

Luzern, 15. Mai 2017

**ANTWORT AUF ANFRAGE**

**A 332**

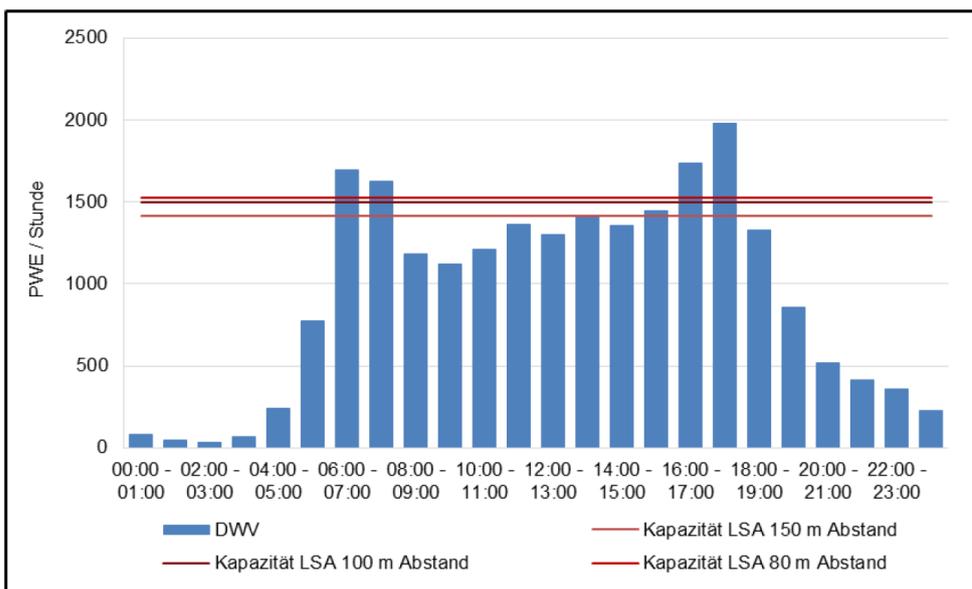
Nummer: A 332  
 Protokoll-Nr.: 544  
 Eröffnet: 15.05.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Klein Corinna über die Strassensanierung des Kantonsstrassenteilstücks K 11, Nebikon–Altishofen–Dagmersellen**

Zu Frage 1: Hat sich die Bauleitung Gedanken gemacht wie dieser Pendlerverkehr in den Stosszeiten über diese lange Bauzeit gemeistert werden kann?

Um die verkehrlichen Auswirkungen des Baustellenbetriebs und die notwendigen flankierenden Massnahmen aufzuzeigen, wurde ein unabhängiges Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Daraus resultierten folgende Erkenntnisse und Massnahmen, die in das Projekt eingeflossen sind:

- In den Hauptverkehrszeiten (06.00 – 8.00 Uhr und 16.00 – 18.00 Uhr) werden Kapazitätsprobleme entstehen (gemäss Grafik). In diesen Zeiten wird der Verkehr mit Verkehrslotsen geregelt, um so schneller auf ein verändertes Verkehrsaufkommen reagieren zu können. Eine grosse Herausforderung für dieses Team ist es, den Verkehr aus dem Industriegebiet Gäuerhof (Galliker und PanGas) und den Verkehr auf der Kantonsstrasse so aufeinander abzustimmen, dass der bestmögliche Wirkungsgrad des Gesamtsystems erreicht werden kann.



Durchschnittliches werktätliches Verkehrsaufkommen und Kapazität Baustellen-LSA

- Kritisch ist ein Rückstau auf die Autobahnausfahrt Dagmersellen von Richtung Reiden. Um die Sicherheit auf der Stammachse der Autobahn A2 zu gewährleisten, wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) diese Ausfahrtsstrecke um 540 m verlängert. Weiter wird der Verkehr während der erwähnten Spitzenzeiten mit Verkehrsleitslotsen geregelt, um das Abfliessen des Verkehrs von der Autobahn sicherzustellen.
- Um eine grössere Kapazität des motorisierten Verkehrs im Baustellenbereich zu erreichen sowie die Sicherheit des Langsamverkehrs zu erhöhen, werden die Radfahrenden umgeleitet.
- Für den motorisierten Verkehr wurde keine Umleitung eingerichtet.

