



an den

## **EINWOHNERRAT EMMEN**

### **49/13 Beantwortung des Postulates vom 11. Oktober 2013 von Timo Krebs und Mitunterzeichnende namens der SP/Grüne/GLP Fraktion betreffend Verkehrskonzept während den Bauarbeiten am Seetalplatz**

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

#### **A. Wortlaut des Postulats**

Der Kanton hat vor kurzem informiert, wie die Verkehrsführung am Seetalplatz während den Bauarbeiten organisiert werden soll. Dass es während der Bauzeit zu Einschränkungen im Verkehr kommt ist klar. Jedoch scheinen einige Massnahmen fraglich und der Verkehrskollaps nicht nur beim MIV, sondern auch beim ÖV und im Langsamverkehr sind so gut wie vorprogrammiert. Gerade in Anbetracht der Einschränkungen der Verkehrskapazitäten ist es wichtig, dass effiziente Verkehrsträger, wie zum Beispiel Bus und Zug, entsprechend berücksichtigt werden. Wir fordern den Gemeinderat auf, sich für folgende Punkte einzusetzen:

1. Bevorzugung der Busse des ÖV auf den Verkehrsachsen Richtung Seetalplatz, damit eine gewisse Pünktlichkeit garantiert werden kann
2. Ausbau der Kapazitäten bei den Zügen (diese sind bereits heute während den Pendlerzeiten überfüllt)
3. Eine sichere Möglichkeit für KantischülerInnen, aus dem unteren Gemeindeteil mit dem Velo zur Kantonsschule zu gelangen, ohne massive Umwege machen zu müssen.
4. Regelmässige Evaluation und allfällige Anpassung der Pfortneranlagensysteme, damit der lokal gebundene ÖV und MIV der Gemeinde Emmen einigermaßen flüssig über den Verkehrsknoten Seetalplatz fahren kann.
5. Sicherstellung, dass die gemeindeeigenen Strassen nicht als Ausweichrouten benutzt werden und damit das gesamte Strassennetz der Gemeinde Emmen kollabiert. .

Den Postulanten sind die Vorstösse der CVP und der FDP bekannt und erachten diesen Vorstoss als Ergänzung, insbesondere zu den Vorstössen der CVP.

## **B. Stellungnahme des Gemeinderats**

### **Ausgangslage**

Der Seetalplatz ist das Zentrum des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord und zentraler Verkehrsknotenpunkt des Kantons Luzern. Als Verkehrsknoten wird der Seetalplatz 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. Auch in Zukunft ist mit einer erheblichen Verkehrszunahme zu rechnen.

Das Bauprojekt Hochwasserschutz und Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Gebiet Seetalplatz umfasst eine zweckdienliche Lösung für die Verkehrswege, verbessert den Hochwasserschutz und schafft die Voraussetzung für eine optimale städtebauliche Entwicklung.

Die Luzerner Stimmbevölkerung hat am 17. Juni 2012 den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz mit einem Ja-Stimmenanteil von 68 Prozent gutgeheissen und den dafür erforderlichen Sonderkredit von 190 Millionen Franken bewilligt. Am 6. Juli 2012 gab der Regierungsrat grünes Licht für das Hochwasserschutzprojekt und am 7. Dezember 2012 für das Strassenprojekt.

Für die Gemeinde Emmen und den ganzen Kanton Luzern bietet sich im Raum Seetalplatz-Bahnhof Emmenbrücke die Chance, die Verkehrswege und den Flussraum neu zu gestalten und das Gebiet gleichzeitig städtebaulich zu entwickeln.

Nach mehrjähriger und intensiver Planungsphase wurde das Bauprojekt «Seetalplatz» analog dem Vorprojekt im April/Mai 2011 einer breiten Vernehmlassung zugeführt. Zur Vernehmlassung eingeladen waren neben den kantonalen Dienststellen die Standortgemeinden, das ASTRA, die SBB, der Verkehrsverbund Luzern sowie die Werke. Im Rahmen einer Orientierungsveranstaltung im Februar 2011 wurden die Teilnehmenden der Vernehmlassung im Detail über das Projekt und den Ablauf orientiert. Zudem waren bei der Erarbeitung des Projektes die meisten Stellen bereits involviert. Die Stellungnahmen wurden nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist zusammengestellt und ausgewertet. Aufgrund der Rückmeldungen wurde das Projekt zuhanden der öffentlichen Auflage überarbeitet.

Im Nov./Dez. 2011 war die öffentliche Auflage des Bauprojektes. Bestandteil der Auflage war auch der sogenannte Technische Bericht (Dokument-Nr. 343 797), in welchem unter Kapitel 10 (Verkehrs- und Bauphasen) unter anderem detailliert beschrieben wird, dass während der Bauphase 1 die Reusseggstrasse vollständig gesperrt wird. Nachfolgend zwei Auszüge aus dem Technischen Bericht:

#### *Kapitel 10.3. Verkehrs- und Bauablauf*

*Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten und die Kosten der Bauausführung zu optimieren, wird die Reusseggstrasse während der Realisierung zeitweise gesperrt. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass während dieser vorübergehenden Sperrung eine ausreichende Verkehrsqualität vorhanden ist und die Sperrung somit machbar ist (siehe Kapitel 10.5). Durch die Totalsperrung der Reusseggstrasse kann die Bauphasenplanung gegenüber dem Vorprojekt vereinfacht werden. Neben der Überführung SBB Emmenfeld sollen sämtliche Strassenbauten ausserhalb der heutigen Verkehrsflächen in der Bauphase mit Totalsperrung der Reusseggstrasse erstellt werden. Um die Bauausführung zu beschleunigen, werden die Strassen- und Betonbauten dabei im Zweischichtbetrieb erstellt. Während der Erstellung der Stützmauer unterhalb der Kirche Reussbühl und der Anpassung der Hauptstrasse zwischen Knoten Schiff und Knoten Frohburg wird die*

*Hauptstrasse vorübergehend gesperrt. Durch die zeitweisen Sperrungen der Reussegg- und der Hauptstrasse ergeben sich Kosteneinsparungen bei der Bauausführung von ca. Fr. 3 bis 5 Mio. Diese sind im Kostenvoranschlag bereits berücksichtigt. Zudem kann durch die Strassensperrungen die Bauzeit verkürzt werden.*

#### *Kapitel 10.3.2 Verkehrsführung: - Verkehrsphase 1 mit Totalsperrung Reusseggstrasse*

*Für die Hauptarbeiten der Bauphase 1 werden Vorbereitungsarbeiten und Abbrüche ausgeführt, Installationsplätze und die Transportpiste im Bereich der Reussbühlstrasse Süd bis zum Neubau der Reussbühlbrücke (Ausbau Piste aus Phase 0) erstellt. Ziel der Vorbereitungsarbeiten ist, die Bauphase 1 möglichst kurz halten zu können. Während der Bauphase 1 (Bau Überführung SBB Emmenfeld) wird die Reusseggstrasse vollständig gesperrt. Die Überführung SBB Emmenfeld wird erstellt und die Reusseggstrasse erneuert. Mit dem Bau der SBB-Überführung kann infolge der bestehenden Weiche im Überführungsbereich erst begonnen werden, wenn der Neubau der SBB-Brücke über die Kleine Emme abgeschlossen ist. Die Phase umfasst zudem die Strassen- und Kunstbauten im Bereich Emmenfeld ausserhalb der bestehenden Verkehrsflächen. Sobald das Überführungs- und Brückenbauwerk sowie die Erstellung des Fangedamms und die rechte Ufermauer entlang der Kleinen Emme genügend weit fortgeschritten sind, kann in einem zweiten Schritt mit den Strassenbauten (Reusseggstrasse, Reussbühlstrasse, verlängerte Rothenstrasse) begonnen werden. Um die Bauphase 1 und damit die Totalsperrung der Reusseggstrasse möglichst kurz zu halten, ist für die Bauarbeiten (soweit möglich und sinnvoll) ein zweischichtiger Baubetrieb vorgesehen.*

Die Totalsperrung der Reusseggstrasse wird noch in weiteren Abschnitten des Technischen Berichtes behandelt. Allerdings ist in keinem Teil des Technischen Berichtes ersichtlich, dass die Totalsperrung der Reusseggstrasse 20 Monate, d.h. von März 2014 bis Oktober 2015, dauern wird. Fakt ist aber auch, dass die Totalsperrung der Reusseggstrasse nicht überraschend kommt, da diese Absicht bereits seit Ende 2011 mit der öffentlichen Auflage des Bauprojektes bekannt ist. Nur über die Dauer und die während der Totalsperrung der Reusseggstrasse zu treffenden flankierenden Massnahmen sowie der temporären Verkehrsführung gibt der Technische Bericht keine Auskunft.

Zu den betrieblichen Begleitmassnahmen Verkehr gibt der Technische Bericht unter Kapitel 10.5 wie folgt Auskunft:

*Zur Sicherstellung und Optimierung des Verkehrsablaufes während der Bauphase sind flankierende Massnahmenpakete vorgesehen. Nachfolgend sind diese auf Stufe Konzept dargestellt. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind sie zu konkretisieren. Dem Konzept liegen die folgenden Annahmen zu Grunde:*

- Verkehrsaufkommen 2016, reduziert um rund 30% (Basis für Massnahmenpaket 1)*
- Verkehrsaufkommen 2016 ohne Reduktion (Basis für Massnahmenpaket 2 + 3)*

*Zusätzlich ist für die Bauphase geplant, ein Mobilitätsmanagement-Konzept zu erarbeiten*

*Das Massnahmenpaket 1 beinhaltet folgende Massnahmen:*

- Verkehrslenkung / Anpassung LSA-Steuerung Knoten Lore (Emmen)
- Verkehrslenkung Knoten Bertiswil (Rothenburg)
- Verkehrslenkung Knoten Sprengi (Emmen)
- Verkehrslenkung Knoten Eschenbachstrasse (Rothenburg)
- Verkehrslenkung Knoten Rothli (Eschenbach)
- Verkehrslenkung / Anpassung LSA-Steuerung Knoten Oberhofen (Eschenbach)
- Verkehrslenkung / Anpassung LSA-Steuerungen Knoten Mooshüsli, Sedel 2 und Sedel 3

*Für die Massnahmen Knoten Lore, Eschenbachstrasse und Oberhofen werden im Zusammenhang mit den Anschlüssen Rothenburg und Buchrain bauliche oder betriebliche Anpassungen erfolgen. Die Erfahrungen nach der Inbetriebnahme der neuen Anschlüsse Rothenburg und Buchrain sind bei der konkreten Massnahmenplanung zu berücksichtigen.*

*Das Massnahmenpaket 2 beinhaltet folgende Massnahmen:*

- Verkehrslenkung / Anpassung LSA-Steuerung Knoten Lore (Emmen)
- Verkehrslenkung Knoten Sprengi (Emmen)
- Verkehrslenkung Knoten Thorenbergstrasse
- Anpassung LSA-Steuerung Knoten Schiff (Stadt Luzern)

*Das Massnahmenpaket 3 beinhaltet folgende Massnahmen:*

- Verkehrslenkung Knoten Sprengi (Emmen)
- Anpassung LSA-Steuerung Knoten Zollhaus (Stadt Luzern)

*Fazit:*

*Die Analysen zeigen auf, dass die Verkehrsphasen mit den Massnahmenpaketen 1-3 gemäss den definierten Zielsetzungen*

- Verkehrsqualitätsstufe D / E für den MIV
- Der öffentliche Verkehr muss fahrplangerecht verkehren können

*zweckmässig sind. Die verkehrliche Machbarkeit ist nachgewiesen. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind die Massnahmen zu konkretisieren und im Detail auszuarbeiten.*

### **Vorbemerkung**

Dem Gemeinderat gibt vor allem die geplante, 20 monatige komplette Sperrung der Reusseggstrasse Anlass zu grosser Sorge. Die am 20. September 2013 für die Dauer der Bauarbeiten an der Reusseggstrasse publizierten Verkehrsführungsmassnahmen lösten auch in grossen Teilen der Bevölkerung von Emmen, dem Gewerbe, der Wirtschaft und der Industrie Unbehagen und Besorgnis aus.

Eine Delegation des Gemeinderates Emmen hat sich deshalb am 17. Oktober 2013 mit Regierungsrat Robert Küng und Kantonsingenieur Rolf Bättig zu einer Aussprache getroffen. Der Gemeinderat Emmen, Regierungsrat Robert Küng und Kantonsingenieur Rolf Bättig haben gemeinsam erkannt, dass der Seetalplatz nebst den Chancen nach dem Endausbau auch Risiken in den Bauphasen beinhaltet. Dabei bildeten das Verständnis für die Bevölkerung und den Wirtschaftsstandort eine Grundlage bei der Projekterarbeitung.

Der Gemeinderat fordert nun vor allem eine deutlich kürzere Dauer der Totalsperrung der Reusseggstrasse. Regierungsrat Robert Küng zeigte Verständnis und hat zugesichert, dass angepasste Lösungen gesucht werden. Entsprechende Aufträge, insbesondere fachliche Abklärungen für eine optimierte Verkehrsführung während der Bauphase, sind bereits erteilt worden. Geprüft wird auch die Ausdehnung der Arbeitszeiten auf der Baustelle. Auch dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, die Dauer der Sperrung der Reusseggstrasse so kurz wie möglich zu halten. Gemeinderat und Regierungsrat sind sich einig, gemeinsam und mit vereinten Kräften das Grossprojekt Seetalplatz konstruktiv zu begleiten. Dazu wird der gegenseitigen Kommunikation höchste Aufmerksamkeit geschenkt. Die Gemeinde Emmen und die Stadt Luzern sind zusätzlich ab Oktober 2013 in der Begleitgruppe Verkehr unter der Leitung vom Gesamtprojektleiter K13 Luzern Nord, Seetalplatz, vertreten.

Gemeinderat und Regierungsrat informierten am Dienstag, 19. November 2013, 13.30h, vorgängig zur ordentlichen Einwohnerratssitzung die Mitglieder des Parlamentes und die interessierte Öffentlichkeit über Rahmenbedingungen und weitere Massnahmen.

### **Zu den Forderungen der Postulaten**

#### **1. Bevorzugung der Busse des ÖV auf den Verkehrsachsen Richtung Seetalplatz, damit eine gewisse Pünktlichkeit garantiert werden kann.**

Die betroffenen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs sind direkt in die Projektorganisation insbesondere in die Verkehrsplanung eingebunden. Eigene, unabhängige Fahrspuren können dem Bus aus Platzgründen nicht zur Verfügung gestellt werden. Bei Bedarf bzw. grösseren Problemen während des Bauablaufs wird die Projektleitung zusammen mit den Transportunternehmen die Verkehrsführung überprüfen und wo möglich optimieren, z.B. bei der Steuerung von Lichtsignalanlagen.

#### **2. Ausbau der Kapazitäten bei den Zügen (diese sind bereits heute während den Pendlerzeiten überfüllt)**

Die Angebotsplanung im Zugverkehr obliegt dem Verkehrsverbund Luzern VVL bzw. der SBB. Wie bereits unter Frage 1 erwähnt, sind die betroffenen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs direkt in die Projektorganisation insbesondere in die Verkehrsplanung eingebunden. Dabei wird auch der temporäre Ausbau der Kapazitäten bei den Zügen thematisiert.

#### **3. Eine sichere Möglichkeit für KantischülerInnen, aus dem unteren Gemeindeteil mit dem Velo zur Kantonsschule zu gelangen, ohne massive Umwege machen zu müssen.**

Die heutigen Radrouten führen zum Teil mitten durch den Baustellenperimeter und müssen aus Sicherheitsgründen verlegt werden. Dabei ist man bestrebt, die Umwege so gering wie möglich zu halten. Die Projektleitung legt dabei grossen Wert auf die Sicherheit und eine exakte Wegweisung.

**4. Regelmässige Evaluation und allfällige Anpassung der Pfortneranlagensysteme, damit der lokal gebundene ÖV und MIV der Gemeinde Emmen einigermaßen flüssig über den Verkehrsknoten Seetalplatz fahren kann.**

Die „Begleitgruppe Verkehr“ des Projekts Seetalplatz besteht aus Mitgliedern der Standortgemeinden, den betroffenen Transportunternehmungen VBL und Auto AG, der Luzerner Polizei, verschiedenen Fachingenieuren und den Bauherrenvertreter. Während den eigentlichen Bauarbeiten gehört das stetige Analysieren und nötige Korrigieren der Verkehrsführung zu deren Hauptaufgaben. Durch die interdisziplinäre Zusammensetzung der Gruppe wird sichergestellt, dass auf die verschiedenen Interessen soweit wie möglich eingegangen werden kann.

**5. Sicherstellung, dass die gemeindeeigenen Strassen nicht als Ausweichrouten benutzt werden und damit das gesamte Strassennetz der Gemeinde Emmen kollabiert.**

Im Strassengesetz des Kantons Luzern (StrG) werden den verschiedenen Strassenkategorien und deren Aufgaben zugewiesen und werden bezüglich Beanspruchung überwacht. Auch einzelne Gemeindestrassen sind in den Betrachtungsperimeter eingebunden. Sollte sich im Projektverlauf zeigen, dass einzelne Strassenabschnitte übermässig beansprucht werden, so wird die Begleitgruppe Verkehr entsprechende Massnahmen prüfen.

**Schlussfolgerung**

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat im Sinne der obigen Ausführungen entgegenzunehmen.

Emmenbrücke, 13. November 2013

Für den Gemeinderat

Rolf Born  
Gemeindepräsident

Patrick Vogel  
Gemeindeschreiber