

Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 15

zu den Entwürfen

- eines Dekrets über einen
Sonderkredit für den Hoch-
wasserschutz und die
Neugestaltung des Verkehrs
im Gebiet Seetalplatz in den
Gemeinden Emmen und Luzern**
- eines Kantonsratsbeschlusses
über die Änderung der
Einreihung der Kantonsstrassen**

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen und Luzern einen Kredit von 190 Millionen Franken zu bewilligen. Dem Kanton Luzern verbleiben nach Abzug der Bundes- und der Gemeindebeiträge sowie des Beitrags der SBB Kosten von rund 129 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2010). Für das Verkehrsprojekt wird mit Investitionskosten von rund 151 Millionen Franken gerechnet. Davon sind 134 Millionen Franken der Investitionsrechnung Strassen und 17 Millionen Franken der Investitionsrechnung öffentlicher Verkehr zuzurechnen. Die Kosten der Massnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und zur Renaturierung der Flussufer belaufen sich auf rund 39 Millionen Franken.

Der Verkehrsknoten Seetalplatz wird von über 50 000 Fahrzeugen pro Werktag und von fünf Buslinien befahren. Wichtige Radverkehrsachsen führen ebenfalls über diesen Knoten. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der letzten Jahre hat immer längere und häufigere Staus zur Folge. Für den im Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Nord gelegenen Verkehrsknotenpunkt muss auch in Zukunft mit einer erheblichen Verkehrszunahme gerechnet werden.

Der Seetalplatz grenzt im Südwesten an die Kleine Emme. Die Unwetter vom August 2005 führten an dem Platz und in seiner Umgebung zu enormen Überschwemmungsschäden an Bauten und Anlagen. Die unbefriedigende Gesamtverkehrs- und Hochwasserschutzsituation beeinträchtigt nicht nur die Lebensqualität in den hauptsächlich betroffenen Gemeinden Emmen und Luzern, sondern erschwert auch die Erreichbarkeit und vermindert die Attraktivität des zentralen Entwicklungsschwerpunktes und damit des Wirtschaftsstandortes Luzern.

Im Raum Seetalplatz–Bahnhof Emmenbrücke bietet sich die einmalige Chance, die Verkehrswege und den Flussraum neu zu gestalten und das Gebiet gleichzeitig städtebaulich zu entwickeln. In diesem Sinn wurden mit der Masterplanung Stadtzentrum Luzern Nord die Projekte Verkehr, Hochwasserschutz und Siedlung koordiniert. Die notwendigen Massnahmen für den Verkehr und für den Hochwasserschutz sind stark voneinander abhängig, weshalb dem Kantonsrat die dafür notwendigen Ausgaben in einem einzigen Dekretsentwurf für einen Sonderkredit zur Bewilligung unterbreitet werden.

Das Verkehrsregime auf dem Seetalplatz wird mit dem Projekt vollständig geändert. Die neue Lösung für den motorisierten Strassenverkehr besteht aus einem grossen Einbahnring mit fünf Hauptanschlüssen. Die Hauptachsen mit den Strassen links und rechts der Kleinen Emme sowie den beiden Brückenquerungen für den motorisierten Individualverkehr werden neu im Einbahnverkehr im Gegenuhrzeigersinn betrieben. Die Knoten werden lichtsignalgesteuert. Der öffentliche Busverkehr erhält zusammen mit dem Fussverkehr und den Radfahrenden ein Eigentrassee mit neuer Linienführung von Reussbühl bis zum Bahnhof Emmenbrücke, wo ein neuer Bushof erstellt wird. Das Quartier Reussbühl wird vom Durchgangsverkehr entlastet. Die zwei bestehenden Zollhausbrücken werden abgebrochen und durch Neubauten ersetzt. Insgesamt erfordert die neue Verkehrslösung den Bau von drei Strassenbrücken. Dank dem Einbahnregime können die einzelnen Strassen schmaler und siedlungsverträglicher gestaltet werden. Die Verkehrssicherheit wird markant verbessert. Für den Hochwasserschutz wird die Kleine Emme verbreitert, und die Flussufer werden renaturiert. Insgesamt erfüllt das Vorhaben die heute geltenden technischen und betrieblichen Standards. Nutzwert und Mitteleinsatz sind optimiert. Die Anforderungen der Raumplanung, des Umwelt-, des Natur- und des Landschaftsschutzes werden erfüllt. Die Verkehrssicherheit wird für alle Benützerinnen und Benützer verbessert.

Die Strassenabschnitte des neuen Verkehrsregimes haben übergeordnete Bedeutung und sind deshalb mit der Inbetriebnahme in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Gleichzeitig ändern sich die Funktion und die Bedeutung der bestehenden Hauptstrasse durch Reussbühl. Der Strassenabschnitt wird vom übergeordneten Verkehr entlastet und ist deshalb aus dem Kantonstrassennetz zu entlassen.

Inhaltsverzeichnis

A.	Hochwasserschutz und Neugestaltung Verkehr im Gebiet Seetalplatz	4
I.	Bedeutung des Seetalplatzes	4
II.	Vorgeschichte	5
III.	Bedürfnis	7
	1. Individualverkehr	7
	2. Öffentlicher Verkehr	8
	3. Langsamverkehr	8
	4. Hochwasserschutz	8
	5. Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord	9
IV.	Projekt Seetalplatz	9
	1. Planung und Projektziele	9
	a. Verkehr	9
	b. Hochwasserschutz	12
	2. Projekt und Bauteile	12
	a. Verkehr	12
	b. Hochwasserschutz	16
	3. Flankierende Massnahmen und Umwelt	17
	4. Stand der Planung und Baurisiken	17
V.	Nutzen	18
	1. Vorteile der Projekte	18
	2. Kosten-Nutzen-Verhältnis und regionalwirtschaftliche Aspekte	20
VI.	Auflage und Bewilligungsverfahren	21
VII.	Kosten und Finanzierung	21
	1. Kostenvoranschlag	21
	a. Gesamtverkehrsprojekt Seetalplatz	21
	b. Hochwasserschutzprojekt	22
	c. Gesamtkosten	22
	2. Finanzierung	22
	a. Verkehrsprojekte	23
	b. Hochwasserschutzprojekt	24
	c. Sonderfinanzierung des Projekts Seetalplatz	24
VIII.	Ausführung	25
IX.	Schlussfolgerung	25
B.	Neue Einreihung der Kantonsstrassen K 13, K 16 und K 31	25
C.	Antrag	26
	Entwurf zum Dekret über einen Sonderkredit für den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen und Luzern	27
	Entwurf zum Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen	28
	Anhang zur Änderung des Verzeichnisses der Kantonsstrassen	29
	Beilagenverzeichnis	31

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen und Luzern. Mit dem neuen Strassenverkehrssystem sind neue Strassenabschnitte in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen und ein bestehender Abschnitt daraus zu entlassen.

A. Hochwasserschutz und Neugestaltung Verkehr im Gebiet Seetalplatz

I. Bedeutung des Seetalplatzes

Der Seetalplatz ist der Knotenpunkt lokaler, regionaler und überregionaler Verkehrsströme im Raum Luzern Nord. Hier treffen die stark belasteten Kantonsstrassen K 10, 13, 16 und 31 zusammen, welche die Agglomeration Luzern mit dem Entlebuch, dem Rottal, dem Surental, dem Michelsamt und dem Seetal verbinden. Der Seetalplatz ist gleichzeitig wichtiger Bestandteil des Autobahnzubringers zum Anschluss Emmen Süd an die Autobahnen A 2 und A 14.



Abbildung 1: Strassenverkehrssystem Luzern Nord

An Werktagen befahren heute durchschnittlich 53 000 Fahrzeuge dieses Nadelöhr, davon 4 000 Fahrzeuge während der Hauptverkehrszeiten am Abend (17–18 Uhr), was regelmässig zu Staus führt. An Spitzentagen werden bis zu 62 000 Fahrzeuge pro Tag und 4 700 Fahrzeuge in der Spitzenstunde gezählt (2010). Neben dem zentralen Verkehrsknoten sind auch die Zufahrtsachsen sehr hoch belastet. Die stärksten Verkehrsbeziehungen sind:

- Rothenstrasse (K 10)–Seetalplatz–Reusseggstrasse/Autobahn (K 31),
- Seetalstrasse (K 16)–Seetalplatz–Reusseggstrasse/Autobahn (K 31),
- Gerliswilstrasse (K 13)–Seetalplatz–Reusseggstrasse/Autobahn (K 31).

Über den Seetalplatz führen die Trolleybuslinie 2 und die Buslinien 13, 43, 45 und 53 mit bis zu 20 Bussen pro Stunde und Richtung. Die S-Bahn-Linien S 9 und S 18 bedienen den Bahnhof Emmenbrücke mit insgesamt 5 Zügen pro Stunde und Richtung.

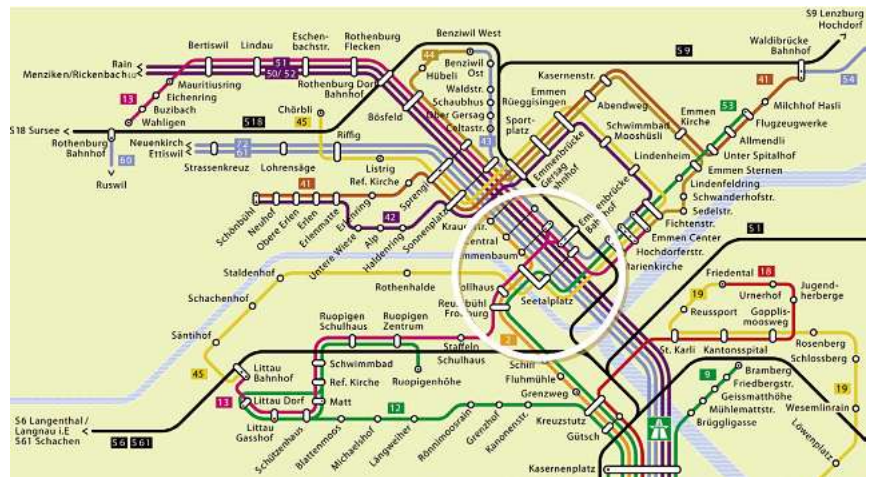


Abbildung 2: Liniennetz öV Luzern Nord

Der Seetalplatz grenzt im Südwesten an die Kleine Emme, die beim Reusszopf in die Reuss mündet. Die Kleine Emme wie auch zahlreiche Brücken im Abschnitt Seetalplatz–Reusszopf weisen ein ungenügendes Abflussprofil auf. Der Schutz vor Hochwasser ist für den Siedlungsraum um den Seetalplatz sowie für zentrale Infrastrukturen ungenügend, wie Überschwemmungen im August 2005, aber auch in den Jahren 2007 und 2008 zeigten. Das Hochwasser 2005 hat am Seetalplatz verheerende Schäden angerichtet.

Der Seetalplatz bildet das Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Nord. Die Siedlungsgebiete in der Umgebung des Seetalplatzes sind grundsätzlich gut erschlossen und damit sehr attraktiv. Da im Zentrum der Stadt Luzern nur noch wenig Raum für die weitere Siedlungsentwicklung besteht, ist davon auszugehen, dass sich der Raum Seetalplatz in den nächsten Jahren auf den noch unüberbauten Gebieten durch Umnutzung der bisherigen Industriestandorte und im Gefolge der allgemeinen Quartiererneuerung dynamisch entwickeln wird.

II. Vorgeschichte

Die heutige, lichtsignalgesteuerte Kreisverkehrslösung am Seetalplatz wurde in der Vergangenheit wiederholt optimiert und den höheren Anforderungen angepasst. Das heutige System ist inzwischen ausgereizt, weitere Leistungssteigerungen sind nicht mehr möglich.

In Reussbühl sahen frühere Bauprogramme für die Kantonsstrassen eine Umfahrlösung vor. Aus dem Jahr 2005 liegt das letzte bereinigte Vorprojekt «Verlegung Kantonsstrasse, Teilanpassung Seetalplatz und Reusseggstrasse» vor. Das Trasse der neuen Umfahrringstrasse hätte dabei parallel zur Bahnlinie die Kleine Emme und die Reusseggstrasse überquert und wäre mit einer Schlaufe in die Reusseggstrasse geführt worden. Als Projektziel stand die Aufwertung des Siedlungsgebietes von Reussbühl im Vordergrund.

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der letzten Jahre verursachte am Verkehrsknoten Seetalplatz immer mehr und längere Staus. Für den im Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Nord gelegenen Verkehrsknotenpunkt muss auch in Zukunft mit einer erheblichen Verkehrszunahme gerechnet werden. Diese Nachfrage kann das heutige Verkehrssystem nicht mehr bewältigen. Neu hinzugekommen sind die Anforderungen aus dem Hochwasserschutz. Das Hochwasserschutzprojekt am Seetalplatz sieht eine grössere Abflusskapazität der Kleinen Emme vor, was neue, höher verlaufende und längere Strassenbrücken bedingt.

Diese Ausgangslage veranlasste uns in den Jahren 2005/2006, ein umfassendes Variantenstudium mit rund 40 verschiedenen Verkehrslösungen auszulösen. Die im Rahmen dieser Zweckmässigkeitsbeurteilung ausgearbeitete Bestlösung «Epsilon» wurde in der Folge zum jetzt vorliegenden Bauprojekt weiterentwickelt und optimiert. Berücksichtigt sind dabei auch die im Rahmen der Masterplanung Luzern Nord entwickelten Anforderungen für ein Stadtzentrum Luzern Nord.

Die Niederschläge im Sommer 2005 verursachten in der Nacht vom 21. auf den 22. August ein Hochwasser der Kleinen Emme, das enorme Schäden an Bauten und Industrieanlagen hinterliess. Bemerkenswert war nicht nur der sehr grosse Wasserabfluss, sondern auch die aussergewöhnlich grosse Schwemmholzmenge, die von der

Kleinen Emme transportiert wurde. Die beschränkte Abflusskapazität der Kleinen Emme führte an mehreren Stellen zu Überschwemmungen und zu grossen Schäden in den Wohn- und Gewerbegebieten der Gemeinden Malters, Luzern und Emmen sowie massiven Holzablagerungen in den Quartieren von Reussbühl und Emmen. Grosse Schäden entstanden auch an der Reuss, namentlich bei den Wehren in Perlen, Bremgarten und Windisch.



Abbildung 3: Hochwasser 2005 am Seetalplatz

Als Reaktion auf das Hochwasser 2005 haben wir ein umfassendes Hochwasserschutz- und Renaturierungsprojekt für die Kleine Emme von der Mündung der Kleinen Fontanne bis zur Einmündung der Kleinen Emme in die Reuss ausgearbeitet. Dabei zeigte sich, dass die notwendigen Massnahmen so umfangreich sind, dass deren Realisierung mindestens zehn Jahre benötigen wird. Deshalb ist eine etappierte Realisierung des Hochwasserschutzes an der Kleinen Emme nötig. In erster Priorität sind Bauetappen anzugehen, mit denen kostenintensive Hochwasserschäden verhindert werden können. Vordringlich sind die Hochwasserschutzmassnahmen im Abschnitt Reusszopf–Zollhausbrücken und im anschliessenden Abschnitt oberhalb der Zollhausbrücken. Verschiedene Massnahmen sind bereits realisiert worden. Die Massnahmen im Raum Seetalplatz stellen den Schutz vor Hochwasser für den zentralen Wirtschafts- und Siedlungsraum mit der am stärksten genutzten Verkehrsinfrastruktur des Kantons sicher.

Am 26. Januar 2009 hat Ihr Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Planung des Projekts K 13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg über 5,4 Millionen Franken zugestimmt (vgl. Verhandlungen des Kantonsrates [KR] 2009, S. 95). Am 10. Mai 2010 hat Ihr Rat im Weiteren mit einem Dekret über einen Zusatzkredit für die Planung des Projekts K 13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg zusätzlich 3 Millionen Franken bewilligt (KR 2010 S. 1061). Die von unserem Rat gleichzeitig beantragte Änderung des Strassengesetzes hat Ihr Rat dagegen abgelehnt. Neu hätte der Kantonsrat damit eine Gemeinde verpflichten können, einen Teil der Kosten für den Kantonsstrassenbau zu tragen, falls ihr aus einem Strassenbauvorhaben besondere Vorteile erwachsen wären (KR 2010 S. 1069).

Das Projekt Seetalplatz ist ein wichtiger Bestandteil verschiedener übergeordneter Planungen und Beschlüsse Ihres Rates:

- Am 19. Juni 2006 Bewilligung eines Sonderkredits für die Vorfinanzierung der Folgekosten des Hochwassers im August 2005 (vgl. Verhandlungen des Grossen Rates [GR] 2006, S. 1144),
- am 15. September 2006 zustimmende Kenntnisnahme vom Planungsbericht über die Sicherstellung des Hochwasserschutzes an der Kleinen Emme (ab Einmündung Fontanne) und an der Reuss nach dem Hochwasser im August 2005 (GR 2006 S. 2048),
- am 3. November 2009 zustimmende Kenntnisnahme vom Planungsbericht über den Schutz vor Naturgefahren in den Jahren 2009–2013 (KR 2009 S. 1801),
- am 7. November 2006 zustimmende Kenntnisnahme vom Planungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern und Genehmigung einer Änderung des kantonalen Richtplans aufgrund des Agglomerationsprogramms (GR 2006 S. 2334 und 2353); das Agglomerationsprogramm Luzern enthält die Massnahme M3, Optimierung Seetalplatz,
- am 30. November 2009 zustimmende Kenntnisnahme vom Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzeptes 1994 (KR 2009 S. 1906),
- am 23. März 2010 Genehmigung des kantonalen Richtplans 2009 (KR 2010 S. 842); der Richtplan 2009 enthält als Koordinationsaufgabe M3-1 die Sanierung des Seetalplatzes und seiner Zufahrten, sowie
- am 8. November 2010 Genehmigung des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen (KR 2010 S. 2052); die Massnahme Emmen/Luzern, Centralplatz (inkl.)–Seetalplatz–Schiff–Frohburg ist als Massnahme aufgeführt, die ab der Periode 2011–2014 realisiert wird.

III. Bedürfnis

1. Individualverkehr

Der Seetalplatz ist der zentrale Verkehrsknoten im Norden der Agglomeration Luzern mit fünf zuführenden Kantonsstrassenachsen. Pro Werktag fahren mehr als 50 000 Fahrzeuge durch dieses Nadelöhr. Mit dem Ausbau des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Nord und der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme ist auch im Raum Luzern Nord weiterhin mit einer deutlichen Verkehrszunahme zu rechnen. Die Kapazitätsgrenze des Seetalplatzes ist bereits heute täglich während mehrerer Stunden erreicht. Mit der weiteren Verkehrszunahme wird der Verkehrsfluss weiter verschlechtert werden. Staus und Wartezeiten behindern schon heute den motorisierten Individualverkehr, was wiederum negative Auswirkungen auf den öffentlichen Busverkehr und den Langsamverkehr (Velofahrer/innen und Fussgänger/innen) hat.

Das neue Verkehrssystem soll die bestehenden Probleme beheben oder mindestens reduzieren, sodass im zentralen Siedlungsgebiet ein stabiler Verkehrsfluss erzielt wird.



Abbildung 4: Verkehrssituation heute während der Hauptverkehrszeiten

2. Öffentlicher Verkehr

Die über den Seetalplatz fahrenden fünf Buslinien benutzen zum überwiegenden Teil die gleichen Fahrspuren wie der motorisierte Individualverkehr. Es existieren nur wenige separate Busspuren. Speziell im Bereich der Verkehrsknoten sind die Busse von Rückstaus und Behinderungen betroffen. Während der Hauptverkehrszeiten können sie die Fahrplanzeiten nicht einhalten. Mit der erwarteten Verkehrszunahme wird sich diese Problematik weiter verschärfen. Im Rahmen eines Grundlagenprojekts wurden die Behinderungen der Buslinien auf den verschiedenen Abschnitten analysiert und – wo möglich – bauliche Massnahmen für ein möglichst durchgehendes Eigentrassee oder für eigene Busspuren aufgezeigt.

Der Bahnhof Emmenbrücke wird von den beiden halbstündlich verkehrenden S-Bahn-Linien von Luzern nach Sursee (S 8) und ins Seetal (S 9) sowie einem stündlichen, beschleunigten Regionalzug nach Olten bedient. Zubringerfunktion übernehmen die Buslinien 2, 13, 43, 45 und 53. Die Fernverkehrszüge nach Basel und Bern halten in Emmenbrücke nicht. Der Bahnhof verfügt über zwei Perronkanten und wurde vor wenigen Jahren umgebaut. Von grosser Bedeutung ist zudem der Güterverkehr im Zusammenhang mit der Stahlproduktion der Swiss Steel.

Der Bahnhof im Zentrum des Siedlungsraums Luzern Nord genügt den heutigen Anforderungen nicht. Seine Attraktivität soll künftig erhöht werden. Dazu gehört, dass alle Buslinien zum Bahnhof geführt werden und der Umsteigeknoten gestärkt wird. Die Gemeinde Emmen strebt zudem an, den Bahnhof mit Fernverkehrshalten aufzuwerten. Für die langfristig vorgesehenen Angebotsverbesserungen der Bahn im Raum Luzern wird ein Ausbau der Perronanlagen auf vier Perronkanten nötig sein.

3. Langsamverkehr

Sicheres Velofahren ist nur in Teilbereichen des Seetalplatzes möglich. Für verschiedene Verbindungen müssen Umwege zurückgelegt werden. Die Fussgängerinnen und Fussgänger müssen den stark belasteten Strassen folgen und unbeliebte Unterführungen benützen. Das neue Verkehrssystem soll die bestehenden Probleme mit sicheren und durchgehenden Anlagen für den Radverkehr und für den Fussverkehr ohne Unterführungen beheben.

4. Hochwasserschutz

Intensive Niederschläge führten dazu, dass die Kleine Emme in der Nacht vom 21. auf den 22. August 2005 an zahlreichen Stellen über die Ufer trat. Die Abflusskapazität der Kleinen Emme war viel zu gering. Nach den sehr grossen Schäden des Hochwassers beschloss der Kanton Luzern, die Hochwassersicherheit des Flusses grundlegend zu überprüfen und Massnahmen für Verbesserungen zwischen der Mündung der Kleinen Fontanne in die Kleine Emme und der Mündung der Kleinen Emme in die Reuss auszuarbeiten. Der Gewässerraum der Kleinen Emme ist durch Siedlung, Verkehrsflächen und Erschliessungseinrichtungen sehr stark eingeengt.

Das nun vorliegende Gesamtprojekt Hochwasserschutz und Renaturierung Kleine Emme beinhaltet zwei unabhängige Projektteile, nämlich den Abschnitt Reusszopf–Zollhausbrücken mit dem Los A/B, der Gegenstand dieser Vorlage bildet, und den Abschnitt obere Zollhausbrücke bis Mündung Kleine Fontanne mit den Los 1–3, die sich über 23 km Flusslänge erstrecken. Das Projekt basiert auf dem erwähnten Konzept und der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung für den Hochwasserschutz und die Renaturierung der Kleinen Emme im Jahr 2006. Mit den im Projekt enthaltenen Massnahmen werden die bestehenden Schwachstellen entlang der Kleinen Emme behoben, sodass ein Hochwasser wie jenes von 2005 in Siedlungsgebieten gefahrlos abgeleitet werden kann. Die vorgesehenen Massnahmen, namentlich Aufweitungen des Gerinnes über grosse Strecken, erhöhen die Abflusskapazität, vermindern die Notwendigkeit von hohen seitlichen Schutzbauten und verbessern die Lebensraumqualitäten des Flusses. Die Wiederherstellung der Durchgängigkeit für die Wasserfauna bei allen Hindernissen im Flusslauf (Schwellen, Wehre) und die natürliche Gestaltung der Uferböschungen in Kombination mit den Schutzmassnahmen sollen der Kleinen Emme die durchgehende Längsvernetzung

zurückgeben. Aufweitungen von Mündungen der Seitengewässer und die Abflachung der Ufer an ausgewählten Stellen verbessern die Quervernetzung des Flussbandes mit der Landschaft. Mit durchgehenden Wegen und naturnahen Ufern werden die Voraussetzungen für eine angepasste Pflege und einen attraktiven Naherholungsraum geschaffen. Mit der im Juni 2011 fertiggestellte Holzrückhalteanlage Ettisbühl in Malters wird, wie in der kantonsübergreifenden Studie vorgesehen, das Schwemmholz und das damit einhergehende Gefahrenpotenzial für den Siedlungsraum ab Malters reduziert.

5. Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord

Die Agglomeration Luzern entwickelt seit Längerem eine starke Dynamik, die sich auch in Zukunft fortsetzen dürfte. Die Stadt Luzern und die umliegenden Gemeinden wachsen funktional und räumlich zusammen. Im Gebiet Seetalplatz–Bahnhof Emmenbrücke bietet sich mit der Neugestaltung der Verkehrswege und des Flussraums die einmalige Chance, für den Norden der Stadtregion Luzern ein urbanes Zentrum zu planen und zu realisieren. Die interessierten Gemeinden Emmen und Luzern sowie der Kanton Luzern haben im Jahr 2006 eine Absichtserklärung zur Entwicklung des Gebiets zum Zentrum Luzern Nord abgeschlossen. Inzwischen liegt der Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord vor, den unser Rat am 14. Dezember 2010 und die beiden Gemeinden Emmen und Luzern am 22. Dezember 2010 verabschiedet haben. Der Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord ist ein gemeindeübergreifendes Planungsinstrument zur Koordination der Aspekte Siedlungsentwicklung, Städtebau, Verkehr, Hochwasserschutz und Freiraumgestaltung. Der Masterplan ist die Grundlage für die rechtliche Sicherung der Entwicklungsmassnahmen im Zonenplan und in nachgeordneten Bebauungs- und Gestaltungsplänen. Damit wird sich im ganzen Gebiet rund um den Seetalplatz das grosse Potenzial der vielen unüberbauten, unternutzten oder sanierungsbedürftigen Immobilien entfalten können und sich sukzessive eine Entwicklung hin zu einem wirtschaftlich blühenden, urbanen neuen Stadtzentrum einstellen.

IV. Projekt Seetalplatz

1. Planung und Projektziele

a. Verkehr

Hauptziel der Neugestaltung des Verkehrs auf dem Seetalplatz ist, den Knoten Seetalplatz und die zuführenden Strassenachsen verkehrstechnisch zu optimieren, damit das heutige und auch das erwartete Verkehrsaufkommen für alle Verkehrsarten leistungsfähig, siedlungsverträglich und sicher bewältigt werden kann. Nebst einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems sollen auch die Umweltbelastung vermindert und günstige Voraussetzungen für die weitere Siedlungsentwicklung geschaffen werden. Die baulichen und betrieblichen Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger, die Siedlungsentwicklung sowie der Hochwasserschutz sind zu koordinieren und zu optimieren.

Im Hinblick auf die Sicherstellung eines optimalen Gesamtnutzens aller Massnahmen auf der Achse Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg wurde die Planung auf Stufe Vorprojekt fortgesetzt. Heute liegen für die gesamte Strassenverkehrsachse von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg aufeinander abgestimmte Massnahmen auf Stufe Vorprojekt vor.

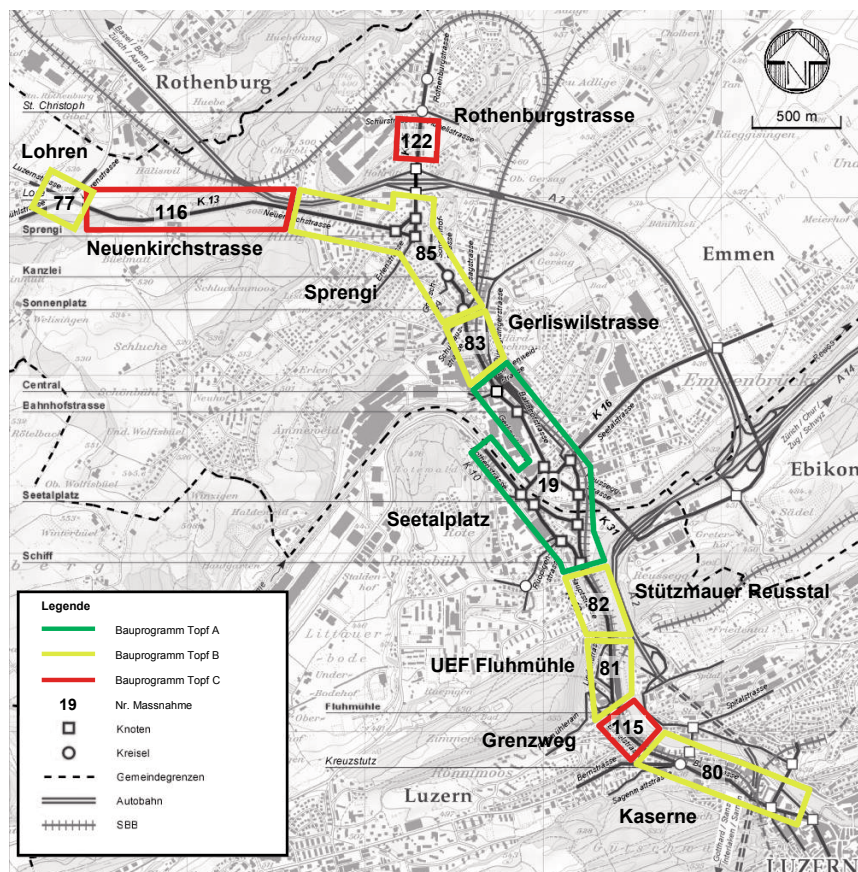


Abbildung 5: Projektperimeter Seetalplatz und übrige Verkehrsprojekte Luzern–Rothenburg

Im neuen Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen sind gestützt auf das Vorprojekt verschiedene Massnahmenpakete aufgeführt, welche in den nächsten Bauprogrammperioden zeitlich gestaffelt realisiert werden sollen.

Nr.	Massnahme	Periode ¹
80	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.) Erstellen Radverkehrsanlage, Optimieren Gesamtverkehrssystem	B
115	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle Optimierung Leistungsfähigkeit, Erstellen Radverkehrsanlage	C
81	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	B
82	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff Radverkehrsanlage, Busspur, Reusstalmauer	B
19	Emmen/Luzern, Centralplatz (inkl.)–Seetalplatz–Frohbürg–Schiff (inkl.) Anpassung der Zufahrten K 10, K 16 exkl. Unterführung SBB, K 31 inkl. Aufweitung SBB-Unterführung (exkl. Bushöfe, Bahnhofstrasse und Umgestaltung der Hauptstrasse Reussbühl) Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage, Förderung öffentlicher Verkehr, Anpassung Brücken an Hochwasserschutzprojekt	A
83	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.) Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B
85	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof)–Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B
116	Emmen, Einmündung Weiherstrasse–Lohren (exkl.) Erstellen Radverkehrsanlage	C
122	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)–Kreisfeld Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	C
76	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit	B

¹ Periode gemäss Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen

Die Massnahmen sind abgestimmt auf die kantonale Finanzplanung sowie das Agglomerationsprogramm Luzern. Als Erstes soll das wichtigste Massnahmenpaket Nr. 19 auf dem Abschnitt Centralplatz–Seetalplatz–Frohbürg–Schiff realisiert werden. Dieses allein bildet den Gegenstand dieser Vorlage. Gemäss dem Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (Bundesblatt [BBl] 2010 S. 6901) kommt diesem Massnahmenpaket Priorität A zu, mit Baubeginn im Zeitraum 2011–2014. Vorgesehen ist ein Bundesbeitrag von rund 20 Millionen Franken (Preisstand 2005, exkl. MwSt.) an das Bauprojekt, einschliesslich der Massnahmen für das Verkehrsmanagement.

Im Rahmen eines sorgfältig aufgebauten Planungsprozesses mit verschiedenen Grundlagenprojekten und Vorbereitungsmodulen wurden die Anforderungen an die Massnahmen entlang der gesamten Strassenverkehrsachse K 13 von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg vorgängig ermittelt. Dazu gehören die zukünftig erwartete Verkehrsnachfrage mit den daraus resultierenden Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr, die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs hinsichtlich Linienführung, Haltestellen und Abbau von Behinderungen sowie das Langsamverkehrskonzept mit einer vertieften Analyse des Handlungsbedarfs für den Radverkehr. Diese Abklärungen sind alle in den Projektunterlagen dokumentiert. Die Ergebnisse flossen als Grundlagen und Randbedingungen in die Arbeiten an den Vor- und Bauprojekten ein. Die genannten Arbeiten wurden mit den übrigen Projekten im Gebiet Luzern Nord (Masterplanung Stadtzentrum Luzern Nord, Hochwasserschutz) eng koordiniert und zu einem Gesamtvorhaben zusammengeführt.

Unter Berücksichtigung der Anforderungen aus den Projekten Hochwasserschutz und Masterplanung lassen sich zur Optimierung des Verkehrssystems im Gebiet Seetalplatz und auf der gesamten Achse Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg folgende Ziele ableiten:

- Abgestimmt auf die zukünftig zu erwartende Verkehrssituation ist die Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrssystems im Bereich Seetalplatz zu erhöhen, damit der zusätzliche Verkehr aus den Siedlungsgebieten in der näheren und weiteren Umgebung bewältigt werden kann.
- Die Qualität des Bussystems wird gesichert. Der öffentliche Busverkehr soll möglichst ohne Zeitverlust über den Seetalplatz und seine Zufahrten rollen können. Die Zufahrten sind dabei gesamthaft von Rothenburg bis nach Luzern zu betrachten. Wo immer möglich sind separate Busspuren vorzusehen. Das Ziel sind stabile Fahrzeiten mit geringen Verlustzeiten.
- Am Bahnhof Emmenbrücke soll eine attraktive Umsteigemöglichkeit zwischen der S-Bahn und den verschiedenen Buslinien sowie zwischen den verschiedenen Buslinien untereinander geschaffen werden. Die Busse sollen deshalb im Bahnhofgebiet nicht mehr die Gerliswil-, sondern die Bahnhofstrasse befahren.
- Die Verbindungen des Langsamverkehrs sollen durch direktere, sicherere und nach Möglichkeit vom motorisierten Individualverkehr getrennte Linienführungen verbessert werden.
- Das Gebiet Luzern Nord um den Seetalplatz ist ein wichtiger kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Mit der Sanierung sollen die verkehrlichen Voraussetzungen für eine positive Entwicklung des Gebiets geschaffen werden. Die Bedingungen im sich stark entwickelnden Raum Luzern Nord sollen für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Im Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen sowie im Agglomerationsprogramm Luzern sind die verschiedenen Verkehrsmassnahmen auf der Achse Luzern bis Rothenburg enthalten. Diese sind voneinander abhängig, beeinflussen sich gegenseitig und wurden deshalb zusammen geplant.
- Das heute komplizierte Kreisverkehrssystem am Seetalplatz und die fehlende Trennung der Verkehrsarten führen zusammen mit dem hohen Verkehrsaufkommen zu einer erhöhten Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden und einer Zunahme der Unfälle. Die neue Lösung soll zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen.
- Die innere Fläche des Kreisverkehrssystems am Seetalplatz ist heute nicht nutzbar. Mit der neuen Verkehrslösung wird eine bessere Gestaltung und Nutzung der Verkehrsflächen angestrebt.
- Dank der neuen Verkehrslösung sollen im Gemeindeteil Reussbühl Umweltbelastungen, insbesondere durch eine Verminderung des Strassenverkehrs und damit des Strassenverkehrslärms, reduziert oder behoben werden.

b. Hochwasserschutz

Die Massnahmen für den Schutz vor Hochwasser im Abschnitt oberhalb Seetalplatz (Los 1 Abschnitt 2) bis Mündung der Kleinen Emme in die Reuss (Los A/B) haben aufgrund des grossen Schadenpotenzials hohe Priorität. Der Flussraum im Bereich des Seetalplatzes ist durch diverse Nutzungen stark eingeengt. Zahlreiche Brücken queren hier die Kleine Emme. Die Neugestaltung des Knotens Seetalplatz und das Siedlungskonzept des Masterplans Luzern Nord wirken sich ebenfalls auf das Hochwasserschutzprojekt aus. Der Hochwasserschutz verlangt einen breiteren Gewässer- raum. Die Verbreiterung kann im Reusszopf nur mit der Schaffung eines zweiten Flussastes erreicht werden. Die Verbreiterung der Flusssohlen und die Abflachung der Böschungen schaffen neue attraktive Räume für die Erholungsnutzung und bessere ökologische Verhältnisse. Im Projekt sind Massnahmen vorgesehen, die den Ab- fluss einer Hochwassermenge gewährleisten, welche derjenigen im Sommer 2005 (einschliesslich eines Sicherheitszuschlags) entspricht. Diese Massnahmen erfordern auch eine Anpassung der Verkehrswege mit höheren und längeren Brücken. Im Raum Seetalplatz–Bahnhof Emmenbrücke bietet sich die einmalige Chance, die Ver- kehrswege und den Flussraum neu zu gestalten und gleichzeitig das Gebiet städte- baulich zu entwickeln.

2. Projekt und Bauteile

a. Verkehr

Die im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung eruierte Bestvariante umfasst eine Neuorganisation des Verkehrs am Seetalplatz mit einer Vereinfachung des Verkehrs- systems für den motorisierten Individualverkehr sowie einem separaten Trasse für die Busse des öffentlichen Verkehrs und für den Radverkehr. Charakteristisch sind die gegenüber heute grösseren Knotenabstände, wodurch die gegenseitigen Behinde- rungen reduziert werden können. Im Zusammenhang mit der Masterplanung Stadt- zentrum Luzern Nord wurde die Lösung mit der Umfahrung von Reussbühl und einer zusätzlichen Brücke über die Kleine Emme weiter optimiert. Bei sämtlichen Vorbereitungsarbeiten floss konsequent eine gesamtverkehrliche Optik ein, bei der auf den zweckmässigen Einsatz der einzelnen Verkehrsträger und die Berücksichti- gung der siedlungsplanerischen Erfordernisse gleichermassen geachtet wurde. Über die einzelnen Strassenzüge wurden verschiedenste Variantenstudien auf der Stufe Projektstudie, Vorprojekt und Bauprojekt durchgeführt. Die Abbildung 6 stellt in einer summarischen Übersicht die neuen Lösungen für den Verkehr, den Hochwas- serschutz und die Siedlung dar.

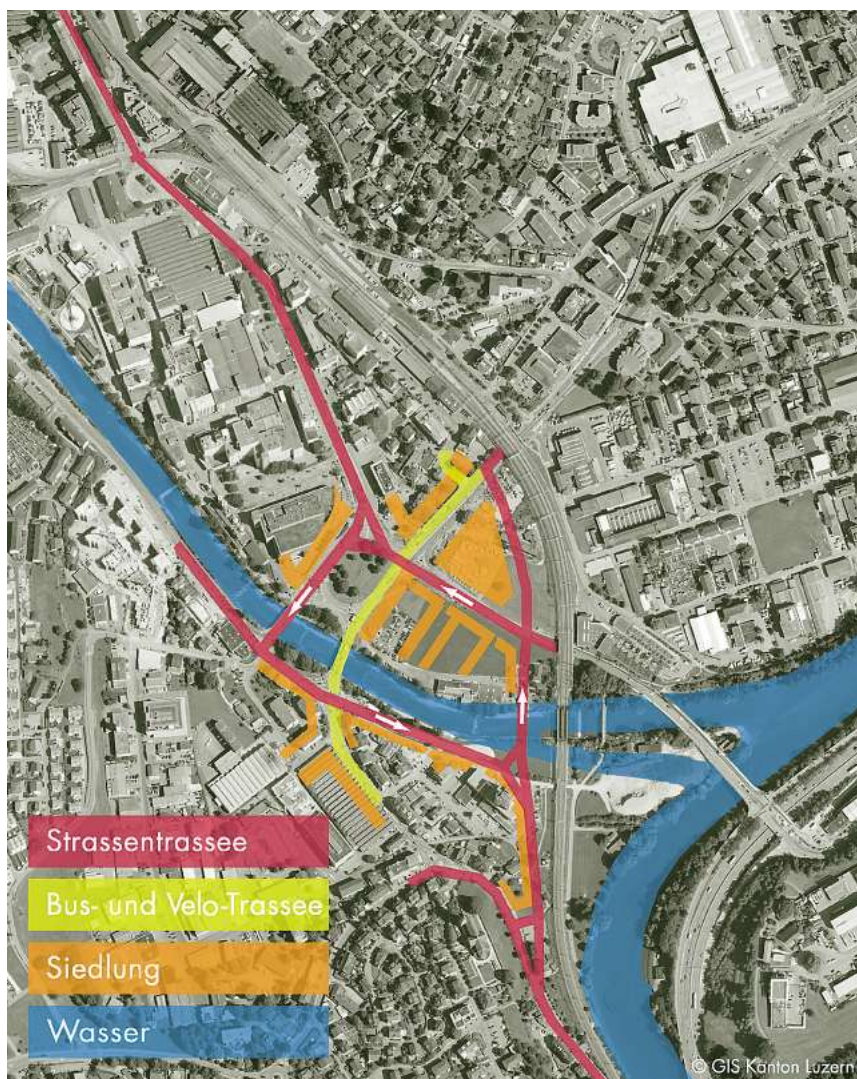


Abbildung 6: Projektübersicht

Das Verkehrsregime auf dem Seetalplatz wird mit dem Projekt vollständig geändert. Die neue Lösung für den motorisierten Strassenverkehr ist durch einen grossen Einbahnring mit fünf Hauptanschlüssen charakterisiert (Beilage 2). Die Hauptachsen mit den Strassen links und rechts der Kleinen Emme sowie den beiden Brückenquerungen für den motorisierten Individualverkehr werden neu im Einbahnverkehr im Gegenuhrzeigersinn betrieben. Die Knoten werden lichtsignalgesteuert. Der öffentliche Busverkehr erhält zusammen mit den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Radfahrenden ein Eigentrassee von Reussbühl bis zum Bahnhof Emmenbrücke. Die Haltestellenstandorte, namentlich auch der neue Bushof, werden den neuen Bedürfnissen angepasst. Die zwei bestehenden Zollhausbrücken werden abgebrochen und durch Neubauten ersetzt. Insgesamt erfordert die Lösung den Bau dreier Strassenbrücken, die Verlängerung der bestehenden Stahlfachwerkbrücke der Bahn über die Kleine Emme sowie zwei neue Brücken über die beiden Mündungsarme der Kleinen Emme für die Erschliessung des Reusszopfgebiets und als Langsamverkehrsverbindung.

Dank dem Einbahnregime können die einzelnen Strassen schmaler und siedlungsverträglicher gestaltet werden. Die Verkehrssicherheit wird markant verbessert. Die Leistung des Verkehrsnetzes und seiner Knoten wurde so dimensioniert, dass das zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Abbildung 7 zeigt die drei wichtigen Neubauabschnitte, nämlich:

- verlängerte Rothenstrasse mit neuem Reussbühlquai,
- Reussbühlstrasse Süd mit neuer Brücke und
- Reussbühlstrasse Nord als neue Verbindung zur Seetalstrasse.

Die Beilage 1 zeigt das Gesamtprojekt in grösserem Massstab.

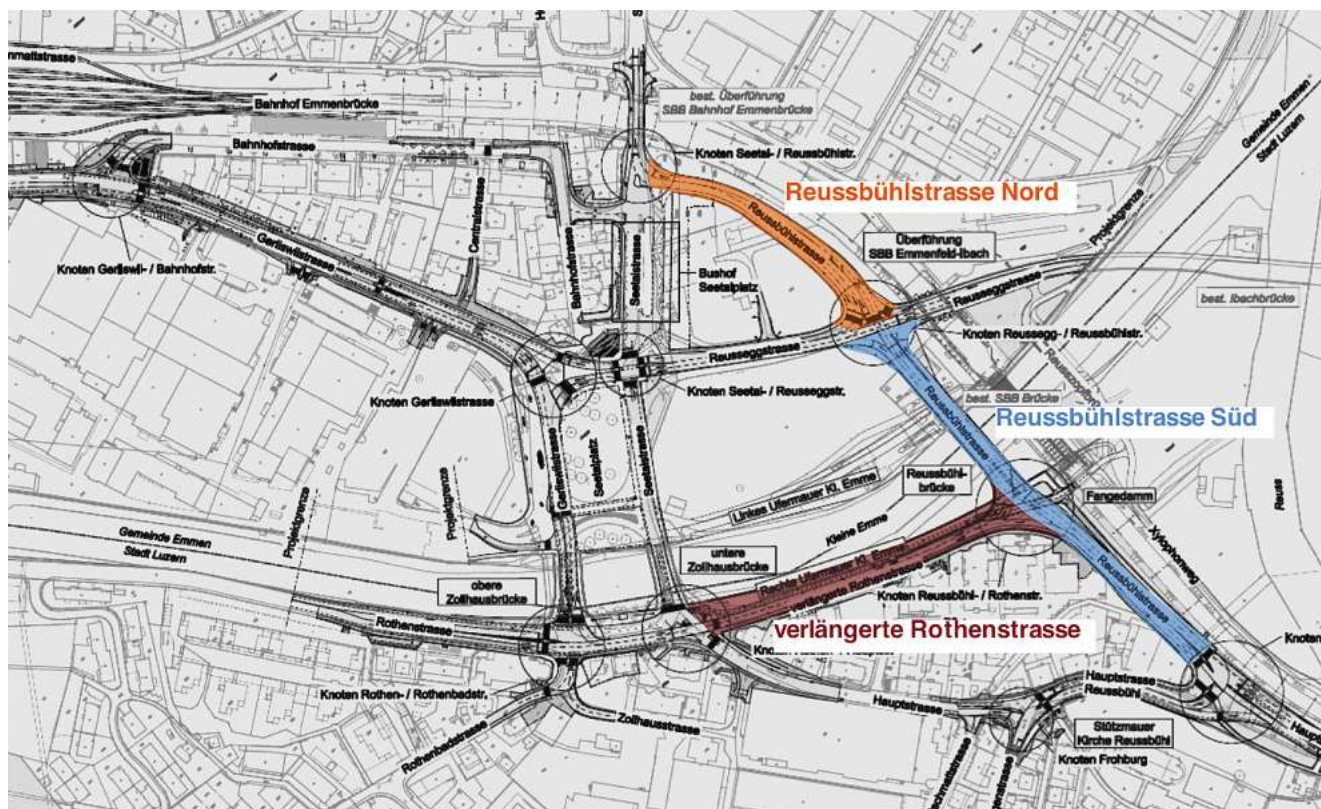


Abbildung 7: Neu gestalteter Seetalplatz mit den drei Neubauabschnitten

Die neue Umfahrung von Reussbühl führt entlang der Kleinen Emme über den neuen Reussbühlquai (verlängerte Rothenstrasse). Entlang des neuen Quais kann sich eine attraktive Bebauung entwickeln. Die Umfahrung übernimmt neu die Funktion einer Kantonsstrasse. Die heutige Hauptstrasse durch Reussbühl hat künftig nur noch lokalen Erschliessungscharakter und dient als Bus- und Langsamverkehrsachse. Gemäss den Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen verliert dieser Strassenabschnitt seine Bedeutung als Kantonsstrasse und soll zur Gemeindestrasse umklassiert werden.

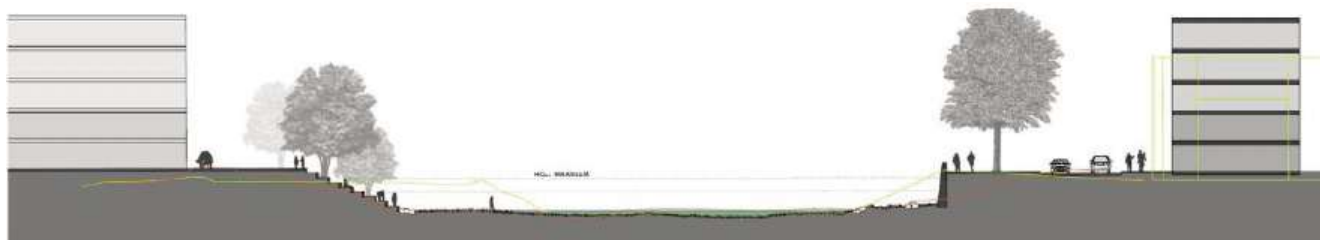


Abbildung 8: Querschnitt Kleine Emme auf der Höhe des neuen Reussbühlquais mit Blick in Fliessrichtung (Überbauung gemäss Masterplanung)

Vom Knoten Schiff in Reussbühl bis zur bestehenden Unterführung Seetalstrasse führt die neue Kantonsstrasse entlang der Bahnlinie. Mit den SBB wurde entlang des Bahntrassees eine Interessenlinie Schiene/Strasse definiert, die das Strassenprojekt einzuhalten hat. Mit dem einzuhaltenden Abstand zu den Bahnanlagen bleibt ein späterer Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke und der Zufahrt zum Bahnhof Luzern möglich. Die Unterführung Seetalstrasse bleibt vorerst in ihrer heutigen Form bestehen. Sie erfüllt allerdings die heutigen Anforderungen bezüglich Höhe und Breite nicht mehr. Ein Ausbau wird aber aus Kostengründen auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Idealerweise wird deren Vergrösserung später zusammen mit dem Bahnhofneubau realisiert.

Der Bus profitiert von der entlasteten Hauptstrasse durch Reussbühl und anschliessend vom eigenen Bustrassee zum Bahnhof Emmenbrücke. Vor der heutigen Unterführung Seetalstrasse wird ein attraktiver Bushof realisiert, wo zwischen den hier verkehrenden fünf Buslinien und zur Bahn umgestiegen werden kann. Die Richtung Sprengiplatz verkehrenden Busse fahren über die Bahnhofstrasse und halten direkt vor dem Bahnhof. Die Haltestelle wird ausgebaut, damit unter anderem auch die Trolleybusse der Linie 2 dort halten können. Die Busse biegen vor dem Centralplatz wieder in die Gerliswilstrasse ein und folgen ab dort dem heutigen Trassee (vgl. Beilage 3). Das Buskonzept wurde zusammen mit den Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs entwickelt.

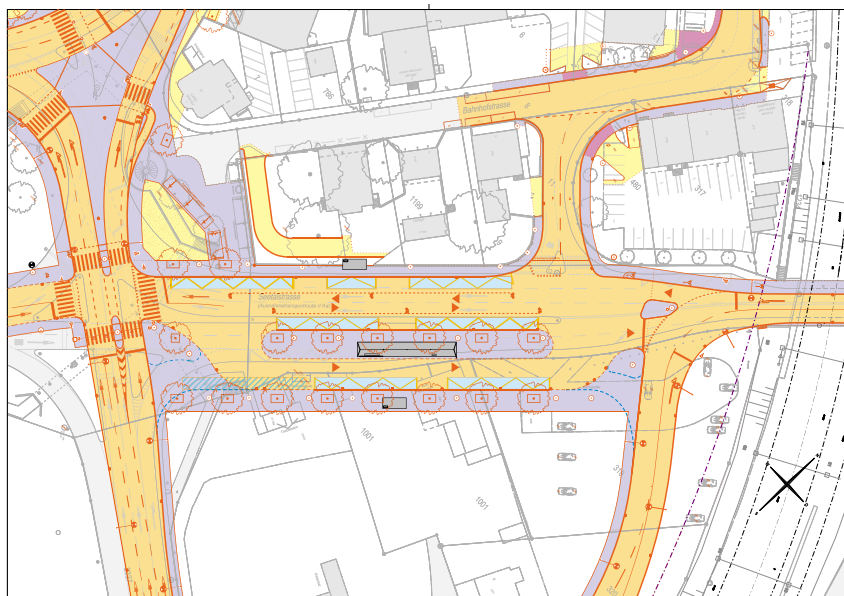


Abbildung 9: Neuer Bushof beim Bahnhof Emmenbrücke (Bahnhofplatz)

Der Bahnhof Emmenbrücke wurde kürzlich saniert. Die Anlage mit zwei Perrongleisen deckt die heutigen Bedürfnisse ab. Längerfristig ist ein Ausbau des Bahnhofs Voraussetzung für den späteren Angebotsausbau der S-Bahn und für die Attraktivitätssteigerung des Zentrums Luzern Nord. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Bedürfnisse des beträchtlichen Schienengüterverkehrs der Swiss Steel. Abklärungen der SBB im Zusammenhang mit ihrer Infrastrukturplanung (Rahmenplan Bahnhof Luzern) zeigen, dass unter Berücksichtigung der gewünschten Angebotsverbesserungen für die S-Bahn Luzern langfristig eine viergleisige Anlage erforderlich ist. Das Strassenprojekt nimmt Rücksicht auf diese Überlegungen und lässt unter Einhaltung der mit den SBB definierten Interessenlinie den späteren Ausbau zu. Mit dem Neubauprojekt Seetalplatz wird der Bahnhof Emmenbrücke dank der neuen Buslinienführung, des neuen attraktiven Umsteigeknotens und des neuen Bahnhofvorplatzes bereits kurzfristig aufgewertet.

Die Massnahmen zum Langsamverkehr im Projektperimeter wurden in einem Konzept Langsamverkehr erfasst (vgl. Beilagen 4 und 5). Die Resultate flossen einerseits in die Masterplanung Stadtzentrum Luzern Nord ein, andererseits bildeten sie die Grundlage für die Erarbeitung des Projekts Seetalplatz. Im zentralen Bereich profitiert der Langsamverkehr zusammen mit dem Bus vom Eigentrassee. Dank des Einbahnregimes sind die Hauptverkehrsstrassen schmal und die Querungen vergleichsweise einfach und attraktiv. Spezielles Gewicht wurde in der Planung einem möglichst sicheren Übergang des Radverkehrs von den zuführenden Anlagen zum Eigentrassee im Bereich Seetalplatz gegeben.

Die Masterplanung Stadtzentrum Luzern Nord fordert eine hochwertige Gestaltung aller Anlagen im Planungsperimeter. Dazu gehören beispielsweise der Reussbühlquai, die Ufergestaltung entlang der Kleinen Emme, eine ansprechende Materialisierung, die Beleuchtung und die Gestaltung. So wurden beispielsweise ein Frei-

raumkonzept mit Gestaltungsrichtlinien und ein Beleuchtungskonzept erarbeitet. Die Anliegen, die einen Bezug zum Strassenbauprojekt haben, werden in der Projektierung berücksichtigt. Der Kanton Luzern projektiert mit einem Ausbaustandard, wie er auch seine andern Projekte ausführt. Darüber hinausgehende Ansprüche bedürfen einer speziellen Finanzierung durch die Interessierten.



Abbildung 10: Neuer Bahnhofplatz (Überbauung gemäss Masterplanung)

b. Hochwasserschutz

Das Hochwasserschutzprojekt Kleine Emme gewährleistet den schadlosen Abfluss einer Hochwassermenge wie beim Hochwasser im Jahr 2005. Dazu kommt eine Sicherheitsreserve von rund 30 Prozent (Freibord). Im Abschnitt beim Seetalplatz ist eine Verbreiterung des heutigen Gerinnes notwendig. Der Hochwasserschutz bestimmt damit die Siedlungsentwicklung und das Strassenprojekt wesentlich mit. Die heutigen Brücken über die Kleine Emme müssen verlängert und höhergelegt werden, was nur mit einem Neubau möglich ist. Der Flussraum im Bereich des Seetalplatzes wird in Zukunft noch mehr als heute schon durch Brückenquerungen geprägt sein: drei Strassenbrücken als schlanke Betonkonstruktionen, eine Verlängerung der bestehenden Stahlfachwerkbrücke der Bahn über die Kleine Emme sowie zwei neue Brücken über die beiden Mündungsarme der Kleinen Emme für die Erschliessung des Reusszopfgebiets und als Langsamverkehrsverbindung. Bestandteil des Strassenprojekts sind die drei Strassenbrücken, nämlich der Ersatz der beiden Zollhausbrücken und die neue Reusseggbrücke. Die Verlängerung der Bahnbrücke und die neuen Reusszopfbrücken sind Bestandteil des Hochwasserschutzprojekts.



Abbildung 11: Ufergestaltung Kleine Emme mit Blick auf den Reussbühlquai (Überbauung gemäss Masterplanung)

3. Flankierende Massnahmen und Umwelt

Das Verkehrssystem am Seetalplatz mit den zuführenden Hauptachsen und der Verbindung zur Autobahn sowie die vorgesehene Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Einzugsgebiet erfordern eine hohe Leistungsfähigkeit aller Anlagen. Diese wird durch das Neubauprojekt gewährleistet. Mit den im Kapitel IV.1.a aufgeführten weiteren Massnahmen wird das gesamte Verkehrssystem im Raum Luzern Nord zusätzlich verbessert.

Das übergeordnete Verkehrsmanagement-Konzept auf der Achse Luzern–Rothenburg stellt ein zentrales, übergeordnetes Projekt dar und bildet die Klammer zwischen den baulichen Massnahmen der verschiedenen Einzelprojekte. Es beinhaltet die betriebliche Steuerung des Strassenverkehrs, welche zusammen mit den neuen Infrastrukturmassnahmen eine möglichst hohe Leistung und Sicherheit des Gesamtverkehrssystems gewährleisten soll. Leitsysteme sorgen für eine intelligente Verkehrssteuerung, messbar mehr Verkehrsfluss und eine gute Vernetzung der Verkehrsträger. Der Nutzen des gesamten Massnahmenpakets wird dadurch optimiert.

Das erarbeitete Betriebskonzept sieht die gezielte Lenkung der Verkehrsströme im Raum Luzern Nord vor. Ziel ist es, eine Verkehrsverlagerung auf die Autobahn und weitere geeignete Routen zu erreichen. Dank den neuen Autobahnanschlüssen in Buchrain und in Rothenburg bestehen dafür günstige Voraussetzungen. Im Verbund mit den geplanten Busspuren profitiert der öffentliche Busverkehr wie auch der Fuss- und Radverkehr von der betrieblichen Lenkung. Die Reisezeiten werden für alle Verkehrsteilnehmenden stabilisiert. Die entsprechende Verkehrslenkung erfordert bauliche und betriebliche Massnahmen an verschiedenen Knoten im Zufahrtsbereich Luzern Nord. Diese werden im Rahmen des Bauprogramms für die Kantonsstrassen in den nächsten Jahren in Etappen realisiert.

Die Auswirkungen des Projekts Seetalplatz auf die Umwelt sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht aufgezeigt. Durch das Projekt Seetalplatz werden vor allem die Ortsdurchfahrt Reussbühl und die Seetalstrasse zwischen Zollhausbrücke und Bahnhof Emmenbrücke stark vom Verkehr entlastet. Entlang der Neubaustrecken und weiterer Abschnitte nehmen die Verkehrsbelastungen hingegen zu. Damit das erwartete Verkehrsaufkommen bewältigt und der öffentliche Verkehr optimal bevorzugt werden kann, sind alle Knoten auf dem Seetalplatz lichtsignalgesteuert. Im Projekt sind die städtebaulich und unter dem Aspekt der Verhältnismässigkeit vertretbaren baulichen Lärmschutzmassnahmen enthalten. Zur Reduktion der Lärmbelastung wird entlang der verlängerten Rothenstrasse sowie der Reussbühlstrasse eine Lärmschutzwand erstellt. Für Gebäude mit Überschreitungen des massgebenden Belastungsgrenzwertes werden Erleichterungen beantragt und – wo nötig – Schallschutzfenster eingebaut. Das Projekt sieht neu die Behandlung des Strassenabwassers vor, was sich positiv auf die Wasserqualität der Kleinen Emme und der Reuss auswirken wird.

Da vorwiegend bestehende Strassen ausgebaut und einzelne Verkehrsflächen rückgebaut werden, sind der Bodenverbrauch und die zusätzliche Versiegelung gering. Auch die Landschaft und die Natur werden kaum zusätzlich beeinträchtigt. Den grössten Einfluss auf das Landschaftsbild haben die Eingriffe am rechten Ufer der Kleinen Emme. Diese Eingriffe werden durch diverse Gestaltungsmassnahmen im Gebiet Reusszopf und entlang der Zufahrtsachsen kompensiert.

4. Stand der Planung und Baurisiken

Das Vorprojekt «K13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg» wurde im April 2010 den involvierten Behörden von Kanton, Gemeinden und Bund sowie den SBB zur Stellungnahme unterbreitet. Die Rückmeldungen zum Projekt waren positiv. Die beabsichtigte Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems und die verkehrstechnische Optimierung der Knoten im Raum Emmen-Littau mit den zuführenden Achsen für sämtliche Verkehrsteilnehmenden wird allseitig begrüsst. Die wichtigsten Begehren für Optimierungen wurden in den folgenden Bereichen eingebracht:

- Interessenslinie SBB: Im Bereich Schiff eingangs Reussbühl und entlang der Emmenfeldstrasse zwischen der Seetalstrasse und der Reusseggstrasse bestand im Vorprojekt ein Konflikt mit der Interessenslinie SBB zur Sicherung künftiger Bahnausbauten. Die Situation konnte in der Zwischenzeit mit den SBB bereinigt und das Bauprojekt entsprechend angepasst werden.

- Kirchenhang Reussbühl/Ruopigenstrasse: Der Eingriff in diesen Hang als Folge des zusätzlichen Platzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr wurde vom Stadtrat Luzern aus Ortsbildschutzgründen kritisiert. Im Rahmen der Überprüfung konnte eine beidseits befriedigende Lösung mit geringerem Platzbedarf gefunden werden.
- Radverkehrsführung: Es wurden für verschiedene Stellen Optimierungen verlangt. Das Langsamverkehrssystem wurde in der Folge nochmals überprüft. In das Bauprojekt sind zahlreiche Verbesserungen eingeflossen, etwa die Aufweitung der Durchfahrt unter der Reussbühlstrasse oder die Führung der Radfahrenden im Bushof.

Das nun vorliegende Bauprojekt Seetalplatz wurde den involvierten Behörden von Kanton, Gemeinden und Bund sowie den SBB und der VBL vom 11. April bis 13. Mai 2011 zur Stellungnahme unterbreitet. Es soll im November 2011 öffentlich aufgelegt werden.

Das Wasserbauprojekt Hochwasserschutz und Renaturierung Kleine Emme und Reuss, Einmündung Kleine Fontanne bis Mündung Reuss (Los A/B und Los 1–3), wie auch das Rodungsgesuch und der Bericht zur Umweltverträglichkeit wurden im Juli 2010 öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt sind verschiedene Einsprachen eingegangen. Die Einspracheverhandlungen sind abgeschlossen. Inhaltlich erwächst dem Wasserbauvorhaben kaum Widerstand. Im Perimeter des Seetalplatzes gingen drei Einsprachen ein. Zwei konnten gütlich erledigt werden, bei der Dritten wurde noch keine Einigung erzielt. Die bauliche Umsetzung der Massnahmen ist ab 2012 vorgesehen.

Die Umsetzung des Masterplans Stadtzentrum Luzern Nord in grundeigentümerverbindlichen Zonenplänen sowie Bebauungs- und Gestaltungsplänen ist im Gange. Parallel zu diesen Verfahren wird im Auftrag der beiden Gemeinden auch die Planung konkreter Massnahmen fortgesetzt, wie beispielsweise das Freiraumkonzept und die Suche nach Investoren.

Die vorliegenden Bauprojekte bergen bezüglich der Realisierung keine grösseren Risiken. Im Betriebszustand stellen für die Infrastrukturen künftige extreme Hochwasser ein Risiko dar. Für die Höhenlage der Brücken besteht links und rechts der Kleinen Emme ein eingeschränkter Spielraum. Bei der Gestaltung der Brücken wird deshalb auf eine möglichst glatte Untersicht geachtet, damit die Brücken bei einem extremen Hochwasser möglichst wenige Angriffsflächen bieten.

V. Nutzen

1. Vorteile der Projekte

Mit dem Ausbau des Stadtzentrums und des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord sowie der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme im weiteren Einzugsbereich ist für den Seetalplatz weiterhin mit einer starken Verkehrszunahme zu rechnen. Seine Kapazitätsgrenze ist heute täglich während mehrerer Stunden erreicht. Die Verkehrsqualität würde mit der weiteren Verkehrszunahme noch schlechter. Mit der Realisierung des Projekts am Seetalplatz können die hauptsächlichen Verkehrsprobleme gelöst und vielfältige Nutzeneffekte erzielt werden.

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 rechnet für den motorisierten Individualverkehr im Untersuchungsgebiet entlang der K 13 vom Knoten Sprengi in Emmen bis zum Knoten Kreuzstutz in Luzern gegenüber 2007 mit einem Verkehrswachstum von rund 25 Prozent. Dank dem Neubauprojekt und den weiteren Massnahmen auf der Achse Luzern Kasernenplatz–Rothenburg wird die Kapazität erhöht und der Verkehrsfluss auf dem Seetalplatz und seinen Zubringerstrecken für den motorisierten Individualverkehr massgeblich und nachhaltig verbessert. Die Berechnungen zeigen auch für die Hauptverkehrszeiten im Jahr 2030 eine ausreichende Verkehrsqualität. Davon profitieren grosse Teile des Kantonsgebiets bei Fahrten ins Zentrum Luzern. Für die Gemeinden Emmen und Luzern und die Achse Malters–Entlebuch bildet der Seetalplatz zudem den Zugang zum übergeordneten Autobahnnetz.

Durch die Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs auf dem gesamten Abschnitt Knoten Reussbühl–Bahnhof Emmenbrücke–Knoten Central verbessert sich die Situation für den öffentlichen Busverkehr im Bereich Seetalplatz erheblich. Die Betriebszuverlässigkeit kann auch während der Hauptverkehrszeiten sicherge-

stellt werden. Dies führt zu einem Attraktivitätsgewinn für die Fahrgäste sowie zu einer Kostenreduktion bei den Betreibern und den Bestellern, weil das Angebot effizienter bereitgestellt werden kann. Die Erhöhung der Betriebszuverlässigkeit ist deshalb ein dringendes und wichtiges Anliegen, das zum Beispiel auch im Agglomerationsprogramm enthalten ist. Sie bildet auch eine zwingende Voraussetzung für weitere Fahrplanverbesserungen, die für die angestrebte Entwicklung des Stadtzentrums und des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Nord nötig sind.

Zusätzlich aufgewertet wird das Verkehrssystem durch die Realisierung eines Umsteigeknotens für den öffentlichen Verkehr beim Bahnhof Emmenbrücke. Alle Buslinien im Bereich des Seetalplatzes werden zum Bahnhof geführt. Die Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus und Bus-Bus werden dadurch verbessert, und für die Fahrgäste entsteht ein zusätzlicher Nutzen. Der neue Bushof soll zudem als Treffpunkt und Begegnungszentrum attraktiv gestaltet werden.

Die Radfahrenden erhalten zusammen mit dem Bus eine vom motorisierten Individualverkehr getrennte Verkehrsachse. Die Anlagen auf den Zulaufstrecken zum Seetalplatz werden in Etappen ebenfalls ausgebaut. Die Sicherheit und die Attraktivität des Radverkehrs im Raum Luzern Nord und auf dem Korridor Luzern bis Rothenburg werden durch diese Radverkehrsanlagen erheblich erhöht. Zählungen am Reussuferweg zeigen die grosse Bedeutung der Radwegverbindung Luzern–Emmenbrücke.

Die Fussgängerübergänge werden à niveau erstellt und damit übersichtlicher und sicherer. Mit den schmaleren Strassen des Einbahnsystems wird deren Überquerbarkeit verbessert. Die unattraktiven Unterführungen am Seetalplatz werden aufgehoben. Entlang der Kleinen Emme und der Reuss werden die Fusswege durch einladende Ufergestaltungen und Renaturierungen aufgewertet. Auch die neuen Plätze Bahnhofplatz und Seetalplatz sollen zum Verweilen und Flanieren einladen.

Die Ausbauten und Leistungssteigerungen des Verkehrssystems bilden die Voraussetzung für die Realisierung des Stadtzentrums und des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Nord. Der Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord sieht eine Nutzfläche von gegen 200 000 m² Bruttogeschossfläche vor. Ohne diese Massnahmen können die zentralen Grundstücke nicht zweckmässig genutzt und überbaut werden. Das Einbahnsystem ist auch eine wichtige Voraussetzung für die Erschliessung der Baufelder, die angesichts des hohen Verkehrsaufkommens bei andern Lösungen grosse Probleme bereiten würde. Die umliegenden Siedlungsgebiete werden durch die Neugestaltung des Strassenraums und die verbesserte Verkehrssituation aufgewertet. Dies gilt insbesondere für Reussbühl, das nun nicht mehr durch die Hauptverkehrsader in zwei Teile getrennt wird und damit eine ganz neue Entwicklungsperspektive erhält.

Nach den Unwettern im Jahr 2005 waren entlang der Kleinen Emme in Emmenbrücke und Reussbühl enorme Schäden zu verkräften. Das Hochwasser hat Schadenszahlungen in der Höhe von 320 Millionen Franken verursacht (Gebäudeversicherung des Kantons Luzern: 191 Mio. Fr., Schadenpool: 129 Mio. Fr.). Dazu kommen nicht versicherte Schäden in unbekannter Höhe, nicht versicherbare Folgeschäden insbesondere bei Gewerbe und Industrie sowie Infrastrukturschäden an Strassen und an den Schutzbauten entlang der Kleinen Emme. Mit den verlängerten und höher gelegten Brücken sowie dem neuen Verkehrssystem werden wichtige Vorkehrungen zum Schutz gegen künftige Hochwasser getroffen. Der Nutzen der entsprechenden Investitionen ist angesichts des Schadenspotenzials sehr hoch.

2. Kosten-Nutzen-Verhältnis und regionalwirtschaftliche Aspekte

Die Kosten, den Nutzen und die regionalwirtschaftlichen Effekte der beiden Projekte Verkehr und Hochwasserschutz im Gebiet Seetalplatz haben wir durch die Firma Ecoplan, Forschung und Beratung in Wirtschaft und Politik, Altdorf, prüfen lassen. Danach ergeben sich gemeinsam betrachtet für die beiden Projekte Verkehr und Hochwasserschutz im Gebiet Seetalplatz ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1 zu 1,9 und ein Nettonutzen von 160 Millionen Franken. Der Nutzen überwiegt also die Kosten um einen Faktor von beinahe 2.

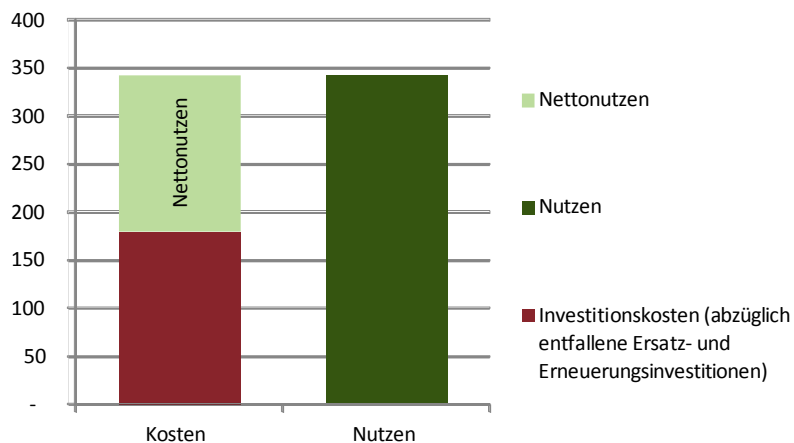


Abbildung 12: Kosten und Nutzen der beiden Projekte Verkehr und Hochwasserschutz

Beide Projekte sind aus volkswirtschaftlicher Sicht positiv zu beurteilen. Insbesondere das Hochwasserschutzprojekt weist ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1 zu 4,8 auf. Der Nutzen ergibt sich in erster Linie aus der Verminderung des Überschwemmungsrisikos am Seetalplatz, sodass in Zukunft im ganzen Gebiet mit wesentlich weniger Schäden gerechnet werden muss.

Im Verkehrsprojekt beläuft sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis auf 1 zu 1,1, was ebenfalls einen günstigen Wert darstellt. Die neue Verkehrslösung vermindert die Staus am Seetalplatz und führt zu bedeutenden Reisezeitersparnissen beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr. Davon profitieren nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner am Seetalplatz, sondern alle Verkehrsteilnehmenden, die den Seetalplatz queren müssen. Der Nutzen der neuen Verkehrsführung besteht zu einem wesentlichen Teil in den erwähnten Reisezeitersparnissen beim motorisierten Individualverkehr. Daneben verkürzt sie aber auch die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs im Perimeter Seetalplatz, was sich in Reisezeitersparnissen und in einer verbesserten Fahrplanstabilität manifestiert. Die neue Verkehrslösung fördert gleichzeitig die Attraktivität des Langsamverkehrs, sowohl für Fahrradfahrende als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Zu erwarten sind auch Bodenpreissteigerungen und zusätzliche Steuereinnahmen für die öffentliche Hand. Diese Effekte resultieren aus der neuen Verkehrslösung, namentlich

- der Kapazitätssteigerung des Verkehrssystems am Seetalplatz selbst,
- der verbesserten Erreichbarkeit und damit Attraktivitätssteigerung der Zonen am und um den Seetalplatz,
- der Umnutzung und Verdichtung der Zonen rund um den Seetalplatz,
- der Steigerung der Qualität des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sowie
- der deutlichen Verbesserung der städtebaulichen Qualität im Raum Seetalplatz.

All diese Faktoren fördern die Standortqualität der Zonen am Seetalplatz. Durch die starke Verknüpfung des Seetalplatzes mit weiteren Zonen im Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord wird das Verkehrsprojekt auch über den Seetalplatz hinaus Wirkung entfalten. Diese Strahlkraft führt dazu, dass der Wert der Grundstücke im erweiterten Perimeter um 100 bis 270 Millionen Franken ansteigt. Dieser Effekt (abzüglich der Grundstückgewinnsteuer) kommt den privaten und staatlichen Grundeigentümerinnen und -eigentümern zugute.

Zusätzliche Steuereinnahmen können für den Kanton und die Gemeinden bei einem Verkauf der Grundstücke erzielt werden. Der erzielte Ertrag hängt insbesondere vom Zeitpunkt der Veräusserung und von den getätigten Investitionen zur Aufwertung der Grundstücke (Anlagekosten) ab, die den steuerbaren Betrag wesentlich mitbestimmen und zurzeit noch nicht absehbar sind.

Die verbesserte Standortqualität geht mit einem Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum einher. Die Zunahme von Beschäftigung und Bevölkerung wirkt sich auch positiv auf die Steuereinnahmen der Stadt Luzern, der Gemeinde Emmen und des Kantons Luzern aus. Der Mehrertrag lässt sich für die drei Körperschaften auf insgesamt rund 7 Millionen Franken pro Jahr veranschlagen.

VI. Auflage und Bewilligungsverfahren

Die verschiedenen Projekte im Raum Luzern Nord, also etwa das Neubauprojekt Seetalplatz und der Hochwasserschutz Kleine Emme, werden jeweils einzeln projektiert, aufgelegt, bewilligt und realisiert. Dabei werden die Projekte eng koordiniert und wo möglich Synergien genutzt. Für das Projekt Seetalplatz wie für das Hochwasserschutzprojekt sind formelle Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen und zusammen mit dem Projekt aufzulegen. Das Hochwasserschutzprojekt wurde bereits im Juli 2010 öffentlich aufgelegt.

Die Auflage und die Projektbewilligung für das Strassenprojekt, den Bushof und die Trolleybusfahrleitung erfolgen nach den Bestimmungen des Strassengesetzes. Die Auflage dieser Verkehrsprojekte ist im November 2011 geplant. Unser Rat ist Projektbewilligungsbehörde und entscheidet über allfällige Einsprachen. Mittels Beschwerde kann das Verwaltungsgericht und anschliessend das Bundesgericht zur Überprüfung von Entscheiden angerufen werden.

VII. Kosten und Finanzierung

1. Kostenvoranschlag

In den nachfolgenden Zusammenstellungen sind die erwarteten Kosten für das Gesamtverkehrs- und das Hochwasserschutzprojekt mit einer Kostengenauigkeit von ± 10 Prozent auf der Preisbasis Oktober 2010 dargestellt (alle Preise inkl. MwSt. 8%).

a. Gesamtverkehrsprojekt Seetalplatz

Die Gesamtkosten sind aufzuteilen auf die Kostenträger Strassen und öffentlicher Verkehr:

		Gesamtverkehrsprojekt Seetalplatz	
		Strasse	öffentlicher Verkehr
1	Landerwerb	Fr. 16 900 000.–	1 900 000.–
2	Bauausführung	Fr. 98 600 000.–	11 300 000.–
3	Honorare	Fr. 6 200 000.–	2 700 000.–
4	Unvorhergesehenes	Fr. 12 300 000.–	1 100 000.–
<i>Total Kosten inkl. MwSt.</i>		<i>Fr. 134 000 000.–</i>	<i>17 000 000.–</i>
		<i>Fr. 151 000 000.–</i>	

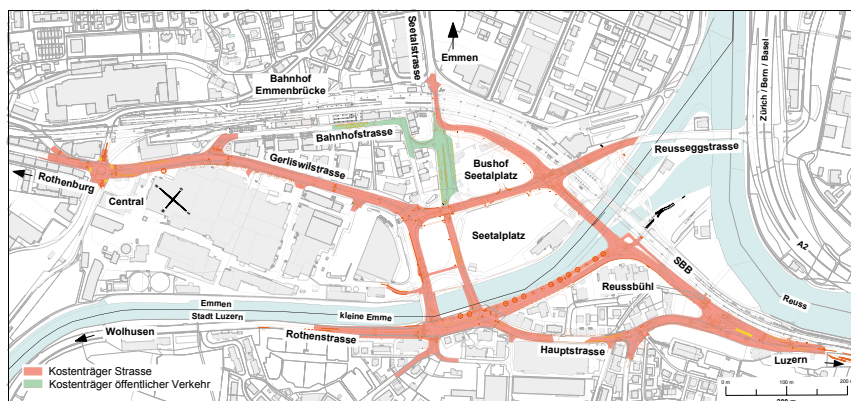


Abbildung 13: Kostenaufteilung Verkehrsprojekt auf die beiden Kostenträger Strasse und öffentlicher Verkehr

Bemerkungen zum Kostenvoranschlag, Teil Gesamtverkehrsprojekt:

- Die Gemeinde Emmen hat einen Teil der Kosten für die Verlegung des Hauptsammelkanals auf dem Seetalplatz zu übernehmen (in den Gesamtkosten zuvor enthalten).
- Die Sanierung der bestehenden Kantonsstrasse im Abschnitt Seetalplatz (exkl.)–Centralplatz (exkl.) in der Höhe von 3 Millionen Franken ist eine Ausgabe zulasten Strassenunterhalt (im Kostenvoranschlag nicht enthalten).
- Der Kostenvoranschlag berücksichtigt einen üblichen Ausbaustandard der Projekte. Von den Gemeinden Luzern und Emmen liegen Begehren für aufwendigere Ausführungen und Gestaltungen der Strassen und des Bushofs vor. Gemäss § 47 Absatz 2 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) haben sie die Mehrkosten für Ausführungen, die über den erforderlichen Standard hinausgehen, selber zu bezahlen. Diese werden erst in das Projekt aufgenommen, wenn die Finanzierung gesichert ist.
- Im Kostenvoranschlag nicht enthalten sind folgende Elemente, welche durch Dritte zu finanzieren sind:
 - Umlegung Werkleitungen,
 - Gestaltungselemente, unter anderem Platzgestaltungen, Mehrkosten durch Umsetzung des «Plan Lumière», Bäume (ausgenommen Bäume entlang Reussbühlquai und Ersatzpflanzungen entlang Gerliswilstrasse),
 - bauliche Umgestaltung der Strasse zwischen dem Knoten Frohburg und dem Knoten verlängerte Rothenstrasse (Anpassungen im Knotenbereich sind im Kostenvoranschlag eingerechnet),
 - Ausrüstung, Möblierung, Bepflanzung und Gestaltungselemente Bushof,
 - aufgelaufene Kosten (bereits bewilligte Planungskosten) bis und mit Auflageprojekt sowie
 - Kostenanteil des Projektes Hochwasserschutz Kleine Emme am Neubau der Zollhausbrücken (im Projekt Hochwasserschutz berücksichtigt).

b. Hochwasserschutzprojekt

Los A/B, Reusszopf Hochwassermassnahmen	Fr.	19 100 000.–
Los A/B, Zollhausbrücken, Anteil Wasserbau	Fr.	2 800 000.–
Los A/B, SBB-Brücken	Fr.	10 800 000.–
Los A/B, Reusszopf Erholung	Fr.	660 000.–
Los 1, Hochwassermassnahmen km 0.696-0.877	Fr.	5 200 000.–
Rundung	Fr.	440 000.–
<i>Total Kosten inkl. MwSt.</i>	<i>Fr.</i>	<i>39 000 000.–</i>

c. Gesamtkosten

Gesamtverkehrsprojekt Seetalplatz	Fr.	151 000 000.–
Hochwasserschutzprojekt	Fr.	39 000 000.–
<i>Total Gesamtkosten inkl. MwSt.</i>	<i>Fr.</i>	<i>190 000 000.–</i>

2. Finanzierung

Das Neubauprojekt Seetalplatz mit den Anlagen für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Busverkehr (Trolleybusfahrleitungen und Bushaltestellen) und den Langsamverkehr bildet eine funktionale Einheit, deren Elemente gemeinsam realisiert werden müssen, damit das neue Gesamtverkehrssystem am Seetalplatz funktioniert. Das Hochwasserschutzprojekt ist im baulichen Ablauf mit dem Strassenprojekt abzustimmen. Finanziert werden die einzelnen Elemente allerdings aus verschiedenen Quellen.

Die Finanzierung der Kosten für das Strassenprojekt Seetalplatz, die Trolleybusfahrleitungen und die Hochwasserschutzmassnahmen von insgesamt 190 Millionen Franken stellt eine freibestimmbare Ausgabe dar, für die mit einem Dekret ein Sonderkredit bewilligt werden muss (§§ 23 Abs. 1a und 27 Abs. 1 Gesetz über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 13. September 2010 [FLG; SRL Nr. 600]). Beschlüsse des Kantonsrates, mit denen freibestimmbare Ausgaben für Vorhaben im Gesamtbetrag von mehr als 25 Millionen Franken bewilligt werden, sind den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorzulegen (§ 23 Unterabs. b Kantonsverfassung).

a. Verkehrsprojekte

Die Kosten von rund 134 Millionen Franken für den Neubau der Kantonsstrassen sowie für die Bus- und Langsamverkehrsachse sind der Investitionsrechnung Kantonsstrassen zuzurechnen. Der Neubau des Bushofs mit mehreren Perrons und die neue Trolleybusfahrleitung mit Kosten von insgesamt 17 Millionen Franken sind nicht Strassenbestandteile im Sinn von § 12 StrG. Die entsprechenden Kosten werden wir deshalb der Investitionsrechnung öffentlicher Verkehr belasten. Die Grundlage dafür bildet § 17 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775). Der Kanton kann demnach an den Bau, die Änderung und den Unterhalt solcher Bauten und Anlagen Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Er kann die Ausführung selber und die Finanzierung als Vorleistung übernehmen, wenn es im Einzelfall gerechtfertigt ist. Die Trolleybusfahrleitung wird durch die Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL) erstellt. Der Kanton Luzern wird mit der VBL eine entsprechende Infrastrukturvereinbarung abschliessen. Die Investitionen finden in dem in der Finanzplanung definierten Investitionsvolumen für den öffentlichen Verkehr Platz. Die durch den öffentlichen Verkehr zu tragenden Baukosten sind gemäss § 23 Absatz 1 öVG zur Hälfte durch die Gemeinden zu übernehmen.

Der Bund beteiligt sich gestützt auf das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz) vom 6. Oktober 2006 (SR 725.13) an den Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in den Agglomerationen. Gemäss dem Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (vgl. BBl 2010 S. 6901) kommt dem Projekt Seetalplatz Priorität A zu, mit Baubeginn im Zeitraum 2011–2014. Vorgesehen ist ein Bundesbeitrag an die anrechenbaren Projektbestandteile von rund 20 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt.; mit Teuerung im Tiefbau bis 2010 und inkl. MwSt. rund 23,5 Mio. Fr.), einschliesslich der Massnahmen für das Verkehrsmanagement. Die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Luzern insgesamt ist in einer Leistungsvereinbarung geregelt. Nach Vorliegen der rechtskräftigen Projektbewilligung und nach Sicherstellung der Finanzierung seitens Kanton und Gemeinden ist für jedes Projekt eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abzuschliessen.

Die Hochbauten und Gestaltungsmassnahmen beim Bushof liegen im Aufgabenbereich der Gemeinde Emmen und sind auch durch diese zu finanzieren. Der entsprechende Kredit fällt in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Emmen. Es ist vereinbart, dass diese nach der Kreditgenehmigung für das Verkehrsprojekt durch den Kanton die entsprechende Vorlage ausarbeitet. Die Funktion des Bushofs würde auch durch einen ablehnenden Entscheid der Gemeinde Emmen nicht grundsätzlich gefährdet. Die wichtigsten Elemente, so die Fahrbahnen und die Haltestellen, sind im kantonalen Projekt enthalten. Der Ein-, Aus- und Umstieg an den Bushaltestellen wäre auch in diesem Fall gewährleistet.

Es ergibt sich folgende Kostenaufteilung in Millionen Franken:

	Total	StrG	öVG
Strassenprojekt Seetalplatz	134	134	
öffentlicher Verkehr	17		17
<i>Total inkl. MwSt.</i>	<i>151</i>	<i>134</i>	<i>17</i>
Bund	23,5	21	2,5
Kanton	120,25	113	7,25
Gemeinden	7,25		7,25
<i>Total inkl. MwSt.</i>	<i>151</i>	<i>134</i>	<i>17</i>

Im Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonstrassen sind für das Projekt Seetalplatz 122 Millionen Franken eingestellt. Die Basis für die Kostenschätzung bildete dabei das Vorprojekt, welches eine Kostengenauigkeit von ± 30 Prozent aufweist. Der Kostenvoranschlag gemäss Bauprogramm mit einer Genauigkeit von ± 10 Prozent weist Kosten von 134 Millionen Franken aus. Die Kostendifferenz von 12 Millionen Franken liegt innerhalb der Kostenpanne des Vorprojekts.

Die auf 134 Millionen Franken veranschlagten Strassenbaukosten werden dem Ausgabenkonto 5010000, CO-Objekt 2114501006 belastet. Die Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm werden dem Einnahmenkonto 6601100, CO-Objekt 2114501006 gutgeschrieben.

Die auf 17 Millionen Franken veranschlagten Kosten des öffentlichen Verkehrs für die Trolleybusfahrleitung und die Bushaltestellen werden dem Ausgabenkonto 5651000, CO-Objekt 2114565001 belastet. Die Beiträge des Bundes aus dem Agglo-

merationsprogramm werden dem Einnahmenkonto 6600000, CO-Objekt 2114665001 und diejenigen der Gemeinden dem Einnahmenkonto 6620003, CO-Objekt 2114665001 gutgeschrieben.

b. Hochwasserschutzprojekt

An den auf 39 Millionen Franken veranschlagten Kosten des Hochwasserschutzes im Los A/B und im Los 1 Abschnitt 2 (Projektperimeter Seetalplatz) beteiligen sich die SBB im Sinn eines Vorwegbeitrags bei den Neubaukosten der SBB-Brücken sowie die Werkeigentümer bei den Kosten der Verlegung von Leitungen mit total rund 9 Millionen Franken. Die Kosten des Wasserbaus betragen somit 30 Millionen Franken. Das Bundesamt für Umwelt stellt einen Bundesbeitrag von 45 Prozent in Aussicht. Die verbleibenden Kosten sind unter dem Kanton, den Gemeinden und dem Kreis der Interessierten aufzuteilen (§§ 20 f. Wasserbaugesetz vom 30. Januar 1979, SRL Nr. 760).

Es ergibt sich folgende Kostenaufteilung in Millionen Franken:

<i>Gesamtkosten Hochwasserschutzprojekt</i>	39
Vorwegbeiträge SBB und Dritte	9
<i>Kosten Wasserbau</i>	30
Anteil Bund (45%)	13,5
Anteil Kanton (30%)	9
Anteil Gemeinden und Interessierte (25%)	7,5

Der Kantonsbeitrag ist dem Ausgabenkonto 5020000, CO-Objekt 2114502002, Projekt 10292, zu belasten. Die Beiträge des Bundes werden dem Einnahmenkonto 6600000, CO-Objekt 2114502001 und diejenigen der Gemeinden dem Einnahmenkonto 6620000, CO-Objekt 2114502001 gutgeschrieben

c. Sonderfinanzierung des Projekts Seetalplatz

Ihr Rat hat uns in der Novembersession 2010 im Rahmen der Beratung des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen beauftragt, die Finanzierung des Projekts Seetalplatz in Form eines Grossprojekts gemäss § 5 Absatz 3 FLG zu prüfen. Das Projekt wäre damit von den jährlichen und den mittelfristigen Vorgaben zur finanzpolitischen Steuerung ausgenommen. Ihr Rat hat mit diesem Auftrag das Anliegen der Motion M 746 von Josef Dissler namens der VBK (eröffnet am 8. November 2010) über die Sonderfinanzierung für das Projekt Seetalplatz, erheblich erklärt am 8. November 2010 (KR 2010 S. 2063), aufgenommen.

Das Projekt Seetalplatz hat einen grossen verkehrstechnischen und volkswirtschaftlichen Nutzen für einen grossen Teil des Kantonsgebietes. Im Strassenbau stehen zweckgebundene Einnahmequellen zur Verfügung. Auch grosse, strategisch wichtige Projekte sollen primär mit den zweckgebundenen Mitteln und durch Priorisierung im Strassenbauprogramm finanziert werden. Das Projekt Seetalplatz erfüllt überdies die gesetzlichen Vorgaben für eine Ausnahme nicht. Gemäss § 5 Absatz 3 FLG ist eine Sonderfinanzierung für Infrastrukturprojekte möglich, die mindestens 3 Zehntel einer Einheit der Staatssteuern beanspruchen. Bezogen auf die Rechnung 2010 entspricht dies einem Betrag von rund 170 Millionen Franken. Die Nettokosten für den Kanton aus den Verkehrs- und Hochwasserschutzprojekten am Seetalplatz erreichen eine Höhe von rund 129 Millionen Franken. Gemäss § 4 der Verordnung zum Gesetz über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 17. Dezember 2010 (SRL Nr. 600a), welcher den Gesetzestext verdeutlicht, sind Beiträge Dritter ausgenommen (Nettoprinzip), und Folgekosten werden nicht berücksichtigt (vgl. zum Ganzen auch: Botschaft B 145 vom 5. Februar 2010 zum Entwurf eines Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen [Totalrevision Finanzhaushaltgesetz], in: KR 2010 S. 1271, sowie Wortlaut von § 5 Abs. 3 FLG). Aus diesen Gründen ist es gestützt auf das geltende Recht unzulässig, eine Sonderfinanzierung zu beschliessen. Ein solcher Beschluss wäre nur möglich, wenn der Gesetzestext vorher entsprechend angepasst würde.

VIII. Ausführung

Das Verkehrsprojekt Seetalplatz vom Knoten Centralplatz in Emmenbrücke bis zum Knoten Schiff in Reussbühl soll im November 2011 öffentlich aufgelegt und das Bewilligungsverfahren eingeleitet werden. Die Volksabstimmung über den Baukredit ist im Juni 2012 geplant. Das Hochwasserschutzprojekt soll gemäss Terminplan bereits vor dem Strassenprojekt im Jahr 2012 in Angriff genommen werden. Es ist die Absicht unseres Rates, die beiden Projekte Hochwasserschutz und Neubau Seetalplatz koordiniert und so rasch als möglich zu realisieren.

Terminprogramm:

	Projekt Verkehr	Projekt Hochwasserschutz
Auflage Bauprojekt	November 2011	Juli 2010
Volksabstimmung über Baukredit	Juni 2012	Juni 2012
Projektbewilligung	2012	2011
Ausführungsprojekt	2012	2011
Voraussichtlicher Baubeginn	2013	2012
Abschluss Bauarbeiten	2018	2015

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass im Kredit- und im Projektbewilligungsverfahren sowie im Vergabeverfahren die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt und keine Rechtsmittel ergriffen werden. Die übrigen Bauprojekte auf der Strassenachse Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg werden gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen umgesetzt.

IX. Schlussfolgerung

Das Hochwasserschutzprojekt Kleine Emme im Bereich Seetalplatz entspricht einem dringenden Bedürfnis zur Beseitigung eines grossen Schadenpotenzials mitten in der Agglomeration Luzern. Die vorgesehenen Massnahmen werden zudem die Flussufer für Erholungssuchende und zugunsten der Umwelt auf. Das dringende Gesamtverkehrsvorhaben mit der wichtigen Aufwertung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs ist Bestandteil der kantonalen Planungen, des kantonalen Richtplans 2009, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen. Das Projekt hat eine zentrale Bedeutung für den Verkehrsfluss im Gebiet Luzern Nord mit dem Entwicklungsschwerpunkt, der Verkehrsdrehscheibe und dem geplanten Stadtzentrum. Das Quartier Reussbühl wird vom Verkehr entlastet. Die Verkehrssicherheit wird für alle Benutzer verbessert. Das Projekt stiftet vielfältigen Nutzen für das Gesamtverkehrssystem, die Siedlungsentwicklung und den Hochwasserschutz. Die vorgesehenen Massnahmen haben eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zum Ziel und sind optimal aufeinander abgestimmt. Das Projekt ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung im Gebiet Luzern Nord und von vitalem Interesse für die Volkswirtschaft des Kantons Luzern. Es ist abgestimmt auf die weiteren Massnahmen auf der Verkehrsachse Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg.

Die Bauvorhaben erfüllen die heute geltenden technischen und betrieblichen Standards. Nutzwert und Mitteleinsatz wurden optimiert. Die Anforderungen der Raumplanung sowie des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes werden erfüllt.

B. Neue Einreihung der Kantonsstrassen K 13, K 16 und K 31

Ihr Rat ist gemäss den §§ 10 Absatz 1a und 11 Absatz 4 StrG für die Einreihung und die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen zuständig. Der Verkehr im Bereich Seetalplatz wird künftig mit einem grossen Einbahnring neu organisiert. Neue Strassenelemente sind dabei die neue Reussbühlstrasse mit der Reussbühlbrücke sowie die verlängerte Rothenstrasse. Diese Strassenabschnitte besitzen eine übergeordnete Funktion und sind mit ihrer Inbetriebnahme in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Gleichzeitig werden sich die Funktion und die Bedeutung der bestehenden Hauptstrasse durch Reussbühl ändern. Sie wird vom übergeordneten Verkehr entlastet. Der Abschnitt ist deshalb aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen und ins

Eigentum der Stadt Luzern überzuführen. Der gesetzmässige Strassenunterhalt wurde geleistet. Der Kantonsstrassenabschnitt soll deshalb mit der Inbetriebnahme der neuen Kantonsstrassen ohne Leistung einer Ablösesumme in den Besitz der Stadt Luzern übergehen.

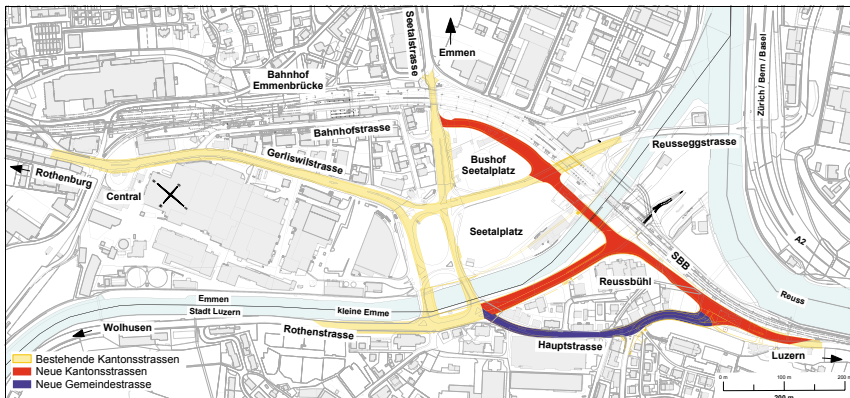


Abbildung 14: Neue Einteilung Kantons- und Gemeindestrassen

Die heutigen Kantonsstrassen K 13, K 16 und K 31 verändern sich damit wie folgt:

- K 13 Luzern–Reiden
 - Zusätzlich Umfahrung von Reussbühl, neue Verbindung über die Kleine Emme bis zur Einmündung Reussseggstrasse,
 - Übernahme des Strassenabschnitts vom Seetalplatz bis zum neuen Knoten Reussseggstrasse/Reussbühlstrasse von der K 31 Ibach–Seetalplatz und
 - Umwandlung der heutigen Durchfahrt durch Reussbühl in eine Gemeindestrasse.
- K 16 Seetalplatz–Aesch (Seetalstrasse)
 - Zusätzlich neue, verlegte Seetalstrasse entlang Bahndamm.
- K 31 Sedel–Seetalplatz
 - Abgabe des Strassenabschnitts vom Seetalplatz bis zum neuen Knoten Reussseggstrasse/Reussbühlstrasse an die K 13 Luzern–Reiden.

Die Änderungen sind im Anhang zum Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen im Detail aufgeführt. Es ergibt sich dadurch für das gesamte Kantonsstrassennetz folgende Anpassung:

- | | |
|------------------------------------|-----------|
| – gesamtes Kantonsstrassennetz | 520 900 m |
| – Total neue Kantonsstrassen | 420 m |
| – neue Gesamtlänge Kantonsstrassen | 521 320 m |

C. Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf sowie dem Beschluss über die Neueinreihung der Kantonsstrassen zuzustimmen.

Luzern, 27. September 2011

Im Namen des Regierungsrates
 Der Präsident: Marcel Schwerzmann
 Der Staatsschreiber: Markus Hodel

**Dekret
über einen Sonderkredit für den Hochwasser-
schutz und die Neugestaltung des Verkehrs im
Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen
und Luzern**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 27. September 2011,
beschliesst:

1. Dem Projekt für den Neubau des Kantonsstrassenabschnitts im Raum Seetalplatz vom Knoten Central, Emmen, bis Knoten Schiff, Luzern, der Trolleybusfahrlleitung und der Bushaltestellen im Raum Seetalplatz sowie für Hochwasserschutzmassnahmen wird zugestimmt und dessen Ausführung beschlossen.
2. Der erforderliche Kredit von 190 Millionen Franken (netto 129 Mio. Fr.; Preisstand Oktober 2010) wird bewilligt.
3. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Nr. 757d

**Kantonsratsbeschluss
über die Änderung der Einreihung der Kantons-
strassen**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 10 Absatz 1a und § 11 Absatz 4 des Strassengesetzes
vom 21. März 1995,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 27. September 2011,
beschliesst:

1. Die Kantonsstrassen K 13, K 16 und K 31 werden gemäss Anhang neu umschrieben, und das Verzeichnis der Kantonsstrassen im Anhang des Grossratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen wird entsprechend geändert.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt mit der Inbetriebnahme des neuen Strassensystems am Seetalplatz in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:
Der Staatsschreiber:

Änderung des Verzeichnisses der Kantonsstrassen

1. Die Kantonsstrassen K 13, K 16 und K 31 werden wie unten aufgeführt in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht.
2. Mit der Neueinreihung dieser Strasse ändert sich das Kantonsstrassennetz wie folgt:

Total Kantonsstrassennetz gemäss Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Kantonsstrassen vom 8. November 2010 ¹	Länge m 520 900
Total neue Kantonsstrassen	420
Total geändertes Kantonsstrassennetz	521 320

3. Die geänderten Einreihungen in die Kategorie der Kantonsstrassen treten mit der Inbetriebnahme des neuen Strassensystems am Seetalplatz in Kraft.

Neueinreihung:

Strasse	Gemeinde	Abschnitt	gemäss SRL Nr. 757	Länge m neu
K 13	Littau - Emmenbrücke - Sursee - Dagmersellen - Reiden			
	Luzern:	Pilatusplatz - Hirschengraben - Kasernenplatz - Baselstrasse - Grenze Littau (Grenzweg)	1550	1550
	Littau*:	Grenze Luzern (Grenzweg) - Grenze Emmen (Zollhausbrücke)	1580	1700
	Emmen:	Grenze Littau (Zollhausbrücke) - Grenze Neuenkirch (Geisselermoos)	6170	6450
	Neuenkirch:	Grenze Emmen (Geisselermoos) - Grenze Nottwil (Eggerswil)	5920	5920
	Nottwil:	Grenze Neuenkirch (Eggerswil) - Grenze Oberkirch (St. Margreten)	4150	4150
	Oberkirch:	Grenze Nottwil (St. Margreten) - Grenze Sursee (Hasenwartweg)	3480	3480
	Sursee:	Grenze Oberkirch (Hasenwartweg) - Grenze Knutwil (Surseewald)	1910	1910
	Knutwil:	Grenze Sursee (Surseewald) - Grenze Buchs (Pkt. 543)	3880	3880
	Buchs**:	Grenze Knutwil (Pkt. 543) - Grenze Uffikon (Chlistein)	1990	1990
	Uffikon**:	Grenze Buchs (Chlistein) - Grenze Dagmersellen (Längmatten)	1780	1780
	Dagmersellen:	Grenze Uffikon (Längmatten) - Grenze Langnau (An der Wigeren)	4010	4010
	Reiden:	Grenze Langnau - Grenze Wikon	2740	2740
	Wikon:	Grenze Reiden - Kantonsgrenze Aargau	2480	2480
Total Länge der K 13			41 640	42 040

* Littau ist fusioniert mit der Stadt Luzern.

** Buchs und Uffikon sind fusioniert mit der Gemeinde Dagmersellen.

¹ SRL Nr. 757c

Strasse	Gemeinde	Abschnitt	gemäss SRL Nr. 757	Länge m neu
K 16	Emmen – Hochdorf – Aesch (Seetalstrasse)			
	Emmen:	Abzweigung ab K 13 (Seetalplatz) - Grenze Eschenbach (Waldibrücke)	6280	6480
	Eschenbach:	Grenze Emmen (Waldibrücke) - Grenze Ballwil (Balm)	4210	4210
	Ballwil:	Grenze Eschenbach (Balm) - Grenze Hohenrain (Weierhus)	1600	1600
	Hohenrain:	Grenze Ballwil (Weierhus) - Grenze Hochdorf (Wirtlenwald)	450	450
	Hochdorf:	Grenze Hohenrain (Wirtlenwald) - Grenze Hohenrain (Gölpi)	4700	4700
	Hohenrain:	Grenze Hochdorf (Gölpi) - Grenze Gelfingen (Pkt. 478)	640	640
	Gelfingen*:	Grenze Hohenrain (Pkt. 478)- Grenze Hitzkirch (Schliessbach)	2720	2720
	Hitzkirch:	Grenze Gelfingen (Schliessbach) - Grenze Altwis	1460	1460
	Altwis:	Grenze Hitzkirch - Grenze Aesch (Moos)	1840	1840
	Aesch:	Grenze Altwis (Moos) - Kantons- grenze Aargau (Pkt. 492)	3000	3000
<i>Total Länge der K 16</i>			<i>26 900</i>	<i>27 100</i>

* Gelfingen ist fusioniert mit der Gemeinde Hitzkirch.

Strasse	Gemeinde	Abschnitt	gemäss SRL Nr. 757	Länge m neu
K 31	Sedel – Ibach – Seetalplatz			
	Luzern:	Abzweigung ab K 17 (Schlossberg) - Sedelstrasse - Grenze Ebikon (Pkt. 422)	1190	1190
	Ebikon:	Grenze Luzern (Pkt. 422) - Grenze Luzern (457)	1130	1130
	Luzern:	Grenze Ebikon (Pkt. 457) - Grenze Littau (Reuss)	600	600
	Littau**:	Grenze Luzern (Reuss) - Grenze Emmen (Kleine Emme)	120	120
	Emmen:	Grenze Littau (Kleine Emme) - Anschluss an K 13 (Seetalplatz)	370	190
<i>Total Länge der K 31</i>			<i>3410</i>	<i>3230</i>

** Littau ist fusioniert mit der Stadt Luzern.