

**Nr. 074/2013**

**Interpellation Koch: Projekt K4: Verkehr verflüssigen nicht behindern  
– Busbuchten sind ein Segen für alle Verkehrsteilnehmer**

**Eingang: 3. September 2013**

**Zuständiges Departement: Umwelt- und Sicherheitsdepartement**

**Beantwortung**

0. Hinweis: Bei Eingaben von Interpellationen ist immer darauf zu achten, dass keine Personen genannt werden, sondern nur Organisationen.

1. *Die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) ist für die Planung des Projektes K4 zuständig. Bestätigt Bernhard Staiger (vif) die Aussagen von Daniel Meier (VVL), wonach dass die Zahl der Busbuchten reduziert werden soll? Wenn nein, widersprechen sich die beiden Herren. Was gilt nun in diesem Fall?*

Mit Schreiben des vif vom 21. Mai 2013 wurden der Gemeinderat von Kriens und unter anderem der Verkehrsverbund (VVL) und die VBL AG eingeladen sich zum Projekt K4, Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse (Oberbauerstrasse), zu vernehmlassen.

Es ist korrekt, dass sich der VVL in seiner Stellungnahme für strategisch wichtige Fahrbahnhofstellen einsetzt. Diese dienen der ÖV-Bevorzugung, wenn z.B. eine Busspur wegen engen Platzverhältnissen nicht realisiert werden kann. Der VVL schreibt aber auch, dass diese Art der Bevorzugung auch mit Lichtsignalsteuerung erreicht werden kann. So kann z.B. beim Eintreffen eines Busses an der Haltestelle in der Hauptverkehrszeit dem angrenzenden Fussgängerübergang grün geschaltet werden. Das Ziel bleibt dasselbe: Vor Engpässen (wie Kriens Zentrum) soll der Bus nicht mehr überholt werden können, damit sich dieser nicht nach dem kurzen Fahrgastumschlag hinter der Kolone einreihen muss. Dies beschleunigt die Linie und - noch wichtiger – erhöht die Zuverlässigkeit. Diese ist gerade für Anschlüsse wichtig. Ab Kriens Zentrum Richtung Obernau fordert der VVL keine Fahrbahnhofstellen. Diese sind wegen engen Platzverhältnissen realisiert, nicht aus Zuverlässigkeitsgründen.

Gemäss den geltenden Grundsätzen im kantonalen Strassengesetz gilt, dass das Strassennetz die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein hat und unter anderem der öffentliche Verkehr durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen zu fördern sei.

Es gilt jedoch nicht nur das Strassengesetz, sondern auch der Kantonale Richtplan 2009. Darin steht ausdrücklich als Grundsatz zur Einleitung ins Kapitel Mobilität für die Agglomeration Luzern, dass „der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität ... bevorzugt werden soll“. „Dem motorisierten Individualverkehr wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt.“

Im Betrachtungsraum gilt es zu beachten, dass die Trolleybuslinie 1 die frequenzstärkste aller 91 Bahn- und Buslinien im Kanton Luzern ist. Aus diesem Grund hat der VVL

zusammen mit seinen Partnern das System RBus entwickelt ([www.rbus.ch](http://