, haben die Fahrgäste neu die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und allen Himmelsrichtungen. Richtung Luzern verkehrt

die S-Bahn bis zu sechs Mal sowie die RBus-Linie 2 (Rapid-Bus) und die Linie 5 bis zu sechzehn Mal pro Stunde. Die Linie 5 bietet neu Direktverbindungen Richtung Kriens; zusammen mit der Linie 2 gelangt man somit alle 3-4 Minuten zum Pilatusplatz. Mit der Linie 40 kommt man neu umsteigefrei Richtung Ruopigen-Littau und das Emmer Busnetz bietet die Feinverteilung innerhalb der Gemeinde Emmen. Zudem erreicht man mit der S-Bahn jeweils auch halbstündlich Sursee und das Seetal sowie direkt Rotkreuz-Zug-Baar mit der bereits heute durchgebundenen S1. Mit dem Bushub bzw. den um den Bahnhof Emmenbrücke liegenden Haltestellen wird der Umstieg Bus/Bahn attraktiver und zuverlässiger. Es ist klar, dass der Verzicht auf bisherige Direktverbindungen nicht von allen Fahrgästen begrüsst wird. Entsprechende Kundenreaktionen gingen bei den zuständigen Stellen auch ein. Der VVL ist hingegen nicht nur den Kundenwünschen verpflichtet, sondern muss auch die Wirtschaftlichkeit des mit Steuermitteln zur rund der Hälfte subventionierten öV im Auge behalten. Der VVL hat von der Politik den Auftrag, mit weniger finanziellen Mitteln (Steuermittel) mehr Mobilität zu ermöglichen. Dies kann nur funktionieren, indem Bus- und Bahnlinien besser verknüpft und Parallelverbindungen reduziert werden. Umsteigevorgänge sind dabei unvermeidlich. Vereinfacht gesagt kann man bei gleichem Mitteleinsatz mit der Anbindung an die S-Bahn doppelt so häufig zwischen Emmen und Emmenbrücke Bahnhof verkehren, wie mit der direkten Buslinienführung parallel zu anderen Linien bis zum Bahnhof Luzern. Zudem ist der VVL dazu angehalten, richtplanerische Vorgaben und parlamentarische Aufträge zu befolgen. Die stärkere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn trägt daher vielen Aspekten gebührend Rechnung und erlaubt es, den öV stetig weiterzuentwickeln, ohne dafür den finanziellen Rahmen zu sprengen - was wiederum im Sinne der zahlenden Fahrgäste ist. Dank der Neuverknüpfung im Dezember 2016 resultierten konkret für den Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd-Flugzeugwerke dichtere Taktintervalle. Die neue Linie 40 verkehrt den ganzen Tag über im 15-Minuten-Takt (bisher verkehrte die Linie 53 ausserhalb der Pendlerzeiten im 30-Minuten-Takt). Abends und am Sonntag wird Emmen im 30-Minuten-Takt (bisher teilweise Stunden-takt) bedient. Der Verbundrat hat das Angebot im August 2015 abschliessend festgesetzt. Kurz nach der erfolgten Angebotsumstellung im Dezember 2016 muss festgehalten werden, dass insbesondere die Linie 40 Pünktlichkeitsprobleme aufweist. Die Linie 40 ist in einem engen Korsett mit S-Bahnanschlüssen in Littau, Emmenbrücke und Waldibrücke eingebunden und verkehrt auf kritischen Strassenabschnitten wie der Seetalstrasse, wo Busbevorzugungsmassnahmen fehlen. Verspätungen werden nun mit Umsteigen stärker wahrgenommen als zuvor bei der Linie 53, da nun allenfalls Anschlüsse verloren gehen. Optimierungen stehen in einem Spannungsfeld; werden Anschlüsse an einem Ort verbessert, verschlechtern sie sich an den anderen Orten. Sofortmassnahmen zwecks besserer Pünktlichkeit sind in Arbeit.