Nach unseren Beobachtungen und den Rückmeldungen des Verkehrsdienstes entstehen in der Regel in den Stosszeiten Staulängen von knapp über einem Kilometer, was einer Verlustzeit von zirka 10 Minuten entspricht. Wir konnten bis jetzt keinen massgeblichen Rückstau bis auf die Autobahn beobachten. Die Erfahrung aus anderen Baustellen der letzten Jahre zeigt, dass sich der Verkehr bei Baustellen einerseits auf der Zeitachse und andererseits in der Routenwahl verändern wird. Dieser Effekt ist auch bei der Baustelle in Altishofen erkennbar. Zu erwähnen ist auch, dass infolge des grossen Verkehrsaufkommens im Gebiet Altishofen – Dagmersellen in der Vergangenheit auch ohne Baustelle mit Wartezeiten gerechnet werden musste.

Zu Frage 2: Wurde vorgängig eine Verkehrszählung angeordnet und was resultierte daraus?

Der Kanton Luzern verfügt auf dem Kantonsstrassennetz über ein flächendeckendes Datenerfassungsnetz, mit welchem die Verkehrsmenge und die Verkehrszusammensetzung rund um die Uhr erfasst werden. Einer dieser Verkehrszähler steht zwischen dem Kreisel Altishofen und dem Kreisel Nebikon. Dank dieser Messungen konnte sich der Verkehrsgutachter auf aktuelle und exakte Verkehrszahlen stützen. Die entsprechenden Erkenntnisse und Massnahmen haben wir in unserer Antwort zu Frage 1 aufgeführt.

Die Verkehrszahlen und die Rückmeldungen aus der Bevölkerung werden während der gesamten Bauzeit gesammelt und analysiert. Als Folge dieser Rückmeldungen wurde der Schleichverkehr über ungeeignete Güterstrassen (im Bereich Eichbel, Breiffeld Altishofen) nach kurzer Zeit mittels Fahrverboten unterbunden.

Zu Frage 3: Wurde, um die Bauzeit kürzer zu halten, auch ein 3-Schichtbetrieb geprüft?

Dreischichtbetriebe werden dort eingesetzt, wo sie sinnvoll sind, namentlich bei Tunnelbaustellen. Bei den meisten Baustellen auf Kantonsstrassen wären Dreischichtbetriebe jedoch mit erheblichen Nachteilen verbunden, die den Vorteil einer verkürzten Bauzeit nicht aufzuwiegen mögen. Wir verweisen dazu auf unsere Antwort zum Postulat P 329 von Robi Arnold über Behinderungen durch Bauarbeiten auf den Hauptverkehrsachsen (Brückensanierung Dagmersellen-Altishofen), die Ihrem Rat gleichzeitig vorliegt.

Zu Frage 4: Wurde mit den übrigen, bestehenden Strassen eine Variante mit einer temporären Einbahnverkehrsführung geprüft, um somit die langen Staus in Grenzen zu halten?

Umfahrungen, Einbahnregime oder Grosskreisel, wie sie bei Baustellen in Ettiswil, Sursee und Seetalplatz umgesetzt wurden, sind bei der Bauphasenplanung immer erste Wahl. Bei der Suche nach geeigneten Verkehrsregimen konnten aber weder eine zweck- und verhältnismässige Umfahrung noch ein entsprechendes Einbahnregime eruiert werden.

Ein Einbahnregime über die umliegenden Güterstrassen ist – namentlich aufgrund der Verkehrssicherheit, des grossen Schwerverkehrsanteils, der schmalen Querschnitte und der engen Kurven – nicht möglich. Die Güterstrassen sind nicht für eine hohe Verkehrsbelastung geeignet. Zudem handelt es sich um offizielle Radrouten, die stark von Radfahrerinnen und Radfahrern befahren werden (insbesondere im Sommer als Weg zum Freibad) und die auch für die Umleitung der Radfahrenden benötigt werden. Durch diese Entflechtung des Langsamverkehrs vom motorisierten Verkehr konnte die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer massiv erhöht werden.

Zu Frage 5: Wurde eine Notbrücke als Übergangslösung geprüft, wie sie mit gutem Erfolg, zuletzt in Ettiswil angewendet wurde?

