



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

45/13 Beantwortung der Interpellation vom 19. September 2013 von Marta Eschmann und Rolf Schmid namens der CVP Fraktion betreffend Bauphase Neugestaltung Seetalplatz – Sperrung Reusseggstrasse 2014/2015 – Verkehrsführung während der Bauarbeiten

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut des Postulats

Die Bevölkerung von Emmen und die Anwohnerinnen und Anwohner im Gebiet Seetalplatz erhielten heute im Briefkasten eine Faltbroschüre betreffend Neugestaltung Seetalplatz.

Das Bau-, Umwelt-, und Wirtschaftsdepartement Verkehr und Infrastruktur (vif) informiert mit dieser Info-Broschüre über die andauernden baulichen Massnahmen und die vorgesehene Verkehrsführung zu dieser Zeit. Die Broschüre verschafft einen gesamten Überblick über die umfassende Bauphase während den Jahren 2013-2018.

Die Arbeiten zur Neugestaltung der Verkehrsführung mit der Sperrung der Reusseggstrasse starten gemäss den Informationen im März 2014 und dauern bis Oktober 2015. Während dieser Zeit werden die Bevölkerung, die Anwohnerinnen und Anwohner dazu aufgefordert, zum guten Gelingen und somit zum Erfolg der Neugestaltung des vielversprechenden Projekts Seetalplatz beizutragen.

Wir verlangen vom Gemeinderat die Beantwortung folgender Fragen:

- a) Wie wird der Mehrverkehr in diesem Gebiet Einfluss auf das Wohl der Anwohner haben, insbesondere zu den Stosszeiten?
- b) Was ist geplant, dass das angesiedelte Gebiet keine massiven Wartezeiten in Kauf nehmen muss?
- c) Wie ist das Verkehrskonzept der Gemeinde Emmen mit dem des Kantons koordiniert; wo liegen die Schwachpunkte und was wird dagegen unternommen?
- d) Ist die Sicherheit in dieser Zeit für die Fussgänger, Velo- und Mofafahrer gewährleistet?
- e) Wie viele Autos und motorisierte Verkehrsteilnehmer können den Seetalplatz während der Bauphase befahren bei dieser eingeschränkten Verkehrsführung? (Abklärung in Zahlen)
- f) Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen, dass der Mehrverkehr bei der Autobahn Auffahrt Grüeblichschachen Emmen geschluckt werden kann?

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

Beantwortung der Fragen

a) Wie wird der Mehrverkehr in diesem Gebiet Einfluss auf das Wohl der Anwohner haben, insbesondere zu den Stosszeiten?

Die Kapazitätsgrenzen des Seetalplatzes werden in den Spitzenstunden bereits heute zeitweise erreicht und bewirken Rückstau auf allen Zufahrtsachsen. Dies ist einer der Hauptgründe für die verkehrliche Umgestaltung. Während der Umbauarbeiten werden zwar gleichviele Spuren wie heute zur Verfügung stehen, es sind aber trotzdem Kapazitätseinbussen zu erwarten. Erfahrungsgemäss passen die Verkehrsteilnehmer nach kurzer Angewöhnung ihre Gewohnheiten an die geänderten Verhältnisse an. Trotzdem werden die Anwohner während Bauzeit durch Mehrverkehr belastet.

b) Was ist geplant, dass das angesiedelte Gebiet keine massiven Wartezeiten in Kauf nehmen muss?

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. Die Steuerungen der vorhandenen Lichtsignalanlagen werden den veränderten Verkehrsmengen angepasst. Gewisse, "kapazitätsmindernde" Beziehungen (Bsp. Linksabbieger Sedel 2 (Grüeblichachen)) werden unterbunden. Sollte sich im Projektverlauf zeigen, dass einzelne Strassenabschnitte übermässig beansprucht werden, so wird die Begleitgruppe Verkehr entsprechende Massnahmen prüfen.

c) Wie ist das Verkehrskonzept der Gemeinde Emmen mit dem des Kantons koordiniert; wo liegen die Schwachpunkte und was wird dagegen unternommen?

Der Gemeinderat ist in der Begleitkommission Verkehr des Projektes Seetalplatz vertreten und kann die Konzepte der Gemeinde mit denjenigen des Kantons koordinieren. Er kann auch beim Auftreten von Schwachpunkten intervenieren.

d) Ist die Sicherheit in dieser Zeit für die Fussgänger, Velo-und Mofafahrer gewährleistet?

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat beim Kanton als Bauherr eine sehr hohe Priorität. Die Fussgängerverbindungen bleiben gewährleistet, teilweise sind aber Umwege nötig, dasselbe gilt für den Zweiradverkehr. 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.

e) Wie viele Autos und motorisierte Verkehrsteilnehmer können den Seetalplatz während der Bauphase befahren bei dieser eingeschränkten Verkehrsführung? (Abklärung in Zahlen)

Auf dem Seetalplatz bleibt auch während der Bauzeit die Anzahl Fahrspuren gleich wie heute, die Kapazität bleibt damit gleich gross wie heute. Während der Sperrung der Reusseggstrasse wird die Kapazität auf dem Seetalplatz durch den Wegfall einer Hauptrichtung sogar leicht erhöht. Allerdings ist die Seetalstrasse zwischen Seetalplatz und Knoten Grüeblichachen während der Sperrung der Reusseggstrasse zusätzlich belastet. Die gilt auch für den Strassenabschnitt Knoten Grüeblichachen und Kreisel auf dem Sedel. Mit den geplanten flankierenden Massnahmen sollte das übliche Verkehrsaufkommen mit den bekannten Engpässen in Spitzenzeiten (Siehe Antwort zu Frage a) bewältigt werden können.

f) Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen, dass der Mehrverkehr bei der Autobahn Auffahrt Grüeblichachen Emmen geschluckt werden kann?

Auf der Reusseggstrasse wird im Konten Sedel 2 (Grüeblichachen) das Linksabbiegen Richtung Basel temporär verboten. Dadurch wird es möglich in Fahrtrichtung Seetalstrasse → Sedel zwei Fahrspuren zur Verfügung zu stellen und damit die Kapazität entsprechend zu erhöhen.

Emmenbrücke, 13. November 2013

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber