



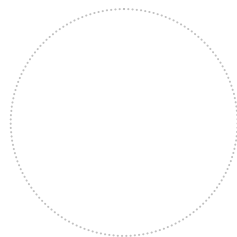
**Gemeinde Emmen**

# **Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan 2007**

vom Einwohnerrat am 3. Juli 2007 erlassen

Der Einwohnerratspräsident

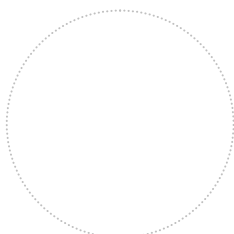
Roland Huber



Der Gemeindeschreiber

Patrick Vogel

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. 141 vom 12. Februar 2008  
mit Anordnungen und Korrekturen genehmigt.



.....  
Datum

.....  
Unterschrift



## Impressum

Auftraggeberin                      Gemeinde Emmen

Auftragnehmer                      **Emch+Berger WSB AG**  
Rüeggisingerstrasse 29, Postfach 2143, 6020 Emmenbrücke  
Telefon +41 (0)41 269 40 00 • Telefax +41 (0)41 269 40 01

Änderungsverzeichnis

Datum                                      Projektstand

---

März 2008	Überarbeiteter Bericht gemäss Anordnung und Korrekturen Regierungsrat
November 2017	GR Beschluss vom 15. November 2017: Änderung Erschliessungsrichtplan Massnahme E 5 inkl. Plan "Übersicht über den Stand der Erschliessung" Änderung Fusswegnetz Massnahme F 29 inkl. Plan "Übersicht Massnahme Fusswegnetz"



# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1. Inhalt und Aufgabe</b>	<b>7</b>
<b>2. Rechtliche Wirkung</b>	<b>7</b>
<b>3. Änderungen und Anpassungen</b>	<b>8</b>
<b>A. Erschliessungsrichtplan</b>	<b>9</b>
<b>4. Ausgangslage</b>	<b>9</b>
4.1. Übersicht über den Stand der Erschliessung	9
4.2. Energieversorgung	9
4.3. Wasserversorgung	9
4.4. Abwasserentsorgung	9
<b>5. Massnahmen Gebietserschliessungen</b>	<b>10</b>
E 1 Waldibrücke Parzelle Nr. 3333	13
E 2 Waldibrücke Parzellen Nr. 695, 699, 1850	14
E 3 Waldibrücke Parzellen Nr. 1665, 2689	15
E 4 Arbeitsgebiete Haslifeld, Buholz Parzelle Nr. 619, 3759	16
E 5 Grünenmatt Parzelle Nr. 450, 626, 3442, 3443, 4067	18
E 6 Arbeitsgebiet Meierhof Parzellen Nr. 442, 443, 2547, 3303, 3273, 3299	19
E 7 Emmen Dorf Parzellen Nr. 424, 426, 1669, 2180, 2425, 3627, 3628	20
E 8 Arbeitsgebiete Rüeggisingen Parzellen 574, 2479, 3132, 3133, 3256	21
E 9 Wohngebiet Erlen Parzellen Nr. 551, 2537, 2059, 2060, 3970, 3971	23
E 10 Wohnzonen Schönbüel Parzellen Nr. 903, 904, 2648	25
E 11 Zentrumszone Seetalplatz	26
E 12 Wohnzone Schwanderhof, Parzelle Nr. 419	27
E 13 Wohnzone Oberwolfisbühl, Parzelle Nr. 906	28
<b>B. Verkehrsrichtplan</b>	<b>29</b>
<b>6. Ausgangslage</b>	<b>29</b>
6.1. Verkehrsrichtplan 1998 (Entwurf)	29
6.2. Grundsätze der Verkehrspolitik	31
6.3. Aufbau und Inhalt	33
6.4. Entwicklungsschwerpunktplanung Luzern Nord / Masterplan Agglostadt Luzern Nord	33
6.5. Systematik der Massnahmen	34



<b>7.</b>	<b>Massnahmen Strassennetz</b>	<b>36</b>
S 1	Aufwertung Bahnhofstrasse	39
S 2	Umbau Kreuzung Central	40
S 3	Städtebauliche Aufwertung der Gerliswilstrasse	41
S 4	Umbau Kreuzung Sprengi	42
S 5	Leistungssteigerung Seetalplatz	43
S 6	Massnahmen Busbevorzugung / Verkehrsentslastung Emmen Dorf	44
S 7	Umfahrung Quartier Meierhöfli	48
S 8	Anpassung Seetalstrasse Quartier Meierhöfli	49
S 9	Umbau Autobahnanschluss Emmen Nord	50
S 10	Umbau Knoten Weiherstrasse	51
S 11	Umbau Kreuzung Gersag	52
S 12	Umgestaltung Erlenstrasse	53
S 13	Umgestaltung Schulhausstrasse	54
S 14	Steigerung der Verkehrssicherheit auf der Mooshüslistrasse	55
<b>8.</b>	<b>Massnahmen am Radwegnetz</b>	<b>56</b>
8.1.	Regionaler Radweg Luzern - Rothenburg	59
R 1	Radverkehrsanlagen Hauptstrassen Luzern - Rothenburg	60
R 2	Radverkehrsanlage Rüeggisingerstrasse - Schützenmattstrasse	61
R 3	Radverkehrsanlagen Schaubhus – Kreisel St. Christoph	62
R 4	Radverkehrsanlage Sprengi - Schaubhus	63
R 5	Rad- Gehweg Haldenstrasse – Ghürschweg - Sonnenhof	64
R 6	Radverkehrsanlage Sprengi – Kreuzung Weiherstrasse	65
R 7	Rad-/Gehweg Kreuzung Weiherstrasse – Kreuzung Lohren	66
R 8	Rad-/Gehweg Kirchfeldstrasse - Reussufer	67
R 9	Rad-/Gehweg Kirchfeldstrasse	68
R 10	Rad-/Gehweg Neuhüsern - Waltwil	69
R 11	Rad-/Gehweg Hellbühlstrasse	70
R 12	Rad-/Gehweg Neuenkirchstrasse	71
<b>9.</b>	<b>Massnahmen am Fusswegnetz</b>	<b>72</b>
9.1.	Fusswegnetz Schönbüel – Neuhof	75
9.2.	Fusswegnetz Erlen	76
9.3.	Fusswegnetz Gerliswil	77
9.4.	Fusswegnetz Loren	78
9.5.	Fusswegnetz Bachtalen	78
9.6.	Fusswegnetz Benziwil / Hübeli	79
9.7.	Fusswegnetz Rüeggisingen	80
9.8.	Fusswegnetz Meierhöfli	81
9.9.	Fusswegnetz Emmen Dorf	82



<b>10. Tempo-30-Zonen</b>	<b>83</b>
10.1. Ausgangslage	83
10.2. Grundlagen	83
10.3. Ziele	84
10.4. Tempo-30-Zonen	84
10.5. Weiteres Vorgehen	96
<b>C. Realisierungsprogramm</b>	<b>97</b>





## 1. Inhalt und Aufgabe

Technische Fragen der Erschliessung und planerische Fragen zum Verkehrssystem sind wichtige Bestandteile einer jeden Ortsplanung. In Zusammenhang mit der Teilrevision der Ortsplanung der Gemeinde Emmen soll darum auch der obligatorische kommunale Erschliessungsrichtplan erarbeitet werden.

Mit der Revision des Planungs- und Baugesetzes vom 8. Mai 2001 wurden die Bestimmungen für einen separaten Strassenrichtplan gemäss Strassengesetz und einen Fusswegrichtplan gemäss Weggesetz gestrichen und durch Verweise auf den Erschliessungsrichtplan (§ 40 PBG) ersetzt. Die bisher in verschiedenen Gesetzen geregelte Erschliessungsrichtplanung findet sich seit dem 1. Januar 2002 zusammengefasst in § 40 PBG.

Der vorliegende Bericht behandelt die Erschliessungs- und die Verkehrsplanung separat in zwei Teilen. Im dritten Teil werden alle Richtplanmassnahmen zu einem Realisierungsprogramm zusammengefügt.

- A.** Der Erschliessungsrichtplan gemäss § 40 PBG enthält die bestehenden und die zusätzlich erforderlichen Erschliessungseinrichtungen. Soweit dies die Elemente des Verkehrs betrifft, wird auf den nachstehend beschriebenen Verkehrsrichtplan verwiesen. Die bestehenden Energie-, Frischwasser- und Abwasseranlagen sind in den Spezialplänen der Werke dargestellt.
- B.** Der Verkehrsrichtplan legt alle für die Groberschliessung des Baugebietes notwendigen Verkehrsanlagen (Fusswege, Trottoirs, Strassen, Parkierung) fest. Im weiteren zeigt er auf, wo und mit welchen gestalterischen Massnahmen die Sicherheit für Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten und der Verkehrsfluss verbessert werden soll. Die Massnahmen sind in diesem Bericht samt Dringlichkeit umschrieben und im Plan dargestellt.
- C.** Das Realisierungsprogramm listet die Massnahmen des Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan auf und zeigt den Realisierungshorizont und die Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen auf.

## 2. Rechtliche Wirkung

Der Erschliessungs- und der Verkehrsrichtplan sind kommunale Richtpläne nach § 9 PBG. Sie sind für die Gemeindebehörden verbindlich. Die kommunalen Richtpläne werden in der Gemeinde Emmen durch den Einwohnergemeinderat erlassen und unterstehen dem fakultativen Referendum. Werden Interessen des Kantons oder der Nachbargemeinden berührt, müssen die kommunalen Richtpläne durch den Regierungsrat genehmigt werden.

Während der Auflagefrist von 30 Tagen können sich Interessierte zum Verkehrs- und Erschliessungsrichtplan äussern. Der Gemeinderat nimmt zu den Meinungsäusserungen Stellung.



### 3. **Änderungen und Anpassungen**

Gemäss § 28 der Bau- und Planungsverordnung ist der Erschliessungsrichtplan nach Änderung des Zonenplans jeweils wieder in Übereinstimmung mit dem Zonenplan zu bringen.

Bei geänderten Verhältnissen, bei neuen Aufgaben oder bei besseren Lösungsmöglichkeiten, ist der Verkehrsrichtplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.

Das Verfahren für die Anpassung der kommunalen Richtpläne richtet sich nach § 14 PBG.

Werden die Richtpläne nur geringfügig oder aufgrund übergeordneter Planungen angepasst, so ist dafür der Gemeinderat zuständig, eine Genehmigung des Regierungsrates ist nicht erforderlich.





## A. ERSCHLIESSUNGSRICHTPLAN

Der Erschliessungsrichtplan gemäss § 40 PBG enthält die bestehenden und die zusätzlich erforderlichen Erschliessungseinrichtungen. Die bestehenden Energie-, Frischwasser- und Abwasseranlagen sind in den Spezialplänen der Werke dargestellt. Die Ausgangslage bezüglich Strassen-, Fuss- und Radwegnetz wird im Plan dargestellt. Im Folgenden werden die Massnahmen zur Gebieterschliessung aufgezeigt. Massnahmen am Strassen-, Fuss- und Radwegnetz werden unter dem Abschnitt B. VERKEHRSRICHTPLAN aufgezeigt.

### 4. Ausgangslage

#### 4.1. Übersicht über den Stand der Erschliessung

Auf dem Übersichtsplan werden die Bauzonen in die Kategorien „weitgehend überbaut“, „baureif“, „grob erschlossen“ und „unerschlossen“ eingeteilt.

In den grob erschlossenen Bauzonen sind in erster Linie die Grundeigentümer für die Erschliessung zuständig. Die Gemeinde kann gemäss Strassenreglement vom 17. Dezember 2002 Beträge an neu zu erstellenden Strassen entrichten. Sofern ein öffentliches Interesse besteht kann die Gemeinde an die Kosten für den Bau, die Erneuerung und den baulichen Unterhalt einen Beitrag von bis 25% leisten (vgl. Art. 19 Strassenreglement).

Als unerschlossene Gebiete sind auch solche bezeichnet, die nur teilweise erschlossen sind und bei denen die Gemeinde eine Leistung zu erbringen hat. Dabei kann es sich um die Erstellung von Kanalisations- und Wasserleitungen bis zur Grundstücksgrenze oder um Erschliessungsstrassen handeln, die von der Gemeinde finanziert werden.

#### 4.2. Energieversorgung

Die Energieversorgung ist an die CKW delegiert. Für die Gemeinde entstehen durch die Erschliessung der unbebauten Bauzonen keine Kosten.

#### 4.3. Wasserversorgung

Die Wasserversorgung wird von der Gemeinde koordiniert. Zur Zeit wird von dem Ingenieurbüro Emch+Berger AG Solothurn der generelle Wasserversorgungsplan erarbeitet.

#### 4.4. Abwasserentsorgung

Im Juli 2002 wurde der generelle Entwässerungsplan (GEP) abgeschlossen. Der GEP zeigt Massnahmen und Kosten der Gebieterschliessung auf. Bauzonen sind dann erschlossen, wenn ein Grundeigentümer auf eigene Kosten den Hausanschluss bewerkstelligen kann. Massnahmen wie Kalibererweiterungen und Neubauten, die zur Er-



schliessung von noch unbebauten Bauzonen notwendig sind, wurden aus dem GEP übernommen.

## 5. Massnahmen Gebietserschliessungen





Gebietsweise werden im Folgenden für einzelne Parzellen die nötigen Erschliessungsmassnahmen erläutert und aufgezeigt. Dabei kann es sich um den Ausbau bestehender Anlagen (z.B. Kalibrierweiterungen der Kanalisation) oder um Neubauten von Leitungen handeln, die mit der Bebauung der ungenügend erschlossenen Gebiete zu realisieren sind. Berücksichtigt werden auch die anstehenden Strassensanierungen gemäss Zustandserfassung vom Oktober 2000. Im Rahmen der Erfassung der Strassenzustände wurden die Strassen nach dem öffentlichen Interesse beurteilt. Diese Einteilung bildet die Grundlage für die Beiträge der Gemeinde an Bau- und Unterhaltskosten der Erschliessungsstrassen.

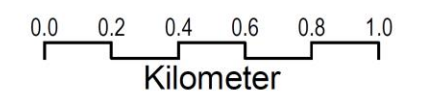
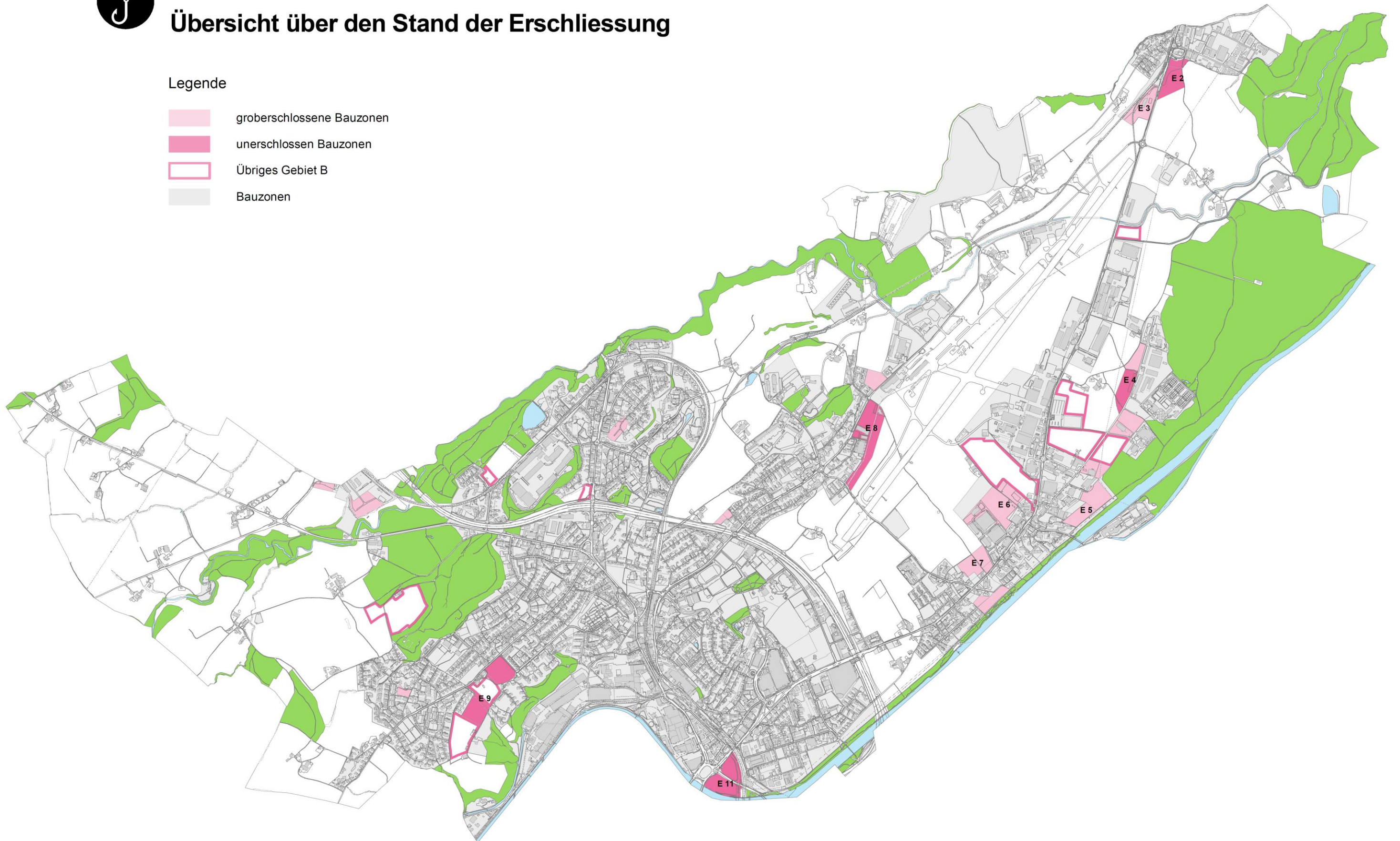
Die Kosten für die Gemeinde, die bei der Erschliessung der Bauzonen aufkommen werden jeweils in einer Tabelle zusammengestellt. Soweit möglich, wurden die Kosten der Massnahmen aufgrund von Erfahrungswerten ermittelt. Die Kosten für die Abwasserkanalisation wurden vom GEP übernommen. Die Kosten für Strassenneu- und Ausbauten setzen sich aus den Baukosten, dem Planerhonorar und einem Zuschlag von 15% für Unvorhergesehenes zusammen. Allfälliger Landerwerb sowie Kosten für die Werkleitungen wurden dabei nicht berücksichtigt. Kosten, die vollumfänglich den Grundeigentümern zu lasten gelegt oder durch die Werke getragen werden, wurden nicht ermittelt. Als Realisierungshorizont wird bei den Massnahmen angegeben, ob die Bebauung der Gebiete bis in 5 Jahren, 10 Jahren oder erst innerhalb 15 Jahren zu erwarten ist.



## Übersicht über den Stand der Erschliessung

### Legende

-  groberschlossene Bauzonen
-  unerschlossen Bauzonen
-  Übriges Gebiet B
-  Bauzonen

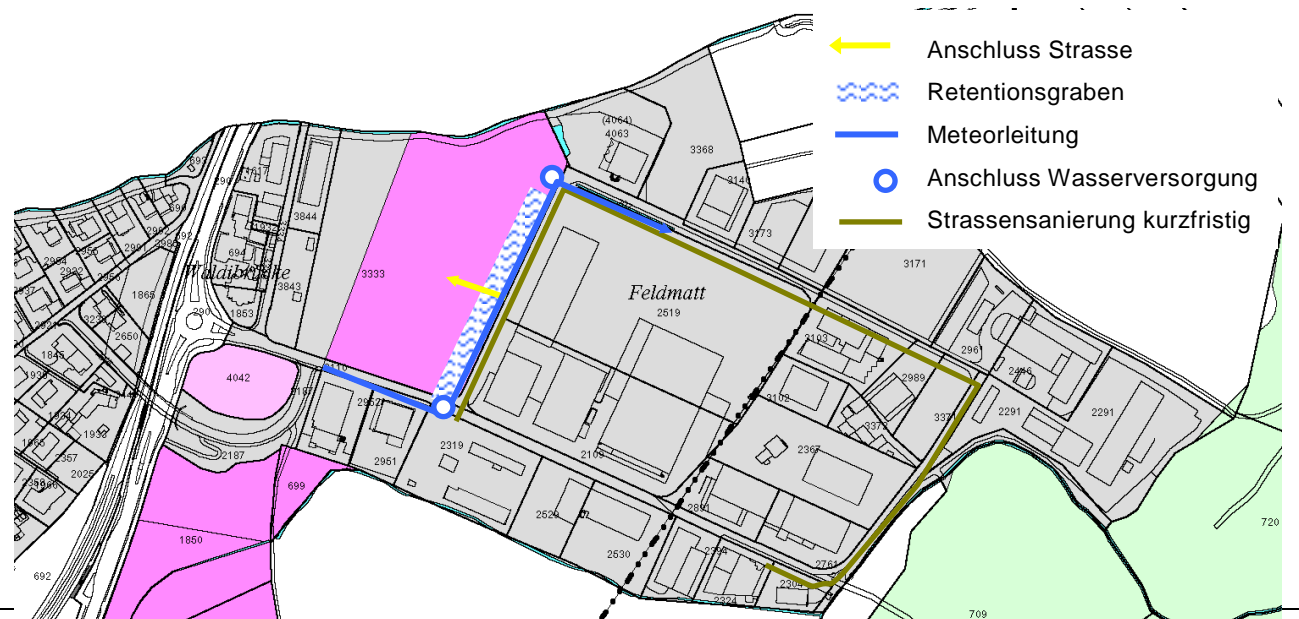






## E 1 Waldibrücke Parzelle Nr. 3333

- Abwasser:** Voraussetzung für die Bebauung des Grundstücks ist ein Netzausbau der Meteorleitung. Gemäss generellem Entwässerungsprojekt GEP ist der bestehende Retentionsgraben auf ein Fassungsvermögen von 500 m<sup>3</sup> auszubauen. Der Retentionsgraben ist an die bestehende Kanalisation anzuschliessen. Die Kosten der Retention gehen zu Lasten des Grundeigentümers. Das Fäkalwasser ist der bestehenden Leitung in der Feldmattstrasse zuzuleiten. Die gemäss GEP geplanten Fangbecken an den beiden östlichen Ecken der Feldmattstrasse sollen mit der Strassensanierung realisiert werden.
- Strasse:** Die Feldmattstrasse weist eine hohe Sanierungspriorität auf und soll auf durchgehend 6 m verbreitert werden. Um die baulichen Eingriffe zu kombinieren soll die Sanierung in Zusammenhang mit der Überbauung der Parzelle Nr. 3333 ausgeführt werden.
- Wasser:** Die Wasserleitung muss laut GWP auf ø 200 mm ausgebaut werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.
- Realisierung:** in Zusammenhang mit der Überbauung der Parzelle, spätestens bis in 10 Jahren



Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent.	Gemeinde netto
Meteorleitung	160'000			160'000
Sanierung und Verbreiterung Feldmattstrasse	830'000			830'000
Fangbecken Feldmatt 31	120'000			120'000
Fangbecken Feldmatt 32	110'000			110'000
Wasserversorgung:	300'000			300'000
<b>Total Sanierungs- und Erschliessungskosten</b>	<b>1'520'000</b>			<b>1'520'000</b>

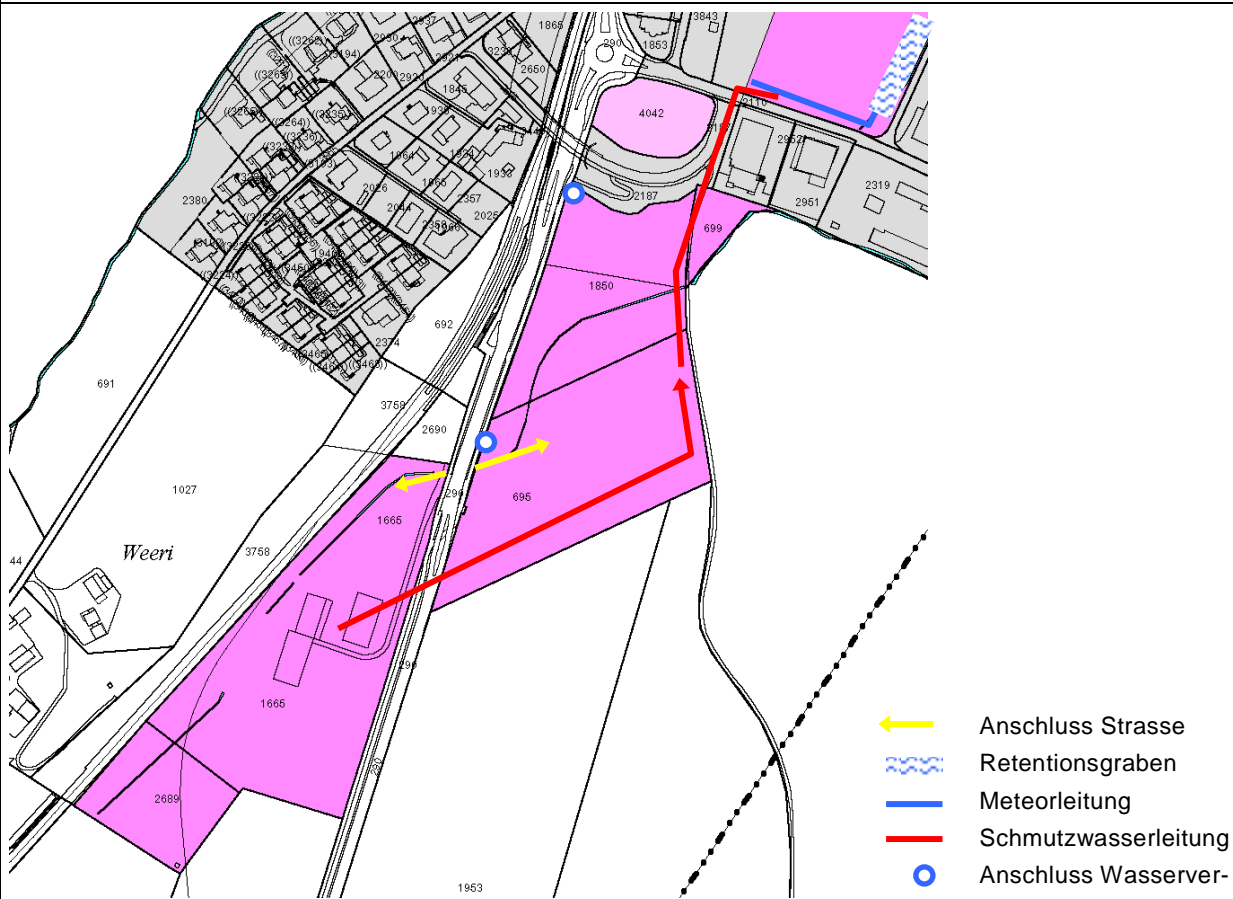
**E 2 Waldibrücke Parzellen Nr. 695, 699, 1850**

**Abwasser:** Zur Erschliessung der Grundstücke erstellt die Gemeinde die Kanalisation gemäss GEP im Trennsystem. Eine Meteorwasser- und eine Schmutzwasserleitung sind an die bestehenden Leitungen in der Feldmattstrasse anzuschliessen. Um das Gebiet im Freifluss entwässern zu können müsste das Terrain um 1 – 1.3 Meter aufgeschüttet werden. Das Dachwasser ist in das Grundisbächli zu leiten.