Die Strassenbrücke auf dem betroffenen Kantonsstrassenteilstück K11 überspannt in einer Höhe von zirka 10 m drei SBB-Geleise und die Wigger mit knapp 110 m Spannweite. Weiter verläuft der Anschlussbereich der Brücke auf einem Strassendamm, welcher beidseitig bis 220 m Länge aufweist, bis das Strassenniveau wieder auf der ursprünglichen Geländehöhe liegt. Für eine Notbrücke wären somit nicht nur eine über 100 m lange Brücke nötig, sondern auch umfangreiche Schütтарbeiten für den beidseitig notwendigen Strassendamm, damit die Brücke überhaupt befahren werden könnte. Zusätzlich ist zu beachten, dass für Notbrücken in der Regel eine grössere Konstruktionshöhe erforderlich ist, was infolge des einzuhaltenen Lichtraumprofils der SBB-Linie zu einer höheren Brücke und einem höherem Damm führen würde. Die Bauarbeiten für die Notbrücke und die Dammschüttung auf der Seite Dagmersellen im Bereich der SBB-Linie könnten infolge der Sicherheitsvorschriften der SBB zur Hauptsache nur in Nachtsperrungen am Wochenende erfolgen. Für die notwendigen Sanierungsarbeiten im Gleisbereich hat uns die SBB infolge des vorhandenen Güterverkehrs nur Nachtsperrungen am Wochenende von 01.00 - 05.00 Uhr gewährt. Weiter ist im Strassendamm Seite Dagmersellen eine weitere Unterführung vorhanden, wo entsprechend eine zweite Notbrücke erforderlich wäre. Die Kosten für zwei Notbrücken und die damit unumgänglich verbundenen Dammschüttungen führen zu einem äusserst schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Das in der Anfrage vorgebrachte Beispiel der Notbrücke in Ettiswil, bei der eine Spannweite von 6 Meter überbrückt werden musste, ist mit dem Sanierungsprojekt in Altishofen in keiner Weise vergleichbar.

Zu Frage 6: Wie kam man zur jetzigen Lösung, welche wohl aus Sicht der Bauleitung die Beste aller Varianten (bitte kurz aufzeichnen welche) war?

Der Kanton Luzern ist bestrebt, bei allen Baustellen auf Kantonsstrassen nach Möglichkeit optimale und zweckmässige Lösungen für die Verkehrsführung zu finden, wobei auch die Kosten in die Überlegungen miteinzubeziehen sind. Da bei jeder Baustelle andere Randbedingungen herrschen, ist je nach Situation (Verkehrsaufkommen, Lärmimmissionen, Anwohnerinnen und Anwohner) eine individuelle, darauf abgestimmte Lösung zu erarbeiten. Bei der Lösungsfindung wird angestrebt, allen Randbedingungen gerecht zu werden.

Als Alternativen zur heutigen Lösung wurden verschiedene Varianten geprüft. Die Errichtung von Notbrücken mit den damit verbundenen Dammschüttungen wurde aufgrund des sehr schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses verworfen (siehe unsere Antwort zu Frage 5). Dammschüttungen ausserhalb des Brückenbereichs weisen ebenfalls ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Es wären Dammschüttungen von bis zu 10 m Höhe und 4 m Breite erforderlich.

Weiter hat der Verkehrsgutachter verschiedene Ausweichrouten geprüft:

- Altishofen – Reiden, via Richental,
- Reiden via Richental, Umleitung ab Schötz, Willisau und Zell,
- Nebikon/Schötz – Sursee, via Wauwil statt A2,

- Dagmersellen – Wauwil (– Egolzwil), via Buchs und
- Willisau/Zell – Reiden (A2/A1) nordwärts via Sursee, ab Kreisel Alberswil.

Aufgrund der meist kurzen Umwege und geringen Fahrzeitverlängerungen auf den Ausweichrouten sowie den hohen Zeitverlusten im Baustellenbereich ist davon auszugehen, dass die aufgeführten Routen auch ohne aktive Kommunikation und Signalisation genutzt werden. Dabei ist zu beachten, dass der Schwerverkehrsanteil bei rund 10 Prozent liegt und die Ausweichrouten für diesen nur beschränkt geeignet sind. Entsprechend wurde auf eine aktive Signalisierung der Ausweichrouten bewusst verzichtet.

Schliesslich ist auch kein Einbahnregime über umliegende Güterstrassen möglich, wie wir bereits in unserer Antwort zu Frage 4 aufgezeigt haben.