



Regierungsrat

Luzern, 9. Mai 2023

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 882

Nummer: P 882
Eröffnet: 16.05.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 09.05.2023 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 462

Postulat Frey Monique und Mit. über eine Optimierung der Verkehrsführung auf dem Seetalplatz

Gemäss § 45 des Strassengesetzes ([StrG](#)) beschliesst Ihr Rat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen (Abs. 1). Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Allfällige Änderungen oder Ergänzungen sind neu zu beschliessen (Abs. 5). Die betroffenen Gemeinden und die interessierten regionalen Entwicklungsträger können sich vernehmen lassen; dabei können weitere Interessierte über ihre Gemeinden Vorschläge und Anregungen einbringen. Bauliche Massnahmen auf Kantonsstrassen können gemäss StrG geplant und realisiert werden, wenn diese im Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthalten sind. Im neuen Bauprogramm 2023–2026 ([B 120](#) vom 17. Juni 2022), welches Ihr Rat an der Session vom 28. November 2022 beschlossen hat, sind keine Massnahmen auf dem Seetalplatz enthalten.

Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen stellt die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept (RRK) aufgezeigten Massnahmen sicher. Derzeit wird das bestehende RRK umfassend überarbeitet. Berücksichtigt werden dabei die veränderten Randbedingungen wie z.B. E-Bikes. Auch Anpassungen des StrG für die Erstellung von Radverkehrsanlagen ausserhalb einer Kantonsstrasse sowie Anpassungen an die Vorgaben des neu geschaffenen Bundesgesetzes über die Velowege sind Teil der Überarbeitung. Durch das Veloweggesetz wird der Kanton Luzern verpflichtet, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Bei der Überarbeitung des RRK ist für ein zusammenhängendes, durchgängiges und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Es gilt eine Frist von fünf Jahren für die Erstellung der Pläne sowie eine Frist von zwanzig Jahren für die Umsetzung der Pläne. In der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) ist die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr seit Herbst des letzten Jahres neu aufgestellt und die Überarbeitung des RRK wurde zeitgleich gestartet. Die Überarbeitung resp. das neue kantonale Velokonzept wird Schwachstellen, Netzlücken und Massnahmen auf Netzebene aufzeigen. Die Planung und Realisierung von daraus resultierenden Massnahmen wie auch Vorhaben sind dann mit dem künftigen Programm Gesamtmobilität aufzuzeigen und zu beschliessen.

Die Verkehrsinfrastruktur am Seetalplatz wurde im Sommer/Herbst 2017 in Betrieb genommen (vgl. Abrechnungsbotschaft [B 8](#) vom 20. August 2019). Das Projekt inklusive Hochwasserschutz wurde mit 157 Millionen Franken abgerechnet. Das heutige Veloverkehrssystem ist im Gesamtsystem Seetalplatz eingegliedert. Die Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr wurden zusammen mit den Betroffenen erarbeitet und mit dem Projekt bewilligt, beschlossen

und realisiert. Eine Direktverbindung für den Veloverkehr über die «MIV-Brücken» wurde dabei als nicht notwendig erachtet.

Die Aufhebung des Veloverbots auf dem Seetalplatz und über die «MIV-Brücken» mit Situierung von Velostreifen auf den Fahrbahnen würde bauliche Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur erfordern. Die Massnahmen am Xylophonweg sind gemäss dem StrG in der Hoheit der Stadt Luzern.

Eine Wegführung entlang der Kleinen Emme unterhalb und zwischen den Zollhausbrücken ist im Hochwasserfall kritisch. Der Weg unter den SBB Brücken wird regelmässig auch schon bei kleineren Hochwasserereignissen gesperrt. Darüber hinaus ist der Gewässerquerschnitt bei den SBB Brücken durch den zweiten Gewässerarm breiter als bei den Zollhausbrücken. Ein Uferweg unterhalb den Zollhausbrücken verschmälert das Abflussprofil und führt zu einer Anhebung des Wasserspiegels. Aufgrund des Hochwasserschutzes ist eine Wegverbindung bzw. Unterquerung bei den Zollhausbrücken kritisch und nicht zu empfehlen.

Der Kanton Luzern und die Gemeinde Emmen erarbeiten zurzeit für die Seetalstrasse eine Testplanung. Der Bahnhof Emmenbrücke und die SBB-Unterführung sind Teil dieser Testplanung. Mit der Testplanung wird ein innovativer, integraler Lösungsansatz für die gestalterische und funktionale Aufwertung der Seetalstrasse, der Erschliessung des Bahnhofs Emmenbrücke und der angrenzenden Quartiere resultieren. Um die vielfältigen Potenziale optimal auszuschöpfen und den gestellten Ansprüchen gerecht zu werden, sind die Aspekte des Städtebaus, des Freiraums, des Verkehrs, der Nutzungen und der Ökologie eng und langfristig aufeinander abzustimmen. Dabei wird auch der künftige Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke in die Entwicklung einbezogen. Dieser gewinnt künftig als öV-Umsteigeknoten noch mehr an Bedeutung. Wichtig sind gute Erreichbarkeit, die Umsteigebeziehung Bushof – Bahnhof und die verschiedenen Quartierverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Ergebnisse der Testplanung werden 2023 öffentlich kommuniziert. Die weitere Bearbeitung der Ergebnisse der Testplanung wird dann gemäss den Hoheiten der Infrastrukturen, unter Berücksichtigung des rechtskräftigen Bebauungsplans «Bahnhofplatz Nord, A2/A3» im Bereich Restaurant Bahnhof, zusammen mit der Gemeinde, der SBB und weiterer Involvierten erfolgen. Die Planung und Realisierung der Massnahme «Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einmündung Reusseggstrasse, Optimierung Strassenraum, Ersatzneubau Bahnunterführung, Förderung öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr» auf der Kantonsstrasse K 16 ist im neuen Bauprogramm 2023–2026 im Topf B, Plan Nr. 125 mit Start der Planung im Topf A bereits enthalten.

Verbesserungen der Aufenthaltsqualität am Bushof Seetalplatz obliegen der Zuständigkeit der Gemeinde. Diese sind mit der Planung und dem Bau des kantonalen Verwaltungsgebäudes am Seetalplatz zu koordinieren.

Zusammenfassend halten wir fest, dass die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr des Seetalplatzes und dessen Umfeld in verschiedenen Planungen in Zukunft teilweise neu beurteilt wird und Optimierungen geprüft werden. Inwiefern daraus ein Anpassungsbedarf für die Fuss- und Veloinfrastruktur resultiert, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Eine davon unabhängige Überprüfung der Verkehrsführung auf dem Seetalplatz erachten wir nicht als sinnvoll. In diesem Sinn beantragen wir, das Postulat abzulehnen.