**Strasse:** Die Verkehrserschliessung erfolgt ab der Seetalstrasse und ist durch die Grundeigentümer zu erstellen. Der Einmünder in die Kantonsstrasse ist zusammen mit der Erschliessung für die Parzellen 1665, 2690 und 2689 zu projektieren.

**Wasser:** Die Wasserleitung entlang der Seetalstrasse (ø 150 mm) muss laut GWP auf ø 200 mm ausgebaut werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.

**Realisierung:** bis in 10 Jahren





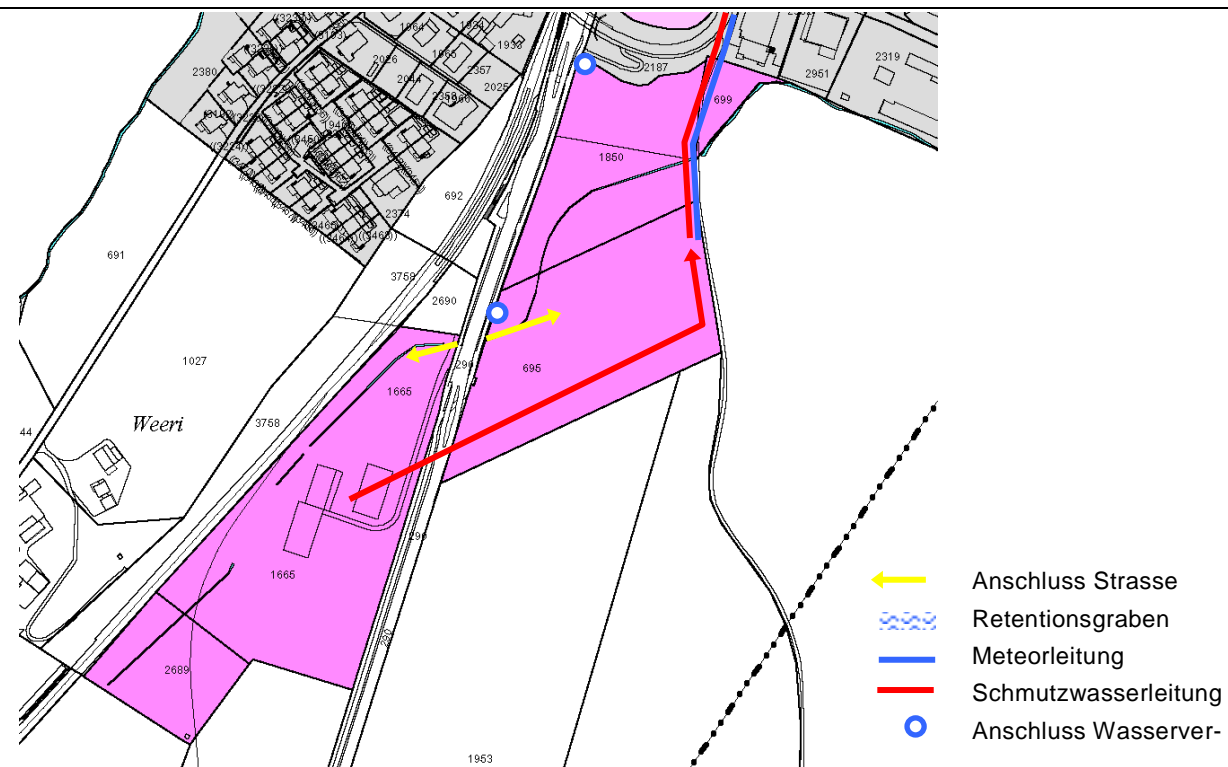
### E 3 Waldibrücke Parzellen Nr. 1665, 2689

Die Grundstücke werden heute als Lagerplatz genutzt. Bei einer Nutzungsänderung resp. bei einer intensivierten Nutzung ist die Verkehrserschliessung neu zu regeln und die Kanalisation und Wasserversorgung anzupassen.

**Strasse:** Die neue Erschliessung ist durch die Grundeigentümer zu erstellen. Der Einmünder in die Kantonsstrasse ist zusammen mit der Erschliessung für die Parzellen 695, 699 und 1850 zu projektieren.

**Entwässerung:** Bei einer neuen Bebauung werden die Grundstücke im Teil-Trennsystem entwässert. Das Dachwasser ist dem Grundisbächli zuzuleiten, das Schmutzwasser ist der neuen Kanalisation (auf Parz. 695) in der Feldmatt zuzuleiten. Die Kosten für die Schmutzwasserleitung trägt die Gemeinde. Unabhängig von einer Neunutzung des Lagerplatzes ist die Leitung in Zusammenhang mit der Bebauung der Parzelle Nr. 695 als Blindanschluss zu realisieren.

**Wasser:** Die Wasserleitung entlang der Seetalstrasse (ø 150 mm) muss laut GWP auf ø 200 mm ausgebaut werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.



Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent.	Gemeinde netto
Schmutzwasserleitung (Parz. 695, 1850) 180m	100'000			100'000
Schmutzwasserleitung (Parz. 695) ca. 250m	140'000			140'000
Meteorleitung 240m	190'000			190'000
Wasserversorgung, ø-Vergrösserung:	600'000			600'000
Anschluss an Kantonsstrasse Fr. 680'000.-			100%	
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>1'030'000</b>			<b>1'030'000</b>

**E 4 Arbeitsgebiete Haslifeld, Buholz Parzelle Nr. 619, 3759**

In Zusammenhang mit der Überbauung des südlichen Teilstücks der Industriezone auf Parzelle Nr. 619 oder in Zusammenhang mit der Sanierung der Buholzstrasse ist der Netzausbau der Kanalisation gemäss GEP zu realisieren.

Strasse: Gemäss Zustandserfassung ist das Teilstück der Buholzstrasse bis in 5 Jahren zu sanieren. Die Grundstückerschliessung geht zu lasten der Bauherr-schaft.

Abwasser: Die Grundstücke sind im Teil-Trennsystem zu entwässern. Das Dachwasser ist zu versickern und das Vorplatz- und das Fäkalwasser ist über eine neu zu erstellende Mischwasserleitung an der bestehenden Kanalisation in der Buholzstrasse anzuschliessen.

Wasser: Das Hauptleitungsnetz wird durch die Wasserversorgung ergänzt. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen. Die durch diese Parzelle führende Transportleitung (ø 500 mm) kann für die Erschliessung nicht verwendet werden.

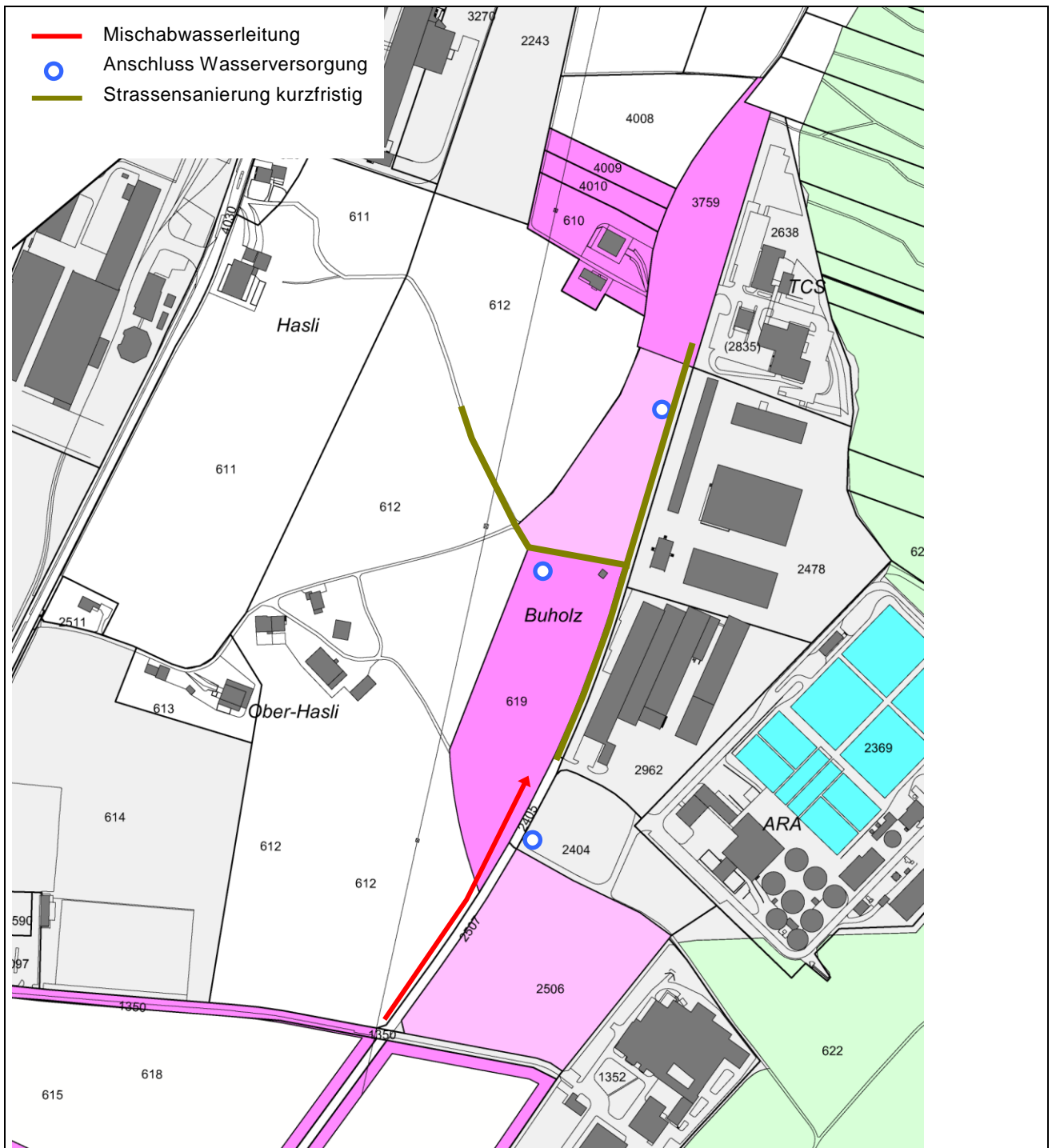
Realisierung: bis in 5 Jahren

**Parzelle Nr. 615, 616, 617, 618, 623, 969, Übriges Gebiet B (Nichtbauzone)**

Die Grundstücke sind nicht durch das Kanalisationsnetz erschlossen. Massnahmen zur Gebietserschliessung sind nicht im generellen Entwässerungsplan enthalten, die Gebiete wurden jedoch bei der Kapazitätsberechnung als Industriezonen berücksichtigt.

Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent.	Gemeinde netto
Mischleitung mit Notentlastung 315 m, NW 400-700	240'000			240'000
Wasserversorgung:	300'000			300'000
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>540'000</b>			<b>540'000</b>





**E 5      Grünenmatt Parzelle Nr. 450, 626, 3442, 3443, 4067**

**Abwasser:** Die Gemeinde erweitert das Kaliber der Mischwasserkanalisation (Massnahme GEP). Das Gebiet wird im Teil-Trennsystem entwässert. Das Dachwasser ist zu versickern.

**Wasser:** Die nach Rathausen führende WL ø 100 mm muss zu Lasten der Wasserversorgung vergrössert werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.

**Realisierung:** bis in 5 Jahren

**Parzelle Nr. 450, 626, 3442, 3443, 4067**

Die Grundstücke können über die bestehende Privatstrasse "Buholzstrasse" erschlossen werden. Die Sanierung der Zufahrt und die weitere Erschliessung der Parzellen ist Sache der Grundeigentümer.

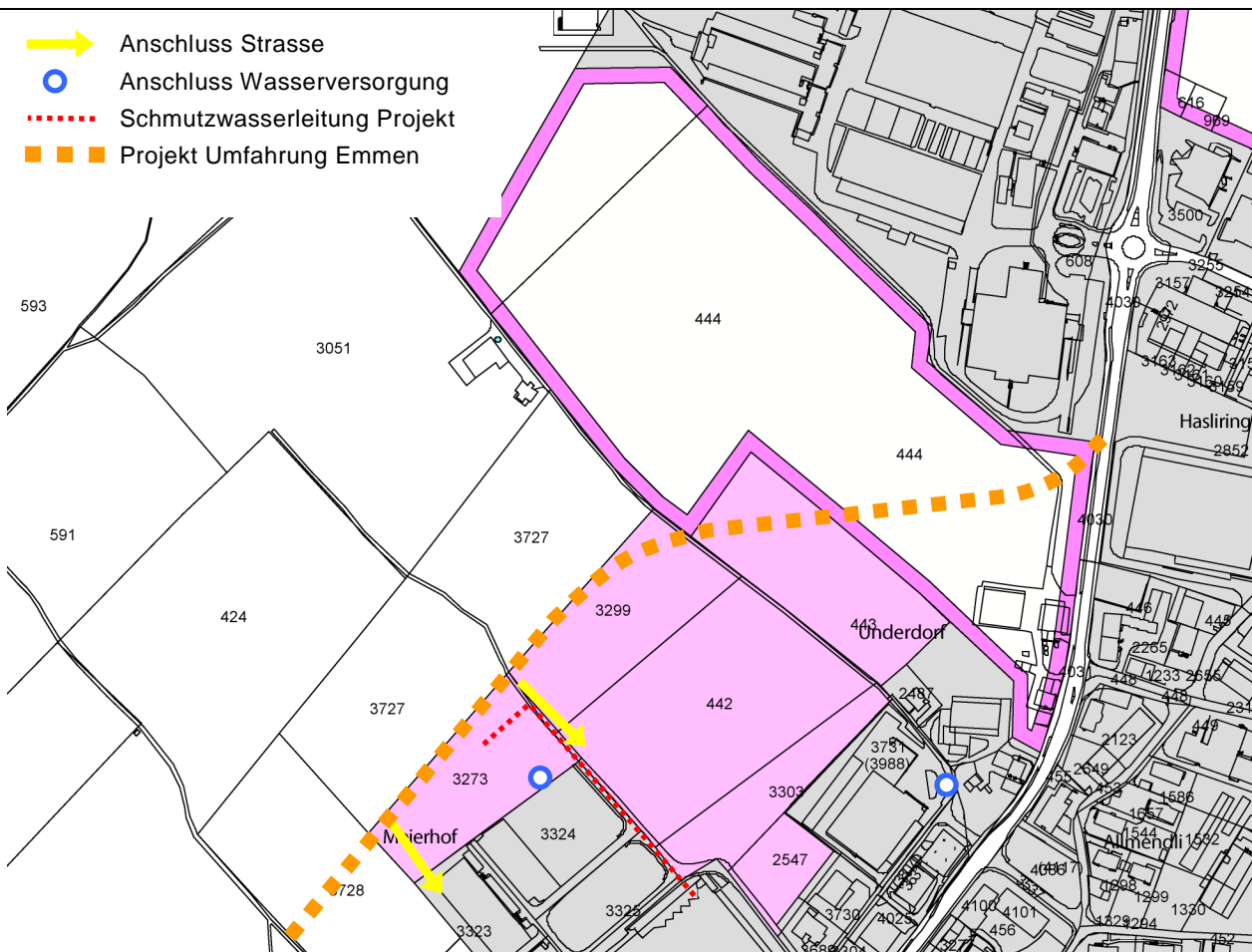


Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent.	Gemeinde netto
Kalibrierweiterung Mischleitung NW 600	97'000			97'000
Wasserversorgung, ø-Vergrösserung:	500'000			500'000
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>597'000</b>			<b>597'000</b>



## E 6 Arbeitsgebiet Meierhof Parzellen Nr. 442, 443, 2547, 3303, 3273, 3299

- Strasse:** Die bestehenden Betriebe im Arbeitsgebiet Meierhof werden über die Seetalstrasse erschlossen. Die Erschliessung der unüberbauten Parzellen hat über die neue Umfahrung zu erfolgen.
- Abwasser:** Die Schmutzwasserleitung zur Erschliessung der Grundstücke ist projektiert. Die Gemeinde trägt die Baukosten. Für die Feinerschliessung kommen die Bauherren auf. Das Dachwasser soll versickert werden.
- Wasser:** Das Hauptleitungsnetz muss durch die Wasserversorgung ergänzt werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.
- Realisierung:** im Rahmen der Überbauung (bis in 5 Jahren )



Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent.	Gemeinde netto
Erschliessungsstrassen			100%	
Schmutzwasserleitung ca. 180m	100'000			100'000
Wasserversorgung:	280'000			280'000
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>380'000</b>			<b>380'000</b>

**E 7****Emmen Dorf****Parzellen Nr. 424, 426, 1669, 2180, 2425, 3627, 3628**

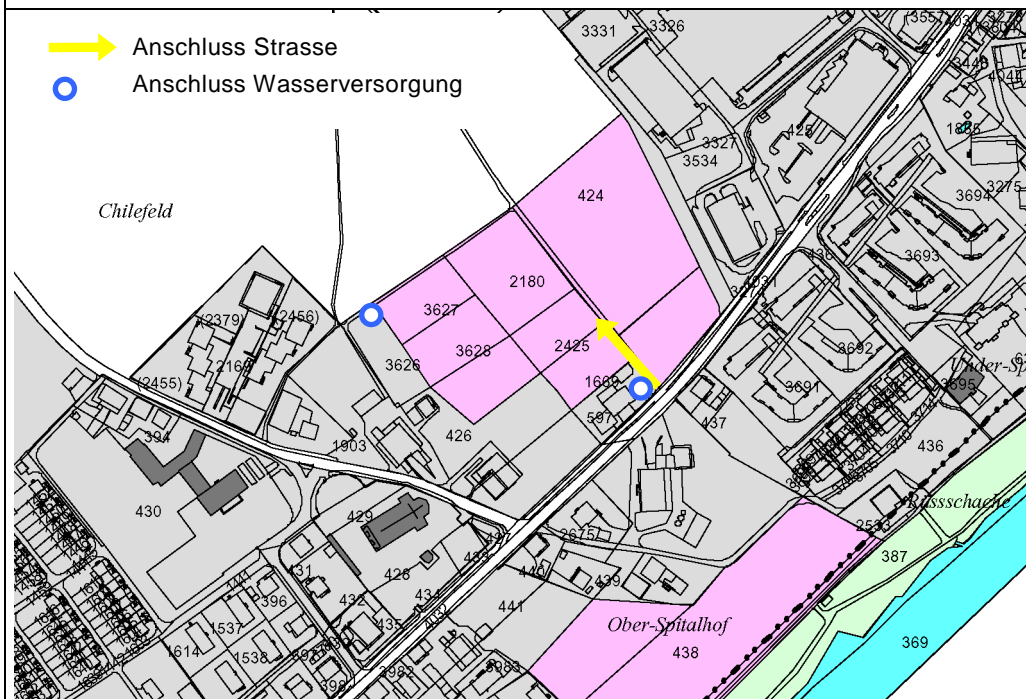
Sowohl für die Parzelle Nr. 424 (Bauzone 1. Etappe) wie auch die anderen Grundstücke, die der Bauzone 2. Etappe zugeordnet sind, besteht Gestaltungsplanpflicht. Die Erschliessung der Gebiete ist im Gestaltungsplan aufzuzeigen.

**Strasse:** Zur Erschliessung der Wohnzonen ist die bestehende Güterstrasse auszubauen. Die Kosten der Erschliessung können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausgewiesen werden.

**Abwasser:** Die Grundstücke sind im Teil-Trennsystem zu entwässern. Das Meteorwasser ist zu versickern und das Fäkalwasser ist an die bestehende Leitung anzuschliessen.

**Wasser:** Für die Wasserversorgung ist an den bestehenden Leitungen anzuschliessen.

**Realisierung:** bis in 10 Jahren

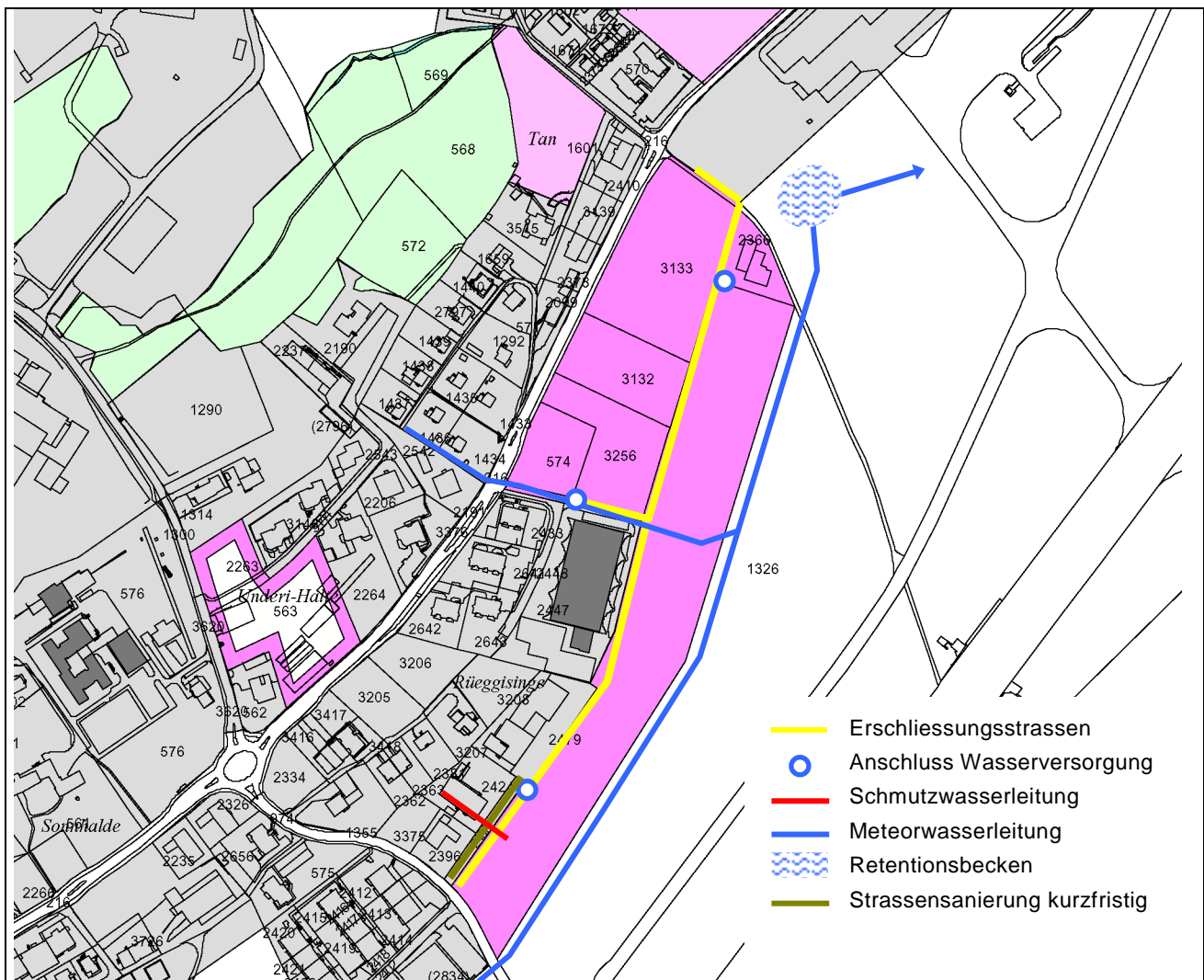




**E 8 Arbeitsgebiete Rüeggisingen  
Parzellen 574, 2479, 3132, 3133, 3256**

Strasse:	Die Verkehrserschliessung der Gewerbebezonen soll über den Ausbau der privaten Quartierserschliessungsstrassen erfolgen. Die Erschliessungsstrassen sind dabei zusammenzuschliessen. Die Gemeinde erstellt und übernimmt die Erschliessungsstrassen. Mit der Bebauung der Gewerbegebiete und dem dadurch verursachten Verkehrsaufkommen könnte ein Ausbau der Knoten auf den übergeordneten Strassen (Rüeggisingerstrasse, Kirchenfeldstrasse) notwendig werden.
Abwasser:	Die noch unbebauten Parzellen in der Gewerbezone sollen gemäss GEP im Teil-Trennsystem entwässert werden. Voraussetzung dafür ist der Bau eines neuen Meteorleitungssystems. Das Dachwasser der künftigen Bebauung ist wenn möglich zu versickern. Ansonsten ist das Dach- und Regenwasser der neuen Meteorleitung zuzuführen, die entlang der Bauzonengrenze geführt wird. Die Entwässerung ist als offener Graben zu führen und in das neu zu erstellende Retentionsbecken Kolben zu leiten. Von dem neuen Fliessgewässer ist der Gewässerabstand einzuhalten. Zu einem späteren Zeitpunkt werden die Entwässerung der Autobahn und das Meteorwasser des Gebiets Moos- hüsli an die Leitung angeschlossen. Eine weitere Meteorleitung entwässert das Wohngebiet Untere Halten. Sie soll zusammen mit dem Ausbau der Quartierserschliessungsstrassen erstellt werden. In Zusammenhang mit dem Bau der Quartierserschliessungsstrassen ist im Weiteren die Kalibrierweiterung der Schmutzwasserkanalisation auf den Parzellen Nr. 2424, 2480 zu realisieren.
Wasser:	Das Hauptleitungsnetz muss durch die Wasserversorgung ergänzt werden. Die drei Anschlüsse der Wasserversorgung sind in Zusammenhang mit dem Bau der Erschliessungsstrassen zu einem Netz zu verknüpfen. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.
Realisierung:	bis in 10 Jahren

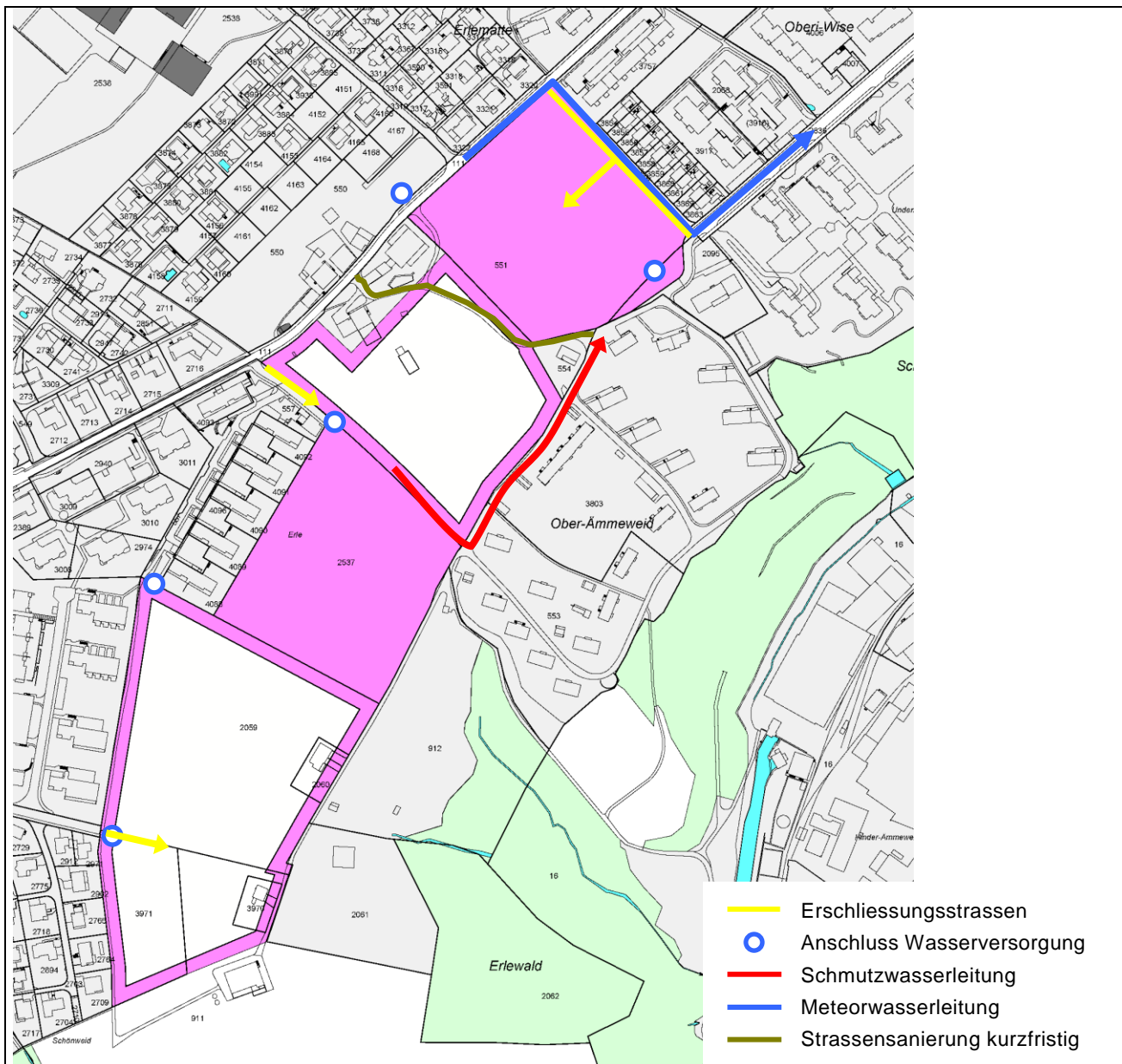
Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent.	Gemeinde netto
Erschliessungsstrasse 640m (Strassenkörper inkl. Beläge, Entwässerung und Abschlüsse, ohne Werkleitungen)	1'800'000		75%	450'000
Kalibrierweiterung Schmutzwasserleitung NW 300	67'000			67'000
Neubau Meteorleitung	220'000			220'000
Retentionsmassnahmen Rossboden – Kolben	2'100'000			2'100'000
Wasserversorgung:	600'000			600'000
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>4'787'000</b>			<b>3'437'000</b>




**E 9 Wohngebiet Erlen Parzellen Nr. 551, 2537, 2059, 2060, 3970, 3971**

Strasse:	Die Erschliessung der einzelnen Gebiete ist in Gestaltungsplänen festzulegen. Die Kosten für die Strassenerschliessung tragen die Grundeigentümer. Gemäss Zustandserfassung des Strassennetzes soll die Sanierung der Strasse Ober Emmenweid bis 2008 erfolgen. Ein Ausbau der Strasse zur Erschliessung Bauzonen ist zu prüfen und der Kalibererweiterung der Kanalisation zu kombinieren. Die Kosten für die Sanierung der Privatstrasse tragen die Eigentümer.
Abwasser:	Um das Gebiet im Trennsystem zu entwässern, muss eine Meteorleitung neu erstellt werden, die auch die Parzelle Nr. 550 entwässert. Das Fäkalwasser ist in die bestehende Leitung in der Haldenstrasse zu leiten. Die Überbauung der Parzellen Nr. 2059 und 2537 erfordert eine Kalibererweiterung der bestehenden Schmutzwasserkanalisation.
Wasser:	Das Hauptleitungsnetz muss durch die Wasserversorgung ergänzt werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.
Realisierung:	bis in 10 Jahren

Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent	Gemeinde netto
Neubau Meteorleitung Erlen – Schoosbach 570 m	650'000			650'000
Kalibererweiterung Schmutzwasserleitung	274'000			274'000
Strassensanierung und Ausbau Ober Emmenweid (Verbreiterung von 4m auf 6m)			340'000	
Wasserversorgung, Hauptleitung	560'000			560'000
Wasserversorgung, Zuleitungen + Hausanschlüsse:			100%	
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>2'484'000</b>			<b>1'984'000</b>







## E 10 Wohnzonen Schönbüel Parzellen Nr. 903, 904, 2648

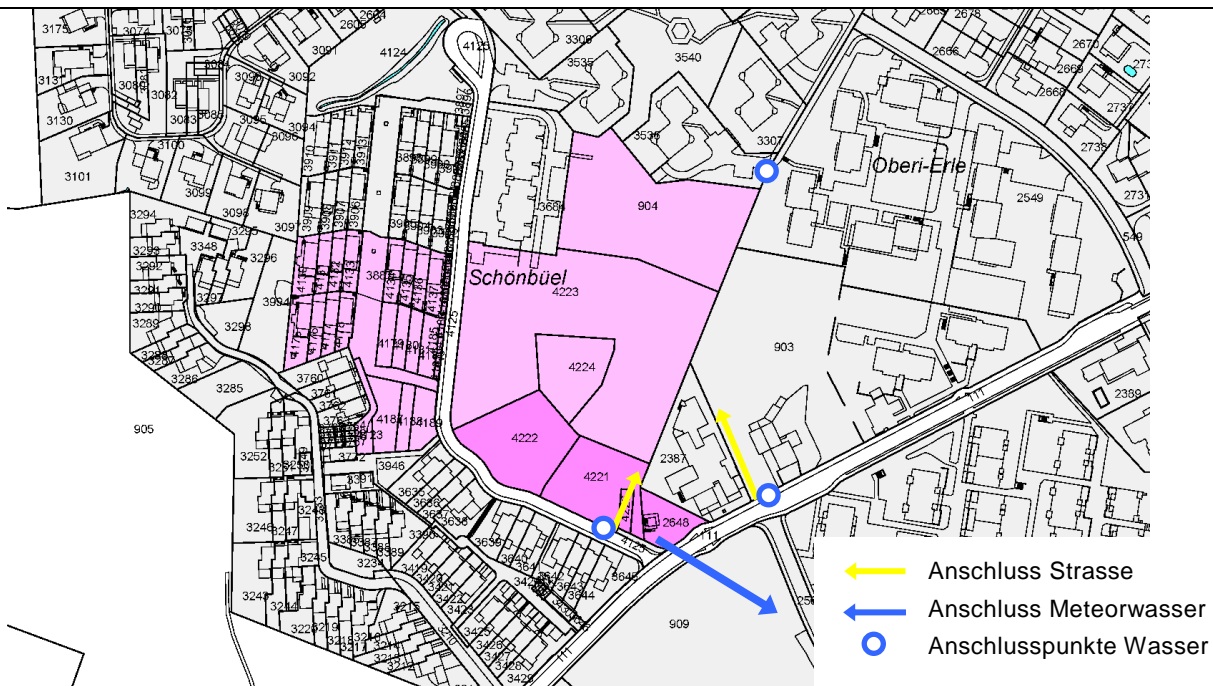
Die Parzellen Nr. 903 und 904 sind grob erschlossen.

**Strasse:** Die Verkehrserschliessung der Parzellen ist durch die Grundeigentümer zu realisieren. Mit der Bebauung der Grundstücke ist ein dichtes Fusswegnetz zu schaffen (vgl. Verkehrsrichtplan Massnahmen Fusswegnetz).

**Abwasser:** Das Gebiet wird im Trennsystem entwässert. Die Kanalisation und die Wasserversorgung sind an die bestehenden Leitungen anzuschliessen. Gemäss GEP muss zur Entwässerung der Parzelle Nr. 2648 im Trennsystem eine neue Meteorleitung bis zur Bestehenden in der Neuhofstrasse gebaut werden. Das Fäkalwasser ist in die bestehende Leitung in der Erlenstrasse zu leiten.

**Wasser:** Das Hauptleitungsnetz muss durch die Wasserversorgung ergänzt werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.

**Realisierung:** Ausbau Wasserversorgung bei Bedarf



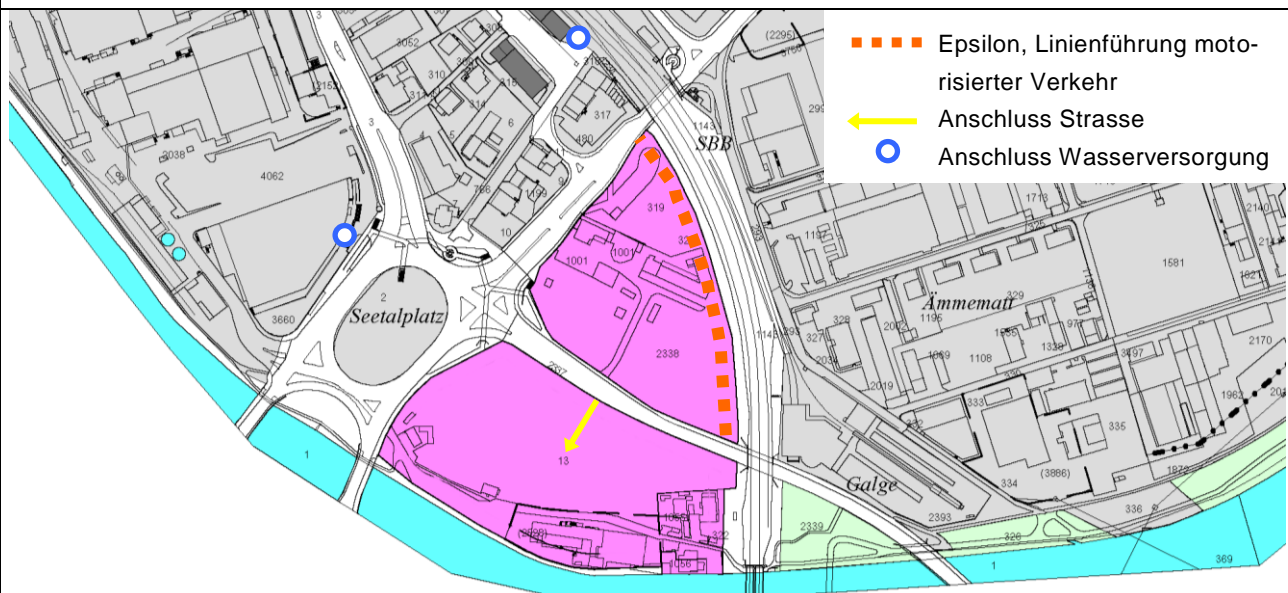
Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke.	Grund- eigent.	Gemeinde netto
<b>Erschliessungsstrassen</b>			100%	
<b>Neubau Meteorleitung ca. 90 m</b>			80'000	
<b>Wasserversorgung:</b>	380'000			380'000
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>380'000</b>			<b>380'000</b>

## E 11      Zentrumszone Seetalplatz

Gemäss Charta Emmen ist der Seetalplatz ein Schlüsselareal der Entwicklung von Emmen. An diesem zentralen Gebiet, das ein wichtiger Merk- und Identifikationspunkt in der gesamten nördlichen Agglomeration von Luzern ist, strebt die Gemeinde eine hochwertige städtebauliche Gestaltung an.

Aufgrund der schon heute fast vollständig ausgereizten Leistungsfähigkeit des Seetalplatzes ist die Neunutzung der Parzellen Nr. 319, 320, 1001, 2338 und die Bebauung der Parzelle Nr. 13 genau abzuklären. Insbesondere ist die Erschliessung der Parzellen mit den geplanten Umbaumaassnahmen des gesamten Verkehrsknoten zu koordinieren. Die gegenseitige Abstimmung von Siedlungsentwicklung und zusätzlichem Verkehrsaufkommen ist eine der Hauptaufgaben der Entwicklungsschwerpunktplanung im Entwicklungsraum Luzern Nord. Um eine Überlastung des Verkehrsnetzes zu vermeiden werden im überkommunalen Richtplan Verkehrslenkungsmassnahmen vorgesehen.

- Strasse:            Grundstückszufahrten sind durch die Bauherrschaft zu realisieren.  
 Abwasser:        Die Parzellen sind nur grob oder teilweise nicht erschlossen. Die Kosten für den Ausbau des Netzes tragen die Grundeigentümer.  
 Wasser:            Das Gebiet ist ungenügend erschlossen. Das Hauptleitungsnetz muss durch die Wasserversorgung ergänzt werden. Kosten für Zuleitung und Hausanschlüsse sind vom Bauherren zu übernehmen.  
 Realisierung:    kurzfristig, im Rahmen der Bebauung



Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke.	Grund- eigent.	Gemeinde netto
<b>Erschliessungsstrassen</b>			100%	
Wasserversorgung:	700'000			700'000
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>700'000</b>			<b>700'000</b>



## E 12 Wohnzone Schwanderhof, Parzelle Nr. 419

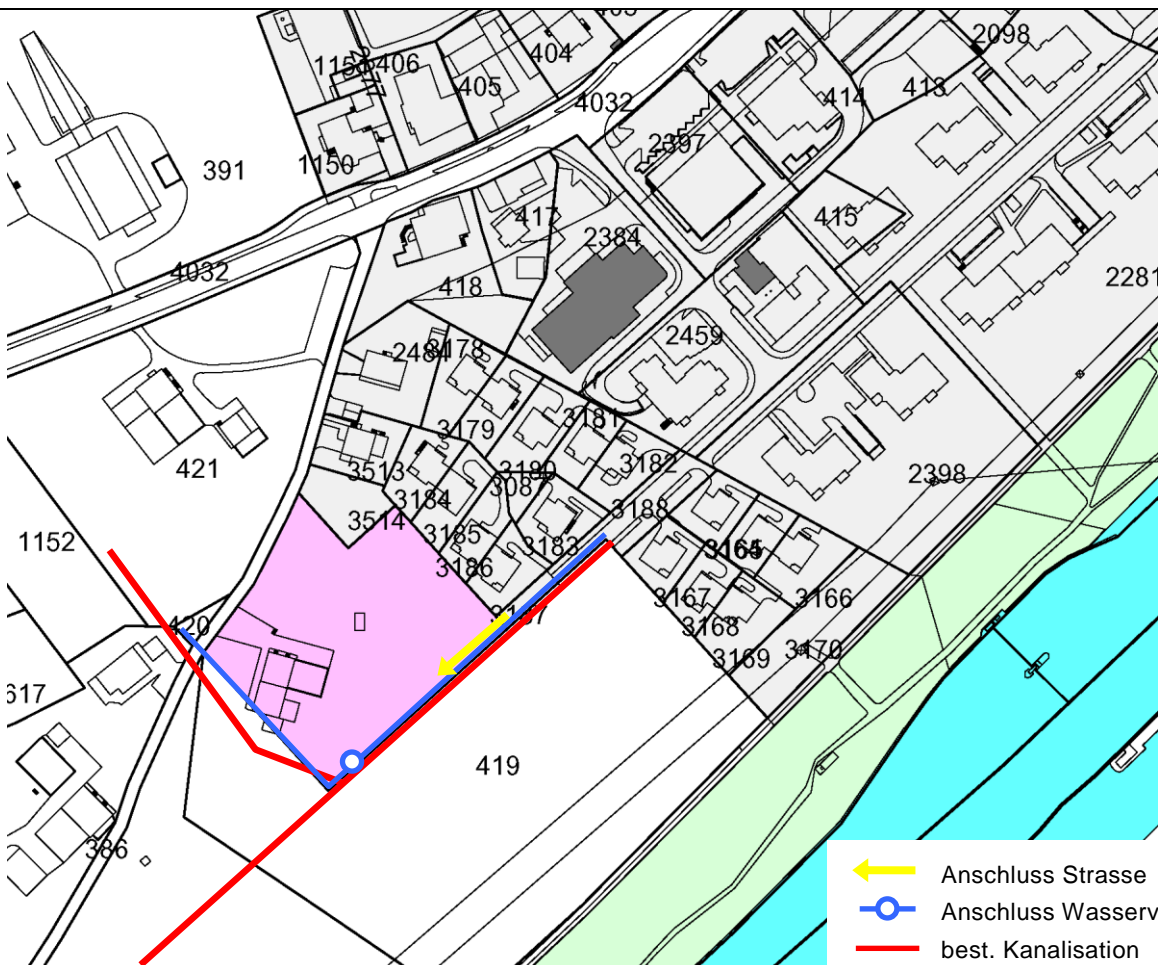
Die neue Wohnzone im Gebiet Schwanderhof ist grob erschlossen.

**Strasse:** Das Gebiet ist über den Reussmattweg zu erschliessen.

**Abwasser:** Das Fäkalwasser ist in den bestehenden Sammelkanal einzuleiten. Das Dachwasser ist über Mulden versickern zu lassen.

**Wasser:** Das Gebiet ist genügend erschlossen. Entlang der Zonengrenze verläuft eine Wasserleitung mit Durchmesser 125 mm.

**Realisierung:** im Rahmen der Bebauung



Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grund- eigent.	Gemeinde netto
Erweiterung Privatstrasse			100%	
Anschluss Schmutzwasser			100%	
<b>Total Erschliessungskosten</b>			<b>100%</b>	

**E 13 Wohnzone Oberwolfisbühl, Parzelle Nr. 906**

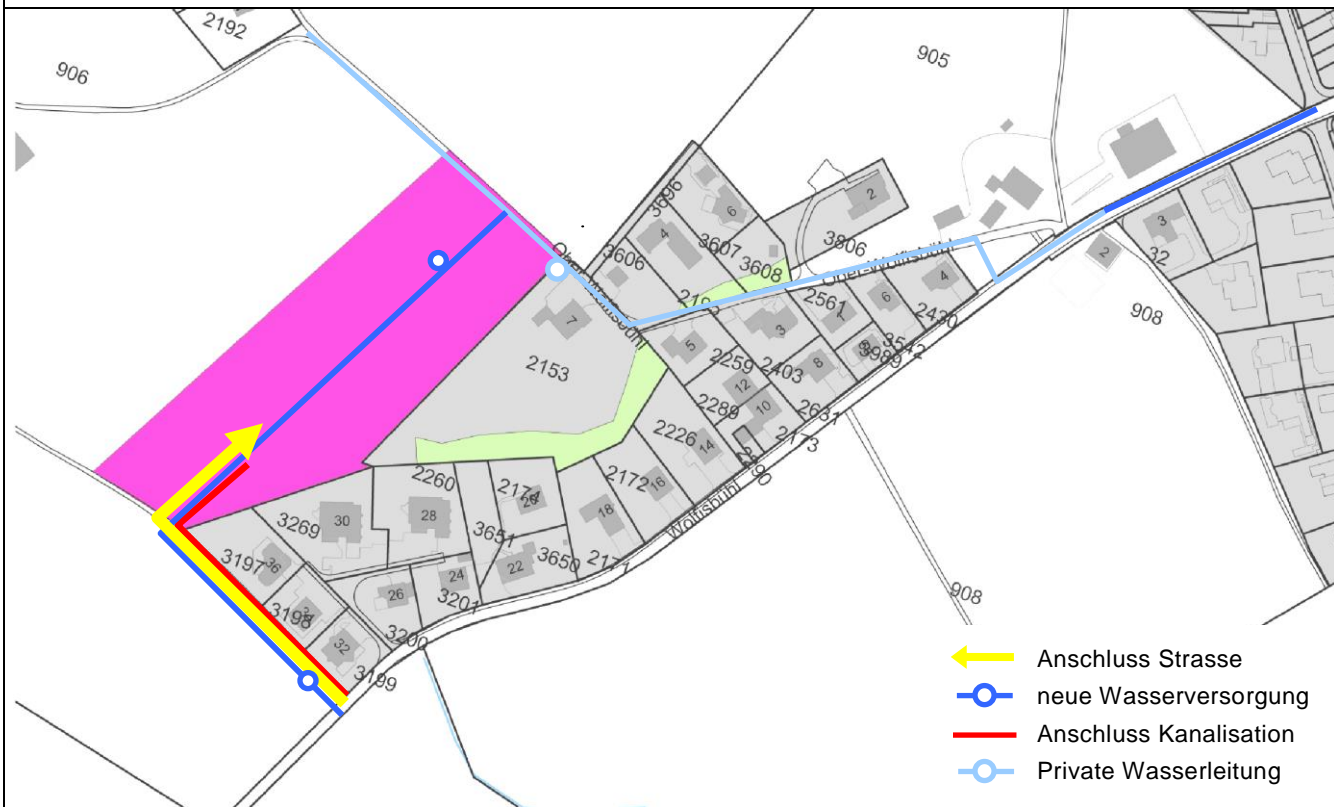
Die neue Wohnzone im Gebiet Oberwolfisbühl ist nicht erschlossen.

Strasse: Neubau entlang der westlichen Zonengrenze und interne Erschliessungsstrasse

Abwasser: Trennsystem. Das Fäkalwasser in bestehende Kontrollschächte in Erlenstrasse.  
 Meteorwasser: Versickerung nicht möglich, Retentionsvolumen ca. 95 m<sup>3</sup>.

Wasser: Die neue Wohnzone liegt im Versorgungsgebiet der Wasserversorgung Littau-Berg. Es muss überprüft werden, ob das vorhandene Leitungsnetz die Anforderungen für die Trink- und Löschwasserversorgung erfüllt. Falls diese Anforderungen nicht erfüllt werden können, ist ein Anschluss an die obere Druckzone der Wasserversorgung der Gemeinde Emmen zu prüfen.

Realisierung: im Rahmen der Bebauung



Kostenschätzung Massnahmen	Gemeinde brutto	Andere Werke	Grundeigent.	Gemeinde netto
Ausbau Strasse			450'000	0
Anschluss Kanalisation			220'000	0
Anschluss Wasserversorgung	130'000			130'000
<b>Total Erschliessungskosten</b>	<b>130'000</b>		<b>670'000</b>	<b>130'000</b>



## B. VERKEHRSRICHTPLAN

### 6. Ausgangslage

#### 6.1. Verkehrsrichtplan 1998 (Entwurf)

Als Ersatz für den kommunalen Strassenrichtplan aus dem Jahr 1981 wurde 1998 ein Verkehrsrichtplan erarbeitet. Der Entwurf des Verkehrsrichtplans 1998 resultierte aus einer Konzeptarbeit der Arbeitsgruppe Siedlung-Verkehr-Umwelt. Diese Gruppe des Einwohnerrates erarbeitete Grundlagen für eine umfassende Verkehrsplanung, Grundsätze zur Verkehrspolitik und Massnahmen zu deren Umsetzung. Nach dem Nein der Stimmbürger/Innen zur flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen, mit recht aufwendigen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, blieb es beim Entwurf des Verkehrsrichtplans.

##### 6.1.1. Charta Emmen

In Hinblick auf die Teilrevision der Ortsplanung formulierte der Gemeinderat 2002 mit der Charta Emmen Strategien für die zukünftige Entwicklung. Um diese Zielsetzungen erreichen zu können zeigt die Charta Schlüsselprojekte auf, die mit Priorität angegangen werden sollen. Im Bereich Verkehr werden für drei Problemfelder mögliche Massnahmen aufgelistet, die noch einer weiteren Koordination bedürfen.

Im Folgenden werden die Massnahmen aufgelistet und deren Abhängigkeiten untereinander aufgezeigt. Da mit den Massnahmen im Bereich Verkehr auch immer eine Aufwertung der durchschnittlichen und angrenzenden Gebiete beabsichtigt wird, ist die Koordination mit Aufwertungskonzepten wichtig. Städtebauliche Schlüsselareale, die mit Priorität gefördert bzw. entwickelt werden sollen sind: Sprengi / Sonnenplatz, Emmenweid / Bahnhof / Seetalplatz und Meierhöfli.

#### **Konzept der Verbindungen**

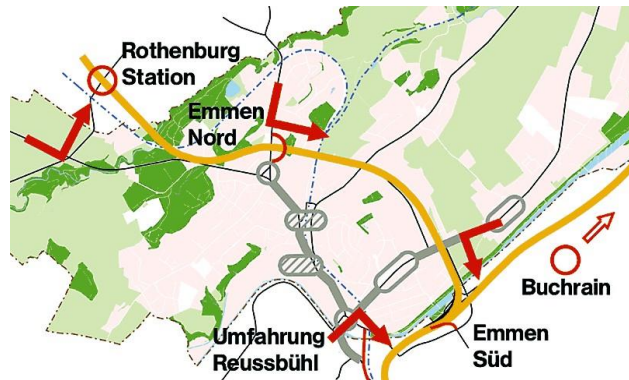
Die Verkehrsachse Sprengi - Gerliswilstrasse/Bahnhofstrasse - Seetalplatz - Seetalstrasse - Emmen Dorf («Y Emmen») ist das Rückgrat der gemeindeinternen Mobilität in städtebaulich attraktiver Umgebung. Die Priorität liegt beim öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Das «Y Emmen» wird von unerwünschtem Fremdverkehr freigehalten. Mit geeigneten Massnahmen wird es vom motorisierten Individualverkehr entlastet, wobei die Zufahrt und Erreichbarkeit gewährleistet bleiben.

#### **Strategien zur ausgewogenen Wohnentwicklung**

Erhaltenswerte Quartierstrukturen und Zeugen der Siedlungsgeschichte werden behutsam in eine zeitgemässe Quartierentwicklung von hoher Qualität integriert. Die Quartierstrassen werden zum wichtigen Aussenraum, Spiel- und Begegnungsort und prägen damit das Quartier wesentlich mit.

### Massnahme A1: Verlagerung des grossräumigen Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrassen (kantonale Aufgabe)

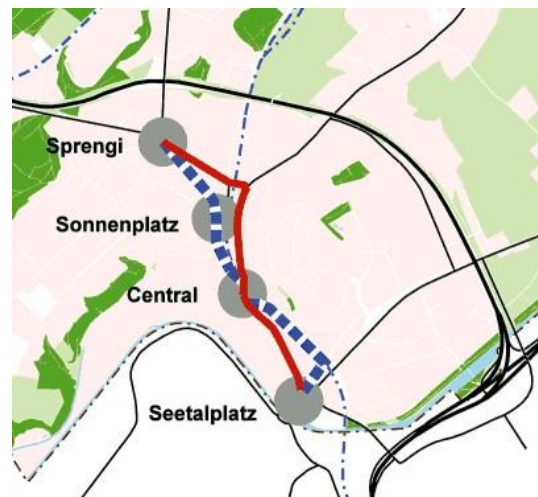
- Realisierung Autobahnanschlüsse Rothenburg-Station (mit Umgestaltung Emmen Nord) und Buchrain
- Optimierung Anschluss Emmen Süd
- Verkehrslenkende Massnahmen



*Hinweis: die geplante Umfahrung Reussbühl wurde aufgrund einer Zweckmässigkeitsbeurteilung verworfen. Stattdessen soll die Ortsdurchfahrt durch Reussbühl städtebaulich aufgewertet werden.*

### Massnahme A2: Entlastung Achse Sprengi - Seetalplatz mit folgenden zu prüfenden Massnahmen:

- Langsamverkehrskonzepte (z.B. Begegnungszone)
- Verkehrsführung Central - Seetalplatz (Gerliswilstrasse / Bahnhofstrasse)  
Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf eine Achse; Umgestaltung der nicht für den motorisierten Individualverkehr verwendeten Achse zur attraktiven Achse für den Öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr als Verbindung vom Bahnhof zum Central / Emmenweid Einbindung in städtebauliches Konzept Vordere Emmenweid / Bahnhofstrasse (vgl. B3)
- Verlegung motorisierter Individualverkehr Sprengi - Central



mit allenfalls neuer Verbindung Sprengi - Rüeggisingerstrasse (vgl. B2); Entlastung Gerliswilstrasse zwischen Sonnenplatz und Central durch Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs auf die Rüeggisingerstrasse

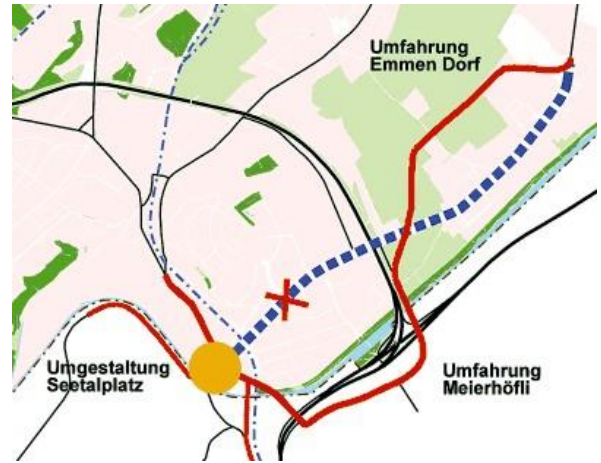
*Hinweis: Die Überprüfung der Massnahme hat aufgrund eines Vorprojekts, einer Verkehrsstudie und eines Lärmgutachtens ergeben, dass die Umfahrung Central – Sprengi nicht realisierbar ist. Der Gemeinderat entschied am 6.4.2005, dass die Massnahme nicht weiterverfolgt wird. Stattdessen soll mit einem Gestaltungskonzept die Gerliswilstrasse aufgewertet werden. Das Gestaltungskonzept soll mit den Beschleunigungsmassnahmen für den Busverkehr verbunden werden.*

### Massnahme A3: Entlastung Seetalstrasse mit folgenden zu prüfenden Massnahmen:

- Umfahrung Emmen Dorf  
zur Steigerung der Lebensqualität in Emmen Dorf mit Sperrung der alten Seetalstrasse für den Durchgangsverkehr und Umgestaltung des Dorfcentrums; mit geeigneter Pflönerung im Gebiet Hasli wird der Überlastung des Knotens Grüeblichachen entgegen gewirkt.



- Umfahrung Meierhöfli zur Steigerung der Lebensqualität im Meierhöfliquartier mit Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Achse Grüeblichschachenstrasse / Seetalplatz; Sperrung der Seetalstrasse für den Durchgangsverkehr im Bereich Emmen Center; die Zu- und Wegfahrt zum Emmen Center sowie zum Quartier Meierhöfli wird in beiden Richtungen gewährleistet; die Umfahrung Meierhöfli trägt wesentlich zur Vereinfachung der Verkehrsführung auf dem Seetalplatz bei.
- Umgestaltung Seetalplatz mit folgenden Zielen: Raum für städtebauliche Entwicklung / Aufwertung und höhere Verkehrskapazität (Erreichbarkeit); Förderung Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr.



## 6.2. Grundsätze der Verkehrspolitik

Mit der Definition von Grundsätzen zur Verkehrspolitik will der Gemeinderat Emmen eine zukunftsgerichtete Mobilität konsolidieren. Die Verkehrspolitik ist dem Grundsatz der Nachhaltigkeit verpflichtet. Dies erfordert eine Interessenabwägung bei Verkehrsfragen, um die gesellschaftlichen, die wirtschaftlichen und die ökologischen Anforderungen und Auswirkungen unserer Mobilität miteinander auszugleichen.

Mit dem steigenden Verkehrswachstum verstärken sich auch die nachteiligen Auswirkungen auf den Lebensraum und die Einwohner von Emmen. Die Erreichbarkeit und die künftige Entwicklung der Siedlung werden aufgrund der Verkehrsbelastung beeinträchtigt. Grenzwerte zur Lärmbelastung und Luftreinhaltung beschränken insbesondere die Entwicklung der Arbeitsgebiete. Ein zentrales Anliegen der Gemeinde ist es daher, die negativen Auswirkungen der Automobilität auf die Siedlungs- und Umweltqualität zu minimieren und Rahmenbedingungen für eine verträgliche Siedlungsentwicklung festzusetzen.

Die angestrebte zukunftsgerichtete Mobilität schafft und sichert einerseits gute Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung und hilft andererseits die Qualitäten unseres Lebensraums zu erhalten und zu verbessern.

Mit den folgenden Grundsätzen werden die Grundsteine für eine zukunftsgerichtete Emmener Verkehrspolitik gelegt. Sie basieren auf den Entwicklungsstrategien, welche die Charta Emmen aufzeigt.

### I. Verlagerung des grossräumigen Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrassen

Der Kanton schafft durch die neuen Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain die Voraussetzung um den Durchgangsverkehr auf die Nationalstrassen zu verlagern. Durch Optimierung und Umgestaltung der bestehenden Autobahnanschlüsse Emmen Nord und Süd und mit verkehrslenkenden Massnahmen auf den Kantonsstrassen wird die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrassen unterstützt. Die Gemeinde unterstützt Massnahmen zur Verbesserung und zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes in der Agglomeration.



## II. Aufwertung der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen

Die Gerliswilstrasse und die Seetalstrasse bilden das „Y Emmen“. Die stark frequentierten Achsen sind wichtige öffentliche Räume und bilden das Rückgrat der gemeindeinternen Mobilität. Durch die Verlagerung des grossräumigen Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrassen sollen die Y-Achsen von unerwünschtem Fremdverkehr freigehalten werden. Um die Belastung für die angrenzenden Nutzungen verträglicher zu gestalten, sind Massnahmen zur Verkehrsverlangsamung und -verstetigung zu treffen. Die Charta formuliert dazu Massnahmen, die zu prüfen sind.

## III. Schonung der Wohngebiete

Der motorisierte Ziel- und Quellverkehr ist wenn möglich nicht durch Wohngebiete zu leiten sondern direkt dem Nationalstrassennetz bzw. dem übergeordneten Strassennetz zuzuführen. Der Verkehr aus den Industrie- und Gewerbegebieten soll dabei möglichst keine Wohngebiete durchqueren. Die Quartiererschliessung ist so zu konzipieren, dass ruhige Quartiere entstehen, welche lediglich den selbstverursachten Verkehr zu bewältigen haben. Mit geeigneten Massnahmen ist die Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer auf den Quartierstrassen zu steigern. Die Gemeinde fördert die Einführung von Tempo-30-Zonen.

## IV. Förderung des Langsamverkehrs

Das Verkehrsnetz ist so zu gestalten, dass die Verkehrsteilnehmer angespornt werden, vermehrt kurze Strecken zu Fuss und mittlere Strecken mit dem Velo zurückzulegen. Attraktive Verbindungen für Fussgänger und Radfahrer bedeuten:

- Möglichst direkte Wege zwischen Quelle und Ziel
- Vermeidung von Konflikten mit stark befahrenen Strassen
- Ansprechender Ausbaustandard

## V. Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel ist attraktiv zu gestalten. Wo nötig, ist der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Verkehr mit baulichen und polizeilichen Massnahmen zu bevorzugen. Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr sind zu beheben.

Will das öffentliche Verkehrsmittel mit dem Auto konkurrieren, muss es

- regelmässig verfügbar
- zeitsparend
- gut erreichbar
- komfortabel und
- preisgünstig sein.





### 6.3. Aufbau und Inhalt

Die Massnahmen des Verkehrsrichtplans sind wie folgt gegliedert:

- Massnahmen Strassennetz Kap. 7
- Massnahmen Radwegnetz Kap. 8
- Massnahmen Fusswegnetz Kap. 9
- Tempo-30-Zonen Kap. 10

Der öffentliche Verkehr ist nicht Bestandteil des vorliegenden Massnahmenkatalogs. Die Belange des öffentlichen Verkehrs in Emmen werden im übergeordneten Raum der Agglomeration Luzern vom Zweckverband ÖVL wahrgenommen. Der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) organisiert, finanziert und plant den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Luzern.

Die Massnahmen eines Kapitels werden jeweils auf einem Übersichtsplan dargestellt.

### 6.4. Entwicklungsschwerpunktplanung Luzern Nord / Masterplan Agglostadt Luzern Nord

Im Jahr 2003 initiierte der Kanton eine kooperative Planung über die Entwicklungsschwerpunkte im Norden der Agglomeration Luzern. Zusammen mit der Gemeinde Littau und der Stadt Luzern wurde daraufhin ein Richtplan erarbeitet. Gegenwärtig liegt der Richtplan bei den Gemeinden zur Beschlussfassung.

Im Richtplan werden insbesondere Spielregeln für die zukünftige Entwicklung der Arbeitsgebiete festgelegt. Zentrales Thema ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrskapazitäten und die lufthygienischen und lärmtechnischen Anforderungen.

Aufgrund des Richtplans wurde über den zentralen Bereich um den Seetalplatz die Entwicklung eines Masterplans initiiert. Der Masterplan soll 2008 vorliegen.



## 6.5. Systematik der Massnahmen

Mit der Beschreibung der Ausgangslage und der mit den Massnahmen angestrebten Ziele soll der Gedankengang hinter den Massnahmen transparent und nachvollziehbar sein.

Die aufgelisteten Massnahmen werden unterschieden nach ihrem Koordinationsstand. In der Sprache der Richtplan-Methodik kennen wir folgende Stufen:

### **Festsetzung (FS):**

Das Entscheidungsverfahren ist abgeschlossen. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Beteiligten sowie Nutzungskonflikte sind bereinigt bzw. entschieden worden. Aus raumplanerischer Sicht steht der Realisierung dieses Vorhabens nichts mehr im Wege oder die Probleme können im Rahmen der Realisierung (Detailprojektierung) gelöst werden.

### **Zwischenergebnis (ZE)**

Koordinationsaufgaben, für die noch kein abschliessender Konsens gefunden wurde oder für die die räumliche Abstimmung noch nicht abgeschlossen ist.

Zwischenergebnisse legen das weitere Koordinationsverfahren fest und zeigen, was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen. Dazu kann es notwendig werden, dass Randbedingungen oder Zusammenhänge aufgezeigt werden müssen, die bei der weiteren Abstimmung zu berücksichtigen sind, dass angegeben wird, welche zusätzlichen Entscheidungsgrundlagen beschafft werden müssen, dass bereits vorliegende Resultate von Untersuchungen zu überprüfen sind und anderes mehr.

### **Vororientierung (VO)**

Koordinationsaufgaben, welche sich möglicherweise erheblich auf die räumliche Entwicklung auswirken können, die sich aber entweder zurzeit noch nicht in dem für die räumliche Abstimmung erforderlichen Mass umschrieben lassen und deren Realisierung in weiter Ferne liegt.

Somit kann oder muss das Koordinationsverfahren noch nicht genauer festgelegt werden. Vororientierungen verpflichten die Behörden zur Information, falls sich wesentliches am Vorhaben ändert oder falls sich wesentliche Umstände so ändern, dass sie sich auf das Vorhaben selber oder auf andere raumwirksame Tätigkeiten auswirken können.

Wo ein **Handlungsbedarf** besteht, wird festgehalten, wer dafür verantwortlich, bzw. federführend ist. Die weiteren Beteiligten (Nachbargemeinden, Kanton oder Grundeigentümer) werden aufgeführt.

Der **Koordinationsbedarf** mit anderen Massnahmen wird ebenfalls erwähnt.

### **Realisierungshorizont:**

*kurzfristig:* Die Massnahmen sind innerhalb der nächsten 5 Jahre zu realisieren.

*mittelfristig:* Die Massnahmen sind in 5 bis 10 Jahren zu realisieren.

*langfristig:* Die Realisierung der Massnahme zu einem späteren Zeitpunkt (10 – 15 Jahre) soll nicht verunmöglicht werden. Vorsorglich sind Freiräume auszusparen.



Die Notwendigkeit für die Realisierung solcher Massnahmen muss aufgrund der bevorstehenden, heute noch nicht genügend absehbaren Entwicklung, im Rahmen einer späteren Revision der Verkehrsrichtplanung überprüft werden. Je nach Ergebnis der Prüfung, wird dann die Massnahme einer anderen Prioritätsstufe zugeordnet, der Freiraum wird aufrechterhalten oder aber fallengelassen.

**Kostenschätzung:**

Für zu erstellende Infrastrukturanlagen werden die Projektierungs- und Baukosten mit einer Genauigkeit von  $\pm 20\%$  angegeben. Die Kosten von reinen Planerleistungen wie z.B. Sondernutzungsplanungen werden nicht beziffert.



## 7. Massnahmen Strassennetz

Das Ziel aus der Charta Emmen, die Verlagerung des grossräumigen Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrassen, wird durch die geplanten Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain und durch die Umbauten der Autobahnanschlüsse Emmen Nord und Süd angestrebt. Der vorliegenden kommunalen Verkehrsrichtplan basiert auf dieser Verlagerungsstrategie. Diese Massnahmen liegen im Kompetenzbereich des Kantons und werden darum im vorliegenden kommunalen Verkehrsrichtplan nicht als Massnahmen aufgeführt.

Übersicht der Massnahmen:

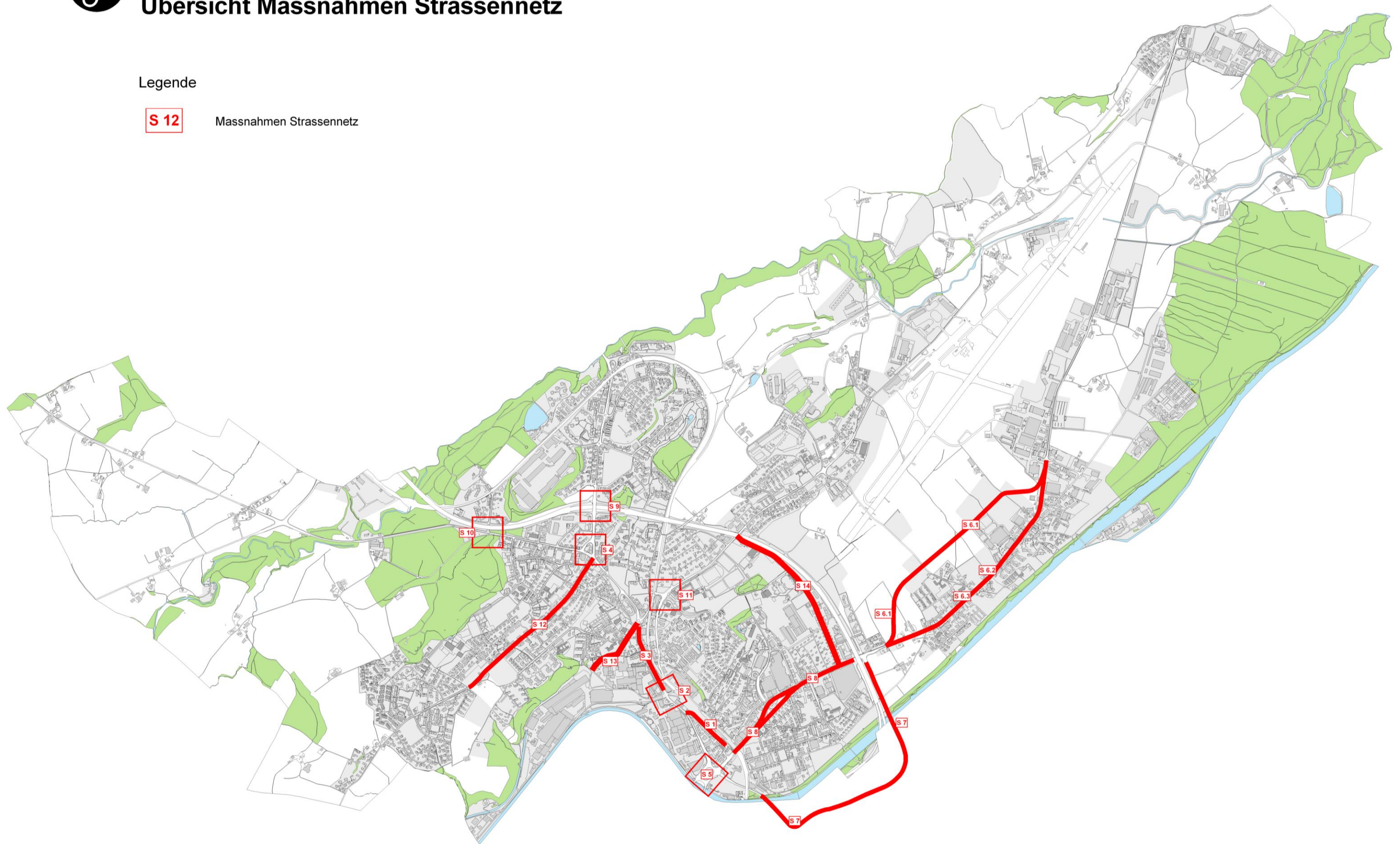
S 1	Aufwertung Bahnhofstrasse	FS / ZE
S 2	Umbau Kreuzung Central	FS
S 3	Kooperative Planung zur Entlastung und Aufwertung Gerliswilstrasse	ZE
S 4	Umbau Kreuzung Sprengi	ZE
S 5	Leistungssteigerung Seetalplatz	ZE
S 6	Massnahmen Busbevorzugung / Verkehrsentslastung Emmen Dorf	
S 6.1	Umfahrung Emmen Dorf	VO
S 6.2	Anpassung Seetalstrasse in Emmen Dorf	VO
S 6.3	Busbevorzugung Seetalstrasse Emmen Dorf	ZE
S 7	Umfahrung Quartier Meierhöfli	VO
S 8	Anpassung Seetalstrasse im Bereich Meierhöfli	VO
S 9	Umbau Autobahnanschluss Emmen Nord	FS
S 10	Umbau Knoten Weiherstrasse	VO
S 11	Umbau Kreuzung Gersag	ZE
S 12	Umgestaltung Erlenstrasse	VO
S 13	Umgestaltung Schulhausstrasse	ZE
S 14	Steigerung der Verkehrssicherheit auf der Mooshüslistrasse	VO



# Übersicht Massnahmen Strassennetz

Legende

**S 12** Massnahmen Strassennetz







<b>S 1 Aufwertung Bahnhofstrasse</b>		<b>FS / ZE</b>
<p><i>Ausgangslage:</i> Gemäss regionalem Entwicklungsplan REP 21 ist ein Masterplan zur Entwicklung des Bahnhofgebiets zu einem zentralen, städtebaulich qualitativen öV-Verknüpfungspunkt zu erarbeiten. In Zusammenhang mit der S-Bahn Luzern wurde der Bahnhof Emmenbrücke umgestaltet und eine Unterführung für Fussgänger und Radfahrer geschaffen. Ein erster Teil der Bahnhofstrasse (Abschnitt A) wurde bereits umgestaltet.</p>		
<p><i>Ziel:</i> Das Bahnhofgebiet soll städtebaulich aufgewertet und attraktiver mit dem Entwicklungsgebiet Emmenweid und dem Seetalplatz verknüpft werden. Die Bahnhofstrasse soll umgestaltet und zu einer attraktiven Achse für den Langsamverkehr werden. Bei der Umgestaltung ist den Ansprüchen des öffentlichen Verkehrs und des ruhenden Verkehrs besondere Beachtung zu schenken. Mit geeigneten Massnahmen ist dem Schleichverkehr, der die Bahnhofstrasse zur Umfahrung des Seetalplatz benutzt, ein Riegel zu schieben.</p>		
<p><i>Massnahmen:</i> 1. Projektierung und Ausführung der Umgestaltung Bahnhofstrasse Abschnitt B (FS) 2. Quartierrichtplan erarbeiten (ZE)</p>		
<p><i>Handlungsbedarf:</i> In einem Quartierrichtplanverfahren sind einerseits die funktionalen Bedingungen des Bahnhofgebiets als öV-Verknüpfungspunkt und andererseits gestalterisch, städtebauliche Anforderungen an das zentrale Gebiet zu bearbeiten.</p>	<p><i>Federführung:</i> Gemeinde</p>	
<p><i>Koordination mit Massnahme:</i> S 2 Umbau Kreuzung Central Entwicklung Industriegebiet Emmenweid Städtebauliche Entwicklung am Seetalplatz</p>	<p><i>weitere Beteiligte:</i> Quartierbevölkerung, Kanton</p>	
<p><i>Kostenschätzung:</i> Umbau Bahnhofstrasse Abschnitt B: 400'000.- Planungskosten Quartierrichtplan</p>	<p><i>Realisierung:</i> 1. kurzfristig 2. mittelfristig</p>	



<b>S 2 Umbau Kreuzung Central</b>		<b>FS</b>
<i>Ausgangslage:</i> Die Verkehrsabläufe beim Knoten Central sind unübersichtlich und komplex. Zudem weist der Knoten ungenügende Kapazitäten zur Erschliessung des Transformationsgebiets Emmenweid auf. In Zusammenhang mit der Umnutzung des Industriegebiets Emmenweid muss der Knoten umgebaut werden.		
<i>Ziel:</i> Die Kreuzung Central ist im Rahmen der Entwicklung des Industriegebiets Emmenweid umzubauen. Die Umgestaltung hat sowohl verkehrstechnischen wie auch städtebaulich hohen Anforderungen zu genügen.		
<i>Massnahmen:</i> Keine Massnahmen auf Seite Gemeinde		
<i>Handlungsbedarf:</i>		<i>Federführung:</i> Kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur
<i>Koordination mit Massnahme:</i> Entwicklung Industriegebiet Emmenweid Gestalterische Aufwertung Gerliswilstrasse / Massnahmen Busbeschleunigung		<i>weitere Beteiligte:</i> Gründeigentümer, Gemeinde
<i>Kostenschätzung:</i> keine Kosten für die Gemeinde; Kosten tragen die Grundeigentümer und der Kanton		<i>Realisierung:</i> kurzfristig





### **S 3 Städtebauliche Aufwertung der Gerliswilstrasse ZE**

*Ausgangslage:*

Die Gerliswilstrasse ist die wichtigste innerstädtische Verbindung in Richtung Nord-Süd. An ihr liegen die öffentlichen und zentralen Plätze. Mit den vielen Gewerbe- und Detailhandelsbetrieben zwischen Sonneplatz und Central und den öffentlichen Nutzungen im weiteren Umfeld stellt der Bereich das Hauptzentrum von Emmen dar (vgl. Charta Emmen). Die Aufenthaltsqualität entlang der Strasse entspricht jedoch nicht dieser Bedeutung und muss als mangelnd bezeichnet werden. Die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt durch die hohen Lärm- und Luftimmissionen die Lebensqualität in den angrenzenden Gebieten stark. Für den Radfahrer bestehen von der Sprengi bis Central keine separaten und sicheren Anlagen zur Verfügung.

*Ziel:*

Durch verkehrstechnische und gestalterische Massnahmen ist die Gerliswilstrasse als attraktive innerstädtische Hauptverkehrsstrasse aufzuwerten. Die Sicherheit und die Attraktivität für Radfahrer, die Aufenthaltsattraktivität für Fussgänger, sowie die Lebensqualität für die Anwohner sollen erhöht werden.

*Massnahmen:*

In Zusammenhang mit den geplanten Massnahmen zur Busbeschleunigung wird für die Gerliswilstrasse ein Gestaltungskonzept erarbeitet.

*Handlungsbedarf:*

*Federführung:*  
Kanton

*Koordination mit Massnahme:*

*weitere Beteiligte:*  
Gemeinde

*Kostenschätzung:*

Planungskosten ca. Fr. 50'000.-

*Realisierung:*

kurz- mittelfristig



<b>S 4 Umbau Kreuzung Sprengi</b>		<b>ZE</b>
<i>Ausgangslage:</i> Der Knoten Sprengi ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen den lokalen und den regionalen Buslinien. Die heutige Anordnung der Haltestellen ist aus städtebaulicher und aus betrieblicher Sicht unattraktiv. Die Umsteigewege zwischen den Haltestellen sind lang und z.T. gefährlich. Zudem führt die Anordnung der Haltestellen zu Rückstaus und Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs.		
<i>Ziel:</i> Umbau des Knotens hinsichtlich optimale räumliche Verknüpfung zwischen den verschiedenen Buslinien und möglichst störungsfreie Verkehrsorganisation.		
<i>Massnahmen:</i> Umbau Kreuzung Sprengi		
<i>Handlungsbedarf:</i> Der Gemeinderat setzt sich für die Aufnahme des Sprengi-Umbaues in das Bauprogramm für die Kantonsstrassen und für die Aufnahme von Projektierungsarbeiten ein.	<i>Federführung:</i> kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> S 9 Umbau Autobahnanschluss Emmen Nord	<i>weitere Beteiligte:</i> Gemeinde, Zweckverband ÖVL	
<i>Kostenschätzung:</i> Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde	<i>Realisierung:</i> mittelfristig	



## S 5 Leistungssteigerung Seetalplatz

VO

### Ausgangslage:

Der Seetalplatz ist an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Zu den Hauptverkehrszeiten staut sich der Verkehr, was auch den Busverkehr behindert. Für Radfahrer ist das Befahren des Seetalplatzes gefährlich. Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung können die Grundstücke um den Seetalplatz nicht intensiver genutzt werden und sind somit ungenügend erschlossen. Die erheblichen Nutzungsreserven der Arbeitsgebiete in Emmen (Meierhof) und Littau (Littauerboden) verschärfen das Problem.

Im Frühjahr 2006 wurde eine vom Kanton in Auftrag gegebene Zweckmässigkeitsbeurteilung veröffentlicht, die verschiedene Verkehrsführungen bewertete. Mit der ermittelten Bestvariante (Epsilon) wird der Kreisverkehr aufgelöst und mit einer neuen Verbindung der Seetalstrasse für den motorisierten Verkehr entlang des Bahndamms werden die Verkehrsströme entflochten. Die geplante Umfahrung Reussbühl mit Anschluss im Bereich der Reusseggstrasse ist mit dieser Lösung jedoch nicht mehr realisierbar.

### Ziel:

Mit dem Umbau des Seetalplatzes soll die Kapazität des Knoten erhöht und eine Verflüssigung des Verkehrsablaufes erreicht werden. Die Situation für den öffentlichen Verkehr ist zu verbessern. Der Umbau ist mit der Umfahrung des Quartiers Meierhöfli zu koordinieren. Mit diesen Massnahmen soll die Nutzung der unbebauten Arbeitsgebiete im Entwicklungsraum Luzern Nord ermöglicht werden, ohne dass das Verkehrssystem überlastet wird.

### Massnahmen:

Nach Abschluss der ESP-Planung Luzern Nord ist die Projektierung für die Umgestaltung des Seetalplatzes anzugehen. Mit der Neuorganisation des Seetalplatzes soll der Kreisverkehr auf dem Seetalplatz aufgehoben und durch ein kompakt angeordnetes Gegenverkehrsregime ersetzt werden.

### Handlungsbedarf:

Die Gemeinde setzt sich für die Leistungssteigerung des Seetalplatzes und für die städtebauliche Entwicklung des Gebietes ein.

### Federführung:

kantonale Dienststelle  
Verkehr + Infrastruktur

### Koordination mit Massnahme:

S 7 Umfahrung Quartier Meierhöfli

### weitere Beteiligte:

Gemeinde

### Kostenschätzung:

Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde

### Realisierung:

mittelfristig



## S 6 Massnahmen Busbevorzugung / Verkehrsentslastung Emmen Dorf

### *Ausgangslage:*

Durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Seetalstrasse wird die Lebensqualität in Emmen Dorf eingeschränkt. Die Seetalstrasse wirkt stark trennend und der Strassenraum weist städtebauliche Defizite auf.