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

Der Verband Luzerner Gemeinden (VLG) wurde 1996 von allen Gemeinden mit dem Ziel gegründet, als starker Interessensvertreter der Gemeinden gegenüber dem Kanton wirksam zu sein. Damals bestanden neben dem VLG auch ein Gemeindeammännerverband, der Verband der Schulpflegen, der Verband der Sozialvorsteher u.a.m. Erst im Jahr 2009 wurden sämtliche Verbände, mit Ausnahme des Gemeinbeschreiberverbandes, im heutigen VLG zusammengeschlossen. Nebst der Interessenvertretung und Beurteilung kantonaler Vorlagen auf deren Auswirkungen auf die Gemeinden, erbringt der VLG umfangreiche Dienstleistungen (Koordination mit Anspruchsgruppen; Vorarbeiten zu Vernehmlassungen; Aus- und Weiterbildungsangebote etc.) zu Gunsten der Gemeinden. Aufgrund der Kritik der Gemeinden, des Austrittes

der Stadt Luzern und zur Stärkung des Verbandes sind zwischenzeitlich verschiedene Veränderungen vorgenommen worden:

- Einfügen eines Minderheitenschutzartikels bei Art. 4 Abs. 3 der Statuten
- Umsetzung des Modelles „Starke Bereiche“ (Möglichkeit von zwei Stellungnahmen im Rahmen des Verbandes)
- Änderung der Struktur der Mitgliederbeiträge mit entsprechender Statutenänderung (Art. 23 Abs. 1). Neu soll nebst einem Pro-Kopf-Beitrag zusätzlich ein abgestufter Sockelbeitrag gelten.
- Die Schnittstellen zwischen den Regionalen Entwicklungsträgern (RET) und dem VLG sind geklärt worden.
- Integration der Fachgruppe Prozesse und Informatik als neuer Bereich im Vorstand

Die Fachgruppe Prozesse und Informatik ist ein Fachorgan, welches alle Prozess- und Informatikfragen der Mitglieder des VLG bearbeitet. Die Fachgruppe tritt als kompetent beratender Ansprechpartner für den Vorstand des VLG und seine Mitglieder in konkreten Projekten oder strategischen Ausrichtungen gegenüber dem Kanton Luzern auf. Der VLG hat sich im Zusammenhang mit KP 17 für alle Gemeinden gegen Sparmassnahmen des Kantons mit Erfolg zur Wehr setzen können. Aufgrund der Referendumsankündigung hat der Kantonsrat verschiedene Massnahmen aus dem KP 17 nicht umgesetzt oder gemäss den Vorstellungen der Gemeinden angepasst. Der Gemeinderat hat schon in früheren Jahren wiederholt gefordert, dass die zweitgrösste Gemeinde im Kanton im Vorstand des VLG vertreten sein sollte. Im Frühjahr 2014 ist Gemeindepräsident Rolf Born als Bereichsleiter 5 (Bereich Justiz und Sicherheit) in den Vorstand gewählt worden. Der Vorstand des VLG empfiehlt, Gemeindepräsident Rolf Born an der Generalversammlung vom 12. April 2017 als Nachfolger des abtretenden Verbandspräsidenten Hans Luternauer (Reiden) zum neuen Präsidenten des VLG zu wählen.

37/13 Motion Christian Blunschli 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. In der Behandlung der Bebauungspläne und Sonderbauvorschriften am Seetalplatz hat der Einwohnerrat am 15. Dezember 2015 folgenden Anpassungs-Antrag der FDP gutgeheissen (Sonderbauvorschriften Art. 20 Abs. 1 bzw. 21 Abs. 1): "Neubauten müssen dem kantonalen Energiegesetz entsprechen. Die Investoren sind angehalten, höhere Energielabels anzustreben." Die Verabschiedung der Bebauungspläne und Sonderbauvorschriften im Einwohnerrat erfolgte am 5. Juli 2016. Schliesslich hat der Luzerner Regierungsrat mit seinem Entscheid vom 20. Dezember 2016 den Bebauungsplan und die entsprechende Änderung des Zonenplans im Einklang mit dem übergeordneten Erlassen und der Richtplanung des Kantons Luzern genehmigt.

17/14 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 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 des VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Dabei sind alle gesetzlichen Vorgaben wie das Strassen-gesetz 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 VVL) und der Möglichkeit, dass die Busbenützer mit dem neuen Rad-/Gehweg eine sichere, normgerechte Verbindung zu den nächsten Haltestellen (Entfernung: 850 - 1'000 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. Die Baumeisterarbeiten zum Projekt K12 Lohren-Stechenrain begannen im März 2016 und der Abschluss ist auf Juli 2017 geplant. Am 17. März 2015 reichten Kantonsrat Markus Odermatt und Mitunterzeichnende ein Postulat P673 mit der Forderung "Stopp der Schliessung von Bushaltestellen auf der Landschaft mit wichtiger Erschliessungsfunktion" ein. Mit Datum 25. August 2015 beantragte der Regierungsrat die Ablehnung des Postulats. Hingegen erklärte der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 14./15. September 2015 das Postulat als erheblich. Der Gemeinderat wartet nun den Entscheid des Regierungsrates ab, welche Schlüsse er aus dem überwiesenen Postulat zieht. Nach Aussage vif hat die Erheblicherklärung keinen Einfluss auf die geplante Aufhebung der Bushaltestellen Innerrain. Die Haltestellen Innerrain wurden per Fahrplanwechsel 11. Dezember 2016 definitiv aufgehoben.

