Gemeinde EMMEN

Kommunaler Richtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan)

Stand vom 22. Mai 2025

Vom Gemeinderat am 28. Mai 2025 verabschiedet

Öffentliche Auflage vom 13. Mai 2024 bis 11. Juni 2024

Vom Einwohnerrat beschlossen am …

Der Einwohnerratspräsident	Der Gemeindeschreiber
……	……
Ralf Scholze	Patrick Vogel

1. Einleitung ... **3**
1.1 Auslöser für die Revision ... 3
1.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr ... 3
1.3 Zweck, Bedeutung und Verbindlichkeit ... 3
1.4 Bestandteile und Struktur ... 4
1.5 Grundlagen ... 4
1.6 Wichtige Begriffe und Abkürzungen ... 5
1.7 Prozess ... 5
2. Übergeordnete Vorgaben ... **6**
2.1 Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern Stand 2021 ... 6
2.2 Kantonaler Richtplan Stand 2015 ... 6
2.3 Agglomerationsprogramme ... 7
2.4 Städtebauliches Gesamtkonzept ... 11
3. Analyse ... **13**
3.1 Siedlungsstruktur ... 13
3.2 Gestaltung und Betrieb der Strassen ... 14
3.3 Fussverkehrsnetz ... 14
3.4 Veloverkehrsnetz ... 14
3.5 Öffentlicher Verkehr ... 15
3.6 Entwicklung Bevölkerung und Beschäftigte ... 15
3.7 Fazit der Analyse ... 15
4. Strategische Zielsetzungen ... **16**
5. Handlungsfelder ... **19**
5.1 Übersicht ... 19
5.2 Motorisierter Individualverkehr ... 20
5.3 Fussverkehr ... 29
5.4 Veloverkehr ... 34
5.5 Öffentlicher Verkehr ... 40
5.6 Mobilität ... 45
5.7 Parkierung ... 46
5.8 Güterverkehr ... 47
6. Massnahmen ... **48**

6.1 Beschreibung der Massnahmen 48
6.2 Übergeordnete Massnahmen 49
6.3 Massnahmen motorisierter Individualverkehr 53
6.4 Massnahmen Fussverkehr 54
6.5 Massnahmen Veloverkehr 58
6.6 Massnahmen öffentlicher Verkehr 61
6.7 Massnahmen Mobilität 63
6.8 Massnahmen Parkierung 64
6.9 Massnahmen Güterverkehr 65

7. Pläne 67

7.1 Typisierung der Strassenräume und übergeordnete Massnahmen 67
7.2 Motorisierter Individualverkehr 69
7.3 Fussverkehr 71
7.4 Veloverkehr 73
7.5 Öffentlicher Verkehr 75
7.6 Quartierbetrachtung Massnahmen 77
7.7 Velohauptrouten 89

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Strassendorf, polyzentrische Struktur, Trennwirkung Verkehrsinfrastruktur (Quelle: städtebauliches Gesamtkonzept) 13
Abbildung 2: Strassenklassierung der Gemeindestrassen im Emmen gemäss Strassenverzeichnis 22
Abbildung 3: Strassenraumtypisierung für die Qualitätsanforderungen an die Strassenraumgestaltung 23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Temporegime auf den verschiedenen Strassentypen 26
Tabelle 2: Führungsarten des Fussverkehrs für verschiedene Situationen und Strassenraumtypen 32
Tabelle 3: Ausbaustandards für die Führungsarten des Fussverkehrs 32
Tabelle 4: Führungsarten des Veloverkehrs für verschiedene Situationen und Strassenraumtypen 37
Tabelle 5: Ausbaustandards für die Führungsarten des Veloverkehrs 38
Tabelle 6: Anzustrebende Ausstattungsmerkmale für die intermodalen Drehscheiben in der Gemeinde Emmen 43

1. Einleitung

1.1 Auslöser für die Revision

Der aktuell rechtskräftige Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan der Gemeinde Emmen stammt aus dem Jahr 2007 (vom Einwohnerrat erlassen am 3. Juli 2007). Richtpläne sind auf einen Planungshorizont von 15 Jahren ausgelegt. Richtpläne müssen überprüft werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Der übergeordnete kantonale Richtplan stammt aus dem Jahr 2009. Er wurde 2015 teilrevidiert, sowie 2019 gemäss dem neuen Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern angepasst. Die Revision des übergeordneten Richtplans schafft Anpassungsbedarf auf kommunaler Stufe. Zudem haben sich das Verkehrssystem und die Rahmenbedingungen mehr als zehn Jahre nach Festsetzung des Erschliessungs- und Verkehrsrichtplans im Jahr 2007 verändert, sodass dieser einer Überprüfung bedarf. Weiter soll das Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Emmen einer Gesamtrevision unterzogen werden. Um die Entwicklungen im Bereich Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen und zu koordinieren, wurde vor der Gesamtrevision der kommunalen Planungsinstrumente ein städtebauliches Gesamtkonzept für die Gemeinde Emmen erarbeitet.

1.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Siedlungsentwicklung und Verkehr sind voneinander abhängig. Mit dem Siedlungswachstum erhöht sich auch die Nachfrage und Auslastung von Verkehrsinfrastrukturen und teilweise wird ein Ausbau oder eine Umstrukturierung des Angebots erforderlich. Gleichzeitig können auch neue Verkehrsanlagen zusätzliches Siedlungswachstum nach sich ziehen. Die Herausforderung besteht deshalb in der optimalen Abstimmung dieser beiden Bereiche: Auf der einen Seite soll sich die Siedlungsentwicklung im urbanen Raum an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur orientieren, insbesondere an den Haltestellen des ÖV. Auf der anderen Seite ist der Ausbau des Verkehrsangebots auf die bestehenden und zukünftigen Siedlungsschwerpunkte auszurichten.

1.3 Zweck, Bedeutung und Verbindlichkeit

Bund, Kanton und Gemeinden sind verpflichtet, die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen zu erarbeiten. Als Instrument, um diese Aufgabe zu erfüllen, werden Richtpläne erarbeitet. Dabei spielen kantonale und kommunale Richtpläne zusammen. Die jeweils nachgeordnete Planungsstufe hat die Vorgaben der übergeordneten Stufe zu berücksichtigen.

Gleichzeitig ergänzt und verfeinert die nachgelagerte Planungsstufe die übergeordneten Festlegungen. Richtpläne halten die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Sie koordinieren alle räumlich relevanten Tätigkeiten und sind behördenverbindlich, aber weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich.

Der kommunale Richtplan Verkehr enthält den aktuellen Zustand sowie die zukünftigen Veränderungen, welche Einfluss auf die Mobilität in der Gemeinde haben. Er stimmt Siedlung und Verkehr aufeinander ab und berücksichtigt auch die aktuellen und zukünftigen Gegebenheiten der Nachbargemeinden. Der kommunale Richtplan Verkehr ist behördenverbindlich und somit ein zentrales Instrument für nachgelagerte

Planungen und Verfahren. Dazu gehören unter anderem Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen, Baubewilligungen, Planungen von Strassen, des Velo- und Fusswegnetzes, sowie des ÖV-Angebots.

Die Gemeinde Emmen überprüft regelmässig die Aktualität des kommunalen Richtplans Verkehr. Sie überprüft, ob die Zielsetzungen weiterhin Gültigkeit haben und ob diese erreicht werden. Sie behält die Kontrolle über die Umsetzung der Massnahmen.

Der Gemeinderat beauftragt dazu innerhalb der Gemeindeverwaltung die verantwortlichen Personen bzw. Behörden mit der Umsetzungskontrolle der Massnahmen des Verkehrsrichtplans. Jährlich sollen die Prioritätenlisten aktualisiert und dem Gemeinderat über den Stand der Massnahmen Bericht erstattet werden. Weiter sind in periodischen Umsetzungsprogrammen die nächsten Realisierungsschritte zu koordinieren und festzuhalten. Die Umsetzungsprogramme sind dem Gemeinderat zur Beratung und Verabschiedung vorzulegen.

1.4 Bestandteile und Struktur

Der kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Emmen besteht aus Richtplantext und Richtplankarte. Die Richtplankarte wurde thematisch in folgende Teilpläne unterteilt. Auch die Handlungsanweisungen im hier vorliegenden Richtplantext sind nach dieser Reihenfolge aufgebaut:

- Motorisierter Individualverkehr
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Mobilität
- Parkierung
- Güterverkehr

Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern wird der kommunale Richtplan Verkehr von der Gemeinde festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Beim kommunalen Richtplan Verkehr Emmen bestehen Text und Karte aus Genehmigungs- und Informationsinhalten. Die behördenverbindlichen Genehmigungsinhalte sind grau hinterlegt bzw. befinden sich in einer grauen Tabelle. Ändern sich diese Inhalte, muss der Richtplan entsprechend angepasst werden.

1.5 Grundlagen

- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Luzern vom 07. März 1989 (Stand 01. Januar 2021)
- Kantonaler Richtplan Luzern vom 17. November 2007 (Stand 2. Juli 2019)
- Agglomerationsprogramm Luzern, 3. und 4. Generation
- Radroutenkonzept Kanton Luzern (Text Stand 7. Juli 2009, Plan Stand 31. Dezember 2020)
- Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Emmen vom 3. Juli 2007 (Stand 15. November 2017)
- Städtebauliches Gesamtkonzept Gemeinde Emmen vom 11. November 2019

- Vorstudie Gesamtverkehrssystem Seetalstrasse mit ÖV-Förderung vom 1. Februar 2018

1.6 Wichtige Begriffe und Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittliches Tagesverkehrsaufkommen
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GV	Gesamtverkehr
KRP	Kantonaler Richtplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
SGK	Städtebauliches Gesamtkonzept
StrV	Strassenverordnung des Kantons Luzern
VRP	Verkehrsrichtplan
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VV	Veloverkehr

1.7 Prozess

Verfahren	Prozessschritte	Zeitraum
Revision der Ortsplanung inkl. Verkehrsrichtplan	Siedlungsleitbild	Mai 2014 zustimmende Kenntnisnahme des Einwohnerrats
	Städtebauliches Gesamtkonzept	Dezember 2019 zustimmende Kenntnisnahme des Einwohnerrats
	Erarbeitung neue Planungsinstrumente	August 2020 – April 2022
	Öffentliche Mitwirkung	Mai – September 2022
	Kantonale Vorprüfung	Mai 2022 – September 2023
	1. Lesung im Einwohnerrat	30. Januar 2024
	Öffentliche Auflage	13. Mai bis 11. Juni 2024
Verkehrsrichtplan	2. Lesung im Einwohnerrat	1. Juli 2025
	Referendumsfrist	60 Tage
	Genehmigung Regierungsrat	Anschliessend (voraussichtlich Herbst 2025)

2. Übergeordnete Vorgaben

Nachfolgend werden die Stossrichtungen und Ziele aus den übergeordneten Planungsinstrumenten zusammengefasst, die als Grundlage für die kommunalen Festlegungen in Emmen dienen. Ziele, welche die einzelnen Verkehrsträger betreffen, werden im Kapitel 5 unter dem entsprechenden Verkehrsmittel aufgeführt.

2.1 Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern Stand 2021

Gemäss dem Planungs- und Baugesetz § 9 und 10 erlässt die Gemeinde kommunale Richtpläne, in jedem Fall den kommunalen Erschliessungsrichtplan. Die Richtpläne enthalten Grundlagen und Konzepte zu raumrelevanten Themen. Dabei ist aufzuzeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden, sowie in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen. Allgemein sind auf allen Planungs- und Realisierungsstufen die ökologischen Gesichtspunkte und die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft mit zu beachten.

2.2 Kantonaler Richtplan Stand 2015

Der kantonale Richtplan legt die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest und stellt die Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes und den Richtplänen der Nachbarkantone sicher. Allgemein unterstützen die kantonalen Behörden die Gemeinden bei der Erhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wohnqualität. Wohngebiete sollen von allen umweltrechtlich relevanten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen freigehalten bzw. entlastet werden. Der Kanton fördert zudem eine haushälterische Bodennutzung und die Abstimmung der Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Umwelt sowie eine nachhaltige, d.h. wirtschaftlich tragbare, allen Bevölkerungsgruppen zugängliche und umweltverträgliche Mobilität.

Die Gemeinde Emmen befindet sich im Agglomerationskern und ist als Urbane Gemeinde am Zentrum typisiert (S. 32). Betreffend Gesamtverkehrspolitik sind im Richtplan für diesen Siedlungsraum folgende konkrete Ziele formuliert (S. 111):

- Der öffentliche Verkehr wird zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt.
- Dem motorisierten Individualverkehr wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt.
- Dem nicht motorisierten Individualverkehr (Fussgänger, Radfahrer) wird in den Strassenräumen der notwendige Platz eingeräumt, um so dessen Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen und damit dieser einen massgeblichen Anteil der kurzen Wege übernehmen kann. Das Wegnetz wird sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet (S. 133).
- Die strassengebundenen Mittel werden in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses aller Mobilitätsteilnehmenden, zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der Immissionen eingesetzt.
- Die weiteren Siedlungsentwicklungen, insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten, gemäss den Entwicklungsprioritäten der Gemeindekategorien werden mit der Gesamtverkehrskapazität abgestimmt.

2.2.1 Relevante Einträge für die Gemeinde Emmen

Folgende Einträge des kantonalen Richtplans betreffen die Gemeinde Emmen.

Kommunale Abstimmung von Siedlung und Verkehr (R7-2, S. 66)

Die Gemeinden stimmen ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanungen auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs, ab. Wo nötig werden Art und Dichte der Nutzungen auf die kapazitäts- und umweltmässig noch verträglichen Belastungen des Verkehrssystems ausgelegt. Die getroffenen Massnahmen haben insbesondere folgenden Zielsetzungen zu genügen:

- Sicherung der Erreichbarkeit,
- Vermeidung von Verkehrsüberlastungen,
- Verbesserung der Siedlungsqualität,
- Förderung einer Siedlungsstruktur, die dem öffentlichen Verkehr (infrastrukturell und betrieblich) und dem Fuss- und Veloverkehr gerecht wird,
- Koordination und Bündelung der einzelnen Erschliessungsträger (Strasse, Strom, Wasser, Abwasser, Telekommunikation u.a.),
- Verminderung des Ressourcenverbrauchs, der Umweltbelastungen und der Trennwirkungen sowie Berücksichtigung der Landschaftsaspekte.

Die relevanten kantonalen Richtplaneinträge zu den einzelnen Verkehrsträgern bzw. Handlungsfeldern werden im Kapitel 5 jeweils aufgezeigt.

2.3 Agglomerationsprogramme

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehr- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

Die Gemeinde Emmen befindet sich im Perimeter «Agglomerationsprogramm (AP) Luzern». In Emmen sind folgende Massnahmen im AP der zweiten, dritten und vierten Generation zum Bereich Verkehr enthalten. Es werden nur diejenigen Massnahmen aufgelistet, welche noch nicht realisiert wurden.

2.3.1 Gesamtverkehr:

AP 3. Generation

- GV-5.1h-3A, Entschärfung Unfallschwerpunkt, Kreisel Sonnenplatz: Die Hauptursachen sind Einbiege- und Fussgängerunfälle. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand in der Nacht. Der Knoten ist Bestandteil des Projektes Nr. 31, Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen, Topf A, 2019. Baubeginn ab 2016, Inbetriebnahme ab 2019.
- GV-7.2a-3A, Kombinierte Mobilität: B+R-Anlagen, Bahnhof Emmenbrücke: Erstellung und Ausbau von verschiedenen Bike+Ride-Anlagen an S-Bahnhaltestellen. Priorität A 2019 – 2022, Inbetriebnahme offen

AP 4. Generation

- GV-1.2-4A, Optimierung Gesamtverkehrssystem: Massnahme war auch schon in vorhergehenden Generationen enthalten. Zwischen dem Knoten Sprengi und dem Sonnenplatz (inkl.) wird das Gesamtverkehrssystem optimiert, wobei insbesondere Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen sind. Zudem erfolgt eine gestalterische Aufwertung des Strassenraums. Auf den Zufahrten zum Knoten Sprengi werden die Neuenkirchstrasse (K13) bis zur Einmündung Weiherstrasse und die Rothenburgstrasse bis zur Perimetergrenze des Autobahnanschlusses Emmen Nord einbezogen, damit eine funktionsfähige Gesamtlösung entsteht. Dabei erfolgt auch eine Abstimmung mit Umbau des Autobahnanschlusses Emmen-Nord. Baubeginn 2027, Inbetriebnahme 2029.
- GV-5.4-4B, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum bei Seetalstrasse, Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse: Das Dorf Emmen wird mit einer zweispurigen Strasse nördlich umfahren. Die Seetalstrasse wird für den Busverkehr und den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Baubeginn 2027, Inbetriebnahme 2029.
- GV-5.7-4, Städtebauliche begleitende Aufwertungsmassnahmen in Zusammenhang mit dem Bypass: Beim Portal Nord des Tunnels Bypass im Gebiet Emmen besteht Bedarf nach einer besseren Aufwertung und Integration in die Landschaft. Baubeginn offen, Inbetriebnahme offen.

2.3.2 Öffentlicher Verkehr:

AP 2. Generation

- Massnahme ÖV-6.1c-2A,C: Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi, Verbesserung des ÖV-Umsteigeknotens Sprengi. Bau eines Bushubs für optimale Verknüpfung der Regionallinien, des städtischen Nahverkehrs und des Ortsbusses Emmen. In einer ersten Etappe sind kleinere Massnahmen für eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen vorgesehen, in einer weiteren Etappe erfolgt der Umbau zu einem optimalen Bushof inkl. Strassenraum-Anpassungen und -Aufwertungen. 1. Etappe: Baubeginn 2015, Inbetriebnahme 2018. 2. Etappe: Baubeginn 2025, Inbetriebnahme 2025.

AP 3. Generation

- ÖV-6.1b-3A, Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn, Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag: Massnahme war auch schon in vorhergehenden Generationen enthalten. Der ÖV-Verknüpfungspunkt Emmenbrücke Gersag entwickelt sich bezüglich Nachfrage erfolgreich, weist jedoch erhebliche Mängel bzgl. Umsteigekomfort auf. Damit der Bus optimal Fahrgäste zu- und abbringen kann, sind die Bushaltestellen (u.a. Witterungsschutz) und die kommunale Strassenanlage im Umfeld verstärkt auf den ÖV auszurichten (Busspuren, Fahrbahnhaltestellen und/oder Verkehrsmanagementanlagen) Massnahme: Perronerhöhung, P55 Massnahme: Bessere Perronzugänge, Bushub und Zufahrt Bushub verbessern. Baubeginn ab 2019, Inbetriebnahme ab 2019.
- ÖV-9.1c-3A K13/16, Buspriorisierung auf Kantonsstrassen, Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz: Massnahme war auch schon in vorhergehenden Generationen enthalten. Zusammen mit einer Optimierung des Gesamtverkehrssystems werden Massnahmen für den ÖV sowie Radverkehrsanlagen umgesetzt. Bauprogramm 2015 – 2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 31, 2019 - 2022, Realisierung ab 2020
- ÖV-9.1g-3A K 15a, Buspriorisierung auf Kantonsstrassen, Emmen/Rothenburg: Auf dem Abschnitt Lohren (exkl.) bis Einmündung Hasenmoosstrasse werden Massnahmen für den öffentlichen Verkehr umgesetzt. Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 90, 2019 - 2022, Realisierung ab 2020.

AP 4. Generation

- ÖV-2.1-4C, Ausbau Bahnhof Emmenbrücke: Massnahme war auch schon in vorhergehenden Generationen enthalten. Ausbau auf insgesamt vier mind. 320 m lange Perrongleise. Bessere Verknüpfung aller Mobilitätsangebote, optimale städtebauliche Integration bzw. Verzahnung Bahnhof und Umfeld. Baubeginn ca. 2030, Inbetriebnahme 2040.
- ÖV-6.2, Ausbau multimodale Drehscheibe Waldibrücke: Umgestaltung Bahnhofbereich zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus und zwischen den Buslinien (Optimierte Haltestellenanordnung unter Berücksichtigung des Perronzugangs Gleis 2 und der Fahrbahnquerung sowie Wendemöglichkeit schaffen). Baubeginn ca. 2028, Inbetriebnahme 2029.
- ÖV-7.1-4A, Busbevorzugung K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord: Massnahme war auch schon in vorhergehenden Generationen enthalten. Auf dem Abschnitt Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) bis Kreisel Bösfeld in Emmen werden Massnahmen zur Busbevorzugung sowie eine Radverkehrsanlage in Abstimmung mit dem Umbau des Autobahnanschlusses Emmen-Nord umgesetzt. Zudem ist eine Lärmschutzwand zum Schutz der Gebäude auf der Westseite vorgesehen. Baubeginn ca. 2027, Inbetriebnahme 2028.
- ÖV-7.6-4B, Busbevorzugung Emmen, Rüeggisingerstrasse, Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse – Gersagplatz: Es werden Massnahmen zur Busbevorzugung umgesetzt. Baubeginn ab 2028.

2.3.3 Fuss- und Veloverkehr:

AP 3. Generation

- LV-1.3a-3A, Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung der Gemeinden, Emmen Mooshüslistrasse: Die Mooshüslistrasse ist im Bereich der Badeanstalt sowohl vom MIV als auch vom LV stark frequentiert. Die Höchstgeschwindigkeit wird schlecht eingehalten. Mittels geeigneter Massnahmen soll die Situation verbessert werden. Baubeginn ab 2019, Inbetriebnahme ab 2019.

AP 4. Generation:

- FVV-3.2-4A, K13 Rad- und Gehweg, Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen: Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen und im Kantonalen Radroutenkonzept in 3. Priorität enthalten. Zwischen Neuenkirch und der Kreuzung Lohren fehlen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden und die bestehende Strassenbreite ist zu schmal. Es soll deshalb ein ca. 1.8 km (Gemeindegebiet Emmen) langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden und die Strassen gemäss den Normen der VSS verbreitert werden. Baubeginn: 2026.
- FVV-3.3-4A, Rad- und Gehweg, Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen: Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen und im Kantonalen Radroutenkonzept in 2. Priorität enthalten. Zwischen Waldibrücke – Mettlen – Inwil fehlen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden und die bestehende Strasse ist zu schmal. Es soll deshalb ein ca. 2.2 km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden und die Strassen gemäss den Normen der VSS verbreitert werden. Baubeginn: 2027.
- FVV-5.4-4A; Rad- und Gehweg, Emmen Rüeggisingerstrasse: Massnahme war auch schon in vorhergehenden Generationen enthalten. Zwischen Cholbe und Neuhüsern soll der bestehende Gehweg auf 1'200 m Länge zu einem normkonformen Rad- und Gehweg von Breite 2.5 m ausgebaut werden und im Abschnitt Neuhüsere – Waltwil soll ein 1'250 m langer und 2.2 m breiter Rad- und Gehweg erstellt werden. Baubeginn: ab 2028.

2.4 Städtebauliches Gesamtkonzept

Das städtebauliche Gesamtkonzept bietet eine Gesamtschau auf Emmen und zeigt auf, wohin sich die Gemeinde in den nächsten Jahren und Jahrzehnten entwickeln soll. Damit bildet es die Grundlage für die Erarbeitung der neuen gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der Revision der Ortsplanung (Bau- und Zonenreglement, Zonenplan, kommunaler Verkehrsrichtplan, Parkplatzreglement).

2.4.1 Grundsätze Siedlungsentwicklung und Verkehr

Mit dem städtebaulichen Gesamtkonzept wurden die Grundlagen für die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in der Gemeinde Emmen erarbeitet. Gesamthaft wird eine Entwicklung nach innen angestrebt. Damit die daraus entstehende zusätzliche Mobilitätsnachfrage zu grossen Teilen durch den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann, soll die Siedlungsentwicklung in der Gemeinde vorwiegend um die Bahnhöfe und Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs geschehen. Um kurze Weglängen zu fördern, werden dort zudem hohe Dichten und ein breiter Nutzungsmix angestrebt. Sind längere Wege erforderlich, sollen diese vorwiegend mit dem ÖV bewältigt werden. Hier ist es wichtig, dass Raumplanung und Verkehrsplanung zusammenspielen.

Es wird einerseits eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr und ein konkurrenzfähiges ÖV-Angebot angestrebt. Um lange Wege zu vermeiden und damit das Zurücklegen der Wege zu Fuss oder mit dem Velo zu fördern, sind neben einem gut erschlossenen Zentrumsgebiet und den bestehenden, abwechslungsreichen Naherholungsgebieten auch für den Fuss- und Veloverkehr attraktive Strassenräume notwendig. Deshalb soll auf den Strassen in Emmen eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt werden, welche die Aufenthaltsqualität steigert und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs vermindert.

Damit der Zentrumscharakter gestärkt und neue Treffpunkte geschaffen werden können, soll auf mehreren Abschnitten der Kantonsstrassen der Strassenraum umgestaltet und auf die vielfältigen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzenden angepasst werden. Durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau abseits der Hauptachsen wird die Koexistenz gefördert und die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren verbessert.

2.4.2 Zielsetzungen Verkehr

Beim Teilkonzept Verkehr des SGK stehen folgende allgemeine Zielsetzungen im Vordergrund:

- Durch eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs und die Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (im Ziel-/ Quellverkehr der Gemeinde und innerhalb des Agglomerationsraums Luzern Nord) ist die Lebensqualität in Emmen, sowohl aus wirtschaftlicher, sozialer als auch Umweltsicht, zu verbessern.
- Durch eine gezielte Abstimmung von Ortsentwicklung und Verkehrssystem wird Verkehr vermieden resp. sollen die zurückgelegten Distanzen reduziert und eine sachgerechte Verkehrsmittelwahl gefördert werden.
- Das allfällige Mobilitätswachstum der Gemeinde ist mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen, der Modal-Split ist zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern. Der Anteil MIV an den zurückgelegten Kilometern und generell ist zu reduzieren.

- Der Kern der Gemeinde und die Quartiere sind optimal und möglichst direkt mit dem ÖV zu erschliessen. ÖV-Verbindungen zwischen den Quartieren sind als Durchmesserlinien durch das Zentrum zu organisieren.
- Der Fuss- und Veloverkehr zwischen den Quartieren ist sowohl über attraktiven Hauptstrassen als auch über ein eigenes Netz von Routen zu führen, es gibt ein feinmaschiges, sicheres Netz in den Zentren und Quartieren.
- Die MIV-Erschliessung der Gemeinde bzw. der Quartiere ist jeweils von den Hauptachsen her zu organisieren. Es gibt keinen orts- oder quartierfremden Durchgangsverkehr.

Die spezifischen Inhalte je Verkehrsträger wurden im vorliegenden kommunalen Richtplan als Massnahmen aufgenommen und werden damit behördenverbindlich gesichert.

2.4.3 Bedeutung der Erkenntnisse für den Verkehrsrichtplan

Die Analyse, sowie die konzeptionellen Zielsetzungen und Massnahmen aus dem städtebaulichen Gesamtkonzept bilden die wichtigste Grundlage für den kommunalen Verkehrsrichtplan. Aus diesem Grund wurde auf eine weitergehende Analyse des Verkehrsnetzes in der Gemeinde Emmen verzichtet. Die oben aufgeführten Erkenntnisse und weitere Analyseinhalte des SGK werden direkt zur Ausarbeitung der Zielsetzungen und Massnahmen beigezogen.

3. Analyse

Eine detaillierte Analyse wurde bereits im städtebaulichen Gesamtkonzept vorgenommen und ist diesem zu entnehmen. Nachfolgend werden die wichtigsten Analysepunkte zu Verkehr und Mobilität aus dem städtebaulichen Gesamtkonzept zusammengefasst und ergänzt.

3.1 Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Emmen ist aus verschiedenen Ortsteilen entstanden. Prägende Ortszentren sind heute Emmen-Dorf, Emmenbrücke und Gerliswil. Aber auch Erlen, Sprengi oder Rüeggisingen waren ursprünglich eigenständige Orte und Weiler. Diese Ortsteile haben sich entlang der Haupt- und Einfallsachsen Seetal-, Gerliswil-, Erlen-, Rothenburg- und Rüeggisingerstrasse entwickelt und sind zusammengewachsen. Entsprechend waren die Hauptstrassen ursprünglich die Lebensader der Gemeinde.

Diese historisch gewachsene, polyzentrische Struktur gilt als Qualität und Merkmal der Gemeinde. Sie bildet eine wichtige Grundlage zur Identitätsbildung in den einzelnen Quartieren, ermöglicht eine hierarchische Verteilung der Verkehrsströme, fördert die «Stadt der kurzen Wege», schafft Begegnungsorte und sichert Angebote in den Quartieren.

Aufgrund von Zusammenlegungen, Konkurrenz und beschränkten Entwicklungsmöglichkeiten (Nutzungsbestimmungen, Erschliessung) verliert die Rolle der Quartierzentren in Emmen jedoch an Bedeutung. Ein weiterer Aspekt ist das Fehlen eines klar erkennbaren Ortszentrums als Treffpunkt für die gesamte Gemeinde. Wegen der fehlenden Abstimmung zwischen Städtebau und Verkehr gelten die Hauptverkehrsstrassen heute als Unorte und Barrieren. Der einseitige Fokus auf den Verkehr liess in der ganzen Gemeinde schwierige Räume entstehen und die negativen Eigenschaften des Verkehrs dominieren. Das innerörtliche Netz gilt zudem als Ausweichroute für den Durchgangsverkehr und wird mit Verkehr belastet, der keinen Bezug zu Emmen hat.

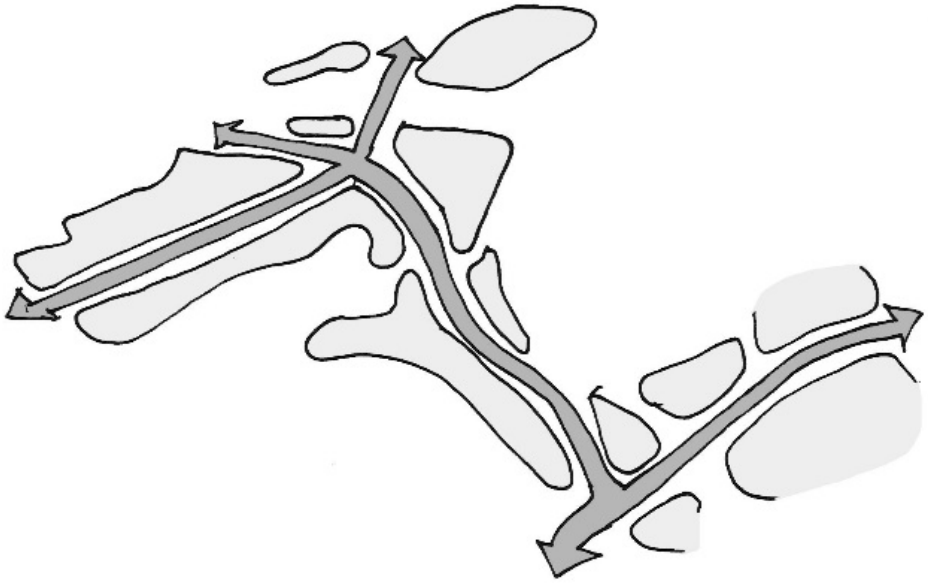


Abbildung 1: Strassendorf, polyzentrische Struktur, Trennwirkung Verkehrsinfrastruktur (Quelle: städtebauliches Gesamtkonzept)

3.2 Gestaltung und Betrieb der Strassen

3.2.1 Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz in der Gemeinde Emmen besteht im Kern aus zwei Hauptachsen: der Gerliswilstrasse (Kantonsstrasse 13) und der Seetalstrasse (Kantonsstrasse 16). Im Norden teilt sich die Gerliswilstrasse in die zwei weiteren Äste Neuenkirchstrasse (Kantonsstrasse 13) und Rothenburgstrasse (Kantonsstrasse 15) auf. Dieses Kantonsstrassennetz bildet das Hauptverkehrsnetz für den motorisierten Strassenverkehr in der Gemeinde. Ergänzt wird dieses Netz durch gemeindliche Sammel- und Erschliessungstrassen verschiedener Klassen.

3.2.2 Strassenräume

Die Strassenräume entlang der genannten Hauptachsen sind heute stark verkehrsorientiert gestaltet. Die Ausrichtung liegt dabei klar auf einer möglichst flüssigen und hindernisfreien Abwicklung des Orts- und Durchgangsverkehrs. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens haben die Hauptachsen eine hohe Trennwirkung. Eine attraktive Strassenraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität fehlt vor allem im Zentrumsbereich.

Die wichtigen Sammel- und Erschliessungsstrassen, welche die Quartiere an das Hauptstrassennetz anbinden, sind grösstenteils ebenfalls verkehrsorientiert gestaltet. Vielerorts gilt auf ihnen Tempo 50 und es sind keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorhanden, was teilweise eine erhebliche Lärmbelastung, besonders in Wohngebieten, mit sich bringt.

Auf den untergeordneten Quartierstrassen (Erschliessungs- und Zufahrtstrassen) sind vielerorts Tempo-30-Zonen eingerichtet, mit entsprechenden gestalterischen und technischen Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Die Strassenraumgestaltung ist meist siedlungsorientiert und stützt somit eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität.

3.3 Fussverkehrsnetz

Die Gemeinde Emmen weist ein dichtes Fussverkehrsnetz auf. Neben den Trottoirs und Fusswegen entlang des Strassennetzes sind besonders in den Wohnquartieren viele ergänzende Fusswegverbindungen vorhanden. Entlang der Flüsse Kleine Emme und Reuss, sowie in den Naherholungsgebieten ausserhalb des Siedlungsgebiets ist ein gutes Netz aus nationalen und regionalen Wanderwegen vorhanden.

Besonders entlang der Hauptverkehrsstrassen sind die Dimensionierung und Gestaltung der Fussverkehrsinfrastruktur jedoch unattraktiv. Zu schmale Trottoirs und eine geringe Aufenthaltsqualität senken die Attraktivität des Zufussgehens, besonders im Zentrum. Weiter existieren aufgrund von geschlossenen Arealen viele Netzlücken, welche für Zufussgehende weite Umwege bedeuten.

3.4 Veloverkehrsnetz

Das Veloverkehrsnetz in der Gemeinde Emmen weist bereits heute eine gute Grundstruktur auf. Die kantonalen und kommunalen Veloverkehrsrouten sind auf eine möglichst direkte Erschliessung des Zentrums-

bereichs für den Veloverkehr ausgerichtet. Die Gemeinde Emmen weist in der Ausdehnung des Siedlungsgebiets eine gute Grösse für die Benützung des Velos im Alltag auf kürzeren Wegen auf. Die Topographie ist hingegen eine grössere Herausforderung für den Veloverkehr. Mit der steigenden Verbreitung von E-Bikes rücken Steigungen als Hindernis für Velofahrende jedoch zunehmend in den Hintergrund.

Grundsätzlich ist neben Velowegen und Fuss-/Velowegen auf vielen Strassenabschnitten eine Veloinfrastruktur, meist in Form von Velostreifen vorhanden. Auf anderen Abschnitten, besonders auch entlang der Velohauptrouten und der Hauptverkehrsstrassen, ist die Veloinfrastruktur jedoch ungenügend oder nicht vorhanden.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Emmen ist generell gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Es gibt vier Bahnhöfe im Gemeindegebiet, mit dem RBus ist Emmen an den Hauptträger des städtischen Feinverteilernetzes in der Agglomeration Luzern angebunden. Das kleinräumigere, innere ÖV-Netz kennt aber keine klare Struktur und ist schwer lesbar (fehlende Verknüpfungen, fehlende Bedienung der zentralen Orte und viele unlogische, indirekte Wegführungen). Die Haltestellen sind oft schlecht erkennbar oder befinden sich, wie zum Beispiel der Bahnhof Gersag, an einer schwierig auffindbaren Lage.

3.6 Entwicklung Bevölkerung und Beschäftigte

Bevölkerung

Das Thema Wachstum ist in Emmen erst seit etwa zehn Jahren aktuell. Dabei fällt das für Emmer Verhältnisse starke Wachstum der letzten fünf Jahre auf. Dieses Wachstum äussert sich in grossen Überbauungen, mit Massstabssprüngen und einer starken Änderung der Quartierstruktur. Durch die eher flächig ausgelegte Entwicklung treten zudem oft Probleme, wie Mehrverkehr, weniger Privatheit, weniger Grünraum und überlastete Infrastrukturen auf.

Beschäftigte

Emmen ist ein gewachsener Wirtschaftsstandort, mit der Industrie als Teil der Identität. Trotzdem gilt Emmen mit 0.5 Arbeitsplätzen pro Einwohner, heute eher als Wohnort. Als Vergleich: Luzern weist etwa 1.0 Arbeitsplatz pro Einwohner auf, Sursee 1.43. Aufgrund der günstigen Verkehrslage gilt Emmen zwar als bedeutender regionaler Arbeitsplatzstandort, die Arbeitsplatzgebiete entlang der Kleinen Emme und in der Reussebene sind aber nicht entsprechend ausgestaltet. Die Gebiete sind unternutzt, schwierig zu erschliessen und kaum mit dem Ort verknüpft. Allgemein wird die Branchenstruktur von Detail- und Grosshandel dominiert.

3.7 Fazit der Analyse

Die Positionierung von Emmen in der Region bildet die Grundlage für die Rolle der Gemeinde als Wohn- und Erwerbsort. Emmen ist als Schnittstelle und Ankunftsort zentral gelegen und ist Hauptzugang zur Region im Norden (Bahn und Autobahn nach Basel, Bern und Zürich). Die Verkehrslage gilt heute aber als Problem. Emmen leidet unter der Trennwirkung der Verkehrsinfrastruktur und den Immissionen. Durch die fehlende Abstimmung zwischen Mobilität und Städtebau ist der Verkehr in Emmen heute nicht unterstützender, sondern limitierender Faktor der qualitativen Entwicklung.

4. Strategische Zielsetzungen

Die Gemeinde Emmen stellt sich für die zukünftige Entwicklung von Verkehr und Mobilität die folgenden strategischen Zielsetzungen. Sie beruhen auf den Leitsätzen und Zielen des städtebaulichen Gesamtkonzepts und orientieren sich an den Kriterien der Nachhaltigkeit. Die Zielsetzungen sind fünf allgemeinen Grundsätzen zugeordnet.

Allgemeine Grundsätze

1. Abstimmung von Siedlung und Verkehr
2. Gewährleistung der Mobilität mit allen Verkehrsträgern
3. Hohe Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs
4. Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs als gleichwertige Verkehrsträger zum MIV im Sinne einer flächeneffizienten Mobilität.
5. Entwicklung der Verkehrsräume zu attraktiv gestalteten, öffentlichen Räumen mit angemessener Aufenthaltsqualität.

Die Gemeinde Emmen berücksichtigt die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel, räumt aber in Konfliktfällen dem nicht motorisierten und dem öffentlichen Verkehr im Sinne der allgemeinen Grundsätze Priorität ein.

1. Abstimmung Siedlung und Verkehr:

- Nutzung auf Erschliessung abstimmen: Die Erschliessungsqualität und die Nutzungen sind aufeinander abzustimmen. Insbesondere sollen publikumsintensive Nutzungen optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein, gute Bedingungen für den Fuss- und Radverkehr liefern und MIV-affine Nutzungen sollen nicht in Wohngebieten angeordnet werden.
- Verdichtung im Zentrumsgebiet: Wo möglich, soll die Gemeinde die Voraussetzungen schaffen, dass in Zentrums- und Bahnhofsnähe wenig genutzte Flächen verdichtet werden können.
- Trennwirkungen verringern: Trennwirkungen von grossen, nicht zugänglichen Arealen und von Strassen- und Bahnstrecken sollen wo immer möglich verringert werden.
- Abgestimmtes Mobilitätsangebot bei Arealnutzungen: Bei Arealentwicklungen wird die Mobilität der künftigen Nutzergruppen und Nutzungen gesamthaft betrachtet und geplant. Dabei sind die übergeordneten Zielsetzungen aus dem Verkehrsrichtplan immer mit einzubeziehen.
- Durchgangsverkehr im Zentrum reduzieren: Die Verkehrsprobleme des Durchgangsverkehrs sollen auf dem bestehenden Hauptstrassennetz gelöst und nicht notwendiger Verkehr im Siedlungsgebiet vermieden werden. Die Gemeinde setzt sich in diesem Zusammenhang für Verkehrsdosierungen auf den Einfallsachsen ausserhalb des Siedlungsgebiets ein.

2. Gewährleistung der Mobilität mit allen Verkehrsträgern

- Angemessene Erschliessung durch alle Verkehrsträger: Die Nutzungen sind grundsätzlich durch alle Verkehrsträger angemessen erschlossen, also motorisierter (Individual-)Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, sowie öffentlicher Verkehr.
- Gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums: Der Verkehrsraum kann von allen Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsträgern gleichberechtigt genutzt werden. Es wird allen Verkehrsträgern genügend Raum zugewiesen, es soll keiner grundsätzlich benachteiligt oder ausgeschlossen werden.
- Freie Wahl über Verkehrsträger: Die Verkehrsteilnehmenden sind in der Wahl des Verkehrsträgers grundsätzlich frei. Bestimmte Verkehrsträger können gefördert werden, jedoch wird die Nutzung der anderen Verkehrsträger nie gänzlich verunmöglicht.

3. Hohe Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs

- Zugänglichkeit für alle: Das Mobilitätsangebot ist für alle Bevölkerungsgruppen in seiner ganzen Breite zugänglich. Dabei sind besonders die Bedürfnisse der verschiedenen Altersgruppen (z.B. Kinder, ältere Personen) und der Menschen mit Beeinträchtigungen (körperlich oder psychisch eingeschränkte Menschen) zu berücksichtigen.
- Koexistenz verschiedener Benutzergruppen: Alle Verkehrsteilnehmenden sollen den Verkehrsraum in gleichem Sinne sicher und ohne negative Beeinträchtigungen gleichzeitig nutzen können. Dies bedingt, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Benutzergruppen aufeinander abgestimmt werden. Die Bedürfnisse einzelner Gruppen oder Verkehrsträger dürfen nicht über diejenigen anderer gestellt werden.
- Die Verkehrssicherheit stellt ein zentrales Element der Verkehrsplanung dar: Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat bei der Planung der Verkehrsräume höchste Priorität. Andere Bedürfnisse dürfen nicht auf Kosten der Sicherheit höhergestellt werden.
- Angepasstes Geschwindigkeitsniveau: Das Geschwindigkeitsniveau ist den angestrebten Siedlungsqualitäten und Bedürfnissen aller Nutzergruppen angepasst. Gleichzeitig wird mit dem Geschwindigkeitsniveau ein flüssiger und verträglicher Verkehrsablauf auf dem gesamten Strassennetz ermöglicht.
- Schutz vor Emissionen: Die vom Verkehr verursachten Lärm- und Luftemissionen werden so weit wie möglich verringert oder vermieden.

4. Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs als gleichwertige Verkehrsträger zum MIV im Sinne einer flächeneffizienten Mobilität.

- Förderung von ÖV und Fuss-/Veloverkehr: Die Gemeinde Emmen strebt die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und des Modal-Splits der Bevölkerung hin zur vermehrten Nutzung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs an, im Sinne einer neuen Mobilitätskultur. Der Mehrverkehr soll nicht durch eine Zunahme des MIV, sondern in erster Linie vom Fuss- und Veloverkehr, sowie vom öffentlichen Verkehr aufgenommen werden.

- Flächendeckendes Fuss- und Veloverkehrsnetz: Sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr soll ein flächendeckendes Netz an direkten und sicheren Verbindungen angeboten werden. Bestehende Netzlücken sind zu schliessen und wichtige Verbindungen zu den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, ins Zentrum und zu den öffentlichen Einrichtungen sollen attraktiv gestaltet sein.
- Genügend und gute Veloabstellanlagen: Dem Veloverkehr steht ein angemessenes Angebot von Abstellanlagen an Lagen mit entsprechendem Bedarf zur Verfügung.
- Optimiertes ÖV-Angebot: Die Gemeinde setzt sich für gute Anschlüsse von Bus und Bahn, sowie, bei Bedarf und entsprechender Nachfrage, für Taktverdichtungen im öffentlichen Verkehr ein.
- Intermodale Drehscheiben: Sie strebt an den Bahnhöfen intermodale Verkehrsdrehscheiben an, welche ein direktes und einfaches Umsteigen zwischen Bus und Bahn, sowie eine attraktive Verknüpfung zwischen ÖV und dem Fuss-/Veloverkehr bieten.
- Optimierte Haltestellen: Bei den übrigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird eine bedarfsgerechte und ortsbezogene Optimierung angestrebt.
- Anschluss an übergeordnetes ÖV-Netz: Die Gemeinde setzt sich bei übergeordneten Angebotsplanung für einen Anschluss an das überregionale Bahnnetz (Fernverkehrshalt) ein.

5. Entwicklung der Verkehrsräume zu attraktiv gestalteten, öffentlichen Räumen mit angemessener Aufenthaltsqualität

- Die Gemeinde setzt sich für die Umgestaltung der Verkehrsräume zu attraktiven öffentlichen Räumen ein, die folgende Ansprüche berücksichtigen:
- Attraktive öffentliche Verkehrsräume: Die öffentlichen Verkehrsräume weisen eine ihrer Funktion und Lage im Siedlungsgebiet angemessene Gestaltung und Qualität auf. Wo die Zuständigkeit nicht (allein) bei der Gemeinde liegt (Kantonsstrassen, Bahnhöfe), setzt sie sich für eine qualitätsvolle Gestaltung der Verkehrsräume ein.
- Hohe Aufenthaltsqualität: In öffentlichen Räumen ist die Aufenthaltsqualität hoch, die Gestaltung ist nicht nur auf den fliessenden Verkehr ausgerichtet. Insbesondere entlang der Zentrumsachsen, aber auch an wichtigen Knoten, lokalen Treffpunkten und reinen Wohnstrassen in den Quartieren ist der Strassenraum einladend für Aufenthalt und sozialen Austausch gestaltet.
- Angemessene Begrünung des Strassenraums: Der Strassenraum ist entsprechend seiner Funktion und den Bedürfnissen der Nutzenden angemessen begrünt. Besonders in verdichteten Gebieten wie dem Zentrum werden, auch im Sinne eines verträglichen Siedlungsklimas, eine Bepflanzung mit Bäumen sowie versickerungsfähige Bodenflächen angestrebt. Ausnahmen sollen nur in begründeten Fällen (Platzverhältnisse, Verkehrssicherheit etc.) möglich sein.

5. Handlungsfelder

5.1 Übersicht

Für die Erreichung der strategischen Zielsetzungen sind Massnahmen notwendig. Diese Massnahmen werden ausgehend von der Analyse, sowie den Zielsetzungen aus dem städtebaulichen Gesamtkonzept in folgende sechs Handlungsfelder eingeordnet:

- Motorisierter Individualverkehr
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Mobilität
- Parkierung
- Güterverkehr

Pro Handlungsfeld werden die folgenden Inhalte beschrieben. Die Massnahmen sind zwecks der Übersichtlichkeit und einfachen Auffindbarkeit im Kapitel 6 separat zusammengestellt.

- Ausgangslage: Beschreibung der bestehenden Situation und Bedeutung des Verkehrsträgers für das Verkehrsnetz und die Mobilität der Gemeinde Emmen
- Ziele: Ziele für die zukünftige Rolle und angestrebte Qualität des Verkehrsträgers im Verkehrsnetz und in der Mobilität der Gemeinde Emmen
- Qualitätsanforderungen: Qualitative Anforderungen an das jeweilige Netz in der Gemeinde Emmen
- Technische Anforderungen: Technische Anforderungen (Führung des Verkehrs, Ausbaustandards) an das jeweilige Netz
- Übergeordnete Festlegungen: Festlegungen und Handlungsanweisungen aus übergeordneten Planungsinstrumenten, sofern vorhanden

Zusammen mit den Massnahmen im Kapitel 6 bildet dieses Kapitel die Handlungsanweisungen für die Gemeinde Emmen.

Einwohnerratsbeschluss vom 30. Januar 2024, Aufnahme einer Bemerkung: Auf die Bedürfnisse des ansässigen Gewerbes ist bei der Umsetzung von Massnahmen Rücksicht zu nehmen.

5.2 Motorisierter Individualverkehr

5.2.1 Ausgangslage

Der Aufbau des Strassennetzes in der Gemeinde Emmen ergibt sich aus der Funktion, welche die einzelnen Strassen erfüllen müssen. Das Rückgrat des Strassennetzes der Gemeinde Emmen bilden die in den übergeordneten Planungsinstrumenten eingetragenen Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen. Diese haben den Zweck, den ortsfremden Verkehr durchzuleiten, den lokalen Verkehr zu bündeln und Emmen an das übergeordnete Verkehrsnetz anzubinden. Diese Verkehrsanlagen sind grundsätzlich verkehrsorientiert gestaltet und ermöglichen sichere, effektive und wirtschaftliche Verbindungen. Dabei wird aber auch auf eine landschafts- und siedlungsverträgliche Gestaltung der Infrastrukturen geachtet. Ziele und Vorgaben zu diesen Strassen sind in den übergeordneten Planungen definiert und werden auf kommunaler Ebene übernommen und ergänzt.

Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete in der Gemeinde Emmen wird durch das kommunale Strassennetz sichergestellt. Dieses besteht aus Sammelstrassen und den Strassen der Feinerschliessung, welche den motorisierten Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Netz führen. Diese Strassen sind siedlungsorientiert gestaltet und müssen verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Daraus leiten sich besondere Anforderungen an die Gestaltung des Strassenraums ab.

5.2.2 Ziele

- Der Durchgangsverkehr wird möglichst aus dem Ortskern ferngehalten.
- Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird über das bestehende Strassennetz abgewickelt.
- Der Verkehr wird für alle Verkehrsteilnehmenden mit hoher Verträglichkeit abgewickelt.
- Die Strassenräume sind für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv gestaltet und auf die angrenzenden Nutzungen abgestimmt.
- Die Strassenräume sind in angemessener Weise begrünt mit Bäumen und versickerungsfähigen Flächen.

Der Strassenverkehr wird so ausgestaltet, dass (im Normalbetrieb) ein reibungsloser Verkehrsablauf sichergestellt wird und sich alle Verkehrsteilnehmer sicher in der Gemeinde Emmen bewegen können. Neben den Ansprüchen an die Sicherheit sollen die Anlagen benutzerfreundlich gestaltet sein und es soll die Qualität der öffentlichen Räume bzw. der Strassenräume in Emmen erhöht werden.

In den Ortszentren wird eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung angestrebt – Strassen sollen vermehrt als städtebauliches Element fungieren und bieten neben der Verbindungsfunktion auch eine hohe Aufenthaltsqualität. Dabei ist die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung auch unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu planen und zu realisieren. Die Strassen der Feinerschliessung werden so betrieben, dass sie die verschiedenen Ansprüche, die an den Strassenraum gestellt werden, erfüllen können. In Siedlungsgebieten werden sie als Teil der Umgebung wahrgenommen, dienen auch als Begegnungsort und der Aussenraum weist eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität auf. Deshalb soll in diesen Strassen der Verkehr verträglich abgewickelt und das Tempo der Situation angepasst werden.

Beim Strassenverkehr sollen keine zusätzlichen Kapazitäten für Autos auf den kommunalen Strassen in Emmen durch Ausbauten geschaffen werden und die Leistungsfähigkeit von Knoten wird nicht erhöht.

Der Durchgangsverkehr soll möglichst auf die Autobahn und die Hauptachsen verlagert bzw. kanalisiert werden. Gleichzeitig werden die Wohngebiete durch geeignete Massnahmen vom quartierfremden Verkehr geschützt. Neue Gebiete sollen möglichst direkt ans übergeordnete Netz angeschlossen werden.

Mittels zweckmässiger Massnahmen ist die Trennwirkung von Strassen zu vermindern und Querbeziehungen sind zu stärken. Alle Strassen werden – unter Berücksichtigung ihrer Typisierung – so gestaltet, dass neben den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

5.2.3 Strassenklassierung

Die öffentlichen Strassen in der Gemeinde Emmen sind, basierend auf ihrer verkehrstechnischen Bedeutung im Netz, unterschiedlichen Klassen zugeordnet. Die Strassenklassierung ist durch die Strassenverordnung (StrV) des Kantons Luzern festgelegt. Die Gemeinden können ihre Gemeindestrassen gemäss Art. 1 StrV in folgende drei Klassen einteilen:

- Gemeindestrassen 1. Klasse dienen vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrassen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrsorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Personenverkehrs.
- Gemeindestrassen 2. Klasse dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen. Sie haben überwiegend Sammelfunktion und sind in der Regel nutzungs- und verkehrsorientiert. Sie können Achsen des öffentlichen Personenverkehrs sein.
- Gemeindestrassen 3. Klasse dienen der Feinerschliessung von Quartieren und münden in verkehrs- oder nutzungsorientierte Gemeindestrassen. Sie haben überwiegend Erschliessungsfunktion und sind in der Regel nutzungsorientiert.

Auf dem folgenden Übersichtsplan gemäss Strassenverzeichnis der Gemeinde Emmen werden zur Orientierung die Gemeindestrassen 1. – 3. Klasse dargestellt. Die Kantonsstrassen sind im Strassenverzeichnis nicht aufgeführt, da ihre Verwaltung dem Kanton Luzern obliegt. Sie werden als zusätzlicher Orientierungsinhalt dargestellt.

Privat- und Güterstrassen werden nicht dargestellt.

Abbildung 2: Strassenklassierung der Gemeindestrassen im Emmen gemäss Strassenverzeichnis

Im vorliegenden kommunalen Verkehrsrichtplan ist keine Umklassierung von Gemeindestrassen vorgesehen. Die bestehende Einteilung der Gemeindestrassen wird in einem separaten Verfahren überprüft und wenn notwendig angepasst.

Die bestehende Strassenklassierung der Gemeinde dient als Grundlage für die Typisierung der Strassenräume und die daraus folgenden Qualitätsanforderungen (siehe Kapitel 5.2.5). Die Strassenklassierung ist nicht mit der Typisierung der Strassenräume gleichzusetzen.

5.2.4 Typisierung der Strassenräume

Die Strassenräume sollen allen Verkehrsteilnehmenden genügend Platz bieten und gleichzeitig eine möglichst attraktive Gestaltung aufweisen. Die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden sind je nach Strassenklasse, Lage im Netz und Kontext im Siedlungsraum unterschiedlich.

Um auf dem ganzen Strassennetz einen Mindeststandard für Infrastruktur und Gestaltung anbieten zu können, werden qualitative und technische Anforderungen gestellt. Diese werden für jeden Strassenraumtyp definiert. Die Typisierung der Strassenräume orientiert sich an der Strassenklassierung der Gemeinde Emmen (siehe Kapitel 5.2.3) und der Lage im Netz bzw. im Siedlungsraum:

- Zentrumsachsen: Kantonsstrassen im Zentrumsbereich
- Hauptverkehrsstrassen: Kantonsstrassen ausserhalb Zentrumsbereich
- Quartierachsen: Gemeindestrassen 1. Klasse und 2. Klasse
- Quartierstrassen: Gemeindestrassen 3. Klasse

Die Typisierung der Strassenräume und die darauf aufbauenden qualitativen und technischen Anforderungen gelten nur für die Strassen bzw. Strassenräume im Siedlungsraum. Ausserhalb des Siedlungsgebiets ist die Situation jeweils einzeln anhand der Gesetzgebung und den entsprechenden Normen zu beurteilen.

Plan Typisierung der Strassenräume

Im folgenden Plan ist die Typisierung der innerörtlichen Strassenräume von Emmen dargestellt. Entsprechend diesem Plan gelten für diese Strassenräume die entsprechenden unter Kapitel 5.2.5 und 5.2.6 beschriebenen Anforderungen. Es sind nur die öffentlichen Strassen (Kantons- und Gemeindestrassen) dargestellt, keine Privatstrassen. Wenn sich die Strassenklassierung gemäss kommunalem Strassenverzeichnis ändert, kann, falls notwendig, die Typisierung der Strassenräume angepasst werden.

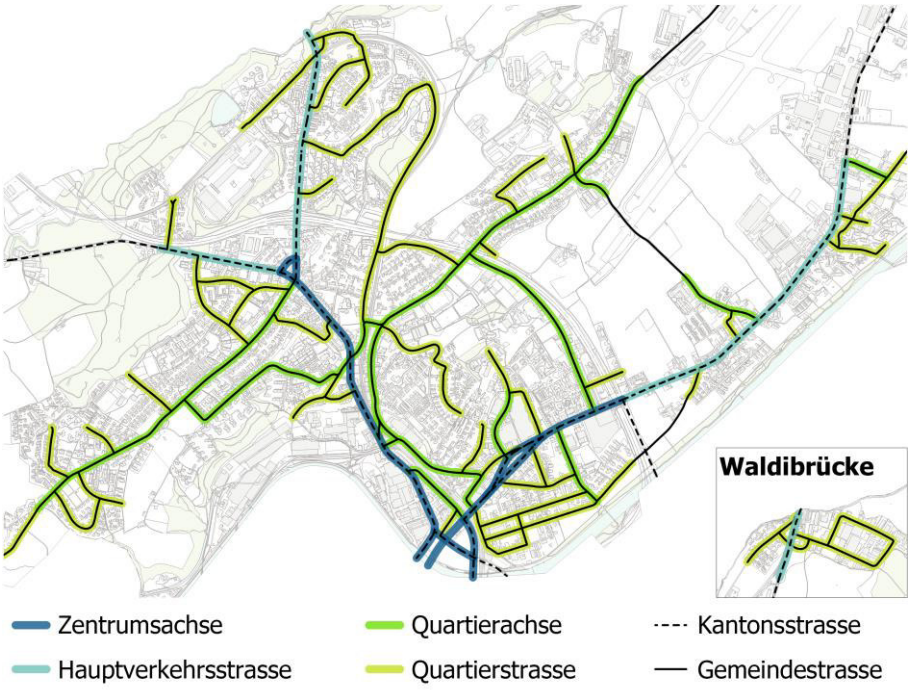


Abbildung 3: Strassenraumtypisierung für die Qualitätsanforderungen an die Strassenraumgestaltung

5.2.5 Qualitätsanforderungen

Zentrumsachsen

Als Zentrumsachsen werden die Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen) im Zentrumsbereich bezeichnet. Die Zentrumsachsen müssen eine Vielzahl an Funktionen erfüllen können. Sie bilden die wichtigsten Verkehrswege für den motorisierten Strassenverkehr und den ÖV. Für diese Verkehrsträger müssen die Zentrumsachsen über die notwendige Leistungsfähigkeit verfügen. Gleichzeitig sind entlang der Zentrumsachsen in den Erdgeschossen hauptsächlich öffentliche und gewerbliche Nutzungen angesiedelt, was ein hohes Aufkommen an Fuss- und Veloverkehr generiert. Fuss- und Veloverkehr haben hier erhöhte Ansprüche an die Gestaltung und Aufenthaltsqualität des Strassenraums. Die Hoheit der Zentrumsachsen liegt beim Kanton. Die nachfolgenden Qualitätsanforderungen sind als Haltung der Gemeinde zu verstehen.

Qualitätsanforderungen:

- Siedlungsorientierte Gestaltung, unter Berücksichtigung der Anforderungen für die benötigte Verkehrskapazität
- Das angemessene Temporegime (30 oder 50 km/h) wird situationsbedingt im entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzept geprüft.
- Extra breite Seitenbereiche für den Fussverkehr, für Aufenthaltsflächen und für Aussenflächen von Erdgeschossnutzungen (z.B. Strassencafés etc.)
- Genügend breite und direkt geführte Veloinfrastruktur
- Beidseitige Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen
- Angemessene Anzahl an Kurzzeitparkfeldern, Abstellflächen für Velos und Umschlagflächen (Anlieferung/Entsorgung) in Verbindung mit Gewerbenutzungen

Hauptverkehrsstrassen

Die übrigen Hauptverkehrsstrassen ausserhalb des Siedlungszentrums müssen ebenfalls eine genügende Leistungsfähigkeit für den motorisierten Strassenverkehr und ÖV aufweisen. Aufgrund der Lage ausserhalb des Zentrumsbereichs stehen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität weniger im Vordergrund als auf den Zentrumsachsen. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs richten sich vor allem an die benötigten Verkehrsflächen und die Verkehrssicherheit. Die Hoheit bei Hauptverkehrsstrassen liegt beim Kanton. Die nachfolgenden Qualitätsanforderungen sind als Haltung der Gemeinde zu verstehen.

Qualitätsanforderungen:

- Siedlungsorientierte Gestaltung, unter Berücksichtigung der Anforderungen für die benötigte Verkehrskapazität
- Temporegime 50, bei entsprechenden Lenkungsmassnahmen des Strassenverkehrs ist auch Tempo 30 möglich
- Genügend breite Trottoirs/Seitenbereiche für den Fussverkehr

- Genügend breite und direkt geführte Veloinfrastruktur
- Mindestens einseitige Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen

Quartierachsen

Die Quartierachsen sind wichtige Sammel- und Erschliessungsstrassen, welche die Quartiere mit den Zentrumsachsen und Hauptverkehrsstrassen verbinden. Sie weisen eine geringere Verkehrsbelastung auf als die Hauptverkehrsstrassen, die Leistungsfähigkeit steht deshalb weniger im Vordergrund als eine siedlungsorientierte Gestaltung. Für den Fuss- und Veloverkehr sind Quartierachsen ebenfalls wichtige Verbindungen, entsprechend bestehen erhöhte Anforderungen an die entsprechenden Infrastrukturen.

Qualitätsanforderungen:

- Siedlungsorientierte Gestaltung
- Temporegime 50, vorzugsweise ist Tempo 30 anzustreben
- In besonderen Situationen (z.B. Quartierzentrum, Schulhäuser etc.) auch Abschnitte mit Begegnungszonen (Tempo 20)
- Genügend breite Trottoirs/Seitenbereiche für den Fussverkehr
- Genügend breite und direkt geführte Veloinfrastruktur, bei Tempo 30 auch Velo im Mischverkehr
- Mindestens einseitige Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen

Quartierstrassen

Die übrigen Quartierstrassen dienen der Erschliessung. Die Belastung durch den motorisierten Verkehr ist gering. Der Strassenraum ist siedlungsorientiert gestaltet, er dient nicht nur dem Verkehr, sondern auch als Aufenthaltsort für den sozialen Austausch. Der Fuss- und Veloverkehr benützen den Strassenraum gleichgestellt gegenüber dem motorisierten Verkehr. Entsprechend ist eine hohe Verkehrssicherheit durch Beruhigungsmassnahmen sicherzustellen.

Qualitätsanforderungen:

- Siedlungsorientiere Gestaltung
- Temporegime 30 oder Begegnungszonen
- Genügend breite Trottoirs/Seitenbereiche für den Fussverkehr oder Mischverkehrsflächen
- Velos im Mischverkehr
- Punktuelle Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen (z.B. als verkehrsberuhigendes Element)

Privatstrassen

Die Gestaltung der privaten Strassen im Siedlungsgebiet kann von der Gemeinde nur bedingt beeinflusst werden. Grundsätzlich soll jedoch im Rahmen der Bewilligungen von privaten Strassenbauprojekten darauf

geachtet werden, dass die Qualitätsanforderungen an die öffentlichen Quartierstrassen auch bei der Gestaltung der privaten Quartierstrassen berücksichtigt werden.

Die Gemeinde stellt im Rahmen von Bewilligungsverfahren sicher, dass Privatstrassen den Qualitätsanforderungen an öffentliche Quartierstrassen entsprechen.

5.2.6 Technische Anforderungen

Die technischen Anforderungen an die Strassenräume richten sich situationsspezifisch nach dem Verkehrsaufkommen bzw. der erforderlichen Kapazität. Weiter sind die jeweils erforderlichen Begegnungsfälle massgebend. Die Dimensionierung der Flächen für den motorisierten Verkehr ist deshalb für die jeweilige Situation einzeln anhand der geltenden Normen des VSS zu bestimmen.

Für den Fuss- und Veloverkehr sind die unter Kapitel 5.3.4 bzw. 5.4.4 beschriebenen technischen Anforderungen zu berücksichtigen.

Temporegime

Grundsätzlich sind bei der Festlegung des Temporegimes die Qualitätsanforderungen an die verschiedenen Strassentypen zu berücksichtigen.

Auf den Kantonsstrassen, also Zentrumsachsen und übrigen Hauptverkehrsstrassen, gilt generell Tempo 50. Durch Dosierungs- und Verlagerungsmassnahmen wird langfristig eine Senkung des motorisierten Verkehrs im Zentrumsbereich angestrebt. Bei der Umgestaltung von Kantonsstrassen soll künftig deshalb die Einführung von Tempo-30-Zonen geprüft werden. Dadurch kann der siedlungsorientierte Charakter auch bei Hauptstrassen im Zentrumsbereich zusätzlich gestärkt werden. Dies kommt der Aufenthaltsqualität und somit dem gesamten Ortsbild im Zentrum zugute. Die Gemeinde setzt sich grundsätzlich für die Prüfung von Tempo 30 (sofern angemessen) auf Kantonsstrassen ein.

Gemeindestrassen, also Quartierachsen und Quartierstrassen, sollen innerhalb des Siedlungsgebiets möglichst als Tempo-30-Zonen signalisiert und ausgestaltet werden. Dies fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, stärkt den Fuss- und Veloverkehr, erhöht die Schulwegsicherheit und senkt die Lärmemissionen in den Wohnquartieren. Auf Quartierstrassen und an besonderen Stellen auf Quartierachsen mit flächigem Querungsbedürfnis sollen auch Begegnungszonen möglich sein.

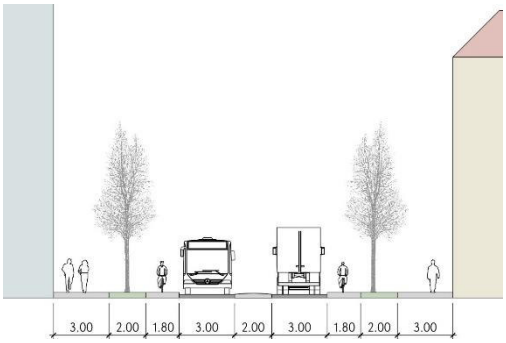
Strassentyp	Klassierung	Temporegime
Zentrumsachse	Kantonsstrasse	50 km/h 30 km/h
Hauptverkehrs-strasse	Kantonsstrasse	50 km/h 30 km/h
Quartierachse	Gemeindestrasse 1. Klasse	50 km/h 30 km/h 20 km/h
Quartierstrasse	Gemeindestrasse 2./3. Klasse	30 km/h 20 km/h
Privatstrasse	Privatstrasse	30 km/h 20 km/h

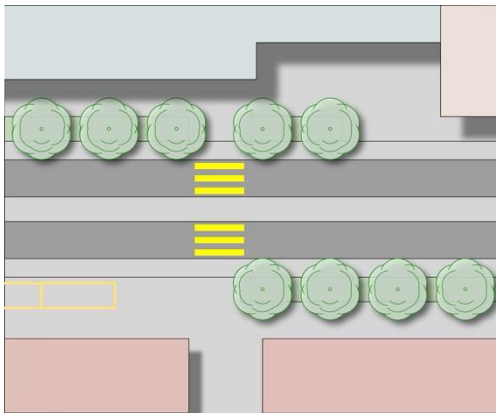
Tabelle 1: Temporegime auf den verschiedenen Strassentypen

Beispielquerschnitte

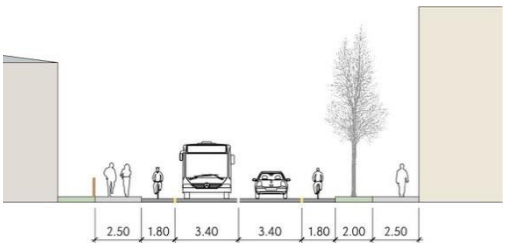
Für die unter Kapitel 5.2.4 beschriebenen Strassentypen wird folgend jeweils ein Beispiel eines Querschnitts gezeigt. In diesen Querschnitten sind die genannten Qualitätsanforderungen und die technischen Anforderungen aus den entsprechenden Normen berücksichtigt. Die Beispiele dienen ausschliesslich der Veranschaulichung der Anforderungen. Die Gestaltung des Strassenraums ist jeweils den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

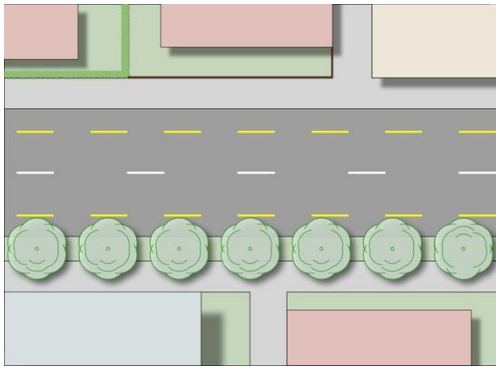
Zentrumsachse



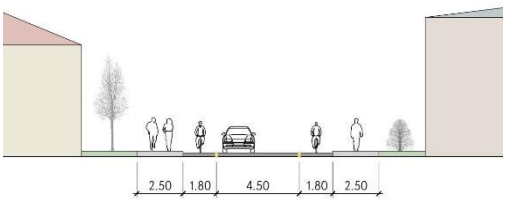


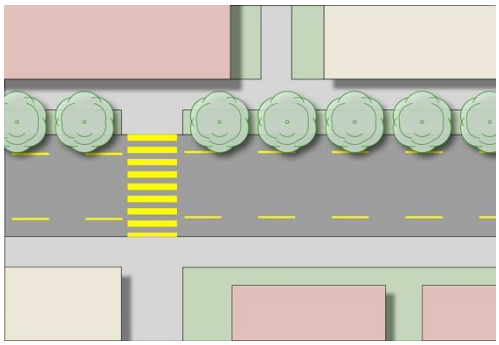
Hauptverkehrsstrasse



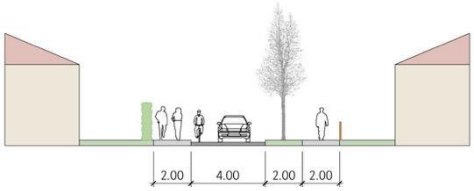


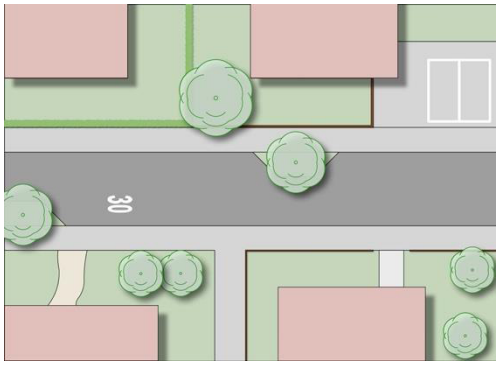
Quartierachse





Quartierstrasse





5.2.7 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan: Strassenbauprojekte Kantonsstrassen (M3.1)

Im kantonalen Richtplan sind raumwirksame, richtplanrelevante Strassenprojekte allgemein als Koordinationsaufgabe definiert. Konkret ist für Emmen die räumlich abgestimmte Massnahme «Seetalplatz und Zufahrtsstrassen» mit dem derzeitigen Koordinationsstand Festsetzung im kantonalen Richtplan enthalten. Grundsätzlich werden konkrete Projekte im Bauprogramm und dem Nachfolgeprogramm Gesamtmobilität für Kantonsstrassen im Dreijahresrhythmus festgelegt.

Kantonaler Richtplan: Ortsdurchfahrten (M3-3)

Der Kanton erarbeitet zusammen mit den Gemeinden Grundlagen für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Kantonsstrassen, z.B. im Rahmen von Testplanungen oder vertieften Studien. In der Gemeinde Emmen betrifft dies die Kantonsstrassen Gerliswilstrasse, Seetalstrasse, Rothenburgstrasse und Neuenkirchstrasse. Für eine optimale Gestaltung sollen zukünftig vermehrt auch die an die Strasse angrenzenden Grundstücke oder Plätze einbezogen werden. (Priorität B: wichtig)

Kantonaler Richtplan: Lärmsanierung von Strassen (M4-1, 4-2)

Ein grosser Teil der Kantonsstrassen in Emmen sind in der Problemkarte Siedlungsbelastung durch Verkehr (Lärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert und teilweise Trennwirkung im Siedlungsgebiet) eingetragen (S. 189 KRP). Der Kanton ergreift deshalb Massnahmen zur Strassenlärmbekämpfung und unterstützt Gemeinden fachlich bei der Sanierung von Strassen in ihrer Zuständigkeit. Grundsätzlich wird der Lärm vorab bei der Quelle bekämpft. Um übermässigen Strassenverkehrslärm zu vermeiden, soll das Verkehrsaufkommen reduziert und in wohnorientierten Zonen im Siedlungsraum Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gefördert werden. (Priorität A: wichtig & dringend)

Agglomerationsprogramme

Im Agglomerationsprogramm ist eine konkrete Massnahme für den motorisierten Verkehr enthalten. Die Massnahmen zum Gesamtverkehr, welche den MIV betreffen, sind ebenfalls aufgelistet. Die Massnahmen werden in entsprechenden Massnahmen im kommunalen Verkehrsrichtplan festgesetzt.

3. Generation

- GV-5.1h-3A, Entschärfung Unfallschwerpunkt, Kreisel Sonnenplatz

4. Generation:

- MIV-3-4B, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen
- GV-1.2-4A, Optimierung Gesamtverkehrssystem
- GV-5.4-4B, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum bei Seetalstrasse, Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse
- GV-5.7-4, Städtebauliche begleitende Aufwertungsmassnahmen in Zusammenhang mit dem By-pass

Vorstoss Einwohnerrat für Lastwagenverbot auf Gerliswilerstrasse

Im Einwohnerrat wurde ein Vorstoss für ein Lastwagen- bzw. Schwerverkehrsverbot auf der Gerliswilstrasse eingereicht. Ziel eines solchen Fahrverbots wäre die Entlastung des Zentrums von Emmenbrücke vom emmissionsreichen Schwerverkehr. Lastwagen sollten statt durch das Zentrum beispielsweise via Autobahn von Norden in die südlichen Teile der Gemeinde gelangen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist ein solches Verbot schwer umsetzbar. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf der Gerliswilstrasse ist mit 2.0 % des DTV vergleichsweise gering. Auch im Zentrum von Emmenbrücke gibt es Gewerbe und Nutzungen, welche vom Güterverkehr abhängig sind. Für diese müssten beispielsweise Ausnahmeregelungen oder alternative Anlieferungskonzepte angeboten werden. Weiter handelt es sich bei der Gerliswilstrasse um eine Kantonsstrasse, welche auch für den Schwer- bzw. Güterverkehr die Funktion einer wichtigen Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse erfüllt. Ein Verbot wäre nur mit Koordination und Einverständnis des Kantons umsetzbar.

Ein Schwerverkehrsverbot auf der Gerliswilstrasse wird aus den genannten Gründen nicht als Massnahme im Verkehrsrichtplan aufgeführt. Es soll jedoch im Rahmen der übergeordneten Massnahme Ü1 zur Umgestaltung der Gerliswilstrasse geprüft werden, wie der Schwerverkehr verträglicher abgewickelt werden könnte.

5.3 Fussverkehr

5.3.1 Ausgangslage

Der Fussverkehr macht einen bedeutenden Anteil unserer Mobilität aus. Die erste und letzte Etappe der Wege wird normalerweise zu Fuss zurückgelegt. Weiter liegen die Stärken des Fussverkehrs bei kurzen Distanzen. Mittels einem breiten, lokalen Versorgungsangebot und einem feinmaschigen Fussverkehrsnetz, welches die Anziehungspunkte optimal miteinander verbindet, kann der Fussverkehr als Teil der Alltagsmobilität gefördert werden.

Durch die Gemeinde Emmen führen viele Wanderwege. Diese bieten attraktive Verbindungen zwischen den Gemeinden und zu den Naherholungsgebieten. Sie sind bei der Netzplanung des Fussverkehrs zu berücksichtigen.

5.3.2 Ziele

- Der Fussverkehr ist fester Bestandteil der täglichen Mobilität.
- Das kommunale Fussverkehrsnetz ist sehr gut in das regionale Netz eingebettet.
- Lückenlose, komplett durchgängige Fussverkehrsführung
- Eine hohe Sicherheit ist für den Fussverkehr auf dem gesamten Netz gewährleistet.

Die Gemeinde Emmen soll über ein feinmaschiges, sicheres, durchgehendes, attraktives und hindernisfreies Fussverkehrsnetz verfügen, welches die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergruppen optimal berücksichtigt. Konflikte mit dem Veloverkehr werden vermieden, die Wege haben eine angemessene Breite. Sowohl die objektive wie auch die subjektive Sicherheit werden gewährleistet. Anziehungspunkte wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Quartierschwerpunkte sowie Einkaufs- und Freizeitnutzungen sind für den Fussverkehr gut erschlossen. Dazu ist die Trennwirkung von Strassen und Bahnlinien zu verringern. Um eine attraktive Verknüpfung zwischen Fussverkehr und ÖV zu erzielen, wird bei den Zugängen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besonders darauf geachtet, dass diese sicher, direkt und behindertengerecht gestaltet sind. Weiter ist das lokale Netz optimal an jenes der Nachbargemeinden sowie an das übergeordnete Netz angebunden. Insbesondere das Zentrumsgebiet in Emmenbrücke sowie die Erholungsräume an der Reuss und an der Kleinen Emme können gut über das Fussverkehrsnetz erreicht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Vorhaben laufend mit den anderen betroffenen Gemeinden koordiniert.

Neben einem attraktiven Fussverkehrsnetz wird auch eine attraktive Gestaltung der Aussenräume angestrebt. Dazu werden die kantonalen und kommunalen Strassen möglichst siedlungsorientiert gestaltet. Sie werden so betrieben, dass sie die Bedürfnisse, die der Fussverkehr an den Strassenraum stellt, erfüllen können. In Bezug auf die Sicherheit wird insbesondere auf den Schulwegen und bei den Querungsstellen ein hoher Standard angestrebt.

5.3.3 Qualitätsanforderungen

Für das Fussverkehrsnetz werden, abgeleitet aus den Zielen, folgende Qualitätsanforderungen gestellt. Bei Fussverkehrsanlagen, welche diese Anforderungen nicht genügend erfüllen, werden Massnahmen definiert.

1. Attraktivität

- Die Fussverkehrsverbindungen sind möglichst direkt und ohne Umwege geführt.
- Die Fussverkehrsanlagen weisen einen guten Gehkomfort auf. Zum Gehkomfort gehört eine genügende Breite, sowie ein geeigneter Belag und möglichst geringe Steigungen/Gefälle.
- Die Qualität des unmittelbaren Umfeldes entlang von Fussverkehrsanlagen ist möglichst hoch. Entlang von Strassen gibt es eine adäquate Begrünung, abseits führen Fussverbindungen möglichst durch attraktive, begrünte Räume.
- Am Bauzonenrand sind Fusswege womöglich in der Bauzone zu realisieren. Nach Möglichkeit sind sie als Übergang vom Siedlungsrand zur Kulturlandschaft mit entsprechenden ökologischen Aufwertungsmassnahmen zu gestalten. Dabei ist ein natürlicher, unversiegelter Belag einzusetzen (in Abstimmung mit Hindernisfreiheit).
- Fusswege ausserhalb der Bauzone (insbesondere Wanderwege), welche eine natürliche Wegoberfläche aufweisen, sind als solche zu erhalten oder gemäss Rücksprache mit den Luzerner Wanderwege zu ersetzen.

- Auf Ober- und Unterführungen ist grundsätzlich zu verzichten.

2. Sicherheit

- Der Fussverkehr wird entlang von Strassen baulich von der Fahrbahn getrennt geführt (Trottoir oder separater Fussweg). Ausnahme: Begegnungszonen
- Mischverkehrsflächen sind möglichst zu reduzieren, wenn nicht möglich, ist der Fussverkehr durch gestalterische Elemente von der Fahrbahnfläche abzutrennen.
- Querungen liegen möglichst auf den Wunschlinien des Fussverkehrs und sind für die Fahrzeuglenkenden gut erkennbar.
- Auf dem Fussverkehrsnetz herrscht eine hohe subjektive Sicherheit. Beleuchtung und Einsehbarkeit sind entsprechend gestaltet.

3. Zusammenhängend und dicht

- Die Netzdichte des öffentlichen Fussverkehrsnetzes orientiert sich im Siedlungsgebiet an einer Maschenweite von 100 m.
- Es sind zusätzliche Verbindungen und Abkürzungen, entsprechend den Wunschlinien des Fussverkehrs, vorhanden.

4. Hindernisfrei

- Das Fussverkehrsnetz ist möglichst stufenlos. Bei Treppen bestehen entsprechende hindernisfreie Alternativen.
- Die Wegführung ist für alle Gruppen von beeinträchtigten Menschen erkenn- bzw. ertastbar.

5.3.4 Technische Anforderungen

Um die Qualitätsanforderungen an das Fussverkehrsnetz erfüllen zu können, müssen die technischen Anforderungen der richtigen Führungsart des Fussverkehrs (z.B. Trottoir, Fussweg etc.), sowie die erforderlichen Ausbaustandards erfüllt werden.

Führungsarten Fussverkehr

Folgende Führungsarten können im Fussverkehrsnetz eingesetzt werden:

- Trottoir: Baulich abgesetzte Fläche direkt am Strassenrand
- Fussweg: Baulich separierter Weg (z.B. durch Grünstreifen von Fahrbahn getrennt), ausschliesslich für den Fussverkehr, entweder parallel zu Strassen oder als eigener Weg
- Fuss-/Veloweg: Baulich separierter Weg, vom Fuss- und Veloverkehr gemeinsam genutzt, entweder parallel zu Strassen oder als eigener Weg
- Mischverkehr mit Velo & MIV: Der Fussverkehr benutzt dieselben Flächen wie der motorisierte Verkehr und Veloverkehr, keine bauliche Trennung oder Markierung
- Fussgängerzone/Platz: Vollständig für den Fussverkehr reservierte Fläche von Fassade zu Fassade

In der folgenden Tabelle werden für den unterschiedlichen verkehrlichen Kontext pro Netzkategorie jeweils die empfohlenen Führungsarten angegeben. Zusätzlich werden weitere mögliche Führungsarten angegeben, falls die empfohlene Führung situativ nicht möglich ist. In der Regel sollen jedoch möglichst immer die empfohlenen Führungsarten umgesetzt werden.

X = in der Regel empfohlene Führungsart
O = weitere mögliche Führungsart

Kontext	Trottoir	Fussweg	Fuss-/Veloweg	Mischverkehr mit Velo & MIV	Fussgänger-zone / Platz
Begegnungszone	O			X	
Quartierstrassen / Tempo 30	X			O*	
Zentrumsachsen	X	O			
übrige Strassen innerorts	X	O	O**		
Ausserorts Tempo 80	O	X	X		
Ohne Motorfahrzeuge innerorts		X	O		X
Ohne Motorfahrzeuge ausserorts		X	X		

* bis max. 3'000 DTV
** nur bei Velo-Freizeitrouten mit geringem Veloverkehrsaufkommen

Tabelle 2: Führungsarten des Fussverkehrs für verschiedene Situationen und Strassenraumtypen

Ausbaustandards

In der folgenden Tabelle wir für jede Führungsart des Fussverkehrs die erforderliche Mindestbreite als Ausbaustandard angegeben. Je nach verkehrlichem bzw. städtebaulichem Kontext werden verschiedene Breiten empfohlen. Bei Fuss-/Velowegen wird unterschieden, ob der Veloverkehr im Einrichtungs- oder Gegenverkehr geführt ist. Die Werte in Klammern sind absolute Minimalmasse, welche nur situativ in Ausnahmefällen angewendet werden sollen. Für Fussgängerzonen/Plätze ist die Dimensionierung der Fläche situationsabhängig und kann deshalb nicht in Standards festgelegt werden.

Kontext	Trottoir	Fussweg	Fuss-/Veloweg (Bedarfsroute)		Fuss-/Veloweg (Freizeitroute)	
			⇆	⟶	⇆	⟶
Übrige Situationen	2.50 (2.00)	3.00 (2.50)	4.50 (3.50)	4.00 (3.00)	3.50 (3.00)	3.00 (2.50)
Zentrumsachsen	3.50 (3.00)	3.00 (2.50)	nicht empfohlen			

⇆ Velos im Zweirichtungsverkehr ⟶ Velos im Einrichtungsverkehr

Tabelle 3: Ausbaustandards für die Führungsarten des Fussverkehrs

5.3.5 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan (Massnahmen M6-3, M6-4, M6-5)

Gemäss kantonalem Richtplan liegt die Federführung betreffend Fusswegnetz bei den Gemeinden. Die Gemeinden planen das Fusswegnetz in den kommunalen Erschliessungsrichtplänen. Sie stimmen diese auf das Agglomerationsprogramm und ihre Ortsplanungen ab und stellen insbesondere sicher, dass verkehrsintensive Einrichtungen und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf sicheren und attraktiven Fusswegen erreicht werden können. Sie koordinieren ihre Planungen mit den Nachbargemeinden. (Priorität B: wichtig)

Gleichzeitig sind auch die Wanderwege innerhalb des Siedlungsgebiets zu verknüpfen (Federführung regionale Entwicklungsträger) und die Freizeitrouten von SchweizMobil zu fördern, realisieren, betreiben (Federführung Kanton).

Weiterführende konkrete Massnahmen zum Fussverkehr, welche im kommunalen Verkehrsrichtplan übernommen werden müssen, gibt es im kantonalen Richtplan nicht. Die Massnahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans dienen jedoch grundsätzlich alle den oben genannten Aufgaben.

Agglomerationsprogramme

Im Agglomerationsprogramm sind drei konkrete Massnahmen für den Fussverkehr enthalten. Die Massnahmen zum Gesamtverkehr, welche den Fussverkehr betreffen, sind ebenfalls aufgelistet. Diese werden in entsprechenden Massnahmen im kommunalen Verkehrsrichtplan festgesetzt.

3. Generation:

- LV-1.3a-3A, Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung der Gemeinden, Emmen Mooshüslistrasse
- GV-5.1h-3A, Entschärfung Umfallschwerpunkt, Kreisel Sonnenplatz

4. Generation:

- FVV-3.2-4A, K13 Rad- und Gehweg, Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen
- FVV-3.3-4A, Rad- und Gehweg, Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K16/65 a – Oberhofen
- FVV-5.4-4A, Rad- und Gehweg, Emmen Rüeggisingerstrasse
- GV-1.2-4A, Optimierung Gesamtverkehrssystem
- GV-5.4-4B, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum bei Seetalstrasse, Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse

5.4 Veloverkehr

5.4.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Emmen bildet das verkehrliche Zentrum in der nördlichen Agglomeration von Luzern. Besonders in Richtung Seetal und Stadt Luzern ist das Gelände entlang der Hauptachsen flach. Dies sind gute Voraussetzungen, um das Velo im lokalen und regionalen Verkehr als Fortbewegungsmittel zu fördern. Mit der stetig steigenden Beliebtheit von E-Bikes ist auch auf den topographisch anspruchsvolleren Routen, wie z.B. der Gerliswil- und Rothenburgstrasse, eine Zunahme des Veloverkehrs zu erwarten.

Der Kanton Luzern verfügt über ein kantonales Radroutenkonzept. Dieses wurde erstmals 1994 genehmigt. Seither wird der Umsetzungsstand der Massnahmen kontinuierlich geprüft und allenfalls neue Massnahmen ergänzt. Die letzte grössere Ergänzung wurde im Juni 2009 vorgenommen. Durch die Gemeinde Emmen führen viele kantonale Radrouten. Sie sind bei der Planung und Umsetzung des kommunalen Velonetzes zu berücksichtigen und durch lokale Routen sinnvoll zu ergänzen.

Der kantonale Richtplan vom 17. November 2009, mit allen Anpassungen bis und mit 2. Juli 2019, macht nur qualitative Aussagen zum Veloverkehr. Bezüglich Massnahmen und Netzelemente wird auf das kantonale Radroutenkonzept verwiesen.

5.4.2 Ziele

- Die Gemeinde Emmen verfügt über attraktive und sichere Infrastrukturen für den Veloverkehr.
- Das Veloverkehrsnetz ist zusammenhängend und hindernisfrei befahrbar.
- Anziehungspunkte sind ins Netz eingebunden und direkt erreichbar.
- An den Anziehungspunkten sind ausreichend und optimal angebundene Veloabstellplätze vorhanden, insbesondere an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs.
- Das Veloverkehrsnetz verfügt über direkte und schnelle Verbindungen zu den Bahnhöfen und in die Nachbargemeinden.

Der Veloverkehr wird innerhalb der Gemeinde Emmen auf einem sicheren, durchgehenden, feinmaschigen und attraktiven Netz geführt. Dazu werden Netzlücken geschlossen und das Netz wird so betrieben, dass Konflikte zwischen Velos mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und mit dem Fussverkehr vermieden werden können. Gleichzeitig soll ein Grundsatz der Toleranz und gegenseitigen Rücksichtnahme gelten. Die Infrastrukturanlagen sind nach den entsprechenden Anforderungen für den Bedarfsverkehr und den Freizeitverkehr sowie für elektrisch und manuell betriebene Velos ausgestaltet und verfügen über eine komfortable Breite. Anziehungspunkte wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Arbeitsgebiete sowie Einkaufs- und Freizeitnutzungen usw. sind für den Veloverkehr gut erschlossen, direkt erreichbar und verfügen über genügend attraktive, diebstahlsichere und gedeckte Abstellplätze. Insbesondere an den Bahnhöfen wird eine optimale Verknüpfung zwischen Veloverkehr und ÖV sichergestellt (intermodale Drehscheiben). Weiter bestehen für den Veloverkehr direkte und komfortable Verbindungen in die umliegenden Gemeinden sowie an das übergeordnete Netz. Planungen, die benachbarte Gemeinden betreffen, werden laufend mit diesen koordiniert.

5.4.3 Qualitätsanforderungen

Gegenüber dem kantonalen Radroutenkonzept wird in der Gemeinde Emmen der Radverkehr allgemein als Veloverkehr bezeichnet. Dementsprechend wird nicht von Radrouten, sondern von Velorouten bzw. Velostreifen und -wegen gesprochen. Inhalte, welche unverändert aus dem kantonalen Radroutenkonzept übernommen oder zitiert werden, behalten ihre ursprüngliche Bezeichnung.

Im kantonalen Radroutenkonzept wird der Veloverkehr in Bedarfsverkehr und Freizeitverkehr unterschieden. Der Bedarfsverkehr umfasst alltägliche Verkehrszwecke wie Arbeit, Bildung, Einkaufen etc. Der Freizeitverkehr beinhaltet das Velofahren aus reinem Vergnügen, also zum Sport oder zur Erholung. Für diese beiden Typen des Veloverkehrs bestehen unterschiedliche Qualitätsanforderungen seitens der Nutzenden. Im kantonalen Radroutenkonzept werden diese wie folgt zusammengefasst:

Bedarfsverkehr

- möglichst direkte Streckenführung
- bei jedem Wetter befahrbar
- möglichst geringer Energieaufwand
- kurze Reisezeiten

Freizeitverkehr

- Für Sportradfahrer:
  - Muss schnell gefahren werden können und mit eigenem Rhythmus
  - Asphaltierte und ebene Anlagen, möglichst homogen
  - Keine Störungen (Kreuzungen, Kreisel, Lichtsignalanlagen)
  - Tagesetappen können mehr als 100 km betragen
- Für Radwanderer:
  - Ruhigere Strecken
  - Müssen nicht in jedem Falle asphaltiert sein
  - Kleinere Umwege stellen kein Problem dar
  - Keine grösseren Höhendifferenzen
  - Tagesetappen sind selten länger als 70 km
- Für Biker:
  - Steiles und schwieriges Gelände
  - Nicht breite und nicht ebene Wege
  - Tagesetappen meist unter 30 km

Die Unterscheidung des Veloverkehrs und der Velorouten in Bedarfs- und Freizeitverkehr ist sinnvoll und soll im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde ebenfalls angewendet werden. Aufgrund der bereits

steigenden und weiter zu fördernder Beliebtheit des Verkehrsmittels Velo bei allen Alters- und Nutzergruppen, sind die Qualitätsanforderungen gegenüber dem kantonalen Radroutenkonzept anzupassen bzw. zu ergänzen.

Bedarfsrouten

Velorouten für den Bedarfsverkehr bilden das Rückgrat des kommunalen Velonetzes. Sie dienen Alltags- und Gewohnheitsfahrenden auf dem Weg zur Arbeit, Bildung, Einkauf, Freizeiteinrichtungen usw. Sie erfüllen folgende Kriterien:

- möglichst direkte Streckenführung
- bei jedem Wetter befahrbar
- möglichst geringer Energieaufwand
- kurze Reisezeiten

Entlang von Hauptverkehrsstrassen verfügen Bedarfsrouten über eigene Velostreifen oder Velowege, In Tempo-30- und Begegnungszonen werden Velos im Mischverkehr geführt. Abseits von Strassen werden Bedarfsrouten auf Velowegen, ausserorts auch auf gemeinsamen Fuss-/Velowegen geführt.

Freizeitrouten

Freizeitrouten bilden alternative Netzelemente zu den Bedarfsrouten entlang der Hauptverkehrsachsen. Sie dienen Freizeit- und Gelegenheitsfahrenden mit einem erhöhten Anspruch an das subjektive Sicherheitsempfinden. Der Vergnügungs- bzw. Erholungsfaktor des Velofahrens steht im Vordergrund. Sie erfüllen folgende Kriterien:

- möglichst wenig Störungen (Kreuzungen mit dem MIV, Lichtsignalanlagen, Gefahrenstellen)
- möglichst ruhige, von motorisiertem Verkehr nur wenig bis gar nicht genutzte Strecken
- Linienführung muss nicht zwingend direkt sein
- Nicht zwingend asphaltiert

Freizeitrouten entlang von Hauptverkehrsstrassen sind möglichst auszuschliessen. Auf Nebenstrassen mit Tempo 30 oder in Begegnungszonen wird das Velo im Mischverkehr geführt. Abseits von Strassen werden Freizeitrouten auf Velowegen oder auf genügend breit ausgebauten gemeinsamen Fuss-/Velowegen geführt.

5.4.4 Technische Anforderungen

Um die Qualitätsanforderungen für Bedarfs- und Freizeitrouten erfüllen zu können, müssen die technischen Anforderungen an die richtige Führungsart des Veloverkehrs (z.B. Velostreifen, Veloweg etc.) sowie die erforderlichen Ausbaustandards erfüllt werden.

Führungsarten Veloverkehr

Folgende Führungsarten für den Veloverkehr sollen im Velonetz angewendet werden:

- Velostreifen: Abmarkierte Fahrsteifen für den Veloverkehr auf der Fahrbahn, ohne bauliche Trennung vom motorisierten Verkehr

- Veloweg: Baulich separierter Weg, ausschliesslich für den Veloverkehr, entweder parallel zu Strassen oder als eigener Weg
- Fuss-/Veloweg: Baulich separierter Weg, vom Velo- und Fussverkehr gemeinsam genutzt, entweder parallel zu Strassen oder als eigener Weg
- Mischverkehr mit MIV: Der Veloverkehr benutzt dieselben Flächen wie der motorisierte Verkehr und teilweise auch Fussverkehr, keine bauliche Trennung oder Markierung
- Abschrankungen / Verkehrshindernisse: Allgemein sind entlang von Velorouten Abschrankungen und Verkehrshindernisse für den motorisierten Verkehr möglichst so anzulegen, dass der Veloverkehr nicht behindert wird oder Engstellen entstehen. Z.B. sollen statt Schranken Poller eingesetzt werden, um das Befahren von Wegen durch den motorisierten Verkehr zu verhindern.

In der folgenden Tabelle werden für den unterschiedlichen verkehrlichen Kontext pro Netzkategorie jeweils die empfohlenen Führungsarten angegeben. Zusätzlich werden weitere mögliche Führungsarten angegeben, falls die empfohlene Führung situativ nicht möglich ist. In der Regel sollen jedoch möglichst immer die empfohlenen Führungsarten umgesetzt werden.