Wie Untersuchungen der Fahrzeit gezeigt haben, bestehen für den Bus die grössten Behinderungen im Abschnitt Emmen Dorf. Besonders in Richtung Seetalplatz wird der Bus in den Hauptverkehrszeiten durch das hohe Verkehrsaufkommen behindert.

### *Ziel:*

Verbesserung der Lebensqualität durch Verkehrsreduzierung und gestalterische Aufwertung des Strassenraums in Emmen Dorf.

Beschleunigung des Busverkehrs auf der Seetalstrasse durch Emmen Dorf.

### *Massnahmen:*

In Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Busbetriebe Emmen sind entsprechende Massnahmen zu erarbeiten. Die Umfahrung ist im Zusammenhang mit der Sanierung und Umgestaltung des Seetalplatzes zu sehen.

### *Handlungsbedarf:*

Die Gemeinde setzt sich prioritär für die Realisierung der Umfahrung von Emmen ein. Da es sich dabei um ein langfristiges Projekt handelt, sind auch Sofortmassnahmen zur Busbevorzugung zu überlegen.

### *Federführung:*

Gemeinde Emmen

### *Koordination mit Massnahme:*

- S 6.1 Umfahrung Emmen Dorf
- S 6.2 Anpassung Seetalstrasse in Emmen Dorf  
Erschliessung Arbeitsgebiet Meierhöfli
- S 7 Umfahrung Quartier Meierhöfli

### *weitere Beteiligte:*

kantonale Dienststelle  
Verkehr + Infrastruktur  
Busbetriebe Emmen



## S 6.1 Umfahrung Emmen Dorf

VO

### *Ausgangslage:*

Die Umfahrung von Emmen Dorf ist das Resultat einer Untersuchung zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf der Seetalstrasse. Die Massnahme wurde in die Charta Emmen und in das Agglomerationsprogramm aufgenommen.

### *Ziel:*

Verbesserung der Lebensqualität durch Verkehrsreduzierung und gestalterische Aufwertung des Strassenraums in Emmen Dorf.

### *Massnahmen:*

Realisierung der Umfahrung Emmen

### *Handlungsbedarf:*

Der Gemeinderat setzt sich für die Aufnahme der Umfahrung in das Bauprogramm für Kantonsstrassen ein.

### *Federführung:*

kantonale Dienststelle  
Verkehr + Infrastruktur

### *Koordination mit Massnahme:*

S 6.2 Anpassung Seetalstrasse in Emmen Dorf  
Erschliessung Arbeitsgebiet Meierhöfli

### *weitere Beteiligte:*

Gemeinde

### *Kostenschätzung:*

Die Umfahrung, der Rückbau der Seetalstrasse sowie der Buspfortner Haslifeld wurden in der Untersuchung zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf 18 Millionen geschätzt. Die Kosten der neuen Kantonsstrasse trägt der Kanton.

### *Realisierung:*

langfristig

**S 6.2 Anpassung Seetalstrasse in Emmen Dorf****VO***Ziel:*

Als Folge der Umfahrung von Emmen Dorf ist die Seetalstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren. Die Ortsdurchfahrt soll siedlungsorientiert, auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umgestaltet werden. Unter Mitwirkung der Quartierbevölkerung sollen mit einem Quartierrichtplan Massnahmen zur städtebaulichen Aufwertung und zur baulichen Entwicklung von Emmen aufgezeigt werden.

*Massnahmen:*

1. Quartierrichtplanverfahren starten
2. Projektierung und Realisierung Anpassung Seetalstrasse

*Handlungsbedarf:*

Der Gemeinderat setzt sich für die Aufnahme der Umfahrung und der damit verbundenen Anpassung der Seetalstrasse in das Bauprogramm für Kantonsstrassen ein.

*Federführung:*

Gemeinde

*Koordination mit Massnahme:*

S 6.1 Umfahrung Emmen Dorf

*weitere Beteiligte:*

kantonale Dienststelle  
Verkehr + Infrastruktur,  
Bevölkerung

*Kostenschätzung:*

Gemäss Bericht Optimierung Verkehrsablauf kostet die Umgestaltung der Seetalstrasse, mit Lärmschutzmassnahmen und inkl. Planung, Fr. 1'900'000.-

*Realisierung:*

1. kurz- mittelfristig
2. langfristig



### S 6.3 Busbevorzugung Seetalstrasse Emmen Dorf

ZE

*Ausgangslage:*

Die Umfahrung von Emmen (S 6.1) wird wohl erst längerfristig realisiert werden können. Bis dahin werden sich die negativen Auswirkungen des Verkehrs in Emmen Dorf verschärfen und der Busverkehr wird ohne Massnahmen in den Spitzenzeiten noch mehr behindert werden.

*Ziel:*

Um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten, soll der Busverkehr auf der Seetalstrasse bevorzugt werden.

*Massnahmen:*

Um den Busverkehr zu bevorzugen, kann mit einer entsprechenden Lichtsignalanlagensteuerung und/oder mit Fahrbahnhaltestellen der Strassenraum dynamisch freigehalten werden. Im Weiteren ist zu klären, ob eine Pfortneranlage am Dorfrand (Bereich Emmi) dem Busverkehr Vorrang verschaffen könnte. Für den Abschnitt Emmen Dorf bis Reusseggstrasse ist die Schaffung einer Busspur zu prüfen.

*Handlungsbedarf:*

Der Gemeinderat setzt sich für die Projektierung von entsprechenden Massnahmen für die Busbevorzugung beim Kanton ein.

*Federführung:*

kantonale Dienststelle  
Verkehr + Infrastruktur  
Emmen Busbetriebe

*Koordination mit Massnahme:*

S 6.1 Umfahrung Emmen Dorf

*weitere Beteiligte:*

Gemeinde

*Kostenschätzung:*

Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde

*Realisierung:*

kurzfristig



<b>S 7      Umfahrung Quartier Meierhöfli</b>		<b>VO</b>
<p><i>Ausgangslage:</i> Das Quartier Meierhöfli wird durch die Seetalstrasse stark zerschnitten. Städtebaulich ist die Strassenraumgestaltung unbefriedigend. Den Fussgängern werden nur wenige attraktive Querungsmöglichkeiten angeboten. Die hohe Verkehrsbelastung und die damit verbundenen Lärm- und Luftimmissionen mindern die Lebensqualität. Trotz Busspuren wird der Busverkehr infolge Rückstauungen behindert. Die Massnahme wurde in den Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord und in das Agglomerationsprogramm aufgenommen.</p>		
<p><i>Ziel:</i> Durch eine Umfahrung des Quartiers Meierhöfli bzw. durch die Sperrung der Durchfahrt soll die Verkehrsbelastung und die Immissionen reduziert werden. Infolge kann der Strassenraum redimensioniert und umgestaltet werden. Die Zufahrt zum Emmen Center bleibt von beiden Seiten her gewährt.</p>		
<p><i>Massnahmen:</i> Planung und Realisierung der Umfahrung Meierhöfli</p>		
<p><i>Handlungsbedarf:</i> Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für die Planung und Realisierung der Umfahrung ein. Die Massnahme ist auf die Massnahmen zur Leistungssteigerung Seetalplatz abzustimmen.</p>	<p><i>Federführung:</i> kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur</p>	
<p><i>Koordination mit Massnahme:</i> S 5    Leistungssteigerung Seetalplatz S 8    Anpassung Seetalstrasse Quartier Meierhöfli</p>	<p><i>weitere Beteiligte:</i> Gemeinde</p>	
<p><i>Kostenschätzung:</i> Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde</p>	<p><i>Realisierung:</i> langfristig</p>	





<b>S 8</b>	<b>Anpassung Seetalstrasse Quartier Meierhöfli</b>	<b>VO</b>
------------	--	-----------

*Ziel:*

In Zusammenhang mit der Umfahrung des Quartiers Meierhöfli soll die Seetalstrasse den neuen Verhältnissen angepasst und vermehrt auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umgestaltet werden. Das Quartier Meierhöfli wird im Rahmen der Ortsplanungsrevision als Quartierrichtplangebiet bezeichnet. Die Massnahmen zur Anpassung der Seetalstrasse sind unter Einbezug der Quartierbevölkerung zu planen.

*Massnahmen:*

Projektierung der Umgestaltung im Rahmen der Quartierrichtplanung Meierhöfli

*Handlungsbedarf:*

Quartierrichtplanung Meierhöfli starten

*Federführung:*

Gemeinde

*Koordination mit Massnahme:*

S 5 Leistungssteigerung Seetalplatz

S 7 Umfahrung Quartier Meierhöfli

*weitere Beteiligte:*

kantonale Dienststelle

Verkehr + Infrastruktur

*Kostenschätzung:*

Gemäss Bericht Optimierung Verkehrsablauf belaufen sich die Mini-mallösungen für einen Rückbau der Kantonsstrasse auf Fr. 1.8 Mio. Ein aufwändiger Rückbau der Erschliessungsrampe des Emmen Centers würde ca. Fr. 7 Mio. kosten.

*Realisierung:*

langfristig

**S 9      Umbau Autobahnanschluss Emmen Nord      FS***Ausgangslage:*

Die Sicherheit und die Funktionalität des Autobahnanschlusses Emmen Nord ist im heutigen Zustand nicht gewährleistet. Die Verkehrsführung und -regelung ist Stau- und Unfallursache. Zu den Hauptverkehrszeiten wird der Bus besonders stark behindert. Für den Radverkehr bestehen keine separaten und sicheren Anlagen.

Ein generelles Projekt zur Umgestaltung des Anschlusses wurde von den Ingenieuren WSB im Auftrag des Kantons im Jahr 2000 erarbeitet.

*Ziel:*

Eine Umgestaltung hat das Ziel die Knotenkapazität zu erhöhen. Rückstau auf die A2 und Behinderungen des Busverkehrs sollen in Zukunft ausbleiben. Im Bereich des Knotens sind Massnahmen für den Radverkehr vorzusehen.

*Massnahmen:*

Umgestaltung des Anschlusses gemäss generellem Projekt

*Handlungsbedarf:*

Der Gemeinderat setzt sich für eine rasche Realisierung der Massnahme ein.

*Federführung:*

kantonale Dienststelle  
Verkehr + Infrastruktur

*Koordination mit Massnahme:*

Autobahnanschluss Rothenburg

*weitere Beteiligte:*

Gemeinde, Bund

*Kostenschätzung:*

Kantonsstrasse: keine Kosten für Gemeinde

*Realisierung:*

kurz- mittelfristig



<b>S 10 Umbau Knoten Weiherstrasse</b>		<b>VO</b>
<p><i>Ausgangslage:</i> Es bestehen Probleme mit der Nichteinhaltung der Geschwindigkeitslimiten, der Lage der Bushaltestellen und der Sicherheit der Fussgänger.</p>		
<p><i>Ziel:</i> Mit einer entsprechenden Gestaltung der Kreuzung soll der stadteinwärts fahrende Verkehr soll auf Tempo 50 abgebremst werden.</p>		
<p><i>Massnahmen:</i> Umbau der Kreuzung unter Einbezug des Erschliessungssträsschens auf Grundstück Nr. 1543. Gestaltung einer Torsituation als verkehrsberuhigendes Element.</p>		
<p><i>Handlungsbedarf:</i> Der Gemeinderat setzt sich für eine Aufnahme des Vorhabens in das Bauprogramm für die Kantonsstrassen ein.</p>	<p><i>Federführung:</i> kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur</p>	
<p><i>Koordination mit Massnahme:</i> R 6 Radverkehrsanlage Sprengi – Kreuzung Weiherstrasse R 7 Rad-/ Gehweg Kreuzung Weiherstrasse – Kreuzung Lohren</p>	<p><i>weitere Beteiligte:</i> Gemeinde</p>	
<p><i>Kostenschätzung:</i> Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde</p>	<p><i>Realisierung:</i> kurzfristig</p>	

**S 11 Umbau Kreuzung Gersag ZE***Ausgangslage:*

Die bestehende Verkehrsraumgestaltung vermag den heutigen Ansprüchen insbesondere in Bezug auf die Sicherheit der Radfahrer nicht mehr zu genügen. Das regionale Radwegkonzept Luzern-Rothenburg sieht den Umbau der Kreuzung zu einem Kreisels vor.

*Ziel:*

Erhöhung der Sicherheit durch Minimierung des Konfliktpotentials der Kreuzung

*Massnahmen:*

Umbau der Kreuzung in einen Kreisels

*Handlungsbedarf:*

Der Gemeinderat erteilt entsprechende Aufträge

*Federführung:*

Gemeinde

*Koordination mit Massnahme:*

Regionaler Radweg Luzern – Rothenburg

*weitere Beteiligte:**Kostenschätzung:*

Planungs- und Baukosten ca. Fr. 500'000.-

*Realisierung:*

kurz- mittelfristig



## S 12 Umgestaltung Erlenstrasse

VO

### *Ausgangslage:*

Es bestehen Probleme mit der Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit sowie bei der Sicherheit von Fussgängern und Radfahrern. Im Abschnitt Kapelle bis zur Erlenringstrasse ist die Fahrbahn eng, kein Mittelstreifen ist markiert und Hang abwärts existiert kein Trottoir. Auf der ganzen Länge von der Kapelle bis zur Sprengi bestehen in beiden Richtungen keine Radverkehrsanlagen. Gemäss Zustandserfassung des Strassennetzes vom Jahr 2000, ist die Erlenstrasse, von der Sprengi bis zur Erlenringstrasse, in 5-8 Jahren zu sanieren. Aufgrund der gestiegenen Verkehrsbelastung bildete der Quartierverein im November 2003 eine Interessengruppe, die Lösungsvorschläge erarbeiten will.

### *Ziel:*

Im Rahmen der in ca. 5 Jahren anstehenden Strassensanierung sollen auf der Erlenstrasse Massnahmen für die Sicherheit der Radfahrer realisiert werden. Die Strassenraumgestaltung soll die Einhaltung der Geschwindigkeiten unterstützen.

### *Massnahmen:*

In Hinblick auf die anstehende Strassensanierung sind Varianten zur Umgestaltung und zur Schaffung von Radverkehrsanlagen auf der Erlenstrasse auszuarbeiten.

### *Handlungsbedarf:*

Der Gemeinderat erteilt den Auftrag zur Projektierung von möglichen Massnahmen.

### *Federführung:*

Gemeinde

### *Koordination mit Massnahme:*

Strassensanierung

### *weitere Beteiligte:*

Quartierverein

### *Kostenschätzung:*

Keine Schätzung möglich, da Massnahmen unbekannt

### *Realisierung:*

langfristig

**S 13 Umgestaltung Schulhausstrasse****ZE***Ausgangslage:*

Die Schulhausstrasse, vom Sonnenplatz bis zum südlichen Vorplatz des Krauer-Schulhaus, ist ein wichtiger Schulweg. Über die Schulhausstrasse sind die Wohngebiete Halden und Obere Emmenweid sowie auch die Arbeitsplätze im Industriegebiet Emmenweid erschlossen. Ab der Verzweigung Haldenstrasse besteht für den Fussverkehr nur noch ein einseitiges Trottoir. Der Radfahrer wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Gemäss Zustandserfassung des Strassennetzes vom Jahr 2000 ist die Schulhausstrasse in 5 - 8 Jahren zu sanieren.

*Ziel:*

Unter Einbezug der angrenzenden Flächen ist der Strassenraum attraktiv zu gestalten und die Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer zu verbessern.

*Massnahmen:*

In Zusammenhang mit der Realisierung Tempo 30 soll die Schulhausstrasse saniert und umgestaltet werden. Die verkehrsberuhigenden Massnahmen sind in Zusammenarbeit mit der interessierten Quartierbevölkerung zu erarbeiten.

*Handlungsbedarf:*

Auftragerteilung für die Projektierung von verkehrsberuhigenden Massnahmen.

*Federführung:*

Gemeinde

*Koordination mit Massnahme:*

Strassensanierung, Tempo-30-Zone

*weitere Beteiligte:*

Quartierbevölkerung

*Kostenschätzung:*

Keine Schätzung möglich, da Massnahmen unbekannt

*Realisierung:*

kurzfristig



## S 14 Steigerung der Verkehrssicherheit auf der Mooshüslistrasse

VO

### *Ausgangslage:*

Die Mooshüslistrasse wird vom motorisierten Individualverkehr wie auch von Radfahrern und Fussgängern stark frequentiert. Die Höchstgeschwindigkeit wird schlecht eingehalten. Der Radfahrer wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es fehlen separate und sichere Anlagen für den Radverkehr.

### *Ziel:*

Die Sicherheit von Fussgängern und Radfahrern ist sowohl längs der Strasse als auch bei den Strassenquerungen zu verbessern.

### *Massnahmen:*

Generelle Projektierung der erforderlichen Massnahmen und Sicherung einer späteren Realisierung.

### *Handlungsbedarf:*

Der Gemeinderat erteilt den Auftrag für eine generelle Projektierung.

### *Federführung:*

Gemeinde

### *Koordination mit Massnahme:*

*weitere Beteiligte:*

### *Kostenschätzung:*

Keine Schätzung möglich, da Massnahmen unbekannt

### *Realisierung:*

Kurz- mittelfristig



## 8. Massnahmen am Radwegnetz

Das Radwegnetz umfasst die wichtigeren Verbindungen für Radfahrer, insbesondere für Schüler und Berufspendler. Die Karte auf der folgenden Seite zeigt das übergeordnete Radwegnetz auf, bezeichnet ungenügend ausgebaute Verbindungen und nennt den Handlungsbedarf um das Radwegnetz zu vervollständigen. Nicht berücksichtigt sind quartierinterne Radwegnetzergänzungen von lokaler Bedeutung.

Auf der folgenden Übersicht werden die Massnahmen am Radwegnetz aufgezeigt. Einige wichtige Massnahmen zugunsten der Radfahrer sind bereits unter der Kategorie Strassen gemacht worden und werden auf der Übersichtskarte nochmals aufgeführt.

Die Massnahmen am Radwegnetz werden auf den einzelnen Massnahmenblättern dargestellt und erläutert.

Übersicht über die Massnahmen:

R 1	Radverkehrsanlagen Hauptstrassen Luzern - Rothenburg	FS
R 2	Radverkehrsanlage Rüeggisingerstrasse - Schützenmattstrasse	FS
R 3	Radverkehrsanlage Gersag – Kreisel St. Christoph	FS
R 4	Radverkehrsanlage Sprengi - Schaubhus	ZE
R 5	Rad- Gehweg Haldenstrasse – Ghürschweg - Sonnenhof	VO
R 6	Radverkehrsanlage Sprengi - Kreuzung Weiherstrasse	ZE
R 7	Rad-/Gehweg Kreuzung Weiherstrasse – Kreuzung Loren	ZE
R 8	Rad-/Gehweg Kirchenfeldstrasse - Reussufer	VO
R 9	Rad-/Gehweg Kirchenfeldstrasse	FS
R 10	Rad-/Gehweg Neuhüsern – Waltwil	VO
R 11	Rad-/Gehweg Hellbühlstrasse	FS
R 12	Rad-/Gehweg Neuenkirchstrasse	FS





# Übersicht Massnahmen Radwegnetz

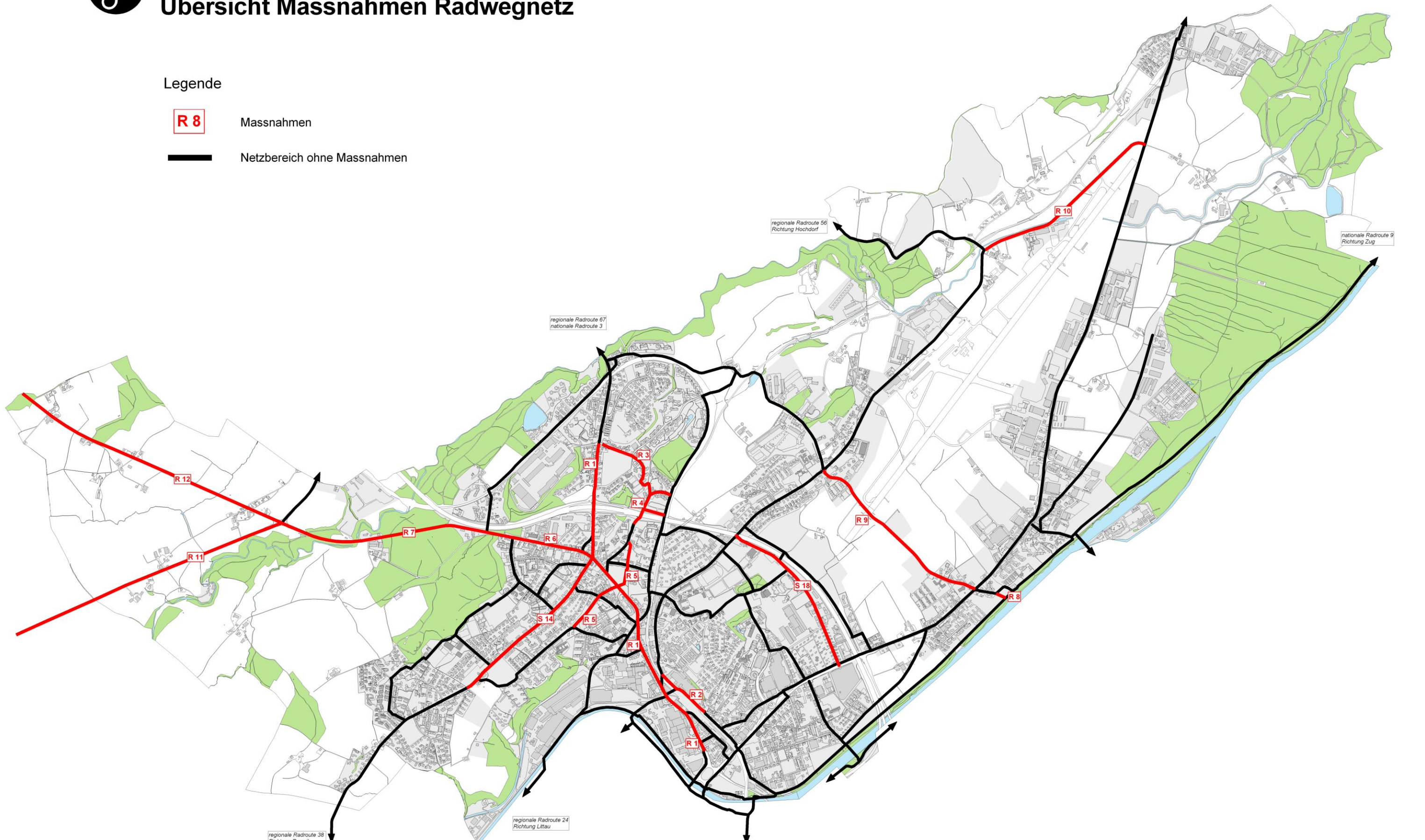
## Legende



Massnahmen



Netzbereich ohne Massnahmen



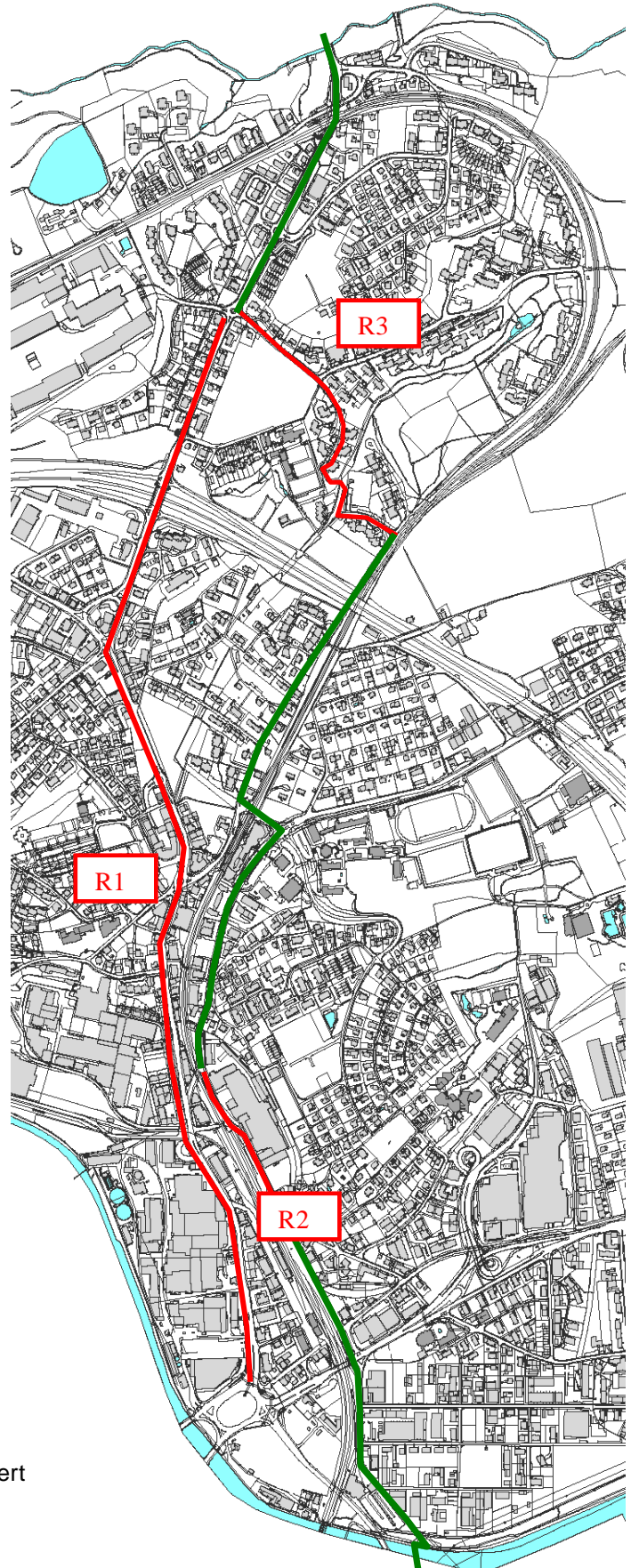




## 8.1. Regionaler Radweg Luzern - Rothenburg

Auf den Hauptachsen Rothenburgstrasse, Gerliswilstrasse bestehen zwischen dem Kreisel St. Christoph und der Kreuzung Central keine separaten Anlagen für den Radverkehr. Die Führung des regionalen Radroute Luzern – Rothenburg über die Gersagstrasse und das Gebiet Hübeli stellt eine Alternative zur Führung des Radverkehrs auf den stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen dar.

Auf dem Gemeindegebiet von Emmen ist die Radroute weitgehend genügend ausgebaut und markiert. Lücken bestehen im Bereich der Giesserei Emmenbrücke und vom Gebiet Schaubhus bis zum Kreisel St. Christoph. In diesem Bereich ist die Linienführung bzw. der Ausbau der bestehenden Wege nicht optimal. Wenn möglich sind daher auch Radverkehrsanlagen auf den Hauptachsen und andere alternative Routen zu prüfen. Grundsätzlich sollen für den Bedarfsverkehr, im Unterschied zum Freizeitverkehr, möglichst direkte und gut ausgebaute Verbindungen angeboten werden.



Linienführung Regionaler  
Radweg Luzern - Rothenburg

- genügend ausgebaut und markiert
- ungenügend ausgebaut und markiert
- R1 Massnahme



<b>R 1 Radverkehrsanlagen Hauptstrassen Luzern - Rothenburg</b>		<b>FS</b>
<i>Ausgangslage:</i> Auf der Rothenburgstrasse, vom Kreisel St. Christoph bis zur Sprengi, wie auch auf der Gerliswilstrasse, fehlen heute Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen. Für die Radfahrer ist die heutige Situation auf den Hauptverkehrsstrassen mit dem hohem Verkehrsaufkommen unattraktiv.		
<i>Ziel:</i> Ergänzung des Radwegnetzes		
<i>Massnahmen:</i> Mit dem Rückbau des Autobahnanschlusses Emmen Nord, dem Umbau der Kreuzung Sprengi, der beabsichtigten Neugestaltung der Gerliswilstrasse und den Massnahmen zur Busbeschleunigung stehen einige Projekte an, bei denen auch die Anliegen des Radverkehrs zu berücksichtigen sind. Bestehende Untersuchungen zur Busbevorzugung auf diesen Strassenabschnitten der Firma Metron zeigen auch Möglichkeiten für neue Radverkehrsanlagen auf.		
<i>Handlungsbedarf:</i> Die Gemeinde setzt sich im Rahmen anderer Projekte für die Realisierung von Radverkehrsanlagen ein.	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> S 4 Umbau Kreuzung Sprengi	<i>weitere Beteiligte:</i> Kanton	
<i>Kostenschätzung:</i> /	<i>Realisierung:</i> mittel- langfristig	



<b>R 2 Radverkehrsanlage Rüeggisingerstrasse - Schützenmattstrasse</b>		<b>FS</b>
<i>Ausgangslage:</i> Auf der Länge der Giesserei Emmenbrücke bestehen für Radfahrer keine separaten und sicheren Radverkehrsanlagen. Die Verkehrsbelastung auf dem Teilstück ist jedoch nur gering. Der Rechtsvortritt bei der Einmündung der Emmenweidstrasse in die Rüeggisingerstrasse birgt ein erhebliches Konfliktpotential.		
<i>Ziel:</i> In Zusammenhang mit der Sanierung der Schützenmattstrasse (höchste Sanierungspriorität) soll die Verbindung bis zur Einmündung in die Rüeggisingerstrasse als Kernfahrbahn mit seitlichen Radstreifen ausgebildet werden. Da die schmale Kernfahrbahn keine hohe Geschwindigkeit erlaubt soll die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke auf 30 km/h begrenzt werden. Die Vortrittsregelungen an den Knoten Emmenweidstrasse, Rüeggisingerstrasse sind gemäss dem bestehenden Projekt anzupassen.		
<i>Massnahmen:</i> Realisierung des bestehenden Bauprojekts in Zusammenhang mit der Sanierung der Schützenmattstrasse		
<i>Handlungsbedarf:</i> Gesuch an Kanton betr. Realisierung der Massnahme	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> Tempo 30 auf der Schützenmattstrasse	<i>weitere Beteiligte:</i> kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur	
<i>Kostenschätzung:</i> alternative Radroute zur Kantonsstrasse finanziert vom Kanton	<i>Realisierung:</i> kurzfristig	



<b>R 3 Radverkehrsanlagen Schaubhus – Kreisel St. Christoph</b>		<b>FS</b>
<i>Ausgangslage:</i> Im Bereich des Schulhauses Hübeli führt die Alternativroute des regionalen Radwegs über einen schmalen und stark ansteigenden Fussweg. Im Bereich einiger Wohngebäude wird die Befahrbarkeit bewusst mit Durchfahrtssperren behindert. Dies um mögliche Gefahren zwischen schnellen Radfahrern und Fussgängern (Bewohnern) zu entschärfen.		
<i>Ziel:</i> Der Radverkehr ist von der Kreuzung Gersag über die Gersagstrasse durch die Wohnquartiere Schaubhus und Hübeli zum Kreisel St. Christoph zu führen. Hindernisse für ein bequemes Befahren des Radwegs sind zu beseitigen.		
<i>Massnahmen:</i> Realisierung des bestehenden Bauprojekts in Zusammenhang mit der Sanierung der Gersagstrasse. Die im Projekt vorgesehene Führung der Radfahrer im Bereich der Kreuzung Gersag soll von der Realisierung ausgenommen werden. In Zusammenhang mit dem angestrebten Umbau der Kreuzung zu einem Kreisel ist die Führung der Radfahrer anzupassen.		
<i>Handlungsbedarf:</i> Überarbeitung des bestehenden Projekts und Gesuch an Kanton betreffend Realisierung der Massnahmen (Signalisation)	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> S 11 Umbau Kreuzung Gersag	<i>weitere Beteiligte:</i> kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur	
<i>Kostenschätzung:</i> alternative Radroute zur Kantonsstrasse finanziert vom Kanton	<i>Realisierung:</i> kurzfristig	



## R 4 Radverkehrsanlage Sprengi - Schaubhus

ZE

### *Ausgangslage:*

Die Autobahnunterführung, die das Quartier Sprengi mit dem Quartier Schaubhus verbindet ist eine Ergänzung des regionalen Radwegs Luzern – Rothenburg. Die Autobahnunterführung ist jedoch aufgrund ihrer Nutzung als Lagerplatz ein Angst-Ort und wird bei Dunkelheit gemieden. Die Verbindung ist nicht signalisiert.

### *Ziel:*

Die Strecke Sprengi – Autobahnunterführung – Schaubhus soll als Rad-/Gehweg ausgebaut und signalisiert werden.

Durch eine gestalterisch-künstlerische Aufwertung der Autobahnunterführung soll die heute beängstigende, dunkle Durchfahrt attraktiver und sicherer werden.

### *Massnahmen:*

Neugestaltung der Autobahnunterführung (Ideen- oder Projektwettbewerb durchführen)

### *Handlungsbedarf:*

Die Gemeinde führt einen Wettbewerb zur Gestaltung der Autobahnunterführung durch.

### *Federführung:*

Gemeinde

### *Koordination mit Massnahme:*

### *weitere Beteiligte:*

kantonale Dienststelle  
Verkehr + Infrastruktur

### *Kostenschätzung:*

Kosten Wettbewerbsverfahren ca. Fr. 50'000.-

### *Realisierung:*

kurz- mittelfristig



<b>R 5 Rad- Gehweg Haldenstrasse – Ghürschweg - Sonnenhof</b>		<b>VO</b>
<i>Ausgangslage:</i> Auf der Haldenstrasse verläuft die regionale Radwanderoute 38, die via den Knoten Gersag weiter über Rüeggisingerstrasse nach Luzern führt. Mit der Überbauung der Wohngebiete in der Oberen Emmenweid wird die Verkehrsbelastung auf der Haldenstrasse zunehmen. Insbesondere für den Radverkehr bestehen keine alternativen und sicheren Routen. Für den Langsamverkehr bedeutet die Verbindung eine Netzergänzung. Die Ober Emmenweid wird damit besser an die Sprengi und den Sonnenplatz angebunden.		
<i>Ziel:</i> Ergänzung des Radwegnetzes		
<i>Massnahmen:</i> Realisierung eines neuen Rad-/Gehwegs von der Haldenstrasse bis zum Ghürschweg. Eine mögliche Verlängerung des Rad- /Gehwegs vom Ghürschweg über die Landenbergstrasse, mit einer Unterführung durch den Damm, bis ins Gebiet Sonnenhof (Celtastrasse) ist zu prüfen.		
<i>Handlungsbedarf:</i> Auftragserteilung für eine Machbarkeitsstudie auf Stufe Vorprojekt.	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> /	<i>weitere Beteiligte:</i> Quartierbevölkerung	
<i>Kostenschätzung:</i> /	<i>Realisierung:</i> mittel- langfristig	





<b>R 6 Radverkehrsanlage Sprengi – Kreuzung Weiherstrasse</b>		<b>ZE</b>
<i>Ausgangslage:</i> Zwischen Sprengi und der Kreuzung Weiherstrasse wird der Radfahrer auf der Neuenkirchstrasse im Mischverkehr geführt. Es fehlen sichere Radverkehrsanlagen. Das Geschwindigkeitsniveau und der Lastwagenanteil sind hoch. Dies macht das Befahren der Strecke für den Radfahrer unattraktiv und gefährlich.		
<i>Ziel:</i> Radfahrer sollen auf der Kantonsstrasse besser geschützt werden.		
<i>Massnahmen:</i> Antrag um Aufnahme der Projektierung und Realisierung in das Bauprogramm Kantonsstrassen		
<i>Handlungsbedarf:</i> Der Gemeinderat setzt sich für die Aufnahme des Anliegens in das Bauprogramm der Kantonsstrassen ein.	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> S 10 Umbau Knoten Weiherstrasse R 7 Rad-/Gehweg Kreuzung Weiherstrasse – Kreuzung Lohren	<i>weitere Beteiligte:</i> kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur	
<i>Kostenschätzung:</i> Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde	<i>Realisierung:</i> kurzfristig	



<b>R 7 Rad-/Gehweg Kreuzung Weiherstrasse – Kreuzung Lohren</b>		<b>ZE</b>
<i>Ausgangslage:</i> Ausserorts, zwischen der Kreuzung Weiherstrasse und der Kreuzung Lohren, fehlen auf der Neuenkirchstrasse Radverkehrsanlagen. Das Geschwindigkeitsniveau und der Lastwagenanteil sind hoch. Dies macht das Befahren der Strecke für den Radfahrer unattraktiv und gefährlich.		
<i>Ziel:</i> Radfahrer sollen besser geschützt werden. Der nördlich verlaufende, von der Kantonsstrasse abgesetzte, Gehweg soll zum Rad-/Gehweg ausgebaut werden.		
<i>Massnahmen:</i> Antrag um Aufnahme der Projektierung und Realisierung in das Bauprogramm Kantonsstrassen		
<i>Handlungsbedarf:</i> Der Gemeinderat setzt sich für die Aufnahme des Anliegens in das Bauprogramm der Kantonsstrassen ein.	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> S 10 Umbau Knoten Weiherstrasse R 6 Radverkehrsanlage Sprengi – Kreuzung Weiherstrasse	<i>weitere Beteiligte:</i> kantonale Dienststelle Verkehr + Infrastruktur	
<i>Kostenschätzung:</i> Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde	<i>Realisierung:</i> kurzfristig	



<b>R 8 Rad-/Gehweg Kirchefeldstrasse - Reussufer</b>		<b>VO</b>
<i>Ausgangslage:</i> Die Spitalhofstrasse führt Fussgänger und Radfahrer über einen Umweg zum Reussufer.		
<i>Ziel:</i> Im Rahmen einer Überbauung soll die Rad- und Fusswegverbindung gewährleistet bleiben und gleichzeitig soll die Sternmattstrasse angeschlossen werden.		
<i>Massnahmen:</i> Auflagen zur Gewährleistung der Rad- und Fusswegbeziehungen durch das Quartier im Rahmen von Planung und Überbauung im Bereich Spitalhof.		
<i>Handlungsbedarf:</i> Das Bauamt und der Gemeinderat sorgen in der Planungs- und Bewilligungsphase für die Realisierung der Massnahmen.	<i>Federführung:</i> Bauamt, Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> Überbauung Spitalhof	<i>weitere Beteiligte:</i> Grundeigentümer	
<i>Kostenschätzung:</i> Kostenbeteiligung und Realisierung im Rahmen der Überbauung	<i>Realisierung:</i> mittelfristig	



<b>R 9 Rad-/Gehweg Kirchfeldstrasse</b>		<b>FS</b>
<i>Ausgangslage:</i> Für Fussgänger und Radfahrer bestehen auf der ganzen Länge der Kirchfeldstrasse keine Anlagen, was zusammen mit den hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu einem erheblichem Konfliktpotential führt. Die Verbindung ist Teil der nationalen Radwanderroute 3, die von Luzern nach Sursee führt.		
<i>Ziel:</i> Zwischen Emmen Dorf und Rüeggisingen soll ein abgesetzter Rad-/Gehweg erstellt werden. Die Verbindung kann in Zusammenhang mit der anstehenden Strassensanierung (höchste Sanierungspriorität) realisiert werden.		
<i>Massnahmen:</i> Generelle Projektierung der erforderlichen Massnahmen und Sicherung einer späteren Realisierung		
<i>Handlungsbedarf:</i> Auftragserteilung für eine generelle Projektierung	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> Übergeordneten Radwegrouten Tempo-30-Zone Emmen Dorf (Torsituation bei Dorfeinfahrt)	<i>weitere Beteiligte:</i> Grundeigentümer	
<i>Kostenschätzung:</i> Realisierung Rad-/Gehweg, 2.5m x 750m Total Planungs- + Baukosten: Fr. 410'000.-	<i>Realisierung:</i> kurzfristig	



## R 10 Rad-/Gehweg Neuhüsern - Waltwil

VO

### Ausgangslage:

Entlang der Rüeggisingerstrasse existiert zwischen der Ortschaft Rüeggisingen und Neuhüsern ein einseitiger Gehweg. Die Radfahrer werden im Mischverkehr auf der Rüeggisingerstrasse geführt. Im Abschnitt Neuhüsern bis zur Einmündung der Rüeggisingerstrasse in die Hochdorfstrasse bei Waltwil bestehen für Radfahrer und Fussgänger keine Anlagen.

### Ziel:

Die Verkehrssicherheit auf dem Abschnitt Neuhüsern – Waltwil soll durch einen Rad-/Gehweg erhöht werden. Der Rad-/Gehweg ist in Zusammenhang mit der Strassensanierung (Sanierungspriorität hoch) zu realisieren.

### Massnahmen:

Projektierung und Realisierung des Rad-/Gehwegs

### Handlungsbedarf:

Der Gemeinderat erteilt den Auftrag für die Projektierung. Die sich daraus ergebenden Massnahmen werden im Mehrjahres- und Investitionsprogramm berücksichtigt.

### Federführung:

Gemeinde

### Koordination mit Massnahme:

### weitere Beteiligte:

Grundeigentümer

### Kostenschätzung:

Realisierung Rad-/Gehweg, 2.5m x 1250m  
Total Planungs- + Baukosten: Fr. 680'000.-

### Realisierung:

kurz- mittelfristig



<b>R 11 Rad-/Gehweg Hellbühlstrasse</b>		<b>FS</b>
<i>Ausgangslage:</i> Für Fussgänger und Radfahrer bestehen auf der Hellbühlstrasse keine Anlagen, was zusammen mit den hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu einem erheblichem Konfliktpotential führt. Auf dem Gemeindegebiet von Ruswil besteht bereits teilweise ein abgesetzter Rad-/Gehweg. Die Realisierung eines Rad-/Gehwegs ist im kantonalen Bauprogramm Kantonsstrassen enthalten.		
<i>Ziel:</i> Der geplante abgesetzte Rad-/Gehweg entlang der Kantonsstrasse soll durchgehend erstellt werden.		
<i>Massnahmen:</i> Als kurzfristige Massnahme realisiert die Gemeinde auf einem Teilstück einen provisorischen Schulweg.		
<i>Handlungsbedarf:</i> Die Gemeinde setzt sich für die kurzfristige Realisierung des Rad-/Gehwegs beim Kanton ein.	<i>Federführung:</i> Gemeinde	
<i>Koordination mit Massnahme:</i> Die Massnahme ist mit einem entsprechenden Ausbau der Kreuzung Lohren verbunden.	<i>weitere Beteiligte:</i> Kanton	
<i>Kostenschätzung:</i> Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde	<i>Realisierung:</i> kurzfristig	



## R 12 Rad-/Gehweg Neuenkirchstrasse

FS

### *Ausgangslage:*

Für Fussgänger und Radfahrer bestehen ab der Kreuzung Lohren bis nach der Gemeindegrenze zu Neuenkirch keine Anlagen, was zusammen mit den hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu einem erheblichem Konfliktpotential führt. Auf dem Gemeindegebiet von Ruswil besteht bereits teilweise ein abgesetzter Rad-/Gehweg. Die Realisierung eines Rad-/Gehwegs ist im kantonalen Bauprogramm Kantonsstrassen enthalten.

### *Ziel:*

Der geplante abgesetzte Rad-/Gehweg entlang der Kantonsstrasse soll durchgehend erstellt werden.

### *Massnahmen:*

#### *Handlungsbedarf:*

Die Gemeinde setzt sich für die kurzfristige Realisierung des Rad-/Gehwegs beim Kanton ein.

#### *Federführung:*

Gemeinde

#### *Koordination mit Massnahme:*

Die Massnahme ist mit einem entsprechenden Ausbau der Kreuzung Lohren verbunden.

#### *weitere Beteiligte:*

Kanton

#### *Kostenschätzung:*

Kantonsstrasse: keine Kosten für die Gemeinde

#### *Realisierung:*

kurzfristig



## 9. Massnahmen am Fusswegnetz

Das Fusswegnetz erschliesst und verbindet insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen und Einkaufsläden. Im Übersichtsplan auf der folgenden Seite sind wichtige bestehende quartierinterne Fusswegverbindungen und die Netzergänzungen eingetragen. Neu zu erstellende Fussgängerquerungen sind im Übersichtsplan nicht bezeichnet.

Die Massnahmen werden in der Übersicht und auf den Massnahmenblättern quartierweise dargestellt. Bedeutende Rad-/Gehwegverbindungen, die bereits unter dem Kapitel Radverkehr aufgeführt sind werden nochmals erwähnt.

Hauptsächlich handelt es sich bei den Massnahmen um Fusswegverbindungen, die in Zusammenhang mit Überbauungen oder anderen Massnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) zu realisieren sind. Bei Bauvorhaben Privater ist in erster Linie das Bauamt gefordert, das im Rahmen von Baubewilligung oder der Genehmigung von Gestaltungs- und Überbauungsplänen entsprechende Auflagen zur Realisierung der Fusswege einbringt.

Zu allen Massnahmen am Fusswegnetz werden folgende Elemente festgehalten:

Nr.:	Massnahmennummer gemäss Plan
Beschreibung:	Definition der vorgesehenen Massnahmen
Koordination:	zeigt auf, mit welchen anderen raumrelevanten Vorhaben die Massnahmen zu koordinieren sind
Koordinationsstand:	Festsetzung (FS) / Zwischenergebnis (ZE) / Vororientierung (VO)
Kostenträger:	Bezeichnung des Kostenträgers

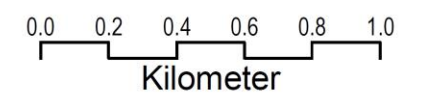
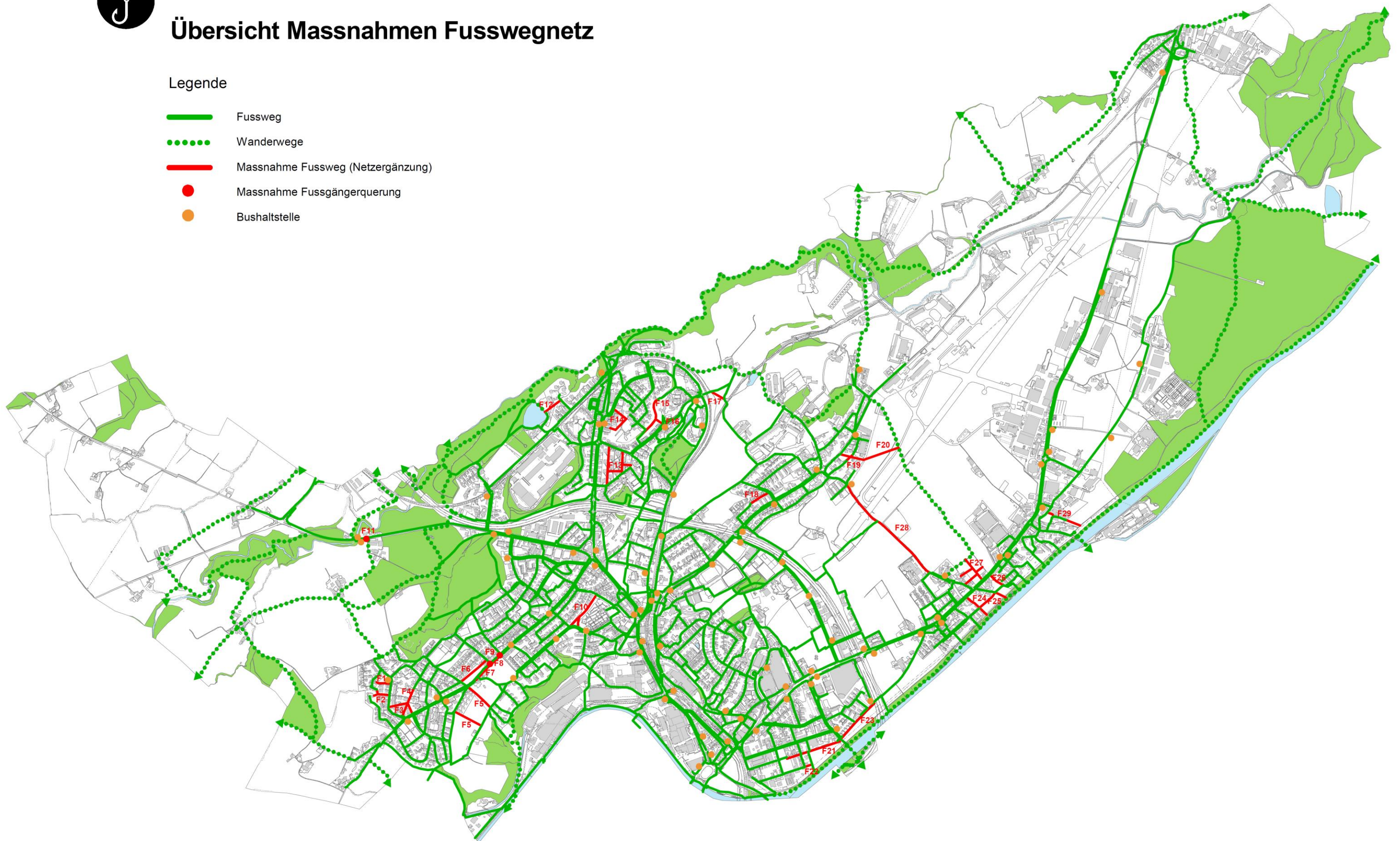




## Übersicht Massnahmen Fusswegnetz

### Legende

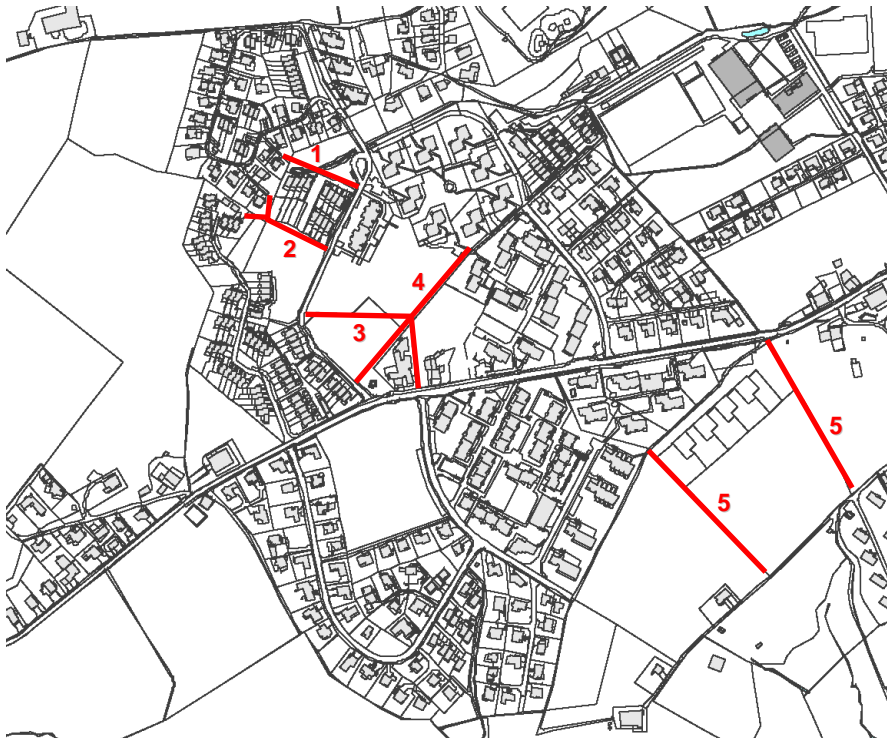
-  Fussweg
-  Wanderwege
-  Massnahme Fussweg (Netzergänzung)
-  Massnahme Fussgängerquerung
-  Bushaltstelle





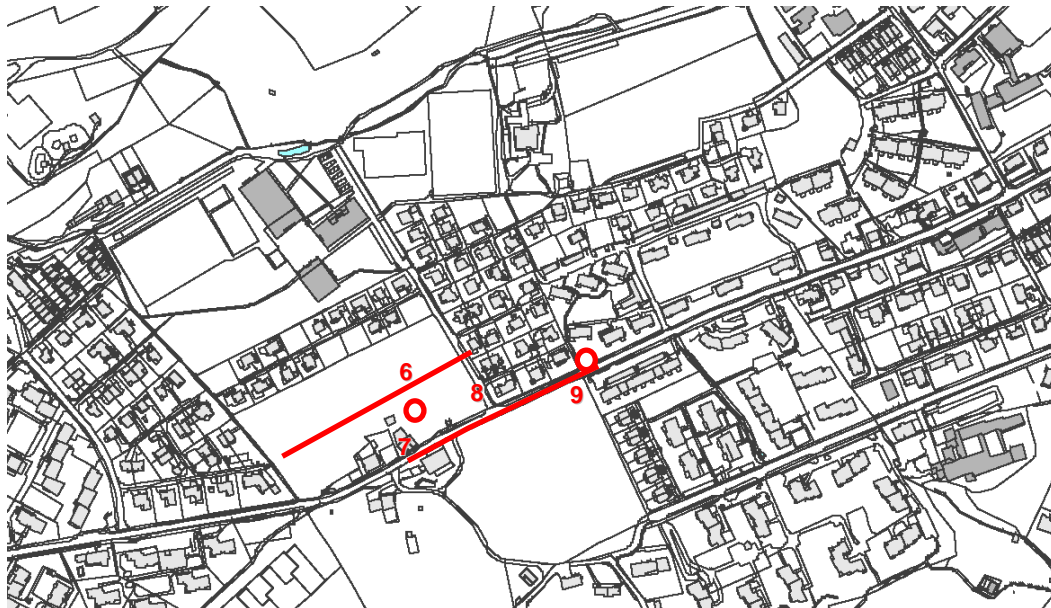


### 9.1. Fusswegnetz Schönbüel – Neuhof



Nr.	Beschreibung Massnahme	Koordination mit ...	Koordinationsstand
	Kostenträger		
F 1	Erstellen einer Fusswegverbindung vom Schönbüehring bis zur Buswendeschleife	Grundeigentümer	VO
	Grundeigentümer		
F 2	Erstellen einer Quartierverbindung vom Schönbüehring zum Chriesiweg	Überbauung	FS
	Grundeigentümer		
F 3	Erstellen einer Fusswegverbindung von der Oberen Erlen bis zum Schönbüelring	Überbauung / Gestaltungsplan	FS
	Grundeigentümer		
F 4	Erstellen einer Fusswegverbindung von der Oberen Erlen bis zur Neuhofstrasse	Überbauung / Gestaltungsplan	FS
	Grundeigentümer		
F 5	Erstellen zweier Fusswegverbindungen zur Oberen Emmenweid	Überbauung / Gestaltungsplan	FS
	Grundeigentümer		