02/15 Motion Christian Blunschli namens der CVP Fraktion betreffend JA zum Verkauf der Herdschwand – JA zu Anpassungen beim Riegelbau „Neuschwand“

Die Emmer Stimmbevölkerung hat am 8. März 2015 dem Vorvertrag zur Entwicklung und Veräusserung des Grundstückes Oberhofstrasse 23/25, Betagtenzentrum Herdschwand, zugestimmt. Mit diesem Abstimmungsergebnis erhielt der Gemeinderat grünes Licht, das Areal des Betagtenzentrums Herdschwand in Zusammenarbeit mit Losinger/Marazzi zu entwickeln und zu verkaufen. Der Gemeinderat Emmen hat in einem ersten Schritt eine Überarbeitung des Wettbewerbsprojektes vorgenommen. Im Rahmen der Sondernutzungsplanung (Bebauungsplan) wurde zur öffentlichen Mitwirkung eingeladen und es fand eine Vorprüfung durch den Kanton Luzern statt. Als Resultat aus der Mitwirkung wurden u.a. das Profil und die Gestaltung des Riegelbaus angepasst. Insbesondere wurde das Dachgeschoss offener gestaltet. Anstelle eines fünften Vollgeschosses ist ein Attikageschoss eingeplant. Zudem wurde die Durchlässigkeit im Erdgeschoss bzw. in den Eingangsbereichen erhöht. Die Vorprüfung durch den Kanton fiel danach positiv aus und endete mit der entsprechenden Mitteilung durch den Kanton am 5. Oktober 2016. Die öffentliche Auflage des Bebauungsplans "Neuschwand" ist im März 2017 geplant. Mit dem Bebauungsplan "Neuschwand" will der Gemeinderat ein ortsplanerisch wünschenswertes und marktwirtschaftlich tragbares Projekt planungsrechtlich sichern. Die architektonische Qualität und damit die finale Wirkung des Riegelbaus auf die unmittelbare und weitere Umgebung kann zusätzlich im Rahmen der Baueingabe durch die Stadtbildkommission geprüft und allenfalls angepasst werden. Die geforderten Anpassungen wurden beim Riegelbau umgesetzt (Attikageschoss statt durchgehendes fünftes Vollgeschoss).

07/16 Postulat Martin Birrer und Patrick Schmid betreffend Marschhalt im Projekt Hochwasserschutz Reuss

Der Einwohnerrat hat das Postulat am 17. Mai 2016 überwiesen mit dem Auftrag, dass der Gemeinderat sich beim Kanton für einen Marschhalt im Projekt Hochwasserschutz Reuss einsetzt. Mit Brief vom 6. Juli 2016 an den Regierungsrat des Kantons Luzern hat der Gemeinderat eben dies gemacht. Ein ähnlich lautendes Postulat im Luzerner Kantonsrat wurde von diesem im September 2016 als teilweise erheblich erklärt, der geforderte Marschhalt jedoch abgelehnt. Das Projekt wird zurzeit durch eine externe Fachstelle überprüft. Aktuell liegt der Entwurf des nochmals generell überarbeiteten Wasserbaugesetzes zur Vernehmlassung bei den Gemeinden vor. Der Gesetzesentwurf regelt die Finanzierung im Sinne der Gemeinden.

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

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 3. Generation des Kantons Luzern (ÖV-2 Übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes) nicht enthalten. Es wird voll auf den Durchgangsbahnhof Luzern AS2030 gesetzt. Die Direktverbindung mit Schlaufe in die Zürichlinie kann als Option nach wie vor eine Möglichkeit sein, wenn der Bundesrat den anstehenden Entscheid zu Ungunsten eines Durchgangsbahnhofs Luzern fällt. Der Gemeinderat wird sich in allen Besprechungen und Verhandlungen mit Bund, Kanton und der SBB für eine allfällige Option Schlaufe und insbesondere für Schnellzugshalte in Emmenbrücke sowie den Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke im attraktiven ansonsten gut erschlossenen Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord einsetzen. Im Bereich des Bahnhofs Emmenbrücke/Seetalplatz ist eine Interessenlinie festgelegt, um die Option eines späteren Ausbaus des Bahnhofs auf vier Spuren zu ermöglichen.

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 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 wurden Grundlagen erarbeitet: Verkehrsbelastung (durch Auswertung der Verkehrszählungen), Sicherheitsaspekte (Beurteilung von Ein- und Ausfahrten, Sichtwinkeln, Fussgängerquerungen etc.), Lärmbelastung (durch Lärm-messungen und -modellierung). Diese Grundlagen liegen zwischenzeitlich vor. Es zeigt sich aus den Verkehrszahlen, dass nur ein geringer Anteil des Verkehrs Durchgangs- oder Schleichverkehr sein kann. Der überwiegende Teil des Verkehrs auf der Erlenstrasse wird durch das Quartier erzeugt. Allfällige Veränderungen zur geltenden Tempo 50-Regelung werden im Rahmen des Lärmschutzprojektes auf Gemeindestrassen geprüft. Die Auflage des Lärmschutzprojektes findet voraussichtlich im Sommer 2017 statt.

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 hat im 2015 die vorgestellte Gestaltung der Gerliswilstrasse im Abschnitt Centralplatz bis Sprengiplatz überprüft und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Diese wurden dem Kanton Ende 2015 vorgestellt. Der Kanton Luzern überprüft 2017 nochmals die Rahmenbedingungen und hier insbesondere die künftigen Verkehrsmengen, wobei der Entscheid des eidgenössischen Parlamentes über den Umgang mit dem Autobahnanschluss Emmen Nord abgewartet wird. Gemäss Bauprogramm 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten. Die Direktion Bau und Umwelt bleibt in Kontakt mit den massgebenden Stellen.

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

Die Gerliswilstrasse in Emmen ist Teil des kantonalen Projekts K13 Knoten Emmen/Littau (Strassenbauprojekt Luzern Nord, Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg. Der Bereich zwischen Seetalplatz und Central befindet sich in der Umsetzung. Mit dem Projekt Tramhüsli wird das Central auch neben der Strasse aufgewertet. Die weiteren Etappen der K13 im Bereich der Gerliswilstrasse, beim Sprengiplatz sowie in der Rothenburg- und Neuenkirchstrasse wurden weiterentwickelt. Die Begleitgruppe Gerliswil (zGE), bestehend aus Vertretern der Verwaltungen von Emmen und des Kantons, Gewerbe, Politik und Quartieren diskutierte im Jahr 2009 und erarbeitete Vorschläge zu Handen der Vorprüfung des weiteren Strassenprojekts, welche Ausrichtung die Gerliswilstrasse künftig einnehmen soll und mit welchen Massnahmen dies erreicht werden kann. Gemäss Entwurf des Bauprogrammes 2015-2018 für Kantonsstrassen ist das Projekt in den Töpfen A und B enthalten. Im Dezember 2013 fand dazu eine erste Vernehmlassung zum optimierten Vorprojekt der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) statt. Im Oktober 2014 fand eine weitere Besprechung zum optimierten Vorprojekt statt, in welcher die Bedürfnisse der Gemeinde Emmen erhärtet wurden. Die Gemeinde Emmen hat dabei betont, dass sie keine einseitig angebotsorientierte Lösung, sondern eine ebenso siedlungsorientierte Lösung erwartet und für mehrheitstauglich betrachtet. 2015 hat die Direktion Bau und Umwelt die vom vif geplanten Abschnitte zwischen Centralplatz und Sprengiplatz überprüft und unter dem Arbeitstitel Projektoptimierung K13e Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Diese wurden am 17. Dezember 2015 der Dienststelle vif präsentiert. Die Projektoptimierung K13e hat zum Ziel, ein mehrheitsfähiges Projekt zu erarbeiten, das einer siedlungsorientierten Lösung entspricht. Dazu gehören folgende Projektziele: eine kompakte Lösung für den ÖV-Standort Sprengi, die ortsspezifische Betrachtung der Strassenquerschnitte von Hauswand zu Hauswand, sinnvolle Querungen, eine geringere Annahme beim zu erwartenden Mehrverkehr und lebenswerte Aussen- und Freiräume für den Geschäftsstandort Gerliswilstrasse. In der Projektoptimierung K13e sind die Anliegen der Postulanten eingeflossen. Die briefliche Rückmeldung durch das vif erfolgte am 11. Mai 2016. Darin hielt die Dienststelle in knapper Form fest, dass die Projektoptimierung K13e grundsätzlich nicht der bisherigen fachlichen Haltung entspricht. Der Antrag für eine Haltungsänderung im Rahmen einer K13e sei zudem direkt an den zuständigen Regierungsrat zu richten. Daraufhin kam es am 14. Dezember 2016 zu einem mündlichen Austausch zwischen der Baudirektion der Gemeinde Emmen, Regierungsrat Robert Küng sowie Vertretern des vif. Dabei stell-

te sich heraus, dass das Projekt K13 nach dem Ja im Ständerat (8.12.2016) zur Wiedereröffnung der Autobahnzufahrt Emmen Nord neu beurteilt werden muss, wenn auch der Nationalrat zum gleichen Ergebnis kommt. Die Direktion Bau und Umwelt wird weiterhin darauf hinwirken, dass mit der K13 ein politisch mehrheitsfähiges Projekt im Sinne der Gemeinde realisiert werden kann.

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. Die Stellungnahme des ASTRA erfolgte mit Brief vom 26. Mai 2010. Bis November 2012 blieb der Vollanschluss in Betrieb. Seit Dezember 2012 ist nun der Halbanschluss in Betrieb. Mit Datum vom 21. Mai 2014 liegt der Schlussbericht vor. Dieser zeigt, dass die Projektziele bezüglich Verkehrsverlagerung erreicht werden und kein Handlungsbedarf besteht. Für Bund und Kanton war dieses Geschäft abgeschlossen. Dies zeigte sich bisher auch in den Beantwortungen von diversen parlamentarischen Vorstössen. Am 16. Juni 2016 wurde auf Bundesebene die Motion 14.3947 von Nationalrat Felix Müri, welche die Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord verlangt, vom Nationalrat mit 110 zu 79 Stimmen gutgeheissen. Am 20. Oktober 2016 tagte in der Sache die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates, änderte die Motion ab und beantragte einstimmig, die Motion mit ihrem Änderungsantrag anzunehmen. Am 8. Dezember 2016 wurde die Motion im Ständerat beraten und mit dem Änderungsantrag der Kommission wie folgt angenommen: *Der Bundesrat wird beauftragt, mit dem Ziel einer Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord (zumindest drei Viertel) in einer Studie verschiedene Varianten zu prüfen und die beste Variante umzusetzen. Beurteilungskriterien sind dabei: Kosten-/Nutzenverhältnis, rasche Umsetzung, optimaler Verkehrsfluss (inkl. öffentlicher Verkehr) usw..* Jetzt fehlt nur noch der abschliessende Beschluss des Nationalrates voraussichtlich in der Frühjahrsession (27. Februar - 17. März 2017). Wird die Motion so überwiesen, sind Bund, Kanton und Gemeinde gefordert. Der Gemeinderat wird dabei die Anliegen der Gemeinde vertreten und sich für die beste Variante für unsere Gemeinde einsetzen.

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 anstehende Gesamtrevision des BZR. Dies als Folge der anstehenden Gesamtrevision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern (PBG), welches zwischenzeitlich per 1. Januar 2014 rechtskräftig vorliegt. Die Gesamtrevision des BZR ist in Vorbereitung. Abschluss und Rechtskraftbescheinigung ist voraussichtlich im Jahr 2021. Mit Schreiben vom 31. August 2016 teilte der Gemeinderat der Abteilung Asyl- und Flüchtlingswesen der Dienststelle Soziales und Gesellschaft mit, dass sie eine Zusicherung einer dauerhaften Entbindung von Zuweisungen von Asylbewerbern im Rahmen der Gemeinde-

verteilung sowie der damit verbundenen Ersatzabgabe fordert. Mit Brief vom 11. Oktober 2016 teilt Regierungsrat Guido Graf der Gemeinde Emmen mit, dass die bisherigen Leistungen der Gemeinde Emmen anerkannt werden und eine Befreiung von Zuweisungen und Ersatzabgaben zugesichert werden kann, wenn im Gegenzug die Sollbelegung des Asylzentrums Sonnenhof dauerhaft auf 180 Plätze erhöht wird (vgl. Postulat 12/16 Stefan Rügsegger, Roland Bammert, Markus Nideröst und Conny Frey namens der FDP Fraktion betreffend Zuweisung von Asylsuchenden auf die Gemeinde Emmen - Asylzentrum Sonnenhof reicht!). Diese Thematik wird im Rahmen der Gesamtrevision des BZR geklärt.

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 in der Folge auch in der Erarbeitung des Siedlungsleitbildes 2014 diskutiert. Auf die Ausarbeitung eines Konzeptes wird vorerst bewusst verzichtet. Im Rahmen der Gesamtrevision des BZR werden die Forderungen noch einmal auf ihre Zweckmässigkeit überprüft und allfällige Lösungen aufgezeigt. Die Gesamtrevision des BZR ist in Vorbereitung. Abschluss und Rechtskraftbeschreibung ist voraussichtlich 2021.

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 Gesamtrevision des BZR ist in Vorbereitung. Abschluss und Rechtskraftbeschreibung ist voraussichtlich im Jahr 2021.

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

Der zusätzliche Velounterstand konnte nicht wie beabsichtigt auf dem 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. Eine Standortevaluation für zusätzliche Veloparkieranlagen rund um den Bahnhof Emmenbrücke wurde durchgeführt. Der Bericht liegt vor. Im 2017 soll mit der SBB die vorgeschlagenen Lösungen diskutiert und falls möglich gar mit der Umsetzung begonnen werden. Da eine gemeinsame Lösung mit der SBB wahrscheinlich nur mittelfristig zu einer Lösung führt, ist es vorgesehen, nach dem anstehenden Bau der Fernwärmeleitung beim Rad- und Gehweg Schützenmattstrasse ein einfaches Provisorium als Zwischenlösung zu erstellen. Gegenüber dem Bahnhofsgebäude im Bereich hinter der Bushaltestelle sollen 2017 die bestehenden Veloparkplätze

neu angeordnet und das Angebot ausgeweitet werden. Eine Komfortsteigerung mittels eines Dachs als Witterungsschutz wird geprüft.

58/13 Dringliches Postulat Marta Eschmann namens der CVP Fraktion betreffend Verkehrsprobleme in Emmen Dorf - Als mögliche Variante: grosszügige OST-Ring-Lösung? „Den Verkehr steuern - den Verkehr aus dem Zentrum ableiten und weg-führen“ Entlastung des 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 Freihaltbereich in der kommenden Zonenplanrevision festgelegt werden soll. Mit Brief vom 26. August 2015 an den Regierungsrat des Kantons Luzern hält der Gemeinderat fest, dass der Einwohnerrat Emmen am 24. März 2015 zwei Vorstösse zur Prüfung von neuen Varianten auf der Achse Seetalstrasse gutgeheissen hat. Nebst der Umfahrung Emmen-Dorf sollen eine Variante „Ostring“ (direkte Verbindung von Waldibrücke an den Nationalstrassenanschluss Buchrain) und eine Variante „Umfahrung über Rathausen“ (Verbindung vom Nationalstrassenanschluss Emmen-Süd über Rathausen nach Emmen-Dorf) geprüft werden. Mit dem Schreiben hat der Gemeinderat Emmen beim Regierungsrat beantragt, die Varianten im geeigneten Rahmen auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Zugleich wies der Gemeinderat darauf hin, dass er es als ein sinnvolles verkehrspolitisches Zeichen der Zeit ansieht, gleichzeitig zu den Projektstudien für eine Umfahrungsstrasse die Sanierung und Aufwertung der bestehenden Seetalstrasse als verkehrlich und städtebaulich zentrale Entwicklungsachse ins Auge zu fassen. Ganz im Sinn des Postulats, das vom Gemeinderat eine aktive Rolle in der Verkehrspolitik verlangt, beantragte der Gemeinderat abschliessend, dass die Leiter der Departemente Hochbau und Umwelt sowie Tiefbau und Werke von Beginn weg in die weiteren Planungsschritte der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) fachlich mit einbezogen werden. Der Kanton ist diesem Wunsch gefolgt und hat die beiden Departementsleiter in die Projektgruppe involviert. Das Projekt wurde 2016 gestartet und die Phase 0 «Klärung des Vorgehens» konnte weitgehend abgeschlossen werden, d. h. der abschliessende Bericht der Phase 0 liegt dem vif zur internen Vernehmlassung und Genehmigung vor. 2017 sollten die nächsten Schritte erfolgen, der Einbezug der Gemeinde ist momentan sichergestellt.

04/14 Postulat Hans Schwegler und Patrick Schmid namens der SVP Fraktion betreffend Verkehrsentslastung Emmen-Dorf über Rathausen

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. Mit Brief vom 26. August 2015 an den Regierungsrat des Kantons Luzern hält der Gemeinderat fest, dass der Einwohnerrat Emmen am 24. März 2015 zwei Vorstösse zur Prüfung von neuen Varianten auf der Achse Seetalstrasse gutgeheissen hat. Nebst der Umfahrung Emmen-Dorf sollen eine Variante „Ostring“ (direkte Verbindung von Waldibrücke an den Nationalstrassenanschluss Buchrain) und eine Variante „Umfahrung über Rathausen“ (Verbindung vom Nationalstrassenanschluss Emmen-Süd über Rathausen nach Emmen-Dorf) geprüft werden. Mit dem Schreiben hat der Gemeinderat Emmen beim Regierungsrat beantragt, die Varianten im geeigneten Rahmen auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Zugleich wies der Gemeinderat darauf hin, dass er als ein sinnvolles verkehrspolitisches Zeichen der Zeit ansieht, gleichzeitig zu den Projektstudien für eine Umfahrungsstrasse, die Sanierung und Aufwertung der bestehenden Seetalstrasse als verkehrlich und städtebaulich zentrale Entwicklungsachse ins Auge zu fassen. Ganz im Sinn des Postulats, das vom Gemeinderat eine aktive Rolle verlangt, beantragte der Gemeinderat abschliessend, dass die Leiter der Departemente Hochbau und Umwelt sowie Tiefbau und Werke von Beginn weg in die weiteren Planungsschritte der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) fachlich miteinbezogen werden. Das Projekt wurde 2016 gestartet und die Phase 0 «Klärung des Vorgehens» konnte weitgehend abgeschlossen werden, d. h. der abschliessende Bericht der Phase 0 liegt dem vif zur internen Vernehmlassung und Genehmigung vor. 2017 sollten die nächsten Schritte erfolgen, der Einbezug der Gemeinde ist momentan sichergestellt.

08/14 Postulat Tobias Käch, Rita Amrein und Christian Meister namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend Attraktivierung S-Bahn-Haltestelle GERSAG

2016 wurden für die Busbenützer ein Personenunterstand und ein Abstellplatz für Fahrräder realisiert. Die Ausrüstung der Haltestelle mit DFI (Digitale Fahrgast Information) ist ebenfalls in Planung. Für die Projektierung einer substanziellen Erneuerung des Umsteigeknotens Gersag wurden die notwendigen Projektmittel im Investitionsbudget 2017 aufgenommen (Fr. 100'000.00).

16/15 Postulat Christian Blunshi, Andreas Roos und Marta Eschmann namens der CVP / JCVP Fraktion betreffend Planungsbericht Zentrum Gersag (Verwaltungsgebäude sowie Restaurant und Säle)

Gemäss der Beantwortung des Postulats hat der Gemeinderat sich bereit erklärt, das Postulat entgegen zu nehmen und wird den Bericht bei Vorliegen der notwendigen Grundlagen erarbeiten. Seit der Beantwortung haben sich die Grundlagen noch nicht grundsätzlich verändert. Mit der eventuellen Benutzung von "Le Théâtre" könnte ein Teil der Anlage für eine bestimmte Zeit einem bestimmten Zweck zugeordnet werden, das in einer Gesamtplanung berücksichtigt werden müsste.

31/15 Postulat Martin Birrer und Patrick Schmid betreffend sicherer Verkehrsführung Kirchfeldstrasse

Der Einwohnerrat hat das Postulat am 20. Dezember 2016 teilweise überwiesen mit dem Auftrag, die Erstellung eines durchgehenden Fuss- und Radweges zu prüfen. Die entsprechenden Abklärungen erfolgen im Jahr 2017.

01/16 Dringliches Postulat Andreas Roos und Mitunterzeichnende namens der CVP Fraktion betreffend zusätzliches Halteangebot des "Regio-Express" in Rothenburg-Dorf und Konzept zur Verkehrslenkung bei den Bushaltestellen Rothenburg Dorf und Bösfeld

Der Gemeinderat wurde aufgefordert, beim Verkehrsverbund Luzern (VVL) vorstellig zu werden und drei Forderungen zu stellen. Zur ersten Forderung über den Halt des Regio-Express nach Luzern bei der Haltestelle Rothenburg Dorf liegt die Stellungnahme der SBB vor. Zusammenfassend fällt diese ernüchternd aus. *"Bei den heutigen Fahrplänen ist ein Halt des RE in Rothenburg Dorf nicht möglich, ohne auf einen anderen Halt zu verzichten. Dies aufgrund der verfügbaren Slots bei der Bahnhöfeinfahrt in Luzern und Olten. Auf dem RE ist bereits spurtstarkes Rollmaterial unterwegs, eine weitere Ausreizung ist nicht möglich. Die vorhandene Reservezeit wird beispielsweise für anstehende Baustellen mit Einspurabschnitten und Langsamfahrstellen benötigt."* Die SBB kommt zum Schluss dass *"In Anbetracht der gegebenen Prämissen (Agglomobiltre, Ausbauschnitt 2030, Angebotsstudie) würden wir die Weiterverfolgung eines RE-Halts in Rothenburg Dorf nicht empfehlen."* Aufgrund der Stellungnahme der SBB kommt der VVL seinerseits zu folgendem Schluss: *Es ist auf absehbare Zeit also nicht möglich, den RE zusätzlich in Rothenburg Dorf halten zu lassen. Für den VVL kommt die Aufhebung eines anderen Halts wiederum nicht in Frage. Der davon betroffene Bahnhof (unabhängig davon, welcher es wäre) hätte dann nur noch den 60-Minuten-Takt, während Rothenburg Dorf heute bereits den 30-Minuten-Takt mit der S-Bahn (mit freien Plätzen) und dazu noch zwei bis vier stündliche Busverbindungen nach Luzern hat.* Die zweite Forderung für Sofortmassnahmen zur Entlastung der Buslinien 50/51/52 wurde umgesetzt. Siehe dazu die Medienmitteilung des VVL vom 10.8.2016: www.vvl.ch/index.php/download_file/view/1301/101/. Zur dritten Forderung nach einem umfassenden ÖV-Erschliessungskonzept in Emmen Nord ist die Antwort des VVL noch ausstehend.

11/16 Postulat Roland Müller betreffend "öffentliche Toilettenanlagen"

Wurde am 20. Dezember 2016 teilweise überwiesen und ist in Bearbeitung.

22/16 Dringliches Postulat Christian Blunschli namens der CVP/JCVP Fraktion betreffend keine Verdrängung der Emmer Vereine aus dem Kongresszentrum Gersag

Mittels Letter of Intent haben die Gemeinde Emmen und das Le Théâtre im Frühjahr 2016 vereinbart, dass das Zentrum Gersag als möglicher neuer Standort für das Le Théâtre in Frage kommt. Der Gemeinderat geht dabei davon aus, dass mit der Übergabe des Zentrums Gersag an das Le Théâtre für den Betrieb langfristig und nachhaltig eine optimale Lösung gefunden werden könnte. Die das Zentrum nutzenden Vereine erhalten einen professionellen Veranstalter als Partner und können von den Investitionen profitieren. Die Kombination der Restaurationsbetriebe mit einem Musicalveranstalter dürfte für beide Parteien zu erheblichen Mehrwerten führen. Zudem kann die Gemeinde eine nicht zu den Kernaufgaben einer Gemeinde gehörende Aufgabe an einen profilierten und professionellen Betreiber übergeben. Eine durch das Le Théâtre in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass mit einigen Investitionen das Kongresszentrum Gersag in einen Theaterbetrieb umfunktioniert werden könnte. Zurzeit steht die Gemeinde in Verhandlung mit Le Théâtre. Diese Vertragsgespräche ziehen sich in die Länge, da genau geklärt werden muss, welcher Partner für welche Positionen verantwortlich ist. Oder anders ausgedrückt, wer ist für welche Investitionen und in welcher Höhe zuständig. So lange diese Punkte nicht geklärt sind, kann der detaillierte Vertrag nicht ausgearbeitet werden. Die Gemeinde ist bestrebt, eine gute und akzeptierbare Lösung zu finden. Da in der Lösung alle möglichen Eventualitäten zu berücksichtigen sind, dauert das seine Zeit. Daher konnten bis jetzt noch keine Resultate präsentiert werden. Aufgrund der neuen möglichen Ausrichtung des Zentrums Gersag hat der bisherige Geschäftsführer das Vertragsverhältnis gekündigt. Der Gemeinderat hat darauf das Le Théâtre mit der Geschäftsführung beauftragt. Der Gemeinderat wird auch die Belange der Vereine und die künftige Nutzung des Zentrums Gersag in die Verhandlungen mit dem Le Théâtre einbringen.

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Emmenbrücke, 8. Februar 2017

Für den Gemeinderat

Rolf Born

Gemeindepräsident

Patrick Vogel

Gemeindeschreiber