X = in der Regel empfohlene Führungsart
O = weitere mögliche Führungsart

Kontext	Netzkategorie	Velostreifen	Veloweg	Fuss-/Veloweg	Mischverkehr mit MIV
Quartierstrasse Tempo 30 / Begegnungszone	Bedarfsroute				X
	Freizeitroute				X
Hauptstrasse innerorts Tempo 30	Bedarfsroute	X	O		O*
	Freizeitroute	X	O	O	O*
Innerorts Tempo 50	Bedarfsroute	X	O		O**
	Freizeitroute	X	O	O	O**
Ausserorts Tempo 80	Bedarfsroute	O	O	X	
	Freizeitroute	O	O	X	O**
Ohne Motorfahrzeuge innerorts	Bedarfsroute		X	O	
	Freizeitroute		O	X	
Ohne Motorfahrzeuge ausserorts	Bedarfsroute		X	X	
	Freizeitroute		O	X	

* bis max. 5'000 DTV
** bis max. 2'500 DTV

Tabelle 4: Führungsarten des Veloverkehrs für verschiedene Situationen und Strassenraumtypen

Ausbaustandards Veloverkehr

In der folgenden Tabelle wir für jede Führungsart pro Netzkategorie die erforderliche Mindestbreite als Ausbaustandard angegeben. Bei Velowegen und Fuss-/Velowegen wird dabei jeweils unterschieden, ob der Veloverkehr im Einrichtungs- oder Gegenverkehr geführt ist. Die Werte in Klammern sind absolute Minimalmasse, welche nur situativ in Ausnahmefällen angewendet werden sollen.

Bei entsprechenden Platzverhältnissen sollen auch breitere Masse als die angegebenen Mindestbreiten geprüft werden.

Netzkategorie	Velostreifen		Veloweg		Fuss-/Veloweg	
	Tempo ≥ 50	Tempo 30	⇆	⟶	⇆	⟶
Bedarfsroute	1.80 (1.50)	1.50	3.50 (3.00)	2.50 (2.00)	4.50 (3.50)	4.00 (3.00)
Freizeitroute	1.80 (1.50)	1.50	3.00 (2.50)	2.00 (1.80)	3.50 (3.00)	3.00 (2.50)

⇆ Zweirichtungsverkehr ⟶ Einrichtungsverkehr

Tabelle 5: Ausbaustandards für die Führungsarten des Veloverkehrs

5.4.5 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan: Umsetzung des kantonalen Radroutenkonzepts (M6-1)

Gemäss dem kantonalen Radroutenkonzept sind in Emmen verschiedene Abschnitte als «geplant» eingetragen. Die Realisierung des kantonalen Radroutenkonzepts inkl. Umsetzung der kommunalen Netzelemente sind zügig voranzutreiben. Dabei ist insbesondere die Realisierung von durchgehenden Radrouten, die Anbindung ans lokale Radwegnetz, der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung der nachfragestarken Routen, die Behebung von Unfallschwerpunkten und die Anbindung des Siedlungsgebietes an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wichtig. Die Gemeinde Emmen hat das kantonale Radroutenkonzept in den kommunalen Richtplan überführt und stellt eine Anbindung an das lokale Netz sicher. (Priorität A: wichtig & dringend)

Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm sind drei konkrete Massnahmen für den Veloverkehr enthalten. Die Massnahmen zum Gesamtverkehr, welche den Veloverkehr betreffen, sind ebenfalls aufgelistet. Die Massnahmen werden in entsprechenden Massnahmen im kommunalen Verkehrsrichtplan festgesetzt.

3. Generation

- LV-1.3a-3A, Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung der Gemeinden, Emmen Mooshüslistrasse:
- GV-5.1h-3A, Entschärfung Umfallschwerpunkt, Kreisel Sonnenplatz
- GV-7.2a-3A, Kombinierte Mobilität: B+R-Anlagen, Bahnhof Emmenbrücke

4. Generation

- FVV-3.2-4A, K13 Rad- und Gehweg, Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen
- FVV-3.3-4A, Rad- und Gehweg, Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K16/65 a – Oberhofen
- FVV-5.4-4A, Rad- und Gehweg, Emmen Rüeggisingerstrasse
- GV-1.2-4A, Optimierung Gesamtverkehrssystem

- GV-5.4-4B, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum bei Seetalstrasse, Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse

5.4.6 Gegenvorschlag zur Gemeindeinitiative «Emmer Velonetz» jetzt

Am 17. Dezember 2021 reichte das Initiativkomitee die Volksinitiative „Emmer Velonetz jetzt!" mit 755 gültigen Unterschriften fristgerecht ein.

Der Gemeinderat unterbereite dem Einwohnerrat einen Gegenvorschlag. An der Einwohnerratssitzung vom 14. März 2023 wurde die Gemeindeinitiative «Emmer Velonetz» mit 25 zu 3 Stimmen abgelehnt, der Gegenvorschlag wurde einstimmig angenommen. Im Anschluss wurde die Gemeindeinitiative «Emmer Velonetz» vom Initiativkomitee zurückgezogen.

Aufgrund des Gegenvorschlags wurde das kommunale Strassenreglement wie folgt angepasst:

Art.1 Abs.3: (Abs. 1 und 2 bleiben unverändert)
Es sorgt für ein zusammenhängendes Velohauptroutennetz.

Art. 9a (neuer Artikel) Standard Velonetzentwicklung
[1] Die Gemeinde Emmen sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velohauptroutennetz als Bestandteil der gesamten Velonetzentwicklung.
[2] Die relevanten Arbeits-, Wohn-, Schul-, Freizeit- und Einkaufsorte werden an das Velonetz angeschlossen.
[3] Die Velohauptrouten werden nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt.
[4] Die Standards für die Velohauptrouten richten sich nach den einschlägigen Normen und Fachgrundlagen sowie den Standards des Kantons Luzern (in Erarbeitung).
[5] Das Velohauptroutennetz wird mit der Velonetzplanung der Nachbargemeinden, der Region und der kantonalen Radroutenplanung koordiniert.
[6] Öffentliche Abstellanlagen für Velos sind fahrend erreichbar, nach Möglichkeit und Bedarf gedeckt und in genügender Zahl vorhanden.
[7] Die Fristen orientieren sich am Veloweggesetz vom 1. Januar 2023. Die Planung hat innert fünf Jahren und die Umsetzung innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten dieser Bestimmung im revidierten Strassenreglement zu erfolgen.
[8] Der Gemeinderat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand der Umsetzung des Velohauptroutennetzes.

Der vorliegende kommunale Richtplan Verkehr, Teilrichtplan Veloverkehr, entspricht im Grundsatz den Stossrichtungen des Gegenvorschlags. So werden über 40 Massnahmen für den Neu- oder Ausbau von Velorouten ausgeschieden und mit einem Umsetzungszeitfenster fixiert. Auch werden die verschiedenen Ausbaustandards für jede Führungsart von Velorouten verbindlich definiert.

5.4.7 Velohauptrouten

Auf dem Plan »Velohauptrouten» gemäss Kapitel 7.7 sind die ausgeschiedenen Velohauptrouten ersichtlich. Die Velohauptrouten definieren die wichtigsten Veloverbindungen in und durch die Gemeinde Emmen. Bei der Ausscheidung der Velohauptrouten stand die Direktheit der Linienführung im Vordergrund. Dies bedeutet, dass die Velohauptrouten auf Achsen ausgeschieden wurden, auf welchen man möglichst schnell

von A nach B kommt. Dies hat zur Folge, dass die Velohauptrouten primär entlang von wichtigen Strassenzügen festgelegt wurden.

Es zeigt sich, dass bei der Festlegung der Velohauptrouten keine neuen Verbindungen gegenüber dem Velonetz gemäss dem vorliegenden Verkehrsrichtplan eruiert werden konnten. Ebenfalls wurden keine neuen Lücken bzw. notwendigen Massnahmen auf den Velohauptrouten festgestellt. Alle notwendigen Massnahmen für den Veloverkehr sowie deren Umsetzungsfrist sind im Kapitel 6.5 aufgeführt.

Die ausgeschiedenen Velohauptrouten sind ausschliesslich den Bedarfsrouten überlagert. Eine Überprüfung zeigte, dass es ausreichend ist, wenn die Velohauptrouten gemäss den Standards der Bedarfsrouten ausgebaut werden. Die Standards der Bedarfsrouten sind im Kapitel 5.4.4 aufgeführt.

5.5 Öffentlicher Verkehr

5.5.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Emmen ist durch vier Bahnhöfe an das Grobverteilernetz (Bahn) des öffentlichen Verkehrs angeschlossen: Emmenbrücke, Emmenbrücke Gersag, Emmenbrücke Kapf und Waldibrücke. Zwei S-Bahn-Linien verbinden diese Stationen jeweils im Halbstundentakt mit den umliegenden Gemeinden und dem Bahnhof Luzern, zu Hauptverkehrszeiten gibt es zudem Taktverdichtungen. Am Bahnhof Emmenbrücke hält zusätzlich stündlich ein Regioexpress. Am Bahnhof Luzern besteht Anschluss an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz. Das Netz des öffentlichen Verkehrs wird durch verschiedene Buslinien ergänzt. Diese dienen als Mittel- und Feinverteiler in der Agglomeration und Region, sowie innerhalb der Gemeinde. Der Bushof am Bahnhof Emmenbrücke (Emmenbrücke Bahnhof Süd) wurde 2016 ausgebaut und auf die Bedürfnisse der Nutzenden angepasst. Seitdem bildet er den wichtigsten Knotenpunkt im ÖV-Netz und ist der Hauptumsteigepunkt zwischen Bus und Bahn in der Gemeinde Emmen und der gesamten Agglomeration Luzern Nord.

Der öffentliche Verkehr kann dicht besiedelte Gebiete erschliessen und miteinander verbinden. Auch dort, wo der Strassenverkehr an die Grenzen stösst. Deshalb ist der öffentliche Verkehr eine konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Verkehr. In Kombination mit einem dichten Takt, optimalen Umsteigebeziehungen, einer funktionierenden Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und einer guten Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich gefördert und die Strassen können entlastet werden.

5.5.2 Übergeordnete Netz- und Angebotsentwicklung

Mit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation wird das übergeordnete regionale Angebot im öffentlichen Verkehr für die Gemeinde Emmen verbessert. Mit der Verknüpfung und Verlängerung der Buslinie 8/19 vom Bahnhof Luzern via Kantonsspital zum Bahnhof Emmenbrücke wird ab ca. 2026 eine attraktive Direktverbindung zwischen Emmenbrücke und dem Kantonsspital geschaffen. Weiter wird allgemein durch Bevorzugungsmassnahmen des ÖV die Fahrplanstabilität erhöht.

Die langfristige Entwicklung des ÖV-Angebots ist stark von der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern abhängig. Mit diesem Schlüsselprojekt können Kapazitäten für eine grosse Verdichtung im S-Bahn- und Fernverkehr geschaffen werden. Zwischen Emmenbrücke und Luzern wird im S-Bahnverkehr ein 7.5-Minutentakt möglich. Zusätzlich sollen weitere Regioexpress- und Interregiozüge auch in Emmenbrücke

halten. Entsprechend wird auch das Feinverteiler-Angebot (Bus) angepasst, jedoch ist aufgrund des langfristigen Zeithorizonts des Durchgangsbahnhofs Luzern die zukünftige Netzstruktur noch nicht bekannt und wird erst erarbeitet.

5.5.3 Ziele

- Das ganze Siedlungsgebiet ist ausreichend durch den ÖV erschlossen.
- Das ÖV-Netz weist eine klare Struktur auf und trägt damit zur Strukturierung des Gesamtverkehrsnetzes und Siedlungsgebietes bei.
- Der ÖV ist in der Gemeinde Emmen für alle hindernisfrei nutzbar.
- Das ÖV-Netz wird in angemessener Taktdichte bedient.
- Bus und Bahn sind an den Bahnhöfen attraktiv verknüpft.
- Der ÖV und der Fuss-/Veloverkehr sollen konsequent verknüpft sein.

Gemäss den übergeordneten Planungsinstrumenten soll der künftige Mehrverkehr hauptsächlich mit dem ÖV bewältigt werden. Dazu werden die für das Siedlungswachstum nötigen Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt und Knotenpunkte mit Anschlüssen an den Fernverkehr – insbesondere den Bahnhof Luzern – werden mit attraktiven Verbindungen angebunden. Weiter ist das Angebot sowohl auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Alle Haltestellen verfügen über direkte Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr, haben nach Möglichkeit einen Witterungsschutz und es sind Sitzmöglichkeiten für wartende Passagiere vorhanden. An den vier Bahnhöfen im Gemeindegebiet wird eine optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr angestrebt (intermodale Drehscheiben). Weiter werden neue Mobilitätsformen angemessen berücksichtigt.

Die Perronzugänge befinden sich möglichst auf der Wunschlinie der Nutzenden und es wird eine ausreichende Anzahl attraktiver Veloabstellplätze an den Bahnhöfen zur Verfügung gestellt.

Allgemein sind beim öffentlichen Verkehr konkurrenzfähige Reisezeiten und ein dichter Takt anzustreben. Hingegen soll die Trennwirkung von Bahninfrastrukturen minimiert werden.

5.5.4 Qualitätsanforderungen

Zu einem attraktiven ÖV-Angebot gehören ein angemessenes Fahrplanangebot, konkurrenzfähige Reisegeschwindigkeiten gegenüber dem MIV, sowie ein komfortabler und sicherer Zugang zu den Haltestellen.

Fahrplanangebot

Das Fahrplanangebot ist von der Linienführung und der damit erschlossenen Anzahl Einwohnern und Arbeitsplätzen abhängig. Es muss laufend geprüft und angepasst werden.

Priorisierung des ÖV

Eine konkurrenzfähige Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV muss durch Priorisierungsmassnahmen für den ÖV auf den stark belasteten Netzabschnitten gewährleistet werden. Die Anforderungen für die ÖV-Priorisierung sind für jeden Abschnitt situativ zu ermitteln.

Haltestellen

Für die Haltestellen des ÖV gibt es je nach Funktion und Lage im Netz verschiedene Anforderungen. Die Gemeinde kann durch entsprechende bauliche und gestalterische Massnahmen diese Anforderungen erfüllen und die Attraktivität des ÖV erhöhen.

Intermodale Drehscheiben

Die vier Bahnhöfe Emmenbrücke, Emmenbrücke Gersag, Emmenbrücke Kapf und Waldibrücke sollen intermodale Drehscheiben bilden. Es soll ein attraktives Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs stattfinden können. Daneben sollen bei entsprechendem Potenzial zusätzliche Angebote wie Verleihsysteme für Velos und E-Scooter, Velostationen etc. geprüft werden. Mögliche zusätzliche Mobilitätsangebote sind grundsätzlich denkbar, müssen jedoch einen positiven Beitrag zur Mobilität aufweisen und nicht im Konflikt mit dem Ortsbild und der Verkehrssicherheit stehen.

Grundsätzliche Anforderungen an intermodale Drehscheiben sind möglichst direkte, hindernisfreie und sichere Zugänge zu den Perrons und Bushaltekanten. Weiter sollen die Wartebereiche mit einem Witterungsschutz (Perrondach oder Wartehäuschen) ausgestatten sein.

Zusätzlich sollen bei den intermodalen Drehscheiben folgende Veloinfrastrukturen angeboten werden:

Bahnhof	Velostation	gedeckte Veloabstellplätze	Veloverleih-system
Emmenbrücke	X	X	X
Emmenbrücke Gersag		X	X
Emmenbrücke Kapf		X	
Waldibrücke		X	

Tabelle 6: Anzustrebende Ausstattungsmerkmale für die intermodalen Drehscheiben in der Gemeinde Emmen

Für E-Bikes ist keine Ladeinfrastruktur vorzusehen. Jedoch soll anhand der technischen Entwicklung von E-Bikes und dem Anteil der E-Bikes am Veloverkehrsaufkommen periodisch überprüft werden, ob eine zweckmässige Ladeinfrastruktur bei den intermodalen Drehscheiben errichtet werden sollte.

ÖV-Hubs

ÖV-Hubs sind weitere wichtige Umsteigehaltestellen im Busnetz abseits der Bahnhöfe. Hier kann zwischen Buslinien des Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehrs umgestiegen werden. Entsprechend ihrer Funktion soll das Umsteigen an den ÖV-Hubs möglichst kurz und attraktiv sein.

- Kurze Umsteigewege
- Veloabstellplätze (wenn möglich gedeckt, Bedarf ist jeweils situativ zu prüfen)
- Sitzgelegenheiten
- Witterungsschutz
- Digitale ÖV-Information

Haltestellen an Quartierschwerpunkten

ÖV-Haltestellen sollen durch ihre regelmässige Frequentierung zur Belebung der Quartierschwerpunkte beitragen. Entsprechend sollen die Haltestellen attraktiv ausgestattet und in die Gestaltung des Strassenraumes an diesen Orten integriert sein.

- Veloabstellplätze (Bedarf ist jeweils situativ zu prüfen)
- Sitzgelegenheiten
- Witterungsschutz

5.5.5 Übergeordnete Festlegungen

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Gemäss dem Bundesgesetz BehiG müssen die Anlagen des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit einer körperlichen, geistigen oder psychischen Beeinträchtigung hindernisfrei zugänglich sein. Dies betrifft insbesondere die Zugänge zu den Haltestellen des ÖV, sowie die Haltestellen und deren Einrichtungen selbst (Verkaufsstellen, Informationssysteme etc.). Die Anforderungen und Vorgaben für einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr sind deshalb auch im kommunalen Verkehrsrichtplan und bei den darin enthaltenen Massnahmen zwingend zu berücksichtigen.

Kantonaler Richtplan: ÖV-Verknüpfungspunkte in Agglomerationszentren (M5-4)

Mittels Infrastrukturinvestitionen werden der Seetalplatz und der Bahnhof Emmenbrücke in Emmen, kombiniert mit der Siedlungsentwicklung nach innen, zu attraktiven ÖV-Verknüpfungspunkten entwickelt, in denen von den Überlandlinien (Zubringerlinien) auf den schnellen und zuverlässigen Bahnverkehr und den städtischen Nahverkehr umgestiegen werden kann. (Priorität B: wichtig)

Kantonaler Richtplan: Busbeschleunigung auf den Hauptachsen (M5-5)

Kurz- bis mittelfristig realisiert der Kanton laufend organisatorische, bauliche und betriebliche Verbesserungen des Busbetriebes (insb. Massnahmen auf Kantonsstrassen) und das RBus-System (Rapid-Bus) wird ausgebaut. In Emmen sind auf der Bus-Achse Sprengi – Seetalplatz – Luzern – Hirtenhof (RBus in Prüfung/Planung) und am Seetalplatz verkehrsmanagement- und bauliche Massnahmen (u.a. Einrichtung von zusätzlichen Busspuren) sowie Busbeschleunigungen vorgesehen. (Priorität A: wichtig & dringend)

Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm sind drei konkrete Massnahmen für den ÖV enthalten. Die Massnahmen zum Gesamtverkehr, welche den öffentlichen Verkehr betreffen, sind ebenfalls aufgelistet. Die Massnahmen werden in entsprechenden Massnahmen im kommunalen Verkehrsrichtplan festgesetzt.

2. Generation:

- Massnahme ÖV-6.1c-2A,C: Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi, Verbesserung des ÖV-Umsteigeknotens Sprengi

3. Generation:

- ÖV-6.1b-3A, Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn, Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag

- ÖV-9.1c-3A K13/16, Busprioritisierung auf Kantonsstrassen, Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz
- GV-7.2a-3A, Kombinierte Mobilität: B+R-Anlagen, Bahnhof Emmenbrücke

4. Generation:

- ÖV-2.1-4C, Ausbau Bahnhof Emmenbrücke
- ÖV-6.2, Ausbau multimodale Drehscheibe Waldibrücke
- ÖV-7.1-4A, Busbevorzugung K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord
- ÖV-7.6-4B, Busbevorzugung Emmen, Rüeggisingerstrasse, Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse – Gersagplatz
- GV-1.2-4A, Optimierung Gesamtverkehrssystem

5.6 Mobilität

5.6.1 Ausgangslage

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und ist Teil des Alltags. Die Anforderungen an die Mobilität unterscheiden sich je nach Alter der Person, dem Zweck und dem Ziel der Reise. Diese unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse sollen angemessen und gleichwertig berücksichtigt werden. Dabei ist die Wahl des Verkehrsmittels auch abhängig vom Mobilitätsangebot am Ausgangspunkt und der Zieldestination. Dort befindet sich der Ansatz, um die Mobilitätsbedürfnisse zu beeinflussen und zu lenken.

5.6.2 Ziele

- Die Bevölkerung nutzt im Alltag möglichst oft den ÖV, Fuss- und Veloverkehr.
- Der kommunal generierte motorisierte Verkehr wächst nicht mehr.
- Die Verkehrsteilnehmenden kennen die Palette an Mobilitätsangeboten in der Gemeinde und Region
- Verleihsysteme und neue Mobilitätsformen werden mit den Nachbargemeinden koordiniert.

Die Siedlungsentwicklung in Emmen konzentriert sich an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen. Dabei wird bei Neu- und Umbauten das Thema Mobilität ganzheitlich betrachtet. Dazu werden bei Bedarf mobilitätslenkende Massnahmen eingefordert. Mit dem Ziel, ein auf die jeweilige Überbauung zugeschnittenes, attraktives Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Zahl der Parkfelder und die Art der Bewirtschaftung sind auf das Mobilitätsangebot in der Umgebung abgestimmt – grundsätzlich werden möglichst wenige neue Parkplätze erstellt.

5.6.3 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan: Mobilitätsmanagement (M1-2)

Das Mobilitätsmanagement wird im Raum Luzern Agglomeration weiterentwickelt und das Einrichten von Mobilitätszentralen wird unterstützt und gefördert. Das Mobilitätsmanagement zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Damit kann eine hohe Mobilität sichergestellt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt werden. Dies dient wiederum einer qualitativen Verbesserung des Verkehrssystems und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne des Agglomerationsprogramms.

5.7 Parkierung

5.7.1 Ausgangslage

An verschiedenen Standorten in der Gemeinde Emmen sind öffentliche Parkhäuser und Parkplätze vorhanden. Diese werden von der Gemeinde bewirtschaftet. Zu diesem Zweck gibt es die Verordnung über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren und das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund. Diese regelt die Gebühren für das Parkieren in den drei festgelegten Parkzonen, sowie das Dauerparkieren mit Parkkarte.

An den Bahnhöfen Emmenbrücke, Emmenbrücke Kapf und Waldibrücke befinden sich Parkfelder für «Park + Ride». Weiter gibt es an den Bahnhöfen und diversen weiteren Standorten ein Angebot an Car-Sharing-Fahrzeugen.

Grundsätzlich soll in bahnhofsnähe aufgrund des hier vorliegenden bzw. angestrebten umfassenden Mobilitätsangebots möglichst auf die Nutzung eines eigenen Autos verzichtet werden. Weiter sollen die öffentlichen Parkfelder so bewirtschaftet werden, dass sie den angestrebten Nutzergruppen zur Verfügung stehen.

5.7.2 Ziele

- Ein möglichst grosser Teil der Parkierung ist in Parkhäusern/Tiefgaragen untergebracht.
- Das Angebot an öffentlichen Parkfeldern ist auf das Mobilitätsangebot in der Umgebung abgestimmt.

Es wird eine genügende Anzahl öffentlicher Parkfelder für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse in der Gemeinde Emmen angeboten. Die öffentlichen Parkfelder in der Gemeinde werden jedoch flächendeckend, lenkungswirksam und zeitlich bewirtschaftet. Gleichzeitig soll die Bewirtschaftung von den Nutzenden als fair und zweckmässig empfunden werden. Die Bewirtschaftung hat das Ziel, fremdparkieren zu vermeiden und gleichzeitig eine hohe Auslastung der Parkfelder sicherzustellen. Wo zweckmässig, soll eine Mehrfachnutzung der Parkfelder gefördert werden. Bei den Bahnhöfen wird die Anzahl der Parkfelder der Park + Ride-Anlage nicht erhöht.

5.8 Güterverkehr

5.8.1 Ausgangslage

Als Güterverkehr wird der Transport von Gütern zu gewerblichen Zwecken verstanden. Dazu gehören auch der Dienstleistungs- und der Gewerbeverkehr. Diese bezeichnen Geschäftsfahrten sowie den Verkehr für das Erbringen von gewerblichen und sonstigen nicht-privaten Dienstleistungen.

Durch die Verdichtung und der Umnutzung der Flächen für Industrie- und Gewerbezonen, nehmen Gewerbeflächen ab und verschwinden aus dem urbanen Raum. Gleichzeitig gehen Prognosen von einem starken Zuwachs des Anteils des Güterverkehrs am Verkehrsaufkommen aus. Insbesondere der Anteil der Lieferwagen wird voraussichtlich zunehmen. Diese zwei Entwicklungen erfordern es, dass man sowohl bei neuen Überbauungen, als auch beim Verkehrsnetz ein besonderes Augenmerk auf den Güterverkehr legt und diesen bei der Planung berücksichtigt.

5.8.2 Ziele

- Erschliessung von Industrie und Gewerbe durch den Güterverkehr sicherstellen
- Ver- und Entsorgung in der Gemeinde Emmen sicherstellen
- Wohnquartiere von negativen Einflüssen des Güterverkehrs schützen

Gütertransport und Anlieferung im Siedlungsgebiet stellen mit zunehmender Verdichtung eine immer grössere Herausforderung für alle Beteiligten dar. Die Versorgung der Bevölkerung und die Entsorgung in der Gemeinde sind durch geeignete Massnahmen sicherzustellen. Gleichzeitig soll der Güterverkehr in Emmen möglichst effizient abgewickelt und die Strassen soweit möglich entlastet werden. Zudem sollen Wohnquartiere von negativen Immissionen durch Güter- und Anlieferungstransporte geschützt werden.

6. Massnahmen

6.1 Beschreibung der Massnahmen

Aufteilung

Die Massnahmen werden pro Handlungsfeld gemäss Kapitel 5 aufgeführt. Massnahmen, welche mehrere Handlungsfelder betreffen, sind als übergeordnete Massnahmen bezeichnet. Sie werden in einer eigenen Tabelle aufgelistet und beschrieben. In den einzelnen Massnahmenlisten der betroffenen Handlungsfelder werden die übergeordneten Massnahmen als Hinweis nochmals aufgeführt. Sie tragen immer die gleiche Nummerierung (mit vorangestelltem Ü).

Angaben

Pro Massnahme werden jeweils folgende Angaben gemacht:

- Nummer: Nummer der Massnahme auf der entsprechenden Richtplankarte
- Vorhaben: Kurzer Beschrieb von Zweck und Umsetzung der Massnahme
- Umsetzung: Priorität bzw. zeitlicher Umsetzungshorizont der Massnahme. Dieser wird in folgenden drei Zeiträumen angegeben:

  kurzfristig: bis 2028

  mittelfristig: bis 2034

  langfristig: bis 2039

- Zuständigkeit: Behörde, welche für die Umsetzung der Massnahme zuständig ist. Einleitend wird pro Handlungsfeld jeweils die allgemeine Handhabung der Zuständigkeiten zusammengefasst. Zudem werden die Massnahmennummern vom kantonalen Bauprogramm bzw. dem Nachfolgerprogramm Gesamtmobilität inkl. Topfzugehörigkeit aufgeführt. Diese entsprechenden Verweise werden periodisch redaktionell angepasst, ohne dass dafür das gesamte Verfahren für die Anpassung eines Richtplans gemäss Planungs- und Baugesetz notwendig wird.
- Koordination: Hinweis auf weitere Massnahmen im kommunalen Verkehrsrichtplan mit Koordinationsbedarf
- Bei neuen Strassen, Fuss- und Velowegen sind die eingezeichneten Verbindungen auf den Plänen als Lage schematisch zu verstehen. Der genaue Verlauf von neuen Strassen sowie Fuss- und Velowegen wird im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte festgelegt.

6.2 Übergeordnete Massnahmen

Zu den übergeordneten Massnahmen gehören alle Massnahmen, welche mehrere Handlungsfelder betreffen. Dazu gehören in erster Linie Umgestaltungen ganzer Strassenräume, bei welchen die Situation für alle Verkehrsmittel verbessert werden soll.

Zuständigkeiten

Viele übergeordnete Massnahmen sind auf kantonalen Strassen vorgesehen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung dieser Massnahmen liegt beim Kanton Luzern. Die Umsetzung soll in Koordination und enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen erfolgen.

Bei übergeordneten Massnahmen auf dem Strassennetz der Gemeinde Emmen ist sie selbst für die Umsetzung zuständig.

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
Ü1	**Umgestaltung Gerliswilstrasse inkl. Sonnenplatz** Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung der Gerliswilstrasse zwischen den Knoten Sprengi und Central. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Errichtung von durchgehender Veloinfrastruktur und Massnahmen zur ÖV-Förderung, Verträglichere Abwicklung des Schwerverkehrs.	kurzfristig	Kanton 39 A und 40 A	Ü1, Ü2, Ü8, F3, F7, F8, V2, V3
Ü2	**Umgestaltung Knoten Sprengi** Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung des Knotens Sprengi. Verbesserung der Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmenden, Verbesserung der Umsteigewege und Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen.	mittelfristig	Kanton 120 B	Ü1, Ü3, Ü4, F14, F15
Ü3	**Umgestaltung Rothenburgstrasse inkl. Knoten** Umgestaltung und punktuell städtebauliche Aufwertung der Rothenburgstrasse zwischen den Knoten Sprengi und Kapf. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Bushaltestelle Bösfeld, Errichtung von durchgehender Veloinfrastruktur und Massnahmen zur ÖV-Förderung, Umgestaltung und städtebauliche Integration der ÖV-Haltestellen.	kurzfristig	Kanton 52 A	Ü2, V7
Ü4	**Umgestaltung Neuenkirchstrasse innerorts** Umgestaltung und punktuell städtebauliche Aufwertung der Neuenkirchstrasse zwischen Knoten Sprengi und Ortseingang. Errichtung von durchgehender Veloinfrastruktur und Massnahmen zur ÖV-Förderung.	mittelfristig	Kanton 120 B	Ü2, S1

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
Ü5	**Umgestaltung Neuenkirchstrasse Lohrensäge – Strassenkreuz** Umgestaltung der Neuenkirchstrasse und des Strassenkreuz, inkl. Erstellung eines separaten Fuss- und Velowegs zwischen Lohrensäge und Strassenkreuz.	kurzfristig	Kanton 31 A	F14, V6, F13, F44
Ü6	**Umgestaltung Seetalstrasse, Abschnitt Meierhöfli** Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung der Seetalstrasse zwischen SBB-Unterführung und Autobahn. Schaffen von neuer Aufenthaltsqualität, Errichtung von durchgehender Veloinfrastruktur, sicheren, ebenerdigen Fussgängerquerungen und Massnahmen zur ÖV-Förderung.	mittelfristig	Kanton 125 B	Ü14, Ü15, S1, S2, F27, F28, F29, F30, F31, V10, V12, V17, V21, ÖV5
Ü7	**Umgestaltung Seetalstrasse, Abschnitt Emmen-Dorf** Umgestaltung und siedlungsorientierte Aufwertung der Seetalstrasse zwischen Autobahn und Kreisel Flugzeugwerke. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Integration der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur, Massnahmen zur ÖV-Förderung, Umgestaltung und städtebauliche Integration der ÖV-Haltestellen.	mittelfristig	Kanton 126 B	F33, F35, F36, F39, ÖV3, ÖV4
Ü8	**Umgestaltung Gersagstrasse** Umgestaltung und siedlungsorientierte Aufwertung der zwischen Sonnenplatz und Unterführung SBB. Erstellung einer durchgehenden Veloinfrastruktur in Richtung Sonnenplatz und Verbesserung der Querungssituation. Priorisierung des ÖV zwischen Gersagplatz und Sonnenplatz durch Dosierung des Individualverkehrs am Gersagplatz. In Koordination mit Ausbau des Bahnhofs Gersag und Bebauungsplan Sonne.	kurzfristig	Gemeinde	Ü1, Ü10, F7, F45, ÖV6
Ü9	**Umgestaltung Rüeggisingerstrasse Abschnitt Schützenmattstrasse – Gersagplatz** Umgestaltung und punktuell städtebauliche Aufwertung der Rüeggisingerstrasse zwischen Schützenmattstrasse und Gersagplatz. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erstellung einer durchgehenden Veloinfrastruktur (wo fehlend oder ungenügend).	kurzfristig	Gemeinde	Ü10, V23
Ü10	**Umgestaltung Gersagplatz** Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung des Knotens Gersagplatz für alle Verkehrsteilnehmenden. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Veloführung und Querungsmöglichkeiten. Erstellen von Busbuchten, Koordination mit Ausbau Bahnhof Gersag.	kurzfristig	Gemeinde	Ü8, Ü9, Ü16, F20, ÖV6

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
Ü11	**Verlegung Rüeggisingerstrasse Flugplatz** Verlegung der Rüeggisingerstrasse zwischen Kolben und Neuhüsern zur Umfahrung des Flugplatz-/Armasuisse-Areals. In Koordination und Finanzierung durch den Bund.	kurzfristig	Gemeinde	Ü19, F23, V9, ÖV1, ÖV2
Ü12	**Umgestaltung Erlenstrasse, Abschnitt Neuhof** Umgestaltung der Erlenstrasse zwischen untere Erlen und Wolfisbühl, Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur durch bauliche Trennung. Punktuelle Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei der Bushaltestelle Neuhof.	mittelfristig	Gemeinde	ÖV9
Ü13	**Verlegung Bahnhofstrasse** Verlegung der Bahnhofstrasse zwischen Bahnhofsplatz und Seetalplatz (Bushof) gemäss Bebauungsplan Seetalplatz.	kurzfristig	Gemeinde	Ü6, Ü15, ÖV5
Ü14	**Umgestaltung Oberhofstrasse** Umgestaltung der Oberhofstrasse, im Zuge der Umgestaltung und Aufwertung der Seetalstrasse (Ü6). Erstellung einer durchgehenden, attraktiven Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.	mittelfristig	Gemeinde	Ü6, V13
Ü15	**Unterführung Seetalstrasse / Bahnhof** Neue Unterführung der Seetalstrasse unter der Bahn für den MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr beim Bahnhof Emmenbrücke. Östlich der Bahngleise neue Überführung für den Fuss- und Veloverkehr über die Seetalstrasse.	kurzfristig	BAV, Kanton, Gemeinde	Ü6, Ü13, F28, V17, V21, ÖV5
Ü16	**Umgestaltung Rüeggisingerstrasse Abschnitt Gersagplatz – Kreisel Hammer** Umgestaltung und punktuell städtebauliche Aufwertung der Rüeggisingerstrasse zwischen Gersagplatz und Kreisel Hammer (Mooshüslistrasse). Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erstellung einer durchgehenden Veloinfrastruktur (wo fehlend oder ungenügend) und Massnahmen zur ÖV-Förderung.	kurzfristig	Gemeinde	Ü10, Ü17, V10
Ü17	**Umgestaltung Rüeggisingerstrasse Abschnitt Kreisel Hammer – Kasernenstrasse** Umgestaltung und punktuell städtebauliche Aufwertung der Rüeggisingerstrasse zwischen Kreisel Hammer (Mooshüslistrasse) und Kasernenstrasse. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erstellung einer durchgehenden Veloinfrastruktur (wo fehlend oder ungenügend).	kurzfristig	Gemeinde	Ü16, Ü19, V10

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
Ü18	**Neuerschliessung Gebiet Hasli** Ergänzung des Strassennetzes zwischen Seetal- und Buholzstrasse durch eine Querverbindung zur Erschiessung des Entwicklungsgebietes Hasli. Lage und Verlauf der Querverbindung ist in einer Machbarkeitsstudie genauer zu definieren, weitere Erschliessungsstrassen sind langfristig in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Gebiet Hasli zu planen. Die Neuerschliessung dient ebenfalls dem Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.	langfristig	Gemeinde, Bauvorhaben Dritter	F40, ÖV3
Ü19	**Umgestaltung Rüeggisingerstrasse Abschnitt Kasernenstrasse – Kolben** Umgestaltung und punktuell städtebauliche Aufwertung der Rüeggisingerstrasse zwischen der Kasernenstrasse und dem Ortseingang Kolben. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erstellung einer durchgehenden Veloinfrastruktur (wo fehlend oder ungenügend).	mittelfristig	Gemeinde	Ü11, Ü17, ÖV1, ÖV2
Ü20	**Umgestaltung Fichtenstrasse** Umgestaltung der Veloinfrastruktur, Fussgängersicherheit und Verkehrsführung in Zusammenhang mit den Entwicklungsgebieten Meierhöfli Metti, Schulanlage Meierhöfli, Gestaltungsplan G15 Fichtenstrasse und der Umgestaltung der Seetalstrasse und der damit verbundenen Bedeutung für die Erschliessung des Quartiers.	Langfristig	Gemeinde	Ü6, F30
Ü21	**Aufwertungen Strassenräume / Verbesserung Verkehrssicherheit im Rahmen des Erhaltungsmanagements** Bei vielen kommunale Strassen müssen in den nächsten Jahren die Beläge erneuert werden. Oft sind die Strassen überdimensioniert und/oder weisen kleinere oder grössere Defizite betreffend der Verkehrssicherheit auf. Im Rahmen von Sanierungen solcher Strassen soll, wenn immer möglich, der Strassenraum so angepasst werden, damit die Qualitätsanforderungen an die Gestaltung sowie der verschiedenen Verkehrsarten gemäss Verkehrsrichtplan eingehalten werden können.	laufend	Gemeinde	

6.3 Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit bei Massnahmen auf den kantonalen Strassen (Hauptverkehrs- und Verbindungstrasse) liegt beim Kanton. Alle diese Massnahmen sollen jedoch in Koordination und enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen umgesetzt werden.

Trassensicherung, Projektierung, Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen liegen in der Zuständigkeit der Gemeinde.

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
S1	**Dosieranlagen** Prüfung von Dosieranlagen vor den Ortseingängen auf der Seetalstrasse (Knoten Mettlenstrasse, Koordination mit Eschenbach und Inwil), Neuenkirchstrasse und Reusseggstrasse, sowie an der Autobahnausfahrt Emmen-Nord aus Richtung Basel, zur Dosierung des einfallenden Verkehrs und Senkung der Verkehrsbelastungen im Zentrum von Emmen und Emmenbrücke. Koordination mit den Nachbargemeinden, Kanton und Bund.	kurzfristig	Kanton, ASTRA	Ü4, Ü6, S2
S2	**Umbau Reusseggstrasse / Autobahnzubringer** Umbau des Autobahnzubringers Reusseggstrasse zwischen Seetalstrasse und Anschluss Emmen-Süd, in Koordination mit By-pass-Projekt, Kanton und Bund.	mittelfristig	Kanton, ASTRA	S1, Ü6
S3	**Umbau Knoten Seetal-/Schiltwaldstrasse** Umbau des Knotens Seetal-/Schiltwaldstrasse für die Erschliessung des RUAG-Areals.	kurzfristig	Kanton, Bauvorhaben Dritter	ÖV3
S4	**Anschluss Arbeitsplatzgebiet Waldibrücke** Neuer Knoten an der Seetalstrasse zur Erschliessung des neuen Arbeitsplatzgebiets beim Bahnhof Waldibrücke.	kurzfristig	Kanton, SBB, VVL, Bauvorhaben Dritter	

6.4 Massnahmen Fussverkehr

Zuständigkeiten

Bei Massnahmen entlang von Kantonsstrassen ist der Kanton Luzern zuständig. Massnahmen, welche das Bahntrasse (Unter- bzw. Überführungen) betreffen, liegen in der Zuständigkeit der SBB. Für die restlichen Massnahmen ist die Gemeinde zuständig. Die Umsetzung der Massnahmen ist entsprechend der jeweiligen Zuständigkeiten zu koordinieren. Bei Massnahmen auf privatem Grund ist die Grundeigentümerschaft einzubeziehen.

Massnahmen Fussverkehr

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
F1	**Verbindung Emmenbaum Nord** Fussgängerverbindungen zwischen Bahnhofstrasse und Gerliswilstrasse, Koordination und Umsetzung mit Bebauungsplan.	kurzfristig	Gemeinde	
F2	**Fusswegenetz Viscosistadt** Ergänzung des Fusswegnetzes zwischen Gerliswilstrasse/Bahnhof und Kleiner Emme durch die Viscosistadt, in Koordination mit laufender baulicher Entwicklung auf dem Areal.	mittelfristig	Gemeinde	
F3	**Verbesserung Unterführung Emmenweidstrasse** Aufwertung der Unterführung zwischen Schützenmattstrasse und Gerliswilstrasse für den Fussverkehr.	kurzfristig	Gemeinde	Ü1, V22
F4	**Verbindung Emmenweid** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen Uferweg Kleine Emme/Viscosistadt und Emmenweidstrasse.	langfristig	Gemeinde	V2
F5	**Trottoir Schulhausstrasse** Ergänzung von baulich abgesetzten Trottoirs entlang Schulhausstrasse. Langfristig mit Weiterführung durch Areal Emmenweid bis zur Kleinen Emme.	kurzfristig	Gemeinde	
F6	**Verbindung Bühlweg – Sustenweg** Ergänzung Fusswegverbindung, Schliessung der Netzlücke zwischen Bühlweg und Sustenweg.	kurzfristig	Gemeinde	
F7	**Fusswegenetz Sonne** Ergänzung Fusswegenetz zwischen Gerliswilstrasse, Gersagstrasse und Quartier Sonnenhof, Koordination und Umsetzung mit Bebauungsplan Sonne.	kurzfristig	Gemeinde	Ü1, Ü8, F45, V3
F8	**Verbindung Landenbergstrasse** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen Gerliswilstrasse und Ghürschweg via Landenbergstrasse.	langfristig	Gemeinde	Ü1
F9	**Verbindung Friedhof** Erstellen einer Fuss- und Velowegverbindung entlang des Friedhofs zwischen Haldenstrasse zum Ghürschweg.	mittelfristig	Gemeinde	V4

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
F10	**Verbindung Alpstrasse – Haldenstrasse** Erstellen neuer Fusswegverbindung zwischen Alpstrasse und Haldenstrasse bei Bushaltestelle und Betagtenzentrum Alp.	kurzfristig	Gemeinde	
F11	**Verbindung Erlenstrasse – Brisenstrasse/Obere Wiese** Erstellen neuer Fusswegverbindungen zwischen Brisenstrasse, Obere Wiese und Erlenstrasse.	kurzfristig	Gemeinde	
F12	**Verbindung Erlen – Ober Emmenweid** Erstellen neuer Fusswegverbindungen zwischen Ober Emmenweid und Erlenrain/Erlenstrasse. Anzahl und genaue Lage sind zu prüfen.	kurzfristig	Gemeinde	V5
F13	**Fuss- und Veloweg Neuenkirchstrasse** Neubau eines Fuss-/Velowegs entlang der Neuenkirchstrasse vom Strassenkreuz bis an die Gemeindegrenze, Koordination zur Weiterführung auf Seite Neuenkirch mit Kanton und Gemeinde Neuenkirch.	kurzfristig	Kanton, Gemeinde Neuenkirch	Ü5, V6
F14	**Verbindung Sprengihöhe** Erstellen direkte Fusswegverbindung zwischen Sprengi und Sprenighöhe/Flurweg.	langfristig	Gemeinde	Ü2
F15	**Verbindung Sprengi – Höhenweg** Erstellen direkte Fusswegverbindung zwischen Sprengi und Höhenweg.	mittelfristig	Gemeinde	Ü2
F16	**Verbindung Heubächliring –Grudlig** Ergänzung des Fusswegenetzes zwischen Heubächliring und Grudligstrasse/Grudligweg mit direkten Verbindungen.	mittelfristig	Gemeinde	
F17	**Verbindung Mühlematt – Schürstrasse** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen der Bahnunterführung Schür-Riffigweiher und Mühlematt.	kurzfristig	Gemeinde	
F18	**Verbindung Riffigweiher – Bachtalen** Erstellen einer Fusswegverbindung vom Riffigweiher zur Überbauung Bachtalen.	kurzfristig	Gemeinde	
F19	**Verbindung Rothenburgstrasse – Kapfstrasse** Ergänzung fehlender Fussweg für eine Fusswegverbindung Bahnhof Emmenbrücke Kapf/Rothenburgstrasse – Unter-Kapf entlang der Bahnlinie.	mittelfristig	Gemeinde	V8
F20	**Verbindung Bahnhof Gersag/Kühneweg – Dunantstrasse** Erstellen einer direkten Fusswegverbindung zwischen dem Bahnhof Gersag (Kühneweg) und Dunantstrasse.	mittelfristig	Gemeinde	Ü10, ÖV6
F21	**Verbindung Heimetweg – Blumenrain** Ergänzung fehlende Fusswegverbindung zwischen Heimetweg und Blumenrain.	kurzfristig	Gemeinde	
F22	**Verbindung Rüeggisingen** Ergänzung fehlende Fusswegverbindung zwischen Quartierstrassen Rüeggisingen und Rüeggisingerstrasse.	kurzfristig	Gemeinde	

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
F23	**Fuss-/Veloweg Kolben – Neuhüsern – Waltwil** Neubau eines Fuss- und Velowegs entlang der Rüeggisingerstrasse zwischen Neuhüsern und Waltwil, Ausbau des bestehenden Gehwegs zwischen Kolben und Neuhüsern zum Fuss- und Veloweg. Koordination mit Verlegung Rüeggisingerstrasse zwischen Kolben und Neuhüsern.	mittelfristig	Gemeinde	Ü11, V9
F24	**Verbindung Gartenweg – Mooshüsli** Erstellen einer Fusswegverbindung hinter dem Schwimmbad Mooshüsli zwischen Gartenweg und Mooshüsliwald.	mittelfristig	Gemeinde	
F25	**Verbindung Feldbreite – Mooshüsli** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen Feldbreite und Mooshüslistrasse.	mittelfristig	Gemeinde	V10
F26	**Unterführung Mooshüslistrasse – Lindenheim** Ausbau der bestehenden Autobahnunterführung zwischen Mooshüslistrasse (Knoten Feldbreiteweg) und Fuss- und Veloweg Rüeggisingen-Lindenheim für den Fuss- und Veloverkehr, mittelfristig mit Verlängerung zum Lindenheim.	kurzfristig	Gemeinde	V10, V11
F27	**Verlängerung Fuss-/Veloweg Lindenheim – Seetalstrasse** Erstellen einer Verbindung zwischen Lindenheim und Seetalstrasse für den Fuss- und Veloverkehr.	kurzfristig	Gemeinde	Ü6, V12
F28	**Verbindung Schachenstrasse – Talstrasse** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen Schachenstrasse und Talstrasse hinter dem Pfarreizentrum.	mittelfristig	Gemeinde	Ü6, Ü15, ÖV5, V21
F29	**Verbindung Seetalstrasse – Talstrasse** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen Seetalstrasse (Knoten Oberhofstrasse) und Talstrasse.	mittelfristig	Gemeinde	Ü6
F30	**Verbindung Seetalstrasse/Emmen Center – Fichtenstrasse – Meierhöflistrasse** Erstellen von direkten Fusswegverbindungen zwischen der Seetalstrasse (Bushaltestelle Emmen Center), Fichtenstrasse und Meierhöflistrasse.	kurzfristig	Gemeinde	Ü6
F31	**Verbindung Schachenstrasse – Reussufer** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen Schachenstrasse (Knoten Buchenstrasse) und Reussufer-Weg.	kurzfristig	Gemeinde	
F32	**Trottoir Emmenmattstrasse** Ergänzung von baulich abgesetzten Trottoirs entlang der Emmenmattstrasse.	mittelfristig	Gemeinde	V20, F33
F33	**Trottoir/Fussweg Schwanderhofstrasse** Ergänzung von baulich abgesetztem Trottoir oder Fussweg entlang der Schwanderhofstrasse.	mittelfristig	Gemeinde	Ü7, F32

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
F34	**Fusswegenetz Chilefeld** Ergänzung Fusswegenetz im Gebiet Chilefeld. Sicherung, Koordination und Umsetzung mit Arealplanung.	langfristig	Gemeinde	
F35	**Verbindungen Spitalhof – Reuss** Erstellen neuer Fusswegverbindungen zwischen Spitalhofstrasse und Reussmatt, mit direkter Anbindung an den Reussufer-Weg und die Seetalstrasse, Umsetzung mit der Arealplanung.	langfristig	Gemeinde	Ü7, V15
F36	**Verbindung Unterspitalhof** Erstellen einer Fusswegverbindung von der Seetalstrasse zur Überbauung Unterspitalhof.	mittelfristig	Gemeinde	Ü7
F37	**Verbindung Unterdorf – Reuss** Erstellen einer Fusswegverbindung zwischen Unterdorf und Reussufer-Weg.	kurzfristig	Gemeinde	
F38	**Verbindung Buholzstrasse – Reussufer** Erstellen einer direkten Fusswegverbindung zwischen Buholzstrasse und Reussufer.	kurzfristig	Gemeinde	F40
F39	**Trottoir Hasliring** Ergänzung von baulich abgesetzten Trottoirs entlang des Haslirings.	kurzfristig	Gemeinde	Ü7, ÖV3, F40
F40	**Trottoir Buholzstrasse** Ergänzung von baulich abgesetzten Trottoirs entlang der Buholzstrasse.	mittelfristig	Gemeinde	Ü18, F37, F38, F39
F41	**Ausbau Fussweg Seetalstrasse – Buholzstrasse/Neuhasli** Ausbau der Verbindung zwischen Seetalstrasse (Emmi/Haltestelle Hasli) und Buholzstrasse (Neuhasli) zu einem genügend breiten Fussweg.	mittelfristig	Gemeinde	ÖV3
F42	**Trottoirs Feldmattstrasse** Ergänzung von baulich abgesetzten Trottoirs entlang der Feldmattstrasse.	kurzfristig	Gemeinde	
F43	**Temporäre Sperrung Fussweg Kleine Emme** Temporäre Sperrungen des Fusswegs an der Kleinen Emme für die Sicherstellung eines sicheren Betriebsablaufs der Schwerindustrie in der Emmenweid. Umleitung über Fusswege auf anderer Uferseite.	laufend	Gemeinde, Luzerner Wanderwege	V16
F44	**Wanderweg Loresagi – Rainmüli – Stächerain** Neue Wanderwegführung zwischen Loresagi – Rainmüli – Stächerain entlang des Rotbachs, zwecks attraktiverer Wegführung Malters – Rothenburg (Massnahme EM-1 aus Teilrichtplan Wanderwege Region LuzernPlus).	kurzfristig	Gemeinde, Luzerner Wanderwege	Ü5
F45	**Trottoir Gersagstrasse** Neues Trottoir an der Gersagstrasse auf der Südseite zwischen Bahnunterführung und Celtastrasse.	mittelfristig	Gemeinde	Ü8, F7, ÖV6

6.5 Massnahmen Veloverkehr

Zuständigkeiten

Für den Bau und Unterhalt von Velorouten entlang von Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig. Mit dem kantonalen Radroutenkonzept werden regionale Veloverbindungen auch auf kommunalen Strassen festgelegt. Für Verbindungen, die im kantonalen Radroutenkonzept festgehalten sind, ist eine Kostenbeteiligung des Kantons an der Veloinfrastruktur vorgesehen. Die Gemeinde Emmen muss Sanierungsabsichten kommunaler Strassen mit kantonalen Radrouten rechtzeitig mit dem Kanton koordinieren.

Für den Bau und Unterhalt des restlichen kommunalen Velonetzes ist die Gemeinde Emmen zuständig.

Massnahmen Veloverkehr

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
V1	**Verbindung Bahnhof – Gerliswilstrasse/Viscosistadt** Anpassung bestehende Zufahrtstrasse zwischen Bahnhof und Gerliswilstrasse für den Veloverkehr, direkte Verbindung zwischen Bahnhofsunterführung und Viscosistadt.	kurzfristig	Gemeinde	
V2	**Netzoptimierung Emmenweid/Viscosistadt** Erstellung neuer Veloverbindungen und Aufwertung bestehender Wege zwischen Gerliswilstrasse, Emmenweid, Viscosistadt und Ufer Kleine Emme, in Koordination mit baulicher Entwicklung Viscosistadt und Emmenweid.	langfristig	Gemeinde	Ü1, F4
V3	**Ausbau Veloweg Gerliswilstrasse – Celtastrasse** Ausbau der bestehenden Wegverbindung Grudligweg zwischen Knoten Alte Kanzlei und Celtastrasse für den Veloverkehr.	mittelfristig	Gemeinde	Ü1, F7
V4	**Verbindung Friedhof** Erstellen einer Fuss- und Velowegverbindung entlang des Friedhofs zwischen Haldenstrasse zum Ghürschweg.	mittelfristig	Gemeinde	F9
V5	**Verbindung Erlen – Ober Emmenweid** Realisierung einer Fuss- und Velowegverbindung zwischen dem Neuhofquartier und Ober Emmenweid, genauer Verlauf ist gemeinsam mit Führung der Fusswege zu prüfen.	kurzfristig	Gemeinde	F12
V6	**Fuss- und Veloweg Neuenkirchstrasse** Neubau eines Fuss-/Velowegs entlang der Neuenkirchstrasse vom Strassenkreuz bis an die Gemeindegrenze, Koordination zur Weiterführung auf Seite Neuenkirch mit Kanton und Gemeinde Neuenkirch.	kurzfristig	Kanton, Gemeinde Neuenkirch	Ü5, F13
V7	**Veloinfrastruktur Rothenburgstrasse** Erstellen einer ausreichenden Veloinfrastruktur auf der Rothenburgstrasse zwischen Knoten Kapf und Gemeindegrenze.	kurzfristig	Kanton, Gemeinde	Ü3, V8, ÖV7
V8	**Verbindung Bahnhof Emmenbrücke Kapf – Kapf** Erstellen eines Fuss- und Velowegs zwischen Kapfweg und Kapfstrasse/Unter-Kapf.	mittelfristig	Gemeinde	F19, V7, ÖV7

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
V9	**Fuss-/Veloweg Neuhüsern – Waltwil** Neubau eines Fuss- und Velowegs entlang der Rüeggisingerstrasse zwischen Neuhüsern und Waltwil.	mittelfristig	Gemeinde	Ü11, F23
V10	**Verbesserung Mooshüslistrasse** Ergänzung von fehlender/mangelhafter Veloinfrastruktur auf der Mooshüslistrasse.	mittelfristig	Gemeinde	Ü6, Ü16, F25, F26, V11
V11	**Unterführung Mooshüslistrasse – Lindenheim** Ausbau der bestehenden Autobahnunterführung zwischen Mooshüslistrasse (Knoten Feldbreiteweg) und Lindenheim für den Fuss- und Veloverkehr.	kurzfristig	Gemeinde	V10, F26
V12	**Verbindung Lindenheim – Seetalstrasse** Erstellen einer Verbindung zwischen Lindenheim und Seetalstrasse für den Veloverkehr.	kurzfristig	Gemeinde	Ü6, F27
V13	**Verbindung Herdschwand – Oberhofstrasse** Erstellen einer befahrbaren Velowegverbindung für den Veloverkehr zwischen Herdschwandstrasse und Oberhofstrasse.	kurzfristig	Gemeinde	Ü14
V14	**Verbindung nach Ibach/Reussegg** Erstellen einer Velowegverbindung entlang der Reusseggstrasse zum Arbeitsplatzgebiet Ibach/Reussegg. In Koordination mit der Stadt Luzern.	mittelfristig	Gemeinde, Stadt Luzern	V19
V15	**Verbindung Spitalhof – Reuss** Realisierung einer direkten Fuss- und Velowegverbindung zwischen Spitalhofstrasse und Reussufer.	kurzfristig	Gemeinde	F35
V16	**Temporäre Sperrung Veloweg Kleine Emme** Temporäre Sperrungen des Velowegs an der Kleinen Emme (Emmenweidstrasse) für die Sicherstellung eines sicheren Betriebsablaufs der Schwerindustrie (Schlackentransporte) in der Emmenweid. Umleitung über Veloweg auf der anderen, rechten Uferseite.	laufend	Gemeinde	F43
V17	**Veloverkehrsführung Schützenmatt** Realisierung einer separaten und kreuzungsfreien Veloverkehrsführung entlang des Bahngleises im Bereich des Bahnhofs Emmenbrücke.	mittelfristig	Kanton, Gemeinde	Ü15, V21, ÖV5
V18	**Verbindung Seetalstrasse – Buholzstrasse** Realisierung einer neuen Velowegverbindung zwischen Seetalstrasse und Buholzstrasse durch das Arbeitsgebiet Under Hasli (Emmi) (Lage der Verbindung im Plan schematisch).	kurzfristig	Gemeinde	ÖV3
V19	**Optimierung Veloführung Galgen** Optimierung der Veloverkehrsführung im Bereich Galgen (Verknüpfung Schachenstrasse/Reussweg).	kurzfristig	Gemeinde	V14, V20
V20	**Veloverkehrsführung Schachenstrasse** Verbesserung der Sicherheit und Priorisierung für den Veloverkehr auf der Schachenstrasse zwischen Seetalstrasse und Galgen. Prüfung Aufhebung der Rechtsvortritte.	kurzfristig	Gemeinde	Ü15, V19, V21

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
V21	**Optimierung Veloüberführung Seetalstrasse** Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr auf der bestehenden Überführung über die Seetalstrasse von der Schachenstrasse in Richtung Bahnhof Emmenbrücke und in umgekehrter Richtung.	kurzfristig	Gemeinde	Ü15, V17, V20, F28
V22	**Priorisierung Veloverkehr Schützenmattstrasse** Prüfung der Aufhebung vom Rechtsvortritt.	kurzfristig	Gemeinde	F3, V23
V23	**Umgestaltung Knoten Schützenmatt-/Rüeggisingerstr.** Umgestaltung mit Priorisierung und Verbesserung Sicherheit für den Veloverkehr.	kurzfristig	Gemeinde	Ü9, V22
V24	**Velokonzept Seetalplatz**	Kurzfristig	Kanton, Gemeinde	
V25	**Optimierung Signalisation Veloverkehr gesamte Gemeinde**	Kurzfristig	Kanton, Gemeinde	

Einwohnerratsbeschluss vom 30. Januar 2024, Aufnahme einer Bemerkung: Die Erreichbarkeit und Signalisierung des Emmen Centers für Velos soll optimiert werden.

6.6 Massnahmen öffentlicher Verkehr

Zuständigkeit

Die Planung von Busachsen, Haltestellen und die Verknüpfung der Verkehrsmittel erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den übergeordneten Stellen, den Nachbargemeinden, sowie dem Verkehrsverbund Luzern (VVL). Massnahmen im Bereich des Schienennetzes liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Emmen. Diese soll aber bei der Planung und Umsetzung miteinbezogen werden.

Massnahmen öffentlicher Verkehr

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
ÖV1	**Erschliessung Kolben** Prüfung einer Neuerschliessung des Quartiers Kolben, bevorzugt durch Verlängerung einer Buslinie ab Haltestelle Kasernenstrasse.	kurzfristig	Gemeinde, VVL	Ü11, Ü17, Ü19, ÖV2
ÖV2	**Erschliessung Flugplatz** Prüfung einer Neuerschliessung des Arbeitsplatzgebiets am Flugplatz, bevorzugt durch Verlängerung einer Buslinie ab Haltestelle Kasernenstrasse, evtl. Durchbindung bis Bahnhof Waldibrücke. Finanzierung der Haltestelle und der Betriebskosten durch den Bund.	kurzfristig	Gemeinde, VVL	Ü11, Ü19, ÖV1
ÖV3	**Angebotsverbesserung Hasli – Waldibrücke** Verbesserung der ÖV-Erschliessung im Industrie-/Gewerbegebiet Hasli bis nach Waldibrücke durch Umplatzierung und Errichtung neuer Haltestellen, Verdichtung des Takts, sowie Busbevorzugung.	mittelfristig	Gemeinde, VVL, Kanton	Ü7, Ü18, S4, F39, V41, V18
ÖV4	**Erschliessung Rathausen** Prüfung einer Neuerschliessung des Weilers Rathausen (teilweise Gemeinde Ebikon).	kurzfristig	Gde. Emmen, Gde. Ebikon, VVL	Ü7
ÖV5	**Intermodale Drehscheibe Bahnhof Emmenbrücke** Ausbau der Bahnanlagen für Bahnausbauschritt 2035, Verlängerung und Errichtung neuer Perrons (1 Mittelperron, 2 Aussenperrons, Länge 420m), Ausbau der Zugänge, Verbesserung der Verknüpfung mit dem Feinverteilernetz am Busbahnhof Emmenbrücke Bahnhof Süd, Ergänzung von Infrastruktur für intermodale Drehscheibe.	langfristig	BAV, Kanton, Gemeinde, VVL	Ü6, Ü13, Ü15, F28, V17, V21
ÖV6	**Intermodale Drehscheibe Bahnhof Gersag** Ausbau der Bushaltestelle am Bahnhof Gersag im Zusammenhang mit Umgestaltung Knoten Gersagplatz, Ergänzung von Infrastruktur für intermodale Drehscheibe, in Koordination mit Verschiebung/Verlängerung Bahnperrons.	kurzfristig	BAV, Kanton, Gemeinde, VVL	Ü8, Ü10, F7, F20, F45

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
ÖV7	**Intermodale Drehscheibe Bahnhof Emmenbrücke Kapf** Verbesserung der Zugänglichkeit und Attraktivität der Bahnanlagen und der Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Verknüpfung von Bus und Bahn, Ergänzung von Infrastruktur für intermodale Drehscheibe.	langfristig	BAV, Kanton, Gemeinde, VVL	V7, V8
ÖV8	**Intermodale Drehscheibe Bahnhof Waldibrücke** Verbesserung der Zugänglichkeit der Bahnanlage und der Verknüpfung von Bus und Bahn, Ergänzung von Infrastruktur für intermodale Drehscheibe.	kurzfristig	BAV, Kanton, Gemeinde, VVL	
ÖV9	**Anschluss übergeordnetes ÖV-Netz** Die Gemeinde setzt sich bei der Angebotsplanung mit Kanton und Bund für den Anschluss der Gemeinde an das überregionale Bahnnetz ein, beispielsweise durch einen Fernverkehrshalt (Interregio/Regioexpress) am Bahnhof Emmenbrücke. (ohne Karteneintrag)	mittelfristig	BAV, Kanton, Gemeinde, VVL	
ÖV10	**Verlängerung Linie 5** Die Gemeinde setzt sich bei der Angebotsplanung mit dem VVL für einer Verlängerung der Buslinie 5 vom Seetalplatz/Bahnhof Emmenbrücke weiter ins Siedlungsgebiet der Gemeinde ein. Genaue Linienführung und Endpunkt sind in Zuge der Angebotsplanung zu prüfen. (ohne Karteneintrag)	kurzfristig	Kanton, Gemeinde, VVL	

6.7 Massnahmen Mobilität

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit für das Mobilitätsmanagement liegt bei der Gemeinde. Dies beinhaltet das Einfordern von Mobilitätskonzepten, um das Thema Mobilität gesamtheitlich zu betrachten.

Massnahmen Mobilität

Die Massnahmen zu Mobilität beschränken sich auf strategischer Ebene. Es gibt deshalb keine Karteneinträge.

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
M1	**Kommunale Mobilitätsstrategie** Die Gemeinde Emmen setzt sich auf Gemeindeebene für eine nachhaltige Mobilität ein und integriert entsprechende Massnahmen in den Betrieb.	laufend	Gemeinde	
M2	**Förderung von autoarmen Nutzungen** Die Gemeinde ermöglicht und fördert bei Bedarf autoarme Nutzungen. Die rechtlichen Voraussetzungen dafür werden von der Gemeinde geschaffen.	laufend	Gemeinde	
M3	**Förderung von Carsharing** Die Gemeinde setzt sich bei grossen Arealentwicklungen an zweckmässigen Standorten für die Schaffung von Carsharing-Angeboten ein. Weiter überprüft die Gemeinde regelmässig Angebot und Nachfrage an öffentlichen Carsharing-Fahrzeugen auf dem Gemeindegebiet, und koordiniert bei Bedarf die Erweiterung des Angebots mit entsprechenden Anbietern.	laufend	Gemeinde	
M4	**Veloverleihsystem** Die Gemeinde überprüft regelmässig Angebot und Nachfrage an Leihvelosystemen und -standorten auf dem Gemeindegebiet, und koordiniert bei Bedarf die Erweiterung des Angebots mit den entsprechenden Anbietern.	laufend	Gemeinde	

6.8 Massnahmen Parkierung

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit für die Erstellung und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder liegt bei der Gemeinde. Dies beinhaltet das Einfordern einer zweckmässigen Parkfeldreduktion bei Neu- und Umbauten, um das Thema Parkierung gesamtheitlich zu betrachten.

Massnahmen Parkierung

Die Massnahmen zur Parkierung beschränken sich auf strategischer Ebene. Es gibt deshalb keine Karteneinträge.

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
P1	**Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder** Die Gemeinde bewirtschaftet alle öffentlichen Parkfelder entsprechend ihrem Standort und Frequentierung. Bei Bedarf werden zum Zweck der Verkehrs-/Mobilitätslenkung die Bewirtschaftungsmassnahmen überprüft und allenfalls angepasst. Bei privaten Betrieben mit grösseren Besucher-/Kundenparkanlagen wird eine Bewirtschaftung verlangt. Für bestehende Nutzungen muss keine Bewirtschaftung eingeführt werden, wenn bauliche Erweiterungen, Nutzungsänderungen und dergleichen nachweislich zu keinem wesentlichen Mehrverkehr führen.	laufend	Gemeinde	

6.9 Massnahmen Güterverkehr

Zuständigkeiten

Für eine zweckmässige Abwicklung der Gütertransporte im Gemeindegebiet ist grundsätzlich die Gemeinde Emmen zuständig. Beim Baubewilligungsverfahren stellt die Gemeinde entsprechende Forderungen und ist Ansprechpartner, falls eine Koordination zwischen verschiedenen Stellen erforderlich ist.

Massnahmen Güterverkehr

Die Massnahmen zum Güterverkehr beschränken sich auf strategischer Ebene. Es gibt deshalb keine Karteneinträge.

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
G1	**Schutz der Wohngebiete** Der Güterverkehr wird in den Wohngebieten möglichst auf ein Minimum beschränkt. Er wird durch entsprechende Signalisations- und Lenkungsmassnahmen direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet.	laufend	Gemeinde	
G2	**Abwicklung Ver- und Entsorgung bei Neu- und Umbauten** Die Gemeinde fordert bei grösseren Neu- und Umbauten (z.B. Arealentwicklungen) oder Nutzungen mit intensivem Güterverkehrsaufkommen Nachweise zur Abwicklung von Anlieferung und Entsorgung.	laufend	Gemeinde	
G3	**Güterverkehr Industriegebiete** Die Gemeinde koordiniert gemeinsam mit den grossen Industrieunternehmen in den Gebieten Emmenweid und Hasli die Abwicklung des Güterverkehrs, um eine zusätzliche Belastung des Zentrums und der Wohngebiete mit Schwerverkehr zu vermeiden.	laufend	Gemeinde	
G4	**City-Logistik** City-Logistik-Systeme haben das Ziel, Gütertransporte und Warenlieferungen in urbanen Räumen zu bündeln und effizient zu gestalten. Dadurch soll das Verkehrsaufkommen des Güterverkehrs in den ohnehin stark verkehrsbelasteten Gebieten reduziert werden. Die Gemeinde Emmen setzt sich für die Einführung eines regionalen City-Logistik-Systems in der Agglomeration Luzern ein. Die ersten Schritte für den Aufbau eines solchen Systems sollen mit den Nachbargemeinden und dem Kanton gemeinsam geprüft werden.	laufend	Kanton, Gemeinde, Nachbargemeinden	

Nr.	Vorhaben	Umsetzung	Zuständigkeit	Koordination
G5	**Cargo sous terrain** Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport am 1. August 2022 wurde die nationale gesetzliche Grundlage für die Realisierung des Güterverkehrsprojekts Cargo sous terrain geschaffen. Dieses unterirdische Transportsystem soll zukünftig wichtige Logistikzentren im Schweizer Mittelland verbinden. Langfristig soll auch ein Anschluss der Region Luzern an das System geprüft werden. Die Gemeinde Emmen als Standort von mehreren Grossbetrieben mit Bezug zur Logistik könnte als regionaler Anschlusspunkt an Cargo sous terrain in Frage kommen. Die definitive Standortwahl in der Region Luzern ist mit den Nachbargemeinden, dem Kanton Luzern und den Projektinitianten von Cargo sous terrain zu gegebenem Zeitpunkt gemeinsam zu untersuchen.	langfristig	Projektinitianten Cargo sous terrain, Kanton, Gemeinde, Nachbargemeinden	

7. Pläne

7.1 Typisierung der Strassenräume und übergeordnete Massnahmen

Typisierung der Strassenräume und übergeordnete Massnahmen

- Zentrumsachse
- Hauptverkehrsstrasse
- Quartierachse
- Quartierstrasse

- Kantonsstrasse
- Gemeindestrasse

- Übergeordnete Massnahme auf bestehendem Strassennetz
- Neuerschliessung (schematisch)
- Umgestaltung Knoten

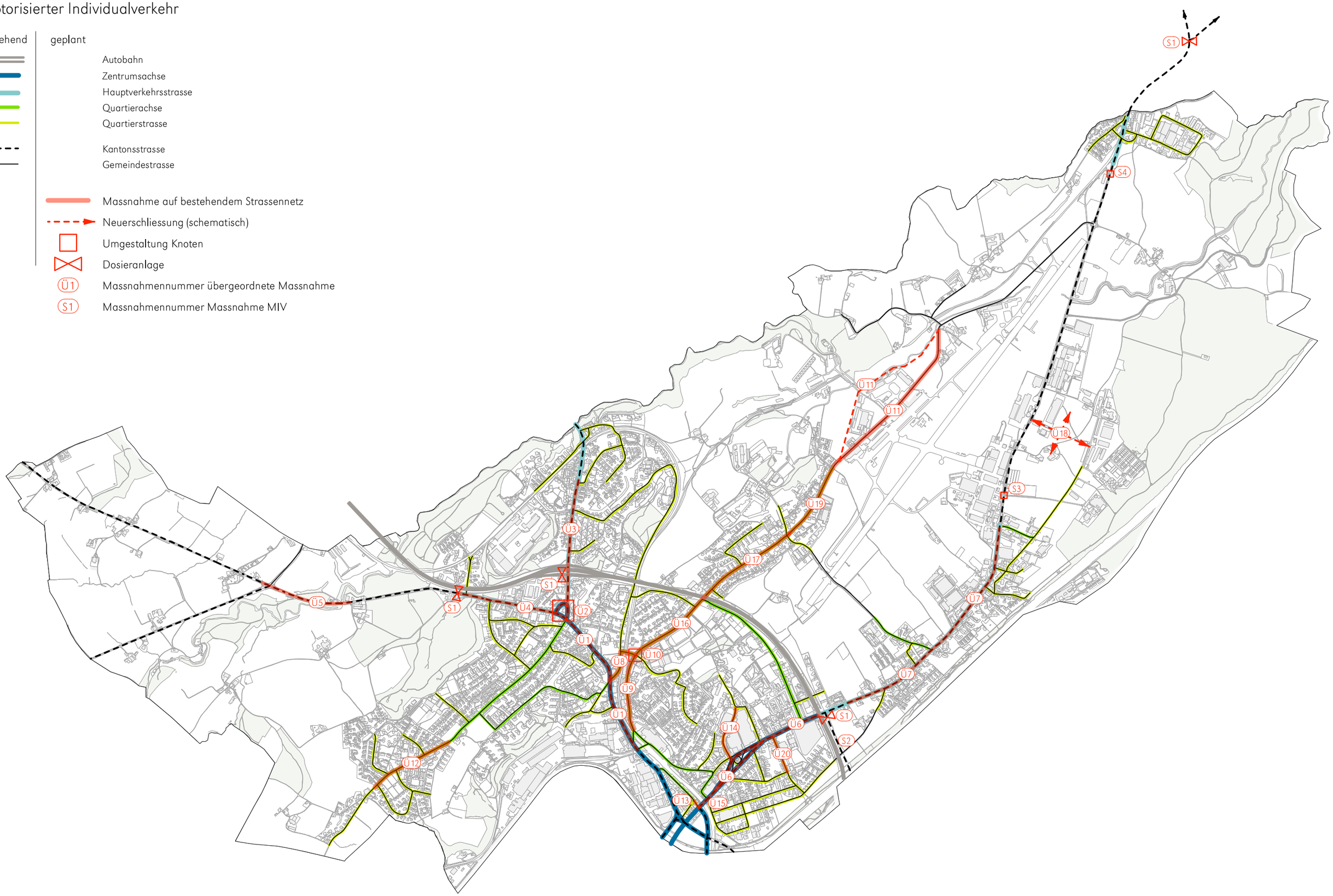
7.2 Motorisierter Individualverkehr

Motorisierter Individualverkehr

bestehend | geplant

- Autobahn
- Zentrumsachse
- Hauptverkehrsstrasse
- Quartierachse
- Quartierstrasse
- Kantonsstrasse
- Gemeindestrasse

- Massnahme auf bestehendem Strassennetz
- Neuerschliessung (schematisch)
- Umgestaltung Knoten
- Dosieranlage
- Ü1 Massnahmennummer übergeordnete Massnahme
- S1 Massnahmennummer Massnahme MIV



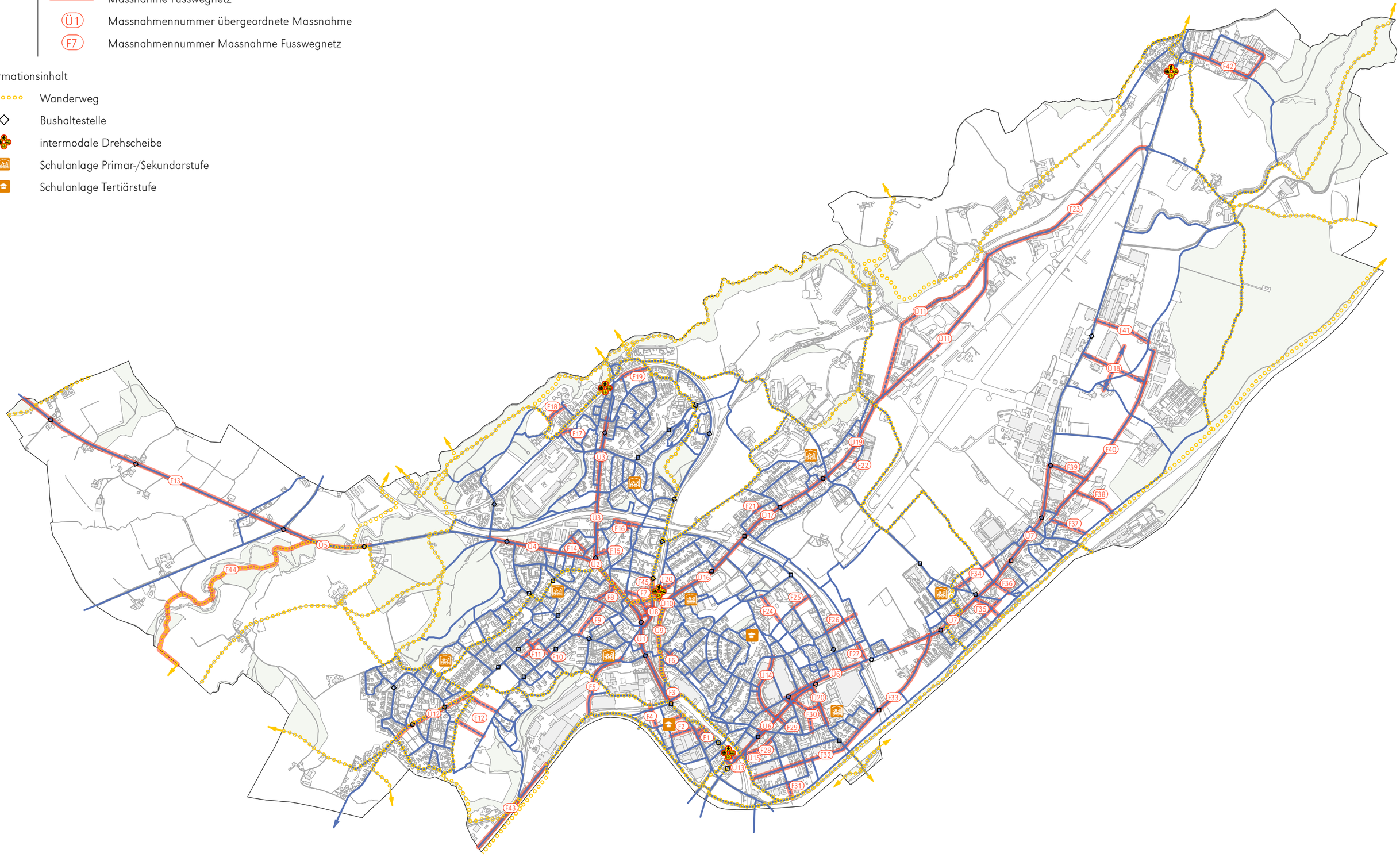
7.3 Fussverkehr

Fussverkehr

bestehend	geplant	
		Fussweg
		Massnahme Fusswegnetz
	Ü1	Massnahmennummer übergeordnete Massnahme
	F7	Massnahmennummer Massnahme Fusswegnetz

Informationsinhalt

- Wanderweg
- Bushaltestelle
- intermodale Drehscheibe
- Schulanlage Primar-/Sekundarstufe
- Schulanlage Tertiärstufe



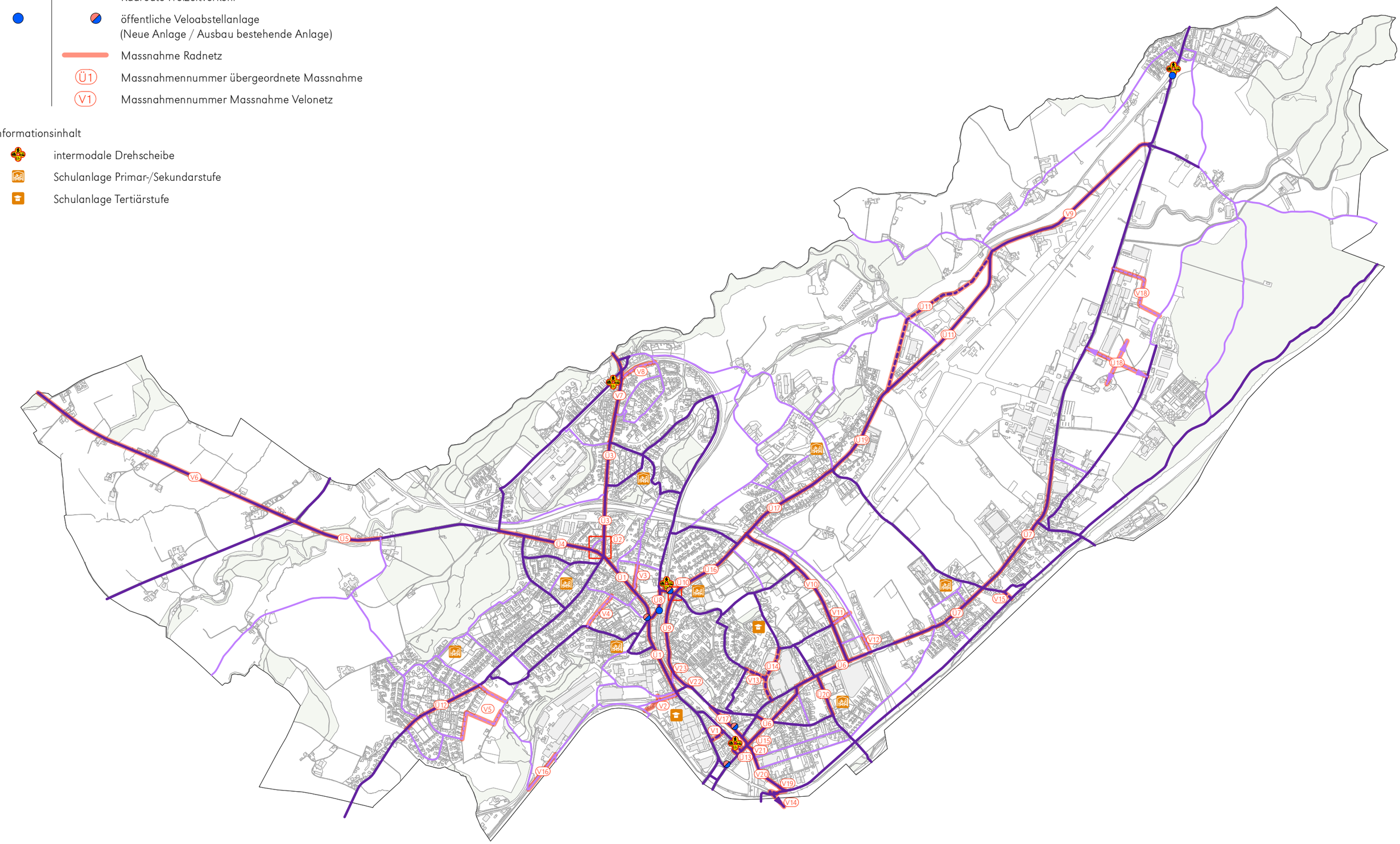
7.4 Veloverkehr

Veloverkehr

bestehend	geplant	
		Radroute Bedarfsverkehr
		Radroute Freizeitverkehr
		öffentliche Veloabstellanlage (Neue Anlage / Ausbau bestehende Anlage)
		Massnahme Radnetz
	Ü1	Massnahmennummer übergeordnete Massnahme
	V1	Massnahmennummer Massnahme Velonetz

Informationsinhalt

- intermodale Drehscheibe
- Schulanlage Primar-/Sekundarstufe
- Schulanlage Tertiärstufe



7.5 Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr

bestehend | geplant

- Bahnhof
- Bushaltestelle
- Buslinie
- intermodale Drehscheibe
- ÖV-Hub
- Haltestelle an Quartierschwerpunkt
- ÖV-Priorisierung
- Verbesserung Angebot
- Erschliessung von Siedlungsgebiet zu prüfen
- Massnahme Haltestelle
- Ü1 Massnahmennummer übergeordnete Massnahme
- ÖV6 Massnahmennummer Massnahme ÖV

7.6 Quartierbetrachtung Massnahmen

7.6.1 Massnahmenplan Zentrum Meierhöfli

Massnahmenplan Zentrum / Meierhöfli

Übergeordnete Massnahmen

- Umgestaltung Zentrumsachse
- Umgestaltung Hauptverkehrsstrasse
- Umgestaltung Quartierachse
- Umgestaltung Knoten

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

- Anpassung Kantonsstrasse
- Dosieranlage

Massnahmen Fussverkehr

- Anpassung bestehende Fussverkehrsinfrastruktur
- Neubau Fussverkehrsinfrastruktur

Massnahmen Veloverkehr

- Anpassung Infrastruktur Bedarfsroute
- Anpassung Infrastruktur Freizeitroute
- Neubau Infrastruktur Bedarfsroute
- Neubau Infrastruktur Freizeitroute

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Ausbau intermodale Drehscheibe
- Ausbau ÖV-Hub
- Umgestaltung Haltestelle an Quartierschwerpunkt

7.6.2 Massnahmenplan Erlen

Massnahmenplan Erlen

Übergeordnete Massnahmen

- Umgestaltung Zentrumsachse
- Umgestaltung Hauptverkehrsstrasse
- Umgestaltung Quartierachse
- Umgestaltung Knoten

Massnahmen Fussverkehr

- Neubau Fussverkehrsinfrastruktur

Massnahmen Veloverkehr

- Neubau Infrastruktur Freizeitroute

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Ausbau ÖV-Hub
- Umgestaltung Haltestelle an Quartierschwerpunkt

7.6.3 Massnahmenplan Bösfeld-Kapf/ Benziwil

Massnahmenplan Bösfeld-Kapf / Benziwil

Übergeordnete Massnahmen

- Umgestaltung Zentrumsachse
- Umgestaltung Hauptverkehrsstrasse
- Umgestaltung Quartierachse
- Umgestaltung Knoten

Massnahmen Fussverkehr

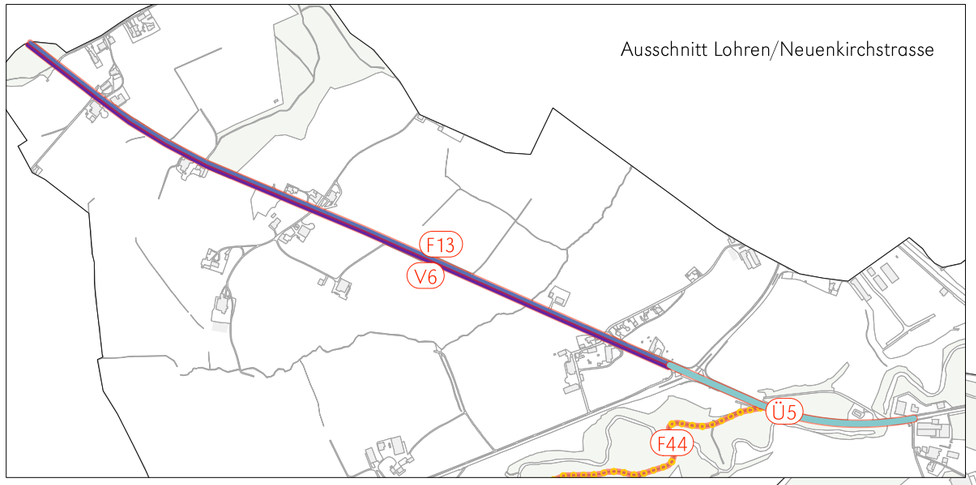
- Anpassung bestehende Fussverkehrsinfrastruktur
- Neubau Fussverkehrsinfrastruktur
- Verlegung Wanderweg

Massnahmen Veloverkehr

- Anpassung Infrastruktur Bedarfsroute
- Neubau Infrastruktur Freizeitroute

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Ausbau intermodale Drehscheibe
- Ausbau ÖV-Hub
- Umgestaltung Haltestelle an Quartierschwerpunkt



7.6.4 Massnahmenplan Gersag / Rüeggisingen

Massnahmenplan Gersag / Rüeggisingen

Übergeordnete Massnahmen

- Umgestaltung Zentrumsachse
- Umgestaltung Quartierachse

Massnahmen Fussverkehr

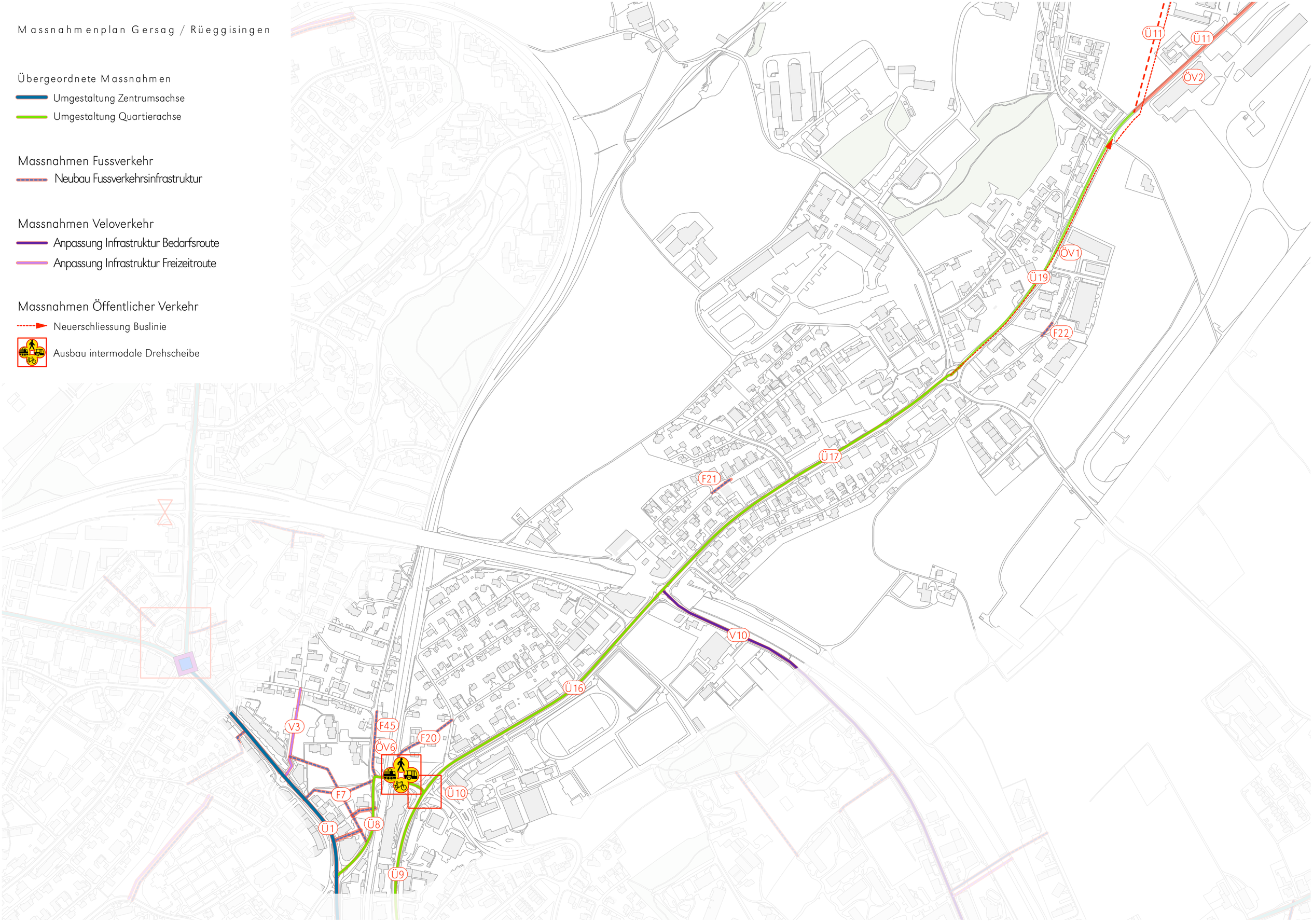
- Neubau Fussverkehrsinfrastruktur

Massnahmen Veloverkehr

- Anpassung Infrastruktur Bedarfsroute
- Anpassung Infrastruktur Freizeitroute

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Neuerschliessung Buslinie
- Ausbau intermodale Drehscheibe



7.6.5 Massnahmenplan Emmen-Dorf

Massnahmenplan Emmen Dorf

Übergeordnete Massnahmen

- Umgestaltung Hauptverkehrsstrasse

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

- Anpassung Kantonsstrasse
- Umgestaltung Knoten
- Dosieranlage

Massnahmen Fussverkehr

- Anpassung bestehende Fussverkehrsinfrastruktur
- Neubau Fussverkehrsinfrastruktur

Massnahmen Veloverkehr

- Neubau Infrastruktur Bedarfsroute
- Neubau Infrastruktur Freizeitroute

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Neuerschliessung Buslinie
- Verbesserung ÖV-Angebot auf bestehender Linie
- Umgestaltung Haltestelle an Quartierschwerpunkt

7.6.6 Massnahmenplan Hasli/ Waldibrücke

Massnahmenplan Hasli / Waldibrücke

Übergeordnete Massnahmen

Neubau Strasse

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Neuerschliessung (schematisch)

Umgestaltung Knoten

Dosieranlage

Massnahmen Fussverkehr

Anpassung bestehende Fussverkehrsinfrastruktur

Neubau Fussverkehrsinfrastruktur

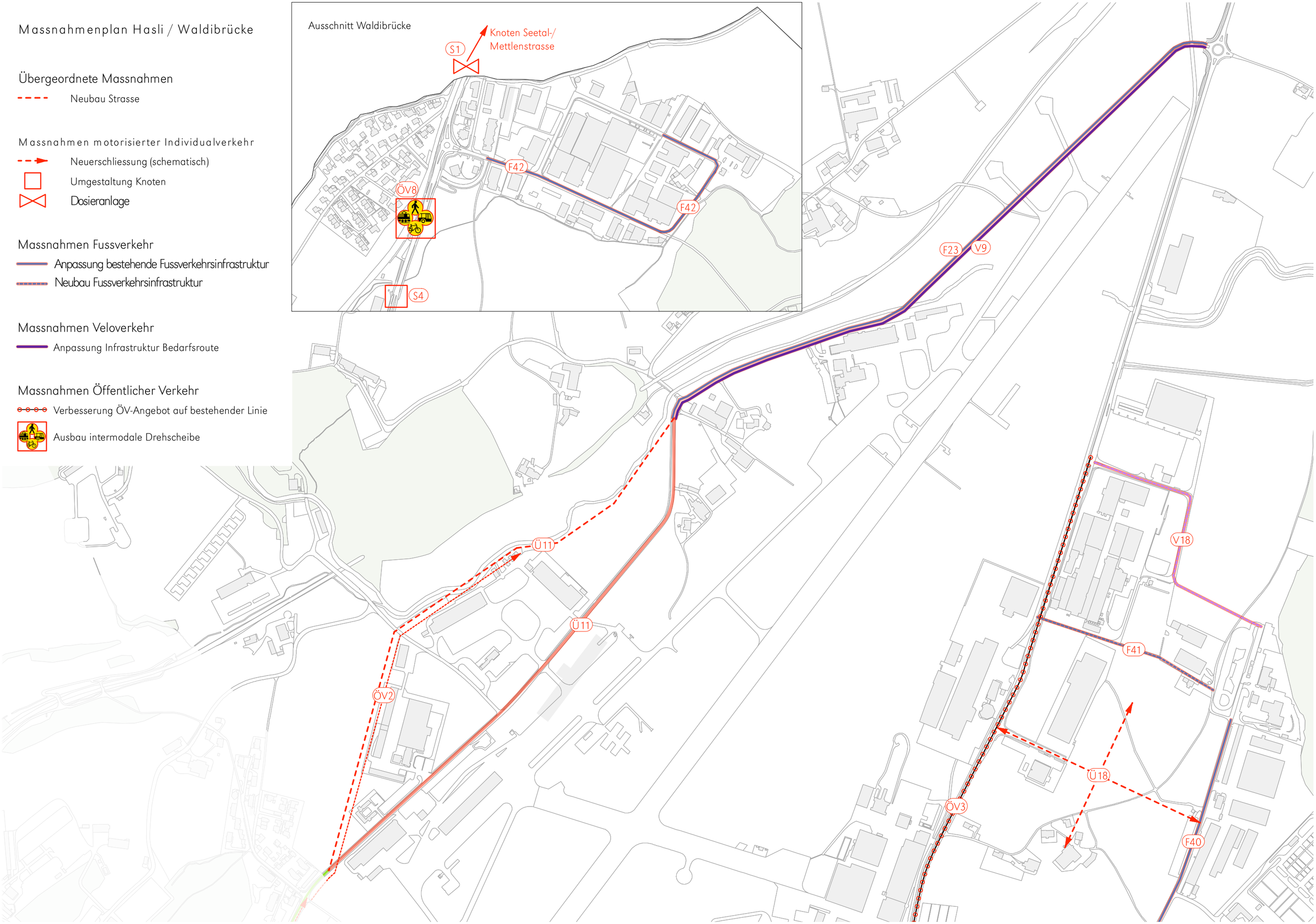
Massnahmen Veloverkehr

Anpassung Infrastruktur Bedarfsroute

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Verbesserung ÖV-Angebot auf bestehender Linie

Ausbau intermodale Drehscheibe



7.7 Velohauptrouten

Velohauptrouten

bestehend	geplant	
		Radroute Bedarfsverkehr
		Radroute Bedarfsverkehr
		Radroute Freizeitverkehr
		öffentliche Veloabstellanlage (Neue Anlage / Ausbau bestehende Anlage)
		Velohauptrouten

Informationsinhalt

- intermodale Drehscheibe
- Schulanlage Primar-/Sekundarstufe
- Schulanlage Tertiärstufe