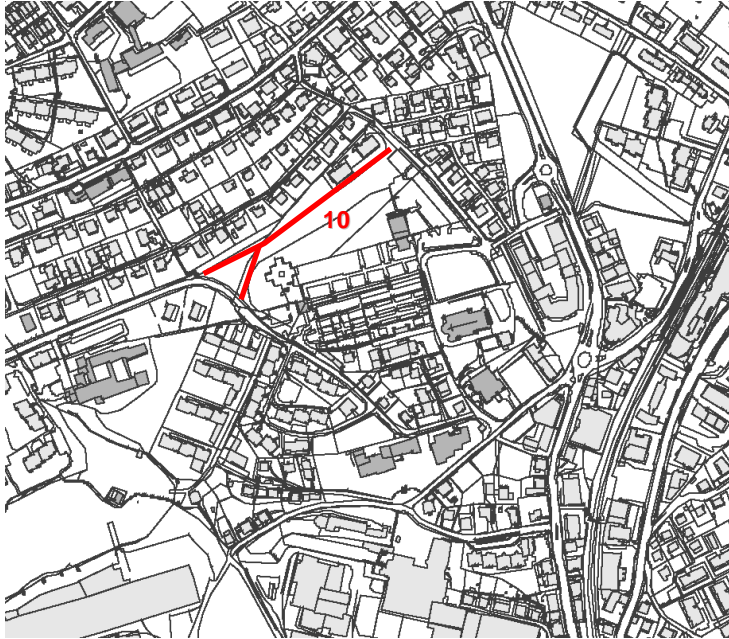
## 9.2. Fusswegnetz Erlen



Nr.	Beschreibung Massnahme	Koordination mit ...	Koordinationsstand
	Kostenträger		
F 6	Sicherstellen einer durchgehenden Fusswegverbindung	Überbauung	FS
	Grundeigentümer		
F 7	Erstellen eines Trottoirs südlich der Erlenstrasse	Überbauung Obere Wiese / S 12 Umgestaltung Erlenstrasse	ZE
	Gemeinde, Grundeigentümer		
F 8	Erstellen einer Fussgängerquerung an der Erlenstrasse	Überbauung Obere Wiese / S 12 Umgestaltung Erlenstrasse	ZE
	Gemeinde		
F 9	Erstellen einer Fussgängerquerung beim Erlenring	Überbauung Obere Wiese / S 12 Umgestaltung Erlenstrasse	ZE
	Gemeinde		

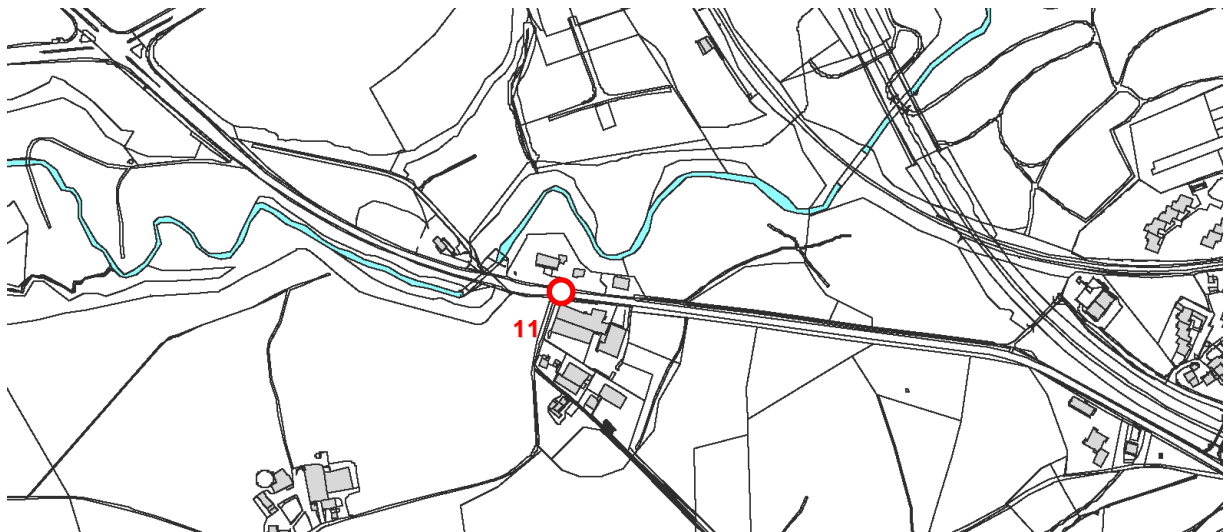


### 9.3. Fusswegnetz Gerliswil



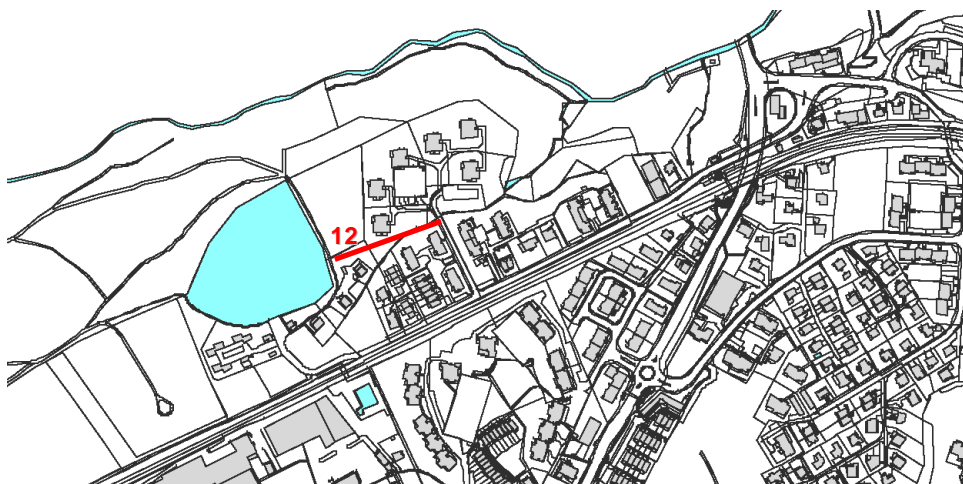
Nr.	Beschreibung Massnahme	Koordination mit ...	Koordinati- onsstand
	Kostenträger		
F 10	Erstellen eines kombinierten Fuss-Radwegs von der Haldenstrasse zum Ghürschweg Gemeinde	-	ZE

### 9.4. Fusswegnetz Loren



Nr.	Beschreibung Massnahme	Koordination mit ...	Koordinationsstand
	Kostenträger		
F 11	Erstellen einer Fussgängerquerung an der Neuenkirchstrasse Kanton	Kanton / R 7 Rad/ Gehweg Kreuzung Weiherstrasse – Kreuzung Loren	VO

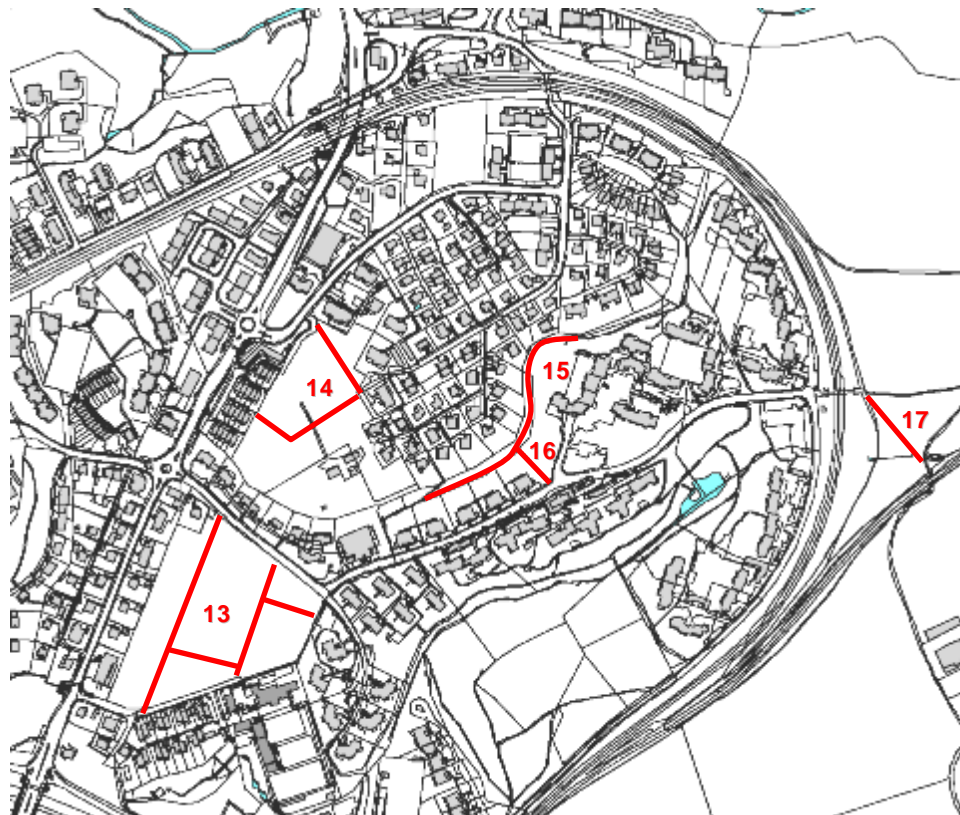
### 9.5. Fusswegnetz Bachtalen



F 12	Erstellen einer Fusswegverbindung vom Riffigweiher zur Überbauung Bachtalen	Grundeigentümer	VO
	Gemeinde		

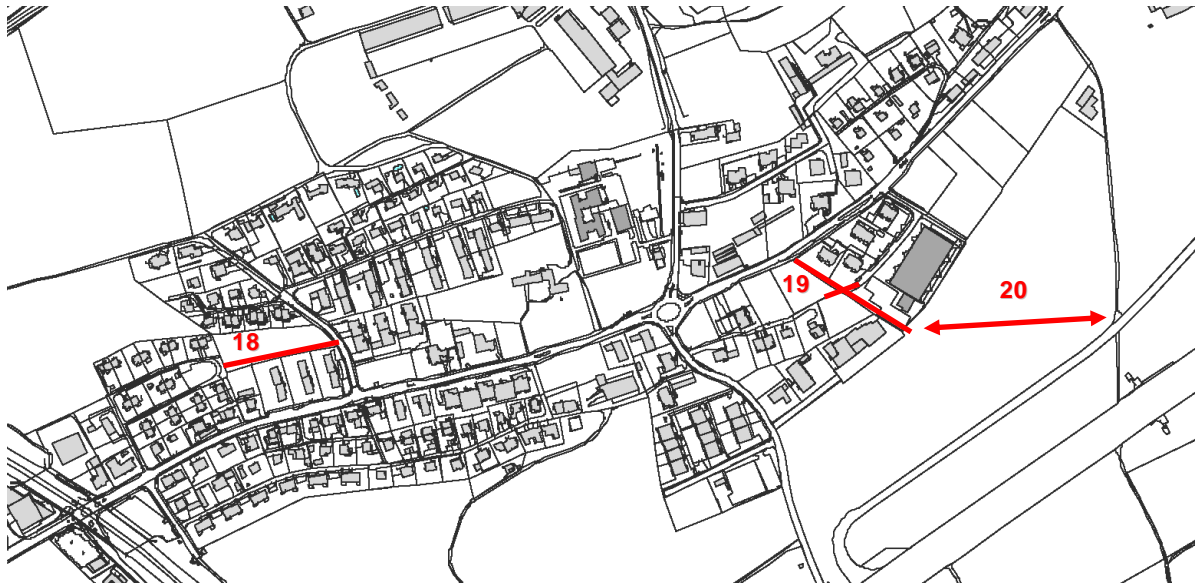


## 9.6. Fusswegnetz Benziwil / Hübeli



Nr.	Beschreibung Massnahme	Koordination mit ...	Koordinationsstand
	Kostenträger		
F 13	Erstellen eines dichten Fusswegnetzes im Gebiet Hübelistrasse Grundeigentümer	Überbauung / Gestaltungsplan	FS
F 14	Erstellen eines dichten Fusswegnetzes im Gebiet Oberkapf Grundeigentümer	Überbauung (Anpassung Gestaltungsplan)	FS
F 15	Erstellen einer Fusswegverbindung entlang der bestehenden Hecke Gemeinde, Grundeigentümer	Massnahme F 20	VO
F 16	Erstellen einer Fusswegverbindung von der Bushaltestelle Benziwil bis zur Kapfweid Gemeinde, Grundeigentümer	Massnahme F 19	VO
F 17	Erstellen einer Abkürzung für die Fussgänger Gemeinde	Grundeigentümer	VO

### 9.7. Fusswegnetz Rüeggisingen

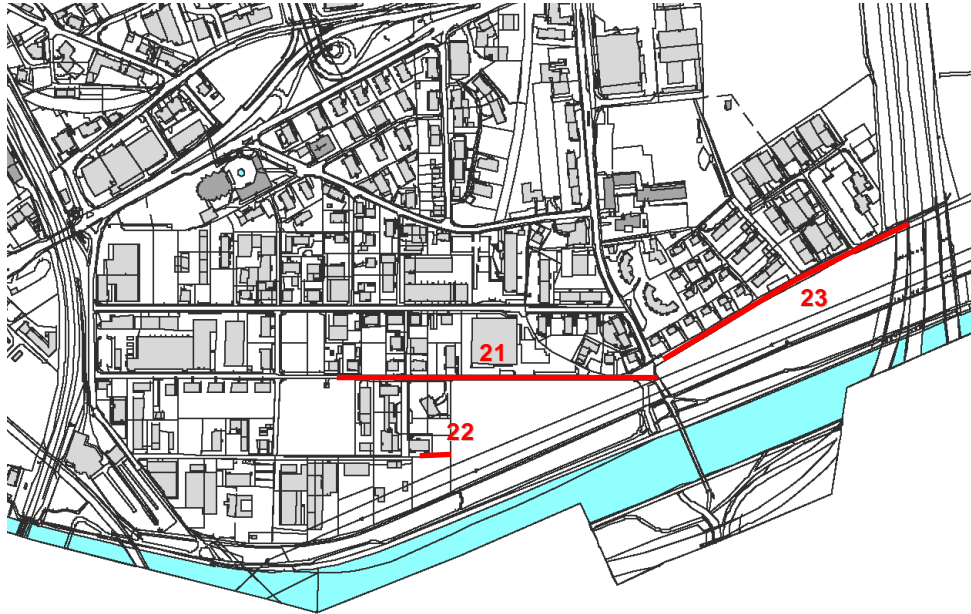


Nr.	Beschreibung Massnahme Kostenträger	Koordination mit ...	Koordinati- onsstand
F 18	Erstellen einer Fusswegverbindung vom Hei- metweg zur Nelkenstrasse	Überbauung	FS
	Grundeigentümer		
F 19	Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen der Rüeggisingerstrasse und den beiden Quar- tierstichstrassen	Überbauung	ZE
	Grundeigentümer		
F 20	Ausbau des bestehenden Weges	Grundeigentümer	VO
	Gemeinde		



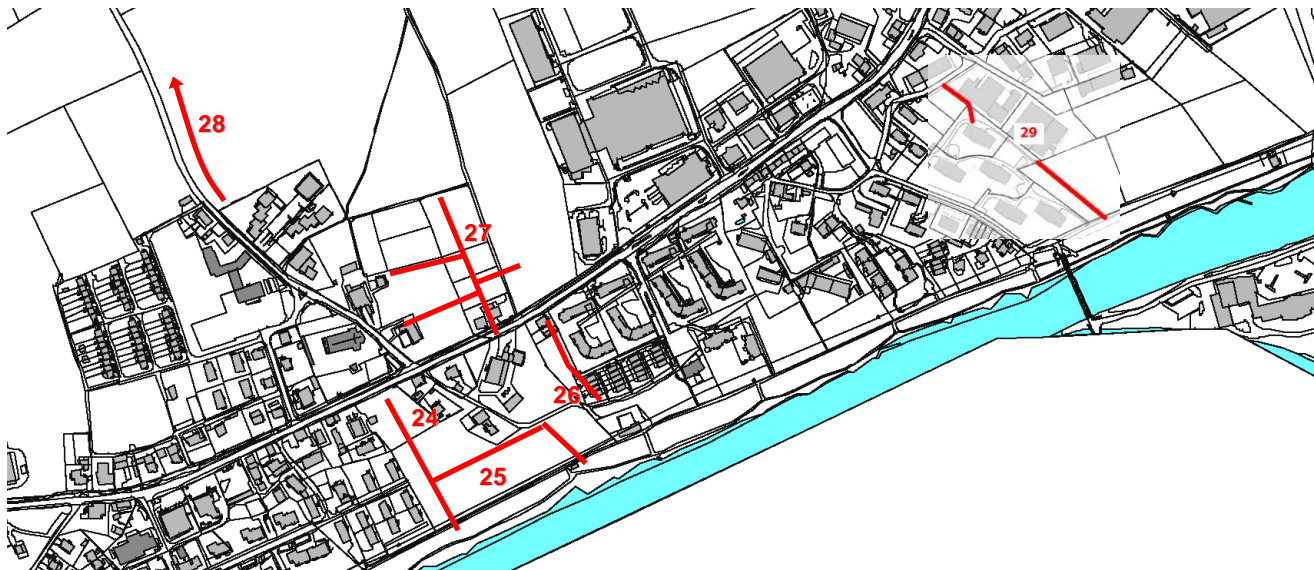


### 9.8. Fusswegnetz Meierhöfli



Nr.	Beschreibung Massnahme	Koordination mit ...	Koordinationsstand
	Kostenträger		
F 21	Umgestaltung der Emmenmattstrasse mit Fussgängerbereich	T30 Zone	VO
	Gemeinde		
F 22	Erstellen einer Fusswegverbindung von der Schachenstrasse bis zum Reussuferweg	Überbauung	ZE
	Grundeigentümer		
F 23	Umgestaltung der Schwanderhofstrasse mit Fussgängerbereich	T30 Zone	VO
	Gemeinde		

### 9.9. Fusswegnetz Emmen Dorf



Nr.	Beschreibung Massnahme	Koordination mit ...	Koordinationsstand
	Kostenträger		
F 24	Erstellen einer Fusswegverbindung von der Seetalstrasse bis zum Reussuferweg	Überbauung	FS
	Grundeigentümer		
F 25	Erstellen eines dichten Fusswegnetzes im Gebiet Spitalhof	Überbauung	FS
	Grundeigentümer		
F 26	Realisieren der Fusswegverbindung von der Seetalstrasse zur Überbauung Unterspitalhof gemäss Gestaltungsplan	Gestaltungsplan	FS
	Grundeigentümer		
F 27	Erstellen eines dichten Fusswegnetzes im Gebiet Chilefeld	Überbauung / Gestaltungsplan	FS
	Grundeigentümer		
F 28	Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrer entlang der Kirchfeldstrasse	Massnahme R 9 Rad-/Gehweg Kirchfeldstrasse	ZE
	Gemeinde		
F 29	Bau eines Fussweges über die Grundstücke Nrn. 449, 1532 und 3442	Bebauungsplan Grünmatt	FS
	Grundeigentümer der Grundstücke Nrn. 3442, 3443 und 4094		



## 10. Tempo-30-Zonen

### 10.1. Ausgangslage

Die Schonung der Wohngebiete und die Förderung des Langsamverkehrs sind als Grundsätze der Verkehrspolitik der Gemeinde Emmen festgehalten. Dieser Grundsatz trifft insbesondere auf die Quartierstrassen zu, die auf die Anforderungen und Ansprüche der Siedlung auszurichten sind.



Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen wird der Verkehr in den Quartieren durch Verlangsamung verträglicher gestaltet. Durch die geringere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Auto, Fahrrad und Fussgänger wird die Sicherheit erhöht. Zudem bedeuten geringere Geschwindigkeiten auch weniger Lärm. Gegenüber Tempo 50 verursacht Tempo 30 etwa 3 Dezibel weniger Lärm, was für die Anwohner den gleichen Effekt hat wie die Halbierung des Verkehrsaufkommens.

### 10.2. Grundlagen

#### 10.2.1. Rechtliche Grundlagen

Infolge der politischen Diskussion um die Tempo-30-Initiative des VCS «Strassen für alle (2001) ist die Einführung von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen seit dem 1. Januar 2002 wesentlich einfacher geworden. Unter bestimmten Voraussetzungen kann auch auf Hauptstrassen Tempo 30 realisiert werden. Begegnungszonen, sind nicht nur in Wohn-, sondern auch in Geschäftsbereichen realisierbar. Die Begegnungszone, in der Schritttempo gilt, löst die Wohnstrasse ab. Rechtliche Grundlagen sind die Signalisationsverordnung und die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.

#### 10.2.2. SVU-Konzept Emmen

Mit dem Siedlungs-, Verkehrs- und Umwelt-Konzept von 1994 wurden die Quartiere bereits eingehend auf die Eignung und die Akzeptanz von Tempo-30-Zonen hin untersucht. Dabei wurden alle untersuchten Quartiere als geeignet eingestuft.

Die damals zur Umsetzung der Tempo-30-Zonen vorgeschlagenen Massnahmen waren teuer und auch sehr aufwendig. Mit der neuen Verordnung über die Tempo-30-Zonen vom 28. September 2001 können verkehrsberuhigte Zonen auch mit einfacheren Mitteln angeordnet und umgesetzt werden. Mit günstigen Massnahmen wie z.B. der Signalisation, Markierungen und der Ausbildung von Torsituationen bei der Einfahrt können die Tempo-30-Zonen realisiert werden.



### 10.3. Ziele

Mit der Einführung von T30 Zonen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Gleichmässiger Verkehrsfluss in den Quartieren auf einem dem Umfeld angepassten Geschwindigkeitsniveau
- Erhöhte Sicherheit für den Langsamverkehr
- Reduktion der Immissionen (Lärm, Abgase)
- Erhöhung der Wohnqualität in den Quartieren
- Rechtliche Durchsetzbarkeit der angemessenen Geschwindigkeit

Die Tempo-30-Zonen sollen unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und der Quartierbevölkerung geplant und eingeführt werden. Eine gestalterische Aufwertung der Strassenräume ist nach Bedarf und finanziellen Möglichkeiten anzustreben.

### 10.4. Tempo-30-Zonen

#### 10.4.1. Bestimmung der Zonen

Grössere zusammenhängende Wohngebiete die durch siedlungsorientierte Erschliessungs- und Sammelstrassen erschlossen sind, werden als Tempo-30-Zonen bezeichnet. In diesen Quartieren liegt die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nahe, da aufgrund der örtlichen Strassenraum- und Verkehrsverhältnisse nicht 50 km/h gefahren werden darf (vgl. Art. 32 Strassenverkehrsgesetz: „Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen...“). Auf vielen Quartierstrassen in Emmen dürfte das Geschwindigkeitsniveau näher bei 30km/h als bei 50 km/h liegen.

#### 10.4.2. Übersicht

Auf der folgenden Seite sind die Tempo-30-Zonen in einer Übersicht dargestellt. Im Weiteren werden die einzelnen Zonen in Bezug auf deren Eigenschaften, die betroffenen Strassen und in Bezug auf die Ziele, die mit einer T30 Zone beabsichtigt werden, beschrieben. Mit einem roten Dreieck werden auf den Planausschnitten Torsituationen bezeichnet. Diese Einmündungen in die T30 Zonen sollen so gestaltet werden, dass der Beginn der Zone eindeutig erkennbar ist und der Autofahrer sein Tempo in der Folge anpasst.





#### 10.4.3. Kosten

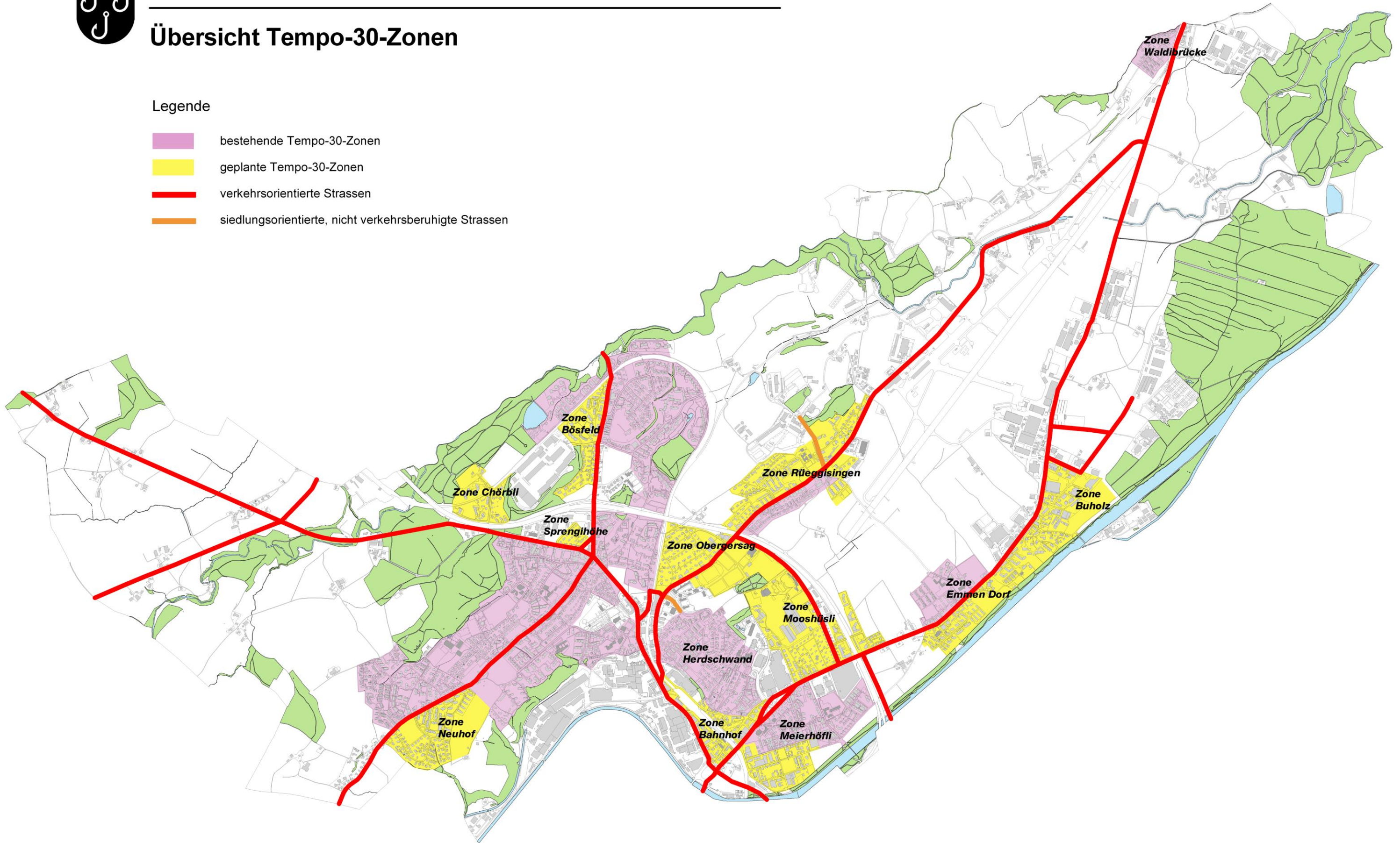
Die Kosten für die Einführung der Tempo-30-Zonen können gegenwärtigen Zeitpunkt nur annähernd beziffert werden, da weder die Massnahmen (insbesondere die Ausgestaltung der Tore) noch der Aufwand für die Öffentlichkeitsarbeit abgeschätzt werden können.



## Übersicht Tempo-30-Zonen

### Legende

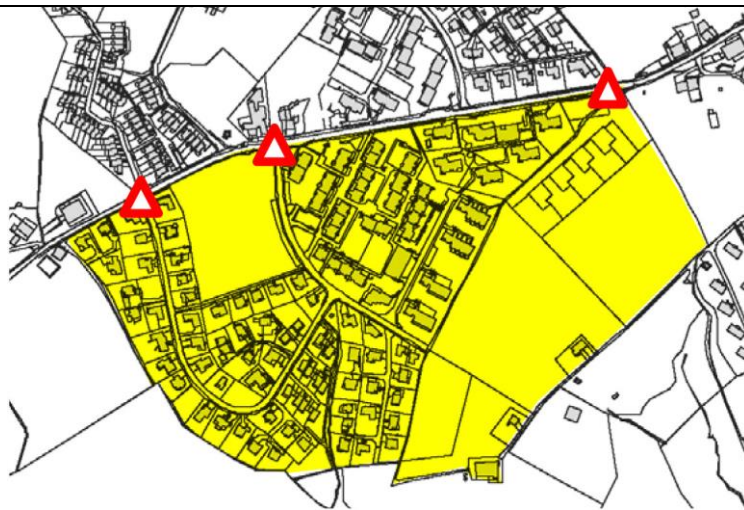
-  bestehende Tempo-30-Zonen
-  geplante Tempo-30-Zonen
-  verkehrsorientierte Strassen
-  siedlungsorientierte, nicht verkehrsberuhigte Strassen







#### 10.4.4.Zone Neuhof – Neu Erlen



##### Strassen

Neuhofstrasse  
Im Neuhof  
Neuhofweg  
Schönweidstrasse  
Neu Erlen

Neuhof ist ein reines Wohnquartier mit einem grossen Familiengartenareal. Die Erschliessungsstrassen sind grosszügig ausgebaut und verfügen jeweils über ein einseitiges Trottoir. Mit der Einführung von Tempo 30 soll die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität gesteigert werden.

Zur Einführung von Tempo 30 soll die Anordnung von wechselseitigen Parkfelder im Strassenraum geprüft werden.

Das Neubaugebiet „Neu Erlen“ ist in die Tempo-30-Zone zu integrieren.

#### 10.4.5.Zone Bahnhof



##### Strassen

Bahnhofstrasse  
Centralstrasse

Gemäss Charta soll die Bahnhofstrasse als Achse für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr gestaltet werden. Mit der Tempo-30-Zone im Bahnhofsgebiet soll mehr Raum und mehr Sicherheit für die Fussgänger geschaffen werden. Die Gestaltung der verkehrsberuhigten Achse soll in Zusammenhang mit der Quartierrichtplanung erarbeitet werden.

**10.4.6.Zone Schützenmattstrasse****Strassen**

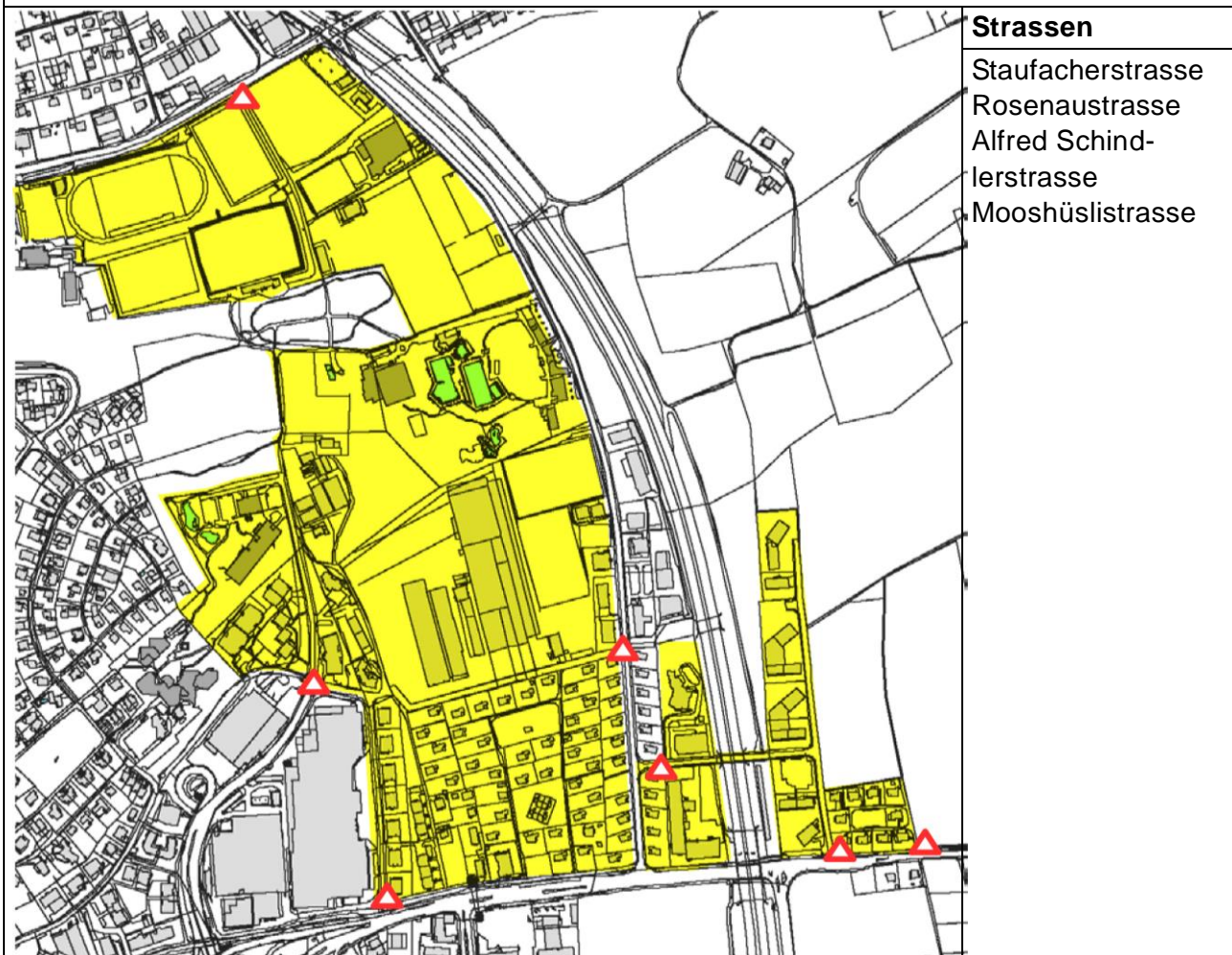
Schützenmattstrasse  
Hochdorfstrasse

Die Schützenmattstrasse und die Hochdorfstrasse sind für den Langsamverkehr wichtige Verbindungen zwischen Bahnhof / Central und Shopping-Center.  
Auf der Schützenmattstrasse ist Tempo 30 in Zusammenhang mit der Strassensanierung und mit Massnahmen für den Radverkehr einzuführen. (vgl. Massnahme R 2)  
Auf der Hochdorfstrasse ist die Einführung von Tempo 30 zu prüfen.

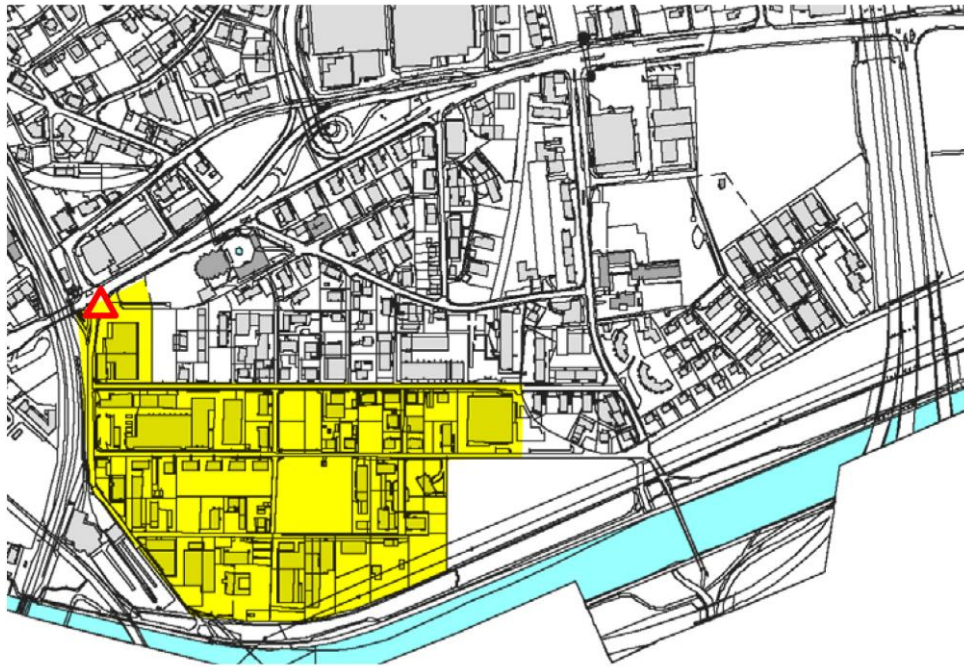




### 10.4.7.Zone Mooshüsli



Nebst den wenig befahrenen Quartierserschliessungsstrassen, auf denen die Einführung von Tempo 30 die Angleichung der Geschwindigkeitsvorschrift an die örtlichen Verhältnisse bedeutet, führt durch das Gebiet die relativ stark befahrene Mooshüslistrasse. Diese ist heute mehr verkehrs- denn siedlungsorientiert; ein grosser Anteil des Verkehrs nutzt die Mooshüslistrasse als Verbindung von der Seetalstrasse zur Rüeggisingerstrasse. Die Höchstgeschwindigkeit wird nur schlecht eingehalten. Auf der Strasse verkehrt ein grosser Anteil Langsamverkehr, dessen Ziel das Freibad Mooshüsli ist. Der Radfahrer wird im Mischverkehr auf der Strasse geführt. Gemäss Massnahme S 14 ist mit punktuellen Massnahmen auf der Mooshüslistrasse die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr zu erhöhen.

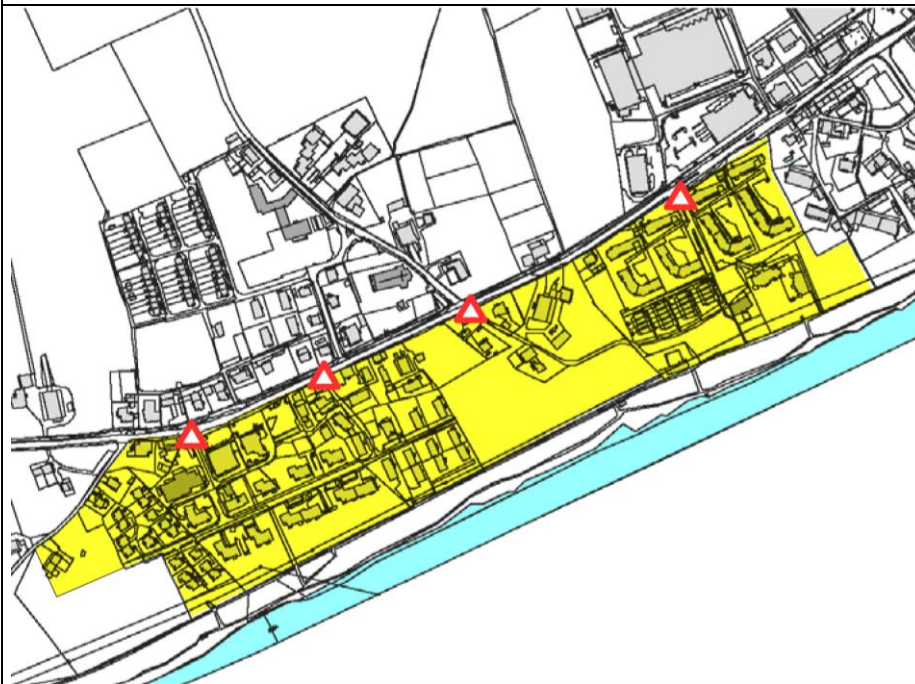
**10.4.8.Zone Meierhöfli****Strassen**

Schachenstrasse  
Emmenmattstrasse  
Sedelstrasse

Im Quartier Meierhöfli wurden im Bereich der Wohnbauten Tempo-30-Zonen eingeführt. Auf den Erschliessungsstrassen für die Industrie wurde Tempo-30 nicht eingeführt.

Insbesondere auf der Schachenstrasse (regionale Radroute) und der Emmenmattstrasse, wo der Langsamverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird empfiehlt sich die Verkehrsberuhigung.

Im Zusammenhang mit der geplanten Quartieraufwertung sollen Massnahmen für die Strassenraumgestaltung auf der Ebene des Quartiers erarbeitet werden.

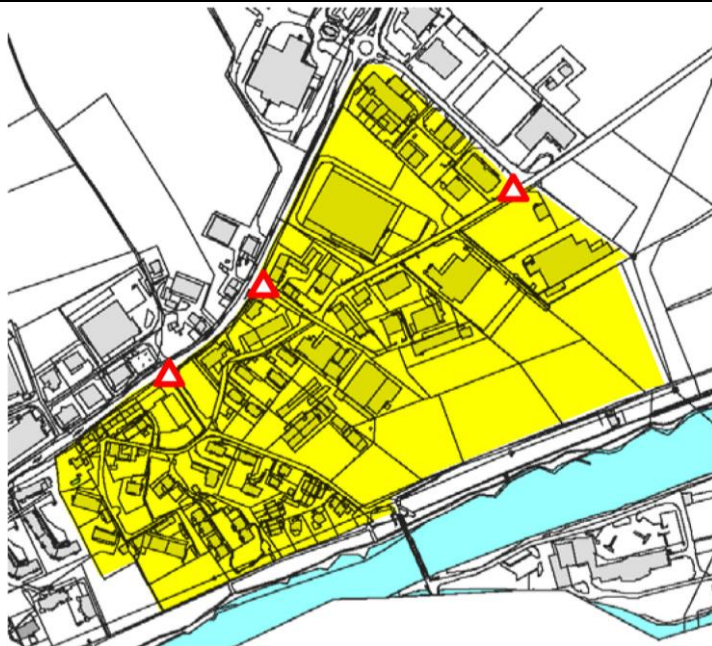
**10.4.9.Zone Emmen Dorf****Strassen**

Sternmattstrasse  
Reussmattstrasse  
Spitalhofstrasse

Nördlich der Seetalstrasse liegen einige Wohngebiete und die öffentlichen Nutzungen von Emmen Dorf. Der südliche Teil von Emmen Dorf ist ein reines Wohnquartier. Mit der Tempo-30-Zone soll auf den Quartierserschliessungstrassen die Sicherheit und die Wohnlichkeit gefördert werden.

Die Seetalstrasse ist nicht Bestandteil der T30 Zone. Mit den neuen gesetzlichen Vorschriften besteht aber grundsätzlich die Möglichkeit auf Hauptstrassen in Ortszentren Tempo 30 einzuführen. Dadurch könnte die Lebensqualität bis zur Realisierung der Umfahrung von Emmen Dorf wesentlich gesteigert werden. Für die Anordnung der T30 Zone auf der Kantonsstrasse ist der Kanton zuständig.

**10.4.10. Zone Buholz**

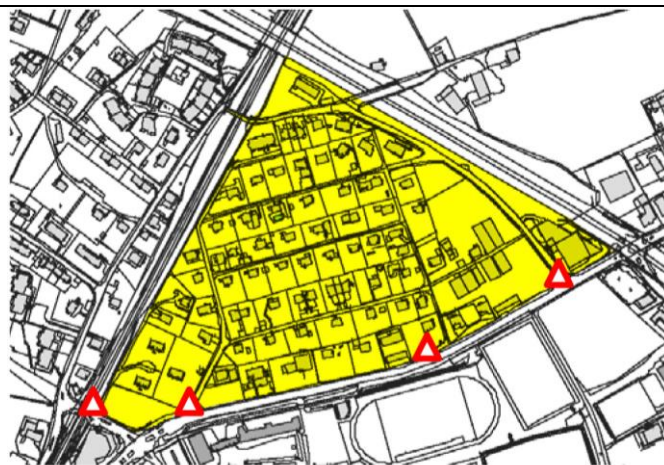


**Strassen**

- Rathausenstrasse
- Allmeindli
- Grünmattstrasse
- Buholzstrasse

Die Zone Buholz umfasst Wohngebiete und einen Teil der Gewerbezone bis zum Hasliring. Auf der Buholzstrasse und der Rathausenstrasse fehlen separate und sichere Anlagen für den Langsamverkehr. Durch die Verkehrsberuhigung wird die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Wohnqualität gesteigert. Negative Auswirkungen sind keine zu erwarten.

**10.4.11. Zone Obergersag**



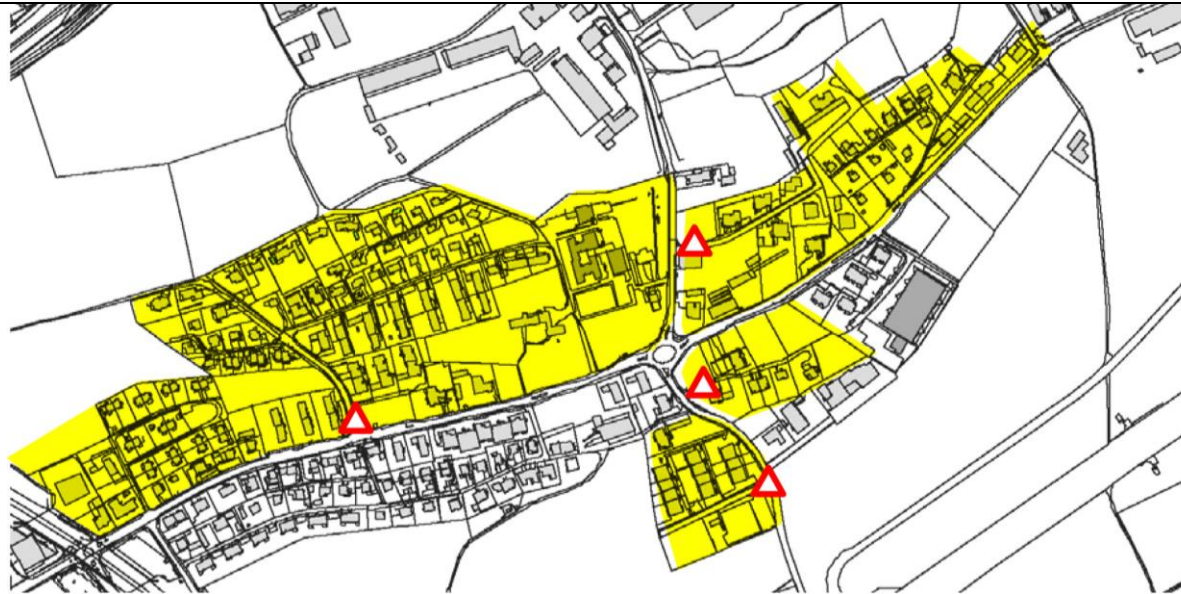
**Strassen**

- Dahlienstrasse
- Sonnhaldenstrasse
- Gärtnerstrasse
- Dunanstrasse
- Hillstrasse
- Berta-Regina Strasse
- Wattenwylstrasse

Das Gebiet Obergersag ist ein ruhiges Einfamilienhausquartier, das durch z.T. sehr schmale Strassen erschlossen wird. Die Dahlienstrasse ist besser ausgebaut und hat einseitig ein Trottoir. Die Einführung von Tempo 30 bedeutet die Anpassung der Geschwindigkeitsvorschrift an die örtlichen Verhältnisse.



#### 10.4.12. Zone Rüeggisingen

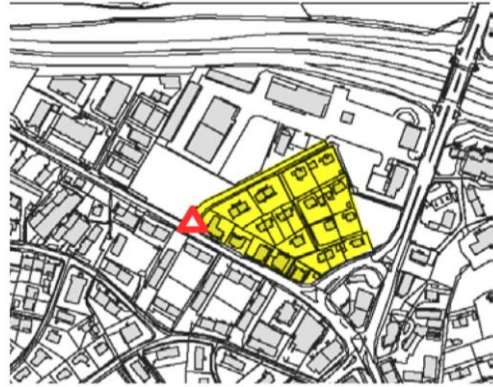


Die Quartierstrassen im Ortsteil Rüeggisingen sind grössten Teils Privatstrassen. Mit der Einführung von Tempo 30 wird die erlaubte Geschwindigkeit den räumlichen Verhältnissen angepasst. Die Verkehrsberuhigung der Nelkenstrasse (Gemeindestrasse) kann in Zusammenhang mit der anstehenden Strassensanierung und einer entsprechenden Umgestaltung erfolgen.

#### **Strassen**

Blumenrainstrasse  
Nelkenstrasse  
Sonnhaldenstrasse  
Untere Halten  
Thanstrasse

### 10.4.13. Zone Sprengihöhe

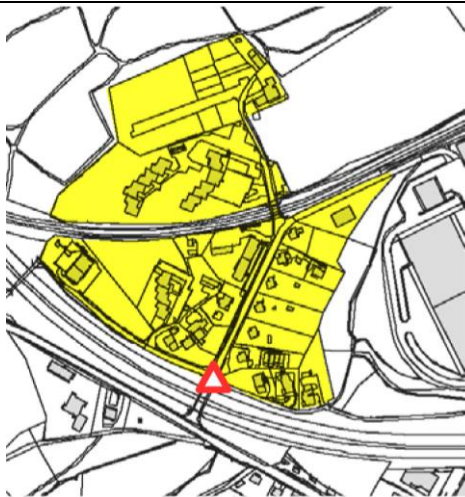


#### Strassen

Flurweg  
Sprengihöhe

Über den Flurweg werden zwei Gewerbezellen und ein kleines Wohngebiet erschlossen. Auf der Seite des Wohngebiets verläuft ein Trottoir. Mit der Einführung von Tempo 30 und der damit verbundenen Torsituation soll dem quartierfremden Verkehr verdeutlicht werden, dass es sich um ein Wohngebiet handelt und dass Rücksichtnahme auf den Langsamverkehr geboten ist. Die Einführung von Tempo 30 auf den untergeordneten Erschliessungsstrassen bedeutet die Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten.

### 10.4.14. Zone Chörbli

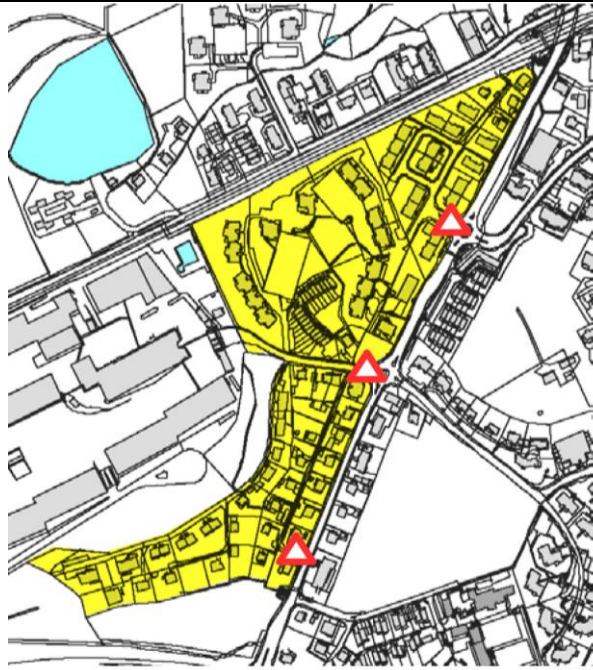


#### Strassen

Weierstrasse  
Ober Riffig  
Chörbli

Das Wohngebiet Chörbli wird über die gut ausgebaute Weierstrasse erschlossen. Am nördlichen Waldrand ist ein Gebiet der Bauzone 2. Etappe zugeordnet, das im Rahmen eines Gestaltungsplan überbaut werden kann. Durch die Verkehrsberuhigung sollen die Wohnlichkeit und die Sicherheit im Quartier gefördert werden. Insbesondere auf dem geraden Teilstück der Weierstrasse soll durch Tempo 30 die Verträglichkeit zwischen den Autofahrern und den schwächeren Verkehrsteilnehmern erhöht werden.

Im Weiteren ist zu prüfen, ob die Torsituation vor oder hinter der Autobahnunterführung eingerichtet werden soll.

**10.4.15. Zone Bösfeld****Strassen**

Bösfeldstrasse  
Schürstrasse  
Hohrütistrasse  
Mühlematt

Über der Schürstrasse werden sowohl die Wohngebiete als auch das AMP erschlossen. Aufgrund der geringen Länge dieser Erschliessungsstrasse kann Tempo 30 ohne negative Auswirkungen eingeführt werden. Auf den übrigen z.T. schmalen Quartiererschliessungsstrassen bedeutet die Einführung von Tempo 30 die Anpassung der Geschwindigkeit an die örtlichen Verhältnisse. Mit der Tempo-30-Zone sollen die Strassen als gefahrenfreier Raum für die Wohnsiedlung zurück gewonnen werden.



## 10.5. Weiteres Vorgehen

Mit der kurzen Beschreibung zu den einzelnen Zonen wurden die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 abgeklärt. Gemäss Art. 32 Strassenverkehrsgesetz können die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten von den zuständigen Behörden nur aufgrund eines Gutachtens erhöht oder herabgesetzt werden. Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen nennt die Bestandteile des Gutachtens für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Das Gutachten ist ein Kurzbericht und umfasst folgende Bestandteile:

- a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;
- c. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
- d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85);
- e. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;
- f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- g. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Wie bereits erwähnt, wird die Einführung von Tempo 30 auf dem grössten Teil der betroffenen Quartierstrassen durch Beschilderung, Markierung und der Ausbildung von Torsituationen zu realisieren sein. Wo zur Einhaltung von Tempo 30 verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig sind oder wo solche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung erwünscht sind, sollen sie wenn möglich in Zusammenhang mit Strassensanierungen geplant und ausgeführt werden. Die Umsetzung der aufgeführten Temp-30-Zonen erfolgt federführend durch die Gemeinde, wenn dies die betroffene Quartierbevölkerung wünscht.







Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan

Kosten in Tausend CHF.

Realisierungsprogramm

Realisierungshorizont	Jahr	kurzfristig				mittelfristig				langfristig					
		2008	2009	2010	2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Massnahmen Strassenetz</b>															
S1 Aufwertung Bahnhofstrasse	FS	400													
S3 Gestaltungskonzept Gerliswilstrasse	ZE	50													
S6.2 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Emmen Dorf	VO													1'900	
S8 Umgestaltung Seetalstrasse Quartier Meirhöfli	VO														
S11 Umbau Kreuzung Gersag	ZE				500										
S12 Umgestaltung Erlenstrasse	VO														
S13 Umgestaltung Schulhausstrasse	ZE														
S14 Steigerung Verkehrssicherheit Mooshüslistrasse	VO														
<b>Massnahmen Radwegnetz</b>															
R4 Wettbewerb Gestaltung Unterführung Schaubhus	ZE	50													
R5 Rad-/ Gehweg Haldenstrasse-Sonnenhof	VO														
R9 Rad-/ Gehweg Kirchenfeldstrasse	FS			410											
R10 Rad-/ Gehweg Neuhüsern - Waltwil	VO														
<b>Zwischentotal</b>		500		410	500		680						0	1'800	1'900
<b>Total Investition</b>		1'804	2'367	1'080	2'130	3'437	1'380	560		380		1'800		1'900	