



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

25/18 Beantwortung des Postulats von Marco Huwiler und Andreas Kappeler vom 4. Mai 2018 betreffend ein attraktives Ortszentrum für eine eigenständige Gemeinde – Tempo 30 auf der Gerliswilstrasse

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut des Postulats

Ausgangslage

Das Ortszentrum von Emmenbrücke befindet sich an der Gerliswilstrasse von der Sprengi über den Sonnenplatz bis zur Viscosistadt. Traditionell befanden sich dort viele einheimische Gewerbetreibende. Die Emmerinnen und Emmer konnten früher einen Grossteil ihrer Besorgungen an der Gerliswilstrasse erledigen und an der Gerliswilstrasse flanieren (vgl. Bild Gerliswilstrasse 1939). Viele dieser Emmer Traditions-geschäfte sind leider im Laufe der Zeit eingegangen. Die Funktionalität eines Ortszentrums zum Flanieren mit lokalem Gewerbe ist in Emmen momentan nur bedingt vorhanden. Die Gerliswilstrasse ist heute kein attraktiver Standort für lokales Gewerbe, die Lärmgrenzwerte werden praktisch flächendeckend und teils sogar die Alarmwerte überschritten (vgl. Anhang 1). Emmerinnen und Emmer klagen immer wieder, dass die Gemeinde über kein Ortszentrum mit attraktiven Treffpunkten für die Bevölkerung verfügt, am Sonntag ist teilweise kaum ein Restaurant oder Café geöffnet. Der Vorplatz vor dem Emmen Center wird von Teilen der Bevölkerung als Emmer Dorfplatz bezeichnet. Der Emmer Bevölkerung fehlt es an öffentlichen Freiräumen, wo sie sich treffen und sich die Wege automatisch kreuzen. Die Gerliswilstrasse soll nicht mehr nur als Verkehrsinfrastruktur, sondern als öffentlicher Raum verstanden werden.



Abbildung 1 Postkarte Gerliswilstrasse 1939 (aus Postkartensammlung Lütolf)

Begründung

Das lokale Gewerbe in Emmen ist auf attraktive Standorte angewiesen, die auch über genügend Kundenschaft verfügen. Die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten hat die Gerliswilstrasse immer unattraktiver für Gewerbetreibende gemacht. Ein Ortszentrum mit einem funktionierenden lokalen Gewerbe ist wichtig für die Entwicklung einer eigenständigen Gemeinde. Durch Clustering Effekte profitieren die verschiedenen Gewerbe voneinander. Die Gerliswilstrasse ist momentan zu lärmig und zu wenig attraktiv, um Einkäufe zu erledigen. Mit den neuen Bebauungen zwischen Sonnenplatz und Sprengi wird eine Baulücke geschlossen, ein attraktiver Cluster für lokales Gewerbe von der Sprengi bis hin zur Viscosistadt wäre möglich. Damit würden die neuen Ortsteile Seetalplatz / Viscosistadt mit dem traditionellen Zentrum rund um Gerliswil verbunden werden. Jedoch ist heute das Schlendern an der Strasse aufgrund des Lärms und ein Überqueren der Strasse sehr unattraktiv. Einerseits besteht die Möglichkeit die Attraktivität durch weniger Autos (wie Umfahrung) zu steigern, abgesehen davon dass dies nicht finanzierbar wäre, ist das Gewerbe an der Gerliswilstrasse auf eine gute Zufahrt mit dem MIV und Parkplätze angewiesen. Daher soll der Gemeinderat ein Konzept zur Attraktivierung des Emmenbrücker Ortszentrum erarbeiten. Dabei soll explizit Tempo 30 für den Abschnitt Sprengi-Sonnenplatz-Viscosistadt der Gerliswilstrasse geprüft werden.

Tempo 30

Auf der Gerliswilstrasse verkehrt heute ein DTV (durchschnittlich täglicher Verkehr) von 18'354 Fahrzeugen pro Tag [1]. Die Schwarzenburgstrasse in Köniz wurde bereits vor längerem in eine Tempo 30 Zone umgebaut. Auf dieser Strasse verkehrt ein DTV von 18'200 Fahrzeugen [2], dieses Projekt ist also vergleichbar. Laut der schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure (SVI) ist Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen bis zu einem DTV von 25'000 Fahrzeugen möglich, ab 8'000 muss jedoch ein Mittelstreifen vorhanden sein [3, S. 34]. Im Projekt in Köniz und in anderen Projekten konnten Verbesserungen in den Bereichen Lokaler Handel / Gewerbe, Sicherheit, Lärmschutz und Verkehrsfluss beobachtet werden [4], [5]. Diese Verbesserungen sind im Folgenden kurz erläutert.¹

¹ Es wird empfohlen nur in Ausnahmefällen die Temporeduktion auf mehr als 300 - 500 m anzuwenden [3, S. 34], der vorgeschlagene Abschnitt umfasst ungefähr ein Kilometer Strasse, es soll deshalb einerseits überprüft werden ob die Gesamtlänge möglich ist und andererseits welcher Abschnitt am Meisten zu einer Attraktivitätssteigerung beiträgt.

Einfluss auf Gewerbe

Im umgestalteten Könizer Zentrum konnten sowohl Veränderung auf Seite der Gewerbetreibenden wie auch auf jener der Kunden beobachtet werden. Die Anzahl der Betriebe ist in allen Bereichen gestiegen. Nicht nur werden mehr Güter des täglichen Bedarfs in Köniz gekauft, auch des aperiodischen Bedarfs und die Nachfrage nach Dienstleistungen hat zugenommen. Einige bestehende Betriebe haben um- oder ausgebaut.

Die Kundschaft im neuen Zentrum erhöht, sowohl aus dem Nahen wie aus den fernen Gemeindebereichen. Der mittlere Einkaufsbetrag ist von CHF 36.00 auf CHF 52.00 gestiegen. Zudem kaufen Kunden aus dem Nahbereich deutlich häufiger zu Fuss ein, aus dem Fernbereich hat sich die Verkehrsmittelwahl hingegen nicht verändert. Die Kunden mit dem Auto geben jedoch 50 % mehr aus als zuvor, dies lässt darauf schliessen, dass das Zentrum attraktiver für Grosseinkäufe geworden ist. [4]

Sicherheit

Neben der Attraktivierung und dem Lärmschutz erhöht Tempo 30 auch die Sicherheit für alle Fussgänger und insbesondere Schulkinder. Der Bremsweg ist bei Tempo 30 mit 21m halb so lang wie jener mit 50 km/h von 42 m [6]. In Köniz konnten die Unfälle um 33 % und die Verletzten um 40 % reduziert werden [3, S. 34]. Somit können die Schulwege für die Kinder wie auch die Sicherheit für die betagten Bewohner erhöht werden [3, S. 90].

Öffentliche Freiräume

Erst durch die Verringerung der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Langsamverkehr (LV) werden neue Gestaltungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum frei [3]. Abbildung 2 zeigt die Veränderung des Strassenraumes in Köniz, dabei fällt klar auf, dass die Nachher-Situation viel attraktiver zum Aufhalten ist als vorher. Dies beeinflusst das Dorfleben positiv.



Abbildung 2 - Vor- und Nachher in Köniz [7]

Lärmschutz

Das Bundesgericht hat mit dem Urteil vom 20. März 2018 Temporeduktionen aufgrund von Lärmschutz legitimiert. Im ganzen Abschnitt werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, teilweise sogar die Alarmwerte. Eine Lärmsanierung ist in diesem Bereich zwingend notwendig. Bei Tempo 30 reduziert sich die Lärmbelastung gegenüber Tempo 50 um 3 - 4 Dezibel [3, S. 105], [5, S. 14]. Durch den reduzierten Lärm erhöht sich die Aufenthaltsqualität für alle sowie die Wohnqualität für die Anwohner.

Verkehrsfluss

Durch die niedrigere signalisierte Geschwindigkeit wird der Verkehrsfluss homogener, im Beispiel von Köniz hat sich die Fahrzeit durch das Zentrum von etwas über sechs Minuten auf vier Minuten verringert (siehe Abbildung 3). Da in Köniz die Fussgängerstreifen entfernt wurden, haben die Fussgänger das Vortrittsrecht verloren, die Wartezeit hat sich zwar für die Fussgänger leicht erhöht, jedoch konnte die Anzahl der Konflikte reduziert werden [3, S. 33]. Dieselben Beobachtungen konnten auch in Deutschland gemacht werden [5]. Die Kapazität wird durch die Massnahme nicht relevant verändert. Heute blockiert der Fussgängerstreifen am Sonnenplatz vor der UBS teilweise den Verkehr durch einen nahezu unendlichen Fluss von Fussgängern, in der Folge stauen sich die Autos im Kreis und der ganze Kreis blockiert was wiederum zu Rückstau auf allen Zufahrtsachsen führt. Mit einem neuen Strassenraum mit Mittelstreifen und ohne Fussgängerstreifen würden sich die Fussgänger nicht auf diesen einen Streifen konzentrieren, folglich könnte damit diese teilweise Blockadesituation entschärft werden. Mit einem besseren Verkehrsfluss und eventuell einer kürzeren Fahrzeit kann gerechnet werden.

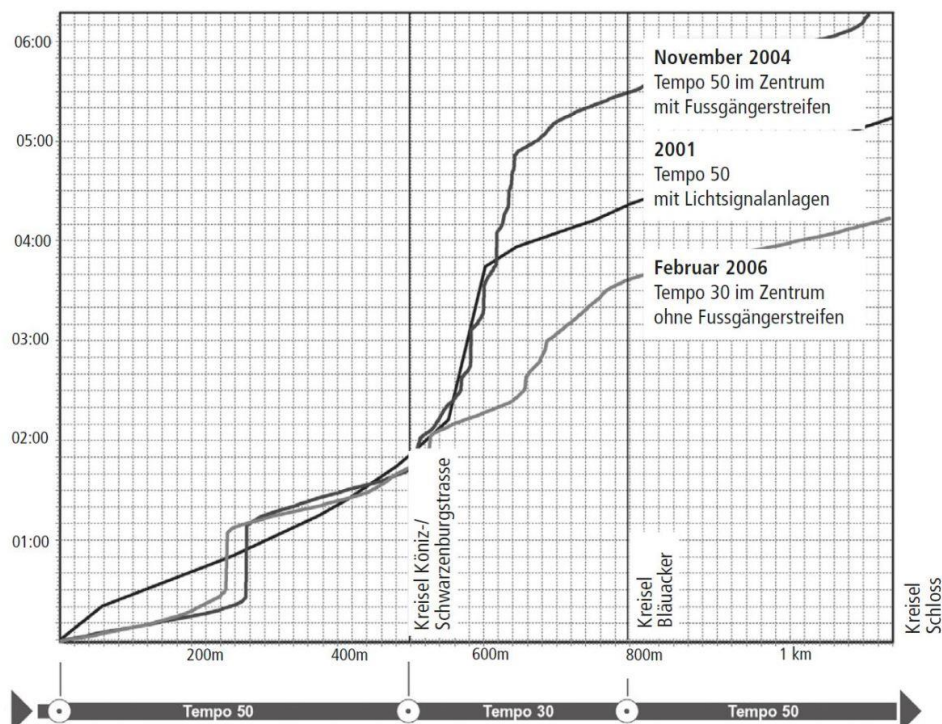


Abbildung 3 – Weg / Zeit Diagramm Schwarzenburgstrasse Köniz [4]

Forderung

Die Unterzeichnenden fordern den Emmer Gemeinderat auf, Tempo 30 im Ortszentrum von Emmenbrücke zu überprüfen.

Quellen

- [1] Verkehr und Infrastruktur (VIF), «Verkehrszählung Kanton Luzern», 2017 [Online]. Verfügbar unter: https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/Mobilitaet/Verkehrszahlen/Strassenverkehrszaehlung_LU2016.pdf?la=de-CH
- [2] Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, «Zentrumsentwicklung Köniz» [Online]. Verfügbar unter: https://www.kantonsstrassen.bve.be.ch/kantonsstrassen_bve/de/index/navi/index/realisierte_strassenbauprojekte.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_BM_Schwarzenburgstrasse_Projekt.pdf
- [3] SVI, Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten. 2015 [Online]. Verfügbar unter: http://www.svi.ch/fileadmin/redaktoren/dokumente/Geschwindigkeit/Tagungsband_online.pdf

- [4] Oberingenieurkreis II und Verkehrsabteilung Köniz, «Zufrieden mit dem neuen Zentrum?», 2010 [Online]. Verfügbar unter:
https://www.kantonsstrassen.bve.be.ch/kantonsstrassen_bve/de/index/navi/index/realisier-te_strassenbauprojekte.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_BM_Schwarzenburgstrasse_Erfolgskontrolle.pdf
- [5] Umweltbundesamt, «Wirkungen von -Tempo 30 an -Hauptverkehrsstraßen», 2016 [Online]. Verfügbar unter:
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- [6] Verkehrsclub der Schweiz (VCS), «Tempo 30 im Ortszentrum», S. 16, 2002 [Online]. Verfügbar unter:
http://www.cerclebruit.ch/studies/vreduktion/0684_6_2_VCS_Tempo30_Ortszentrum.pdf
- [7] Verkehrsteiner, «Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich Köniz Schwarzenburgstrasse / Bläuacker» [Online]. Verfügbar unter:
<https://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewjdy42qwsHaAhXKAsAKHUpvCaUQFghKMAk&url=https%3A%2F%2Fwww.zg.ch%2Fbehoerden%2Fbaudirektion%2Ftiefbauamt%2Faktuelle-projekte%2Fumfahrun-gam-huenenberg%2Fb.-oeffentlic>

Anhang

Abbildung 4 - Lärm im Bereich der Gerliswilstrasse Quelle Geoportal des Kanton Luzerns, bearbeitet



B. Stellungnahme des Gemeinderates

1. Einleitung

Der Gemeinderat kennt das von den Postulanten beschriebene Projekt der Veränderung des Strassenraumes in Köniz dank einer Besichtigung vor Ort aus erster Hand. Das Könizer Ortszentrum wurde zwischen 2001 und 2004 umgestaltet. Ein neues Verkehrssystem, Massnahmen bezüglich der Strassenraumgestaltung sowie die Überbauung Bläuacker bildeten die Schwerpunkte der Arbeiten. Mit den Neuerungen wurden verkehrliche wie auch städtebauliche Ziele verfolgt. Die erzielte Wirkung konnte weitestgehend erreicht werden und die Resultate sind entgegen anfänglicher Befürchtungen durchwegs positiv.

Die Gerliswilstrasse ist eine Kantonsstrasse (K13) und als Ausnahmetransportroute deklariert. Das kantonale Projekt K13 Knoten Emmen/Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg (Botschaft B67) ist seit 2009 in Bearbeitung. Seit rund zehn Jahren ist der Kanton Luzern und die Gemeinde Emmen an der Projektentwicklung entlang der Gerliswilstrasse im Abschnitt Centralplatz bis Sprengi. Dabei zielt der Projektauftrag des Kantons hauptsächlich auf die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und auf Massnahmen für die Fahrradfahrenden ab. Ende 2014 wurde dem Gemeinderat ein optimiertes Vorprojekt präsentiert. Der Gemeinderat hat das Projekt einer kritischen Begutachtung unterzogen und in diversen Punkten die Siedlungsverträglichkeit in Zweifel gezogen. Ende 2015 präsentierte er der kantonalen Dienststelle vif (Verkehr und Infrastruktur) unter dem Titel "Projektoptimierung K13e" seine mit eigenen Mitteln erarbeiteten Vorstellungen über die künftige Ausgestaltung der Gerliswilstrasse. Ziel muss es sein, ein mehrheitsfähiges Bauprojekt zu erarbeiten. Anfang 2016 gelangte der Gemeinderat zudem direkt an den Regierungsrat mit der Bitte, das Projekt in Bezug auf die von der Gemeinde eingebrachten Punkte zu überarbeiten. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Siedlungsverträglichkeit und für verschiedene Projektinhalte die prognostizierte Verkehrsentwicklung.

Die Verkehrsentwicklung auf der Gerliswilstrasse hängt im Wesentlichen von zwei Faktoren ab. Erstens ist die Siedlungsentwicklung und das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner abzuschätzen und zweitens sind andere Strassenbauprojekte mit Einfluss auf diesen Raum zu betrachten. Bei den Strassenbauprojekten gelten zwei übergeordnete Projekte am Nationalstrassennetz als relevant. Zum einen das «Gesamtsystem Bypass Luzern» und zum andern die «Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord». Vor allem zur «Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord» lagen im Jahr 2016 keine verlässlichen Aussagen vor, weshalb vom Kanton entschieden wurde, den Variantenentscheid des Bundesamtes für Strassen ASTRA abzuwarten. Seit Ende 2018 liegt nun die Bestvariante vor und der abschliessende Entscheid für die Realisierung soll bis Mitte 2019 gefällt werden. Entsprechend stehen nun die notwendigen Grundlagen für die weitere Projektbearbeitung an der Gerliswilstrasse zur Verfügung.

2. Forderung der Postulanten

Tempo 30 ist eines von mehreren tauglichen Mittel, um Strassenlärm zu reduzieren, Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehrsraum siedlungsverträglicher zu gestalten. Insofern ist die Überprüfung des Temporegimes heute ein Standardprozedere in jedem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK). Ob ein reduziertes Tempo im Bereich oder in Teilbereichen der Gerliswilstrasse zwischen dem Centralplatz und der Sprengi eine zielführende Massnahme ist, wird sich in der weiteren Projektentwicklung zeigen.

3. Kosten

Die Forderung nach Tempo 30 auf der Gerliswilstrasse erzeugt Kosten bei der Ausarbeitung des Projektes. Da die Überprüfung des Temporegimes heute jedoch als «state of the art» gilt, kann nicht von Mehrkosten gesprochen werden. Die Projektierungskosten bei Kantonsstrassen sind grundsätzlich dem Kanton zugewiesen. Entsprechend erwartet die Gemeinde keine direkte Kostenfolge durch die Entgegennahme des Postulates.

4. Schlussfolgerung

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Emmenbrücke, 13. Februar 2019

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber