



47/11 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat



betreffend

Sanierung der Erlenstrasse

***im Abschnitt Einmündung Haldenstrasse bis Erlenrain (3. Etappe) und
Abschnitt Sprengi - Einmündung Haldenstrasse***

Bruttokredit Fr. 2'025'000.–

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einleitung

Gemäss Strassenverzeichnis der Gemeinde Emmen ist die Erlenstrasse von der Sprengi bis Wolfisbühl als Gemeindestrasse 1. Klasse eingestuft - analog der Rüeggisinger-, Mooshüsli-, Schützenmatt-, Hochdorfer-, Bahnhof-, Kirchfeld- und Stationsstrasse. Mit der Eröffnung des Autobahnanschlusses Rothenburg wird neu die Stationsstrasse zur Kantonsstrasse aufklassiert. Die letzten ca. 70m der Erlenstrasse sind bis zur Gemeindegrenze Luzern (Ortsteil Littau) als Güterstrasse 1. Klasse eingestuft.

Gemäss kantonaler Strassenverordnung (SRL Nr. 756, Stand 1. Januar 2010) dienen Gemeindestrassen 1. Klasse vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrasse. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Verkehrs. Güterstrassen 1. Klasse dienen vorwiegend der Land- und Waldwirtschaft. Sie erschliessen grössere Gemeindeteile. Sie können daneben eine Bedeutung für Tourismus- und Freizeitverkehr haben.

Heute beträgt die Höchstgeschwindigkeit auf der ganzen Länge der Erlenstrasse „Generell Tempo 50 km/h“. Das bedeutet, dass bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten werden darf.

Zum Verkehrsaufkommen werden heute praktisch alle Arten von Verkehrsteilnehmern gezählt. Dazu gehören Fussgänger, Radfahrer, Personenwagen, Busse und Lastwagen. Durch das Lastwagenfahrverbot ab Gemeindegrenze Emmen / Luzern ist der Anteil der Lastwagen relativ klein. Heute führen im öffentlichen Verkehr (OeV) die Buslinien 41 (Schönbühl - Emmen Center) und 42 (Schönbühl - Waldibrücke) im 30 Minuten Takt die Erlenstrasse entlang.

2 Zustand heute

Abschnitt Einmündung Haldenstrasse - Erlenrain (3. Etappe): Die Erlenstrasse im Abschnitt Obere Erlen - Unter Wolfisbühl wurde in den Jahren 2000 - 2002 für Fr. 2'387'033.85 saniert. In der damaligen Botschaft an die Bürgerschaft von Emmen vom 7. Juni 1998 wurde informiert, dass nach wie vor zwischen Erlenkapelle und der Einmündung Erlenmatte ein unbefriedigender Zustand herrsche. Die Ausführung dieses Abschnittes (3. Etappe) sollte ab dem Jahr 2000 erfolgen.



Aus finanziellen Gründen wurde eine Sanierung immer wieder verschoben. Dieser Strassenabschnitt ist mit 5.00 m Breite viel zu schmal. Die bestehende Strassenbreite liegt deutlich unter der Norm. Beim Kreuzen mit Bussen, landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder Lastwagen weichen Fahrzeuge immer wieder auf das Trottoir aus. Somit ist der Schutz der Fussgänger nicht gewährleistet. Auf der südöstlichen Seite, zwischen der Einmündung Haldenstrasse und der Liegenschaft Erlenstrasse 75, auf einer Länge von ca. 200 m, fehlt ein Trottoir.

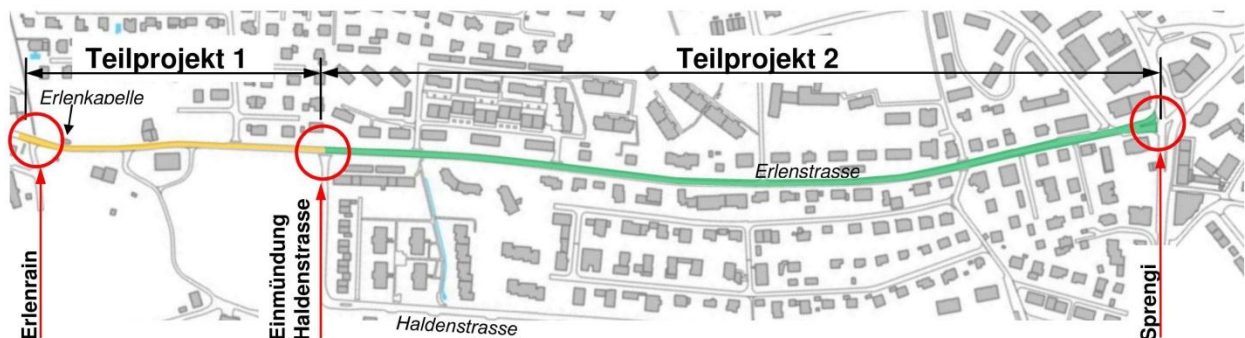
Abschnitt Sprengi - Einmündung Haldenstrasse: Dieser Strassenabschnitt wurde vermutlich im Jahre 1956/57 erstellt. Die Strasse weist eine Breite von 6.00 m auf. Beidseitig sind 2.00 m breite Trottoirs vorhanden. Seit dem Ausbau 1956/57 wurde die Strasse verschiedene Male saniert und örtlich geflickt. Der Strassenkörper weist heute einen sehr schlechten baulichen Zustand auf und gleicht einem Flickenteppich. Der bestehende Belag hat viele Löcher, Unebenheiten und netzartige Risse.



Die Verkehrssicherheit ist nicht mehr gewährleistet. Bei Regen besteht die Gefahr von Aquaplaning und im Winter kann liegengebliebenes Wasser zu Vereisungen führen. Auf dem Trottoir besteht für Fussgänger Unfallgefahr und für Rollstuhlfahrer ist der Fahrkomfort mangelhaft. Aufgrund der unterschiedlichen Schadenbilder wurde an verschiedenen Stellen mittels Bohrkernen der Belagsaufbau untersucht.

3 Projekt

Im Auftrag des Gemeinderates Emmen hat das Ingenieurbüro ZEO AG, Emmenbrücke, zwei Teilprojekte für die Sanierung der Erlenstrasse ausgearbeitet. Teilprojekt 1 im Abschnitt Einmündung Haldenstrasse - Bereich Erlenrain (3. Etappe) und Teilprojekt 2 im Abschnitt Sprengi - Einmündung Haldenstrasse. Die beiden Teilprojekte sind wie folgt angeordnet:



3.1 Teilprojekt 1

Abschnitt Einmündung Haldenstrasse - Erlenrain (3. Etappe): 2009 wurde in enger Zusammenarbeit mit der alleinigen und direkt betroffenen Grundeigentümerin, der Erbegemeinschaft Hans und Maria Ammann-Wicki, vertreten durch Hans Ammann, verschiedene Linienführungsvarianten besprochen. Das Thema, die Kapelle einige Meter Richtung Nordwesten zu verschieben, wurde aus Kostengründen (Fr. 230'000.--) verworfen. Mit der Führung des Trottoirs um die Kapelle konnte eine gute und somit auch kostengünstige Lösung gefunden werden. Am 16. März 2010 hat die Erbegemeinschaft zu dieser Variante unter kleinen Vorbehalten positiv Stellung genommen.

An diese Stellungnahme angeknüpft hat nun das Ingenieurbüro ZEO AG das Bauprojekt erstellt. Die kleinen Vorbehalte konnten eliminiert werden und die Erbegemeinschaft hat das nun vorliegende Bauprojekt für gut befunden. Die neue Linienführung weicht unwesentlich von der heutigen Strassenführung ab. Die Sanierungslänge beträgt ca. 320 m. Durch den Abbruch des bestehenden Gebäudes gegenüber der Scheune Ammann kann die Strasse in diesem Bereich leicht nordwärts verlegt werden. Der Vorplatz der südseitigen Scheune wird dadurch vergrössert. Die Verkehrssicherheit wird somit auch in diesem Bereich deutlich verbessert. Die neue Fahrbahnbreite beträgt 6.00 m. Beidseits steht den schwächeren Verkehrsteilnehmern neu ein durchgehendes 2.00 m breites Trottoir zur Verfügung. Im Bereich der Erlenkapelle wird das Trottoir auf der nordwestlichen Seite der Kapelle geführt. Die leichte Rampe die in diesem Fussweg entsteht, beträgt im Längsgefälle 5,8 % und liegt somit unter dem Maximalwert von 6 % (behindertengerecht). Der ganze Strassenkörper wird neu erstellt. Allenfalls vorhandenes und normgerechtes Kies wird wiederverwendet.

Im Fahrbahnbereich ist folgender Strassenaufbau vorgesehen. 50 cm Kieskoffer, 30 mm Feinplanie, 90 mm Tragschicht und 35 mm Deckschicht. Im Trottoir ist der Aufbau bedeutend geringer. Die Strassenentwässerung wird neu erstellt. Die Lichtpunkthöhe der neuen Strassenbeleuchtung beträgt 10 m. Die neue Signalisation und Markierung liegt im Entwurf vor. Darin zeigt sich analog dem Abschnitt Sprengi - Einmündung Haldenstrasse beidseitig ein Radstreifen ohne Mittellinie (Kernfahrbahn).

Bezüglich der maximalen Geschwindigkeit verweisen wir auf Punkt 4 Geschwindigkeitsregime. Die beiden Fussgängerstreifen werden praktisch am gleichen Standort erstellt. Die Lage hat sich bewährt und gehört zum Konzept „Sicherer Schulweg“. Sie werden neu vorschriftsgemäss beleuchtet. Die bestehenden Bushaltestellen bei der Erlenkapelle werden wenige Meter Richtung Südwesten verschoben.

Insgesamt müssen ca. 603 m² Land erworben werden. Mit der Grundeigentümerin, der Erbegemeinschaft Hans und Maria Ammann-Wicki, werden entsprechende Landerwerbsverhandlungen durchgeführt.

In diesem Strassenabschnitt erstellt die CKW zu ihren Lasten eine neue Kabelrohranlage. Weitere Netzausbauten anderer Werke sind nicht vorgesehen.

Da der Strassenkörper ersetzt werden muss, wird der Wurzelbereich der angrenzenden grossen Linde tangiert. Im Rahmen der Erarbeitung des Projekts wurde der Zustand der Linde analysiert. Ein Gutachten zeigt, dass die alte Linde nicht mehr gesund ist. In Abwägung dieses Zustandes und mit Rücksprache der Umweltschutzstelle Emmen, sowie im Hinblick aufwendiger Massnahmen zum Schutz der Linde während der Strassensanierung, die jedoch das Überleben dieses Baumes auch nicht garantieren, wurde

beschlossen im Rahmen der Umgebungsgestaltung bei der Kapelle die Bestehende durch eine neue Linde zu ersetzen.

3.2 Teilprojekt 2

Abschnitt Sprengi - Einmündung Haldenstrasse: Grundsätzlich bleiben die bestehende Strassenbreite, die Randabschlüsse und die Trottoirbreiten unverändert. Aufgrund des heute unterschiedlichen Belagsaufbaus sind im Projekt auch unterschiedliche Sanierungsetappen vorgesehen. Auf dem ganzen Sanierungsabschnitt von 835 m wird aber der Deckbelag in der Strasse erneuert. Dort wo die heutigen Belagsstärken zu gering sind, wird auf einer Länge von 380 m die Strasse durch eine neue Tragschicht verstärkt.

Beim rechtsseitigen Trottoir wird der Deckbelag auf einer Länge von 638 m und auf dem linksseitigen Trottoir auf 665 m erneuert. In kurzen Bereichen, d.h. bei Randabsenkungen und Trottoirüberfahrten, muss die Tragschicht ebenfalls erneuert werden. Bei der reformierten Kirche, Erlenstrasse 31, wird neu das Trottoir direkt der Strasse entlang geführt und die Parkplätze gegen die Kirche verschoben. Durch die senkrechte Anordnung und die Tiefe von 5.50 m wird in Zukunft die Sicherheit beim Verlassen der Parkplätze erhöht.

Alle Fussgängerstreifen werden mit einer vorschriftsgemässen Beleuchtung nachgerüstet. Im Bereich Sprengi (Sammelstelle) wird ein neuer Fussgängerstreifen erstellt. Dieser Streifen entspricht einem lang gehegten Wunsch der Bevölkerung und entspricht dem Verhalten der Fussgänger.

Nach der Belagssanierung werden alle Markierungen neu erstellt. Das zukünftige Geschwindigkeitsregime soll mit einem Gutachten überprüft werden. Die Geschwindigkeit „Generell 50 km/h“ hat sich bis heute aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich bewährt und entspricht auch dem Grundsatzpapier der BFU. Weitere Erläuterungen finden Sie unter Punkt 4 Geschwindigkeitsregime. Es ist ebenfalls vorgesehen, die Erlenstrasse mit beidseitigen Radstreifen ohne Mittellinie (Kernfahrbahn) auszugestalten. Diesbezüglich liegen gute Erfahrungen bei der Schützenmattstrasse vor.

Bei diesem Teilprojekt ist kein Landerwerb nötig.

Bevor die Belagsarbeiten ausgeführt werden, wird die bestehende Wasserleitung der Wasserversorgung Emmen erneuert. Diese Kosten gehen zu Lasten der Wasserversorgung Emmen und sind im vorliegenden Kostenvoranschlag nicht enthalten.

Laut Zustandsbericht des GEP sind an den bestehenden Kanalisationssammelleitungen keine Sanierungsmassnahmen nötig. Es werden aber Schachtabdeckungen ersetzt.

4 Geschwindigkeitsregime

Wie bereits erwähnt soll das zukünftige Verkehrsregime auf der ganzen Länge der Erlenstrasse überprüft werden. Die zunehmende Verkehrsbelastung und insbesondere der Durchgangs- und Schleichverkehr auf der Erlenstrasse ist schon lange ein Dauerthema. Ende 2008 wurde der Gemeinderat mit der Motion 48/07 aufgefordert, „Massnahmen zu prüfen und umzusetzen, welche den Durchgangs- und Schleichverkehr massiv reduzieren“ sowie „geeignete Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Littau (heute Luzern) umzusetzen“. Eine Verkehrszählung hatte damals aufgezeigt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs ca. 25 % beträgt. Ebenfalls Ende 2008 wurde beim Gemeinderat eine Petition von Anwohnern der Erlenstrasse mit 260 Unterschriften eingereicht mit der Forderung, „geeignete verkehrsberuhigende Massnahmen zu treffen, um die täglichen Geschwindigkeitsüberschreitungen (speziell des Durchgangs- und Schleichverkehrs) zu unterbinden“. Von den gleichen Petitionären wurde im April 2011 explizit gefordert, ab Haldenstrasse bis Gemeindegrenze sofort die Zone 40 km/h als Versuch einzuführen. Andere Petitionäre sammeln zurzeit Unterschriften für Tempo 40 auf der ganzen Länge der Erlenstrasse. Und wieder andere Anwohner fordern Tempo 30 im Abschnitt Chriesiweg bis Gemeindegrenze Emmen/Luzern. Verschiedentlich haben sich Anwohner schriftlich gegen den Strassenlärm geäussert und Vorschläge eingereicht.

Da gemäss den gesetzlichen Vorgaben und im speziellen in der Signalisationsverordnung keine Zone 40 km/h existiert, braucht es für die mögliche Einrichtung von Tempo 40 umfangreiche Abklärungen. Die Höchstgeschwindigkeit Tempo 40 ist eine unübliche Lösung und entspricht auch nicht dem BFU Modell 50/30. Auch Tempo 30 Zonen bedürfen aufgrund gesetzlicher Vorgaben ein entsprechendes verkehrstechnisches Gutachten.

Für den Gemeinderat sind nicht nur verkehrstechnische Betrachtungen relevant. Siedlungsspezifischen Aspekten müssen mindestens gleichwertig betrachtet werden. Die breit abgestützten Forderungen aus der Bevölkerung nach generellen Verkehrsberuhigungsmassnahmen, welche den Strassenlärm reduzieren und den sogenannten „Durchgangswiderstand“ für den Durchgangs- und Schleichverkehr erhöhen, sind berechtigt. Wenn mit griffigen Massnahmen die Wohnqualität der Bevölkerung wesentlich erhöht werden kann, sind diese zu ergreifen. Allenfalls sind Kompromisse aus verkehrstechnischer Sicht einzugehen.

Der Gemeinderat plant, mit Tempo 40 ab Einmündung Haldenstrasse bis Einmündung Chriesiweg, und anschliessend Tempo 30 ab Einmündung Chriesiweg bis Gemeindegrenze im Oberwolfisbühl einzurichten. Mit diesen Massnahmen wird der Durchgangswiderstand für den Durchgangs- und Schleichverkehr erhöht und der Strassenlärm auf dem hinteren Teil der Erlenstrasse reduziert. Entsprechende Gutachten sind in Bearbeitung. Mit der geplanten Kernfahrbahn ab Sprengi auf der ganzen Länge der Erlenstrasse wird auch im vorderen Teil der Erlenstrasse eine verkehrsberuhigende Massnahme ergriffen. Der Gemeinderat wird nach Vorliegen der Gutachten und in Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern (Weiterführung Erlenstrasse - Littauerberg) die entsprechenden Signalisationsentscheide fällen.

5 Kosten

Der vorliegende Kostenvoranschlag basiert auf den zurzeit aktuellen Einheitspreisen im Raum Luzern. Der Kostenvoranschlag wurde in die beiden Teilprojekte aufgeteilt und garantiert eine entsprechende Transparenz.

Kostenvoranschlag (+/- 10%, Kostenstand 1.7.2011)	Teilprojekt 1 Sanierung Halden- strasse - Erlenrain	Teilprojekt 2 Sanierung Sprengi - Haldenstrasse
Baumeisterarbeiten	755'000.-	564'900.-
Gartenbauarbeiten	7'000.-	7'000.-
Verlegekosten Werkleitungen		5'000.-
Anpassen der öffentlichen Beleuchtung	28'000.-	10'000.-
Signalisation und Markierung	20'000.-	13'000.-
Qualitätssicherung	2'000.-	
Ertragsausfälle	3'000.-	
Ingenieurhonorar (Projekt und Bauleitung)	105'000.-	67'500.-
Honorarnebenkosten	9'000.-	5'000.-
Landerwerb / Inkonvenienzen	125'000.-	
Bewilligungsgebühren	3'000.-	2'600.-
Vermarchung und Vermessung	50'000.-	8'000.-
Unvorhergesehenes ca. 5 %	55'000.-	30'000.-
MWSt 8 %	93'000.-	57'000.-
Zwischentotal	1'255'000.-	770'000.-
Gesamttotal		2'025'000.-

6 Finanzierung

Gemäss Strassenreglement der Gemeinde Emmen vom 17. Dezember 2002 trägt die Gemeinde die Kosten für den Bau, den baulichen und betrieblichen Unterhalt sowie die Erneuerung von Gemeindestrassen.

Im Budget 2012 (AFIP 2013 – 2016) sind in der Investitionsrechnung Fr. 2'000'000.-- reserviert. 2012 Fr. 1'400'000.-- und 2013 Fr. 600'000.--. Das Honorar für das Bauprojekt wurde in der laufenden Rechnung verbucht und soll nach Projektgenehmigung durch den Einwohnerrat aktiviert werden. Die aufgelaufenen Planungskosten sind ebenfalls im vorliegenden Kostenvoranschlag enthalten.

7 Terminplan

Die Planaufgabe erfolgt unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Einwohnerrat. Die Projektbewilligung wird vom Gemeinderat jedoch erst nach entsprechender Rechtskraft des Beschlusses (Referendumsfrist 60 Tage) erteilt. Gemäss Bauprogramm findet die Submission in den Monaten Oktober/November 2011 statt. Mit den Bauarbeiten soll im Frühling 2012 begonnen werden. Der abschliessende Deckbelagseinbau erfolgt im Sommer 2013.

8 Antrag

Gestützt auf den vorliegenden Bericht unterbreitet der Gemeinderat dem Einwohnerrat folgenden Antrag:

- 8.1 Genehmigung des Projektes für die Sanierung der Erlenstrasse in den Abschnitten Einmündung Haldenstrasse - Erlenrain (3. Etappe) und Sprengi - Einmündung Haldenstrasse .
- 8.2 Bewilligung des erforderlichen Bruttokredites von Fr. 2'025'000.-- (Preisstand Juli 2011).
- 8.3 Vollmacht an den Gemeinderat zur Beschaffung der notwendigen Fremdmittel.
- 8.4 Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
- 8.5 Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Emmenbrücke, 31. August 2011

Für den Gemeinderat:

Dr. Thomas Willi
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber

Beilagen:

- Situation Abschnitt Haldenstrasse - Erlenrain, Plan 112030 – 1a
- Situation Abschnitt Sprengi - Einmündung Haldenstrasse, Plan 112032 – 1a

Hinweis:

Das detaillierte Sanierungsprojekt mit den Planunterlagen und Kostenvoranschlag kann im Planaufgabebüro 321 im 3. OG der Gemeindeverwaltung eingesehen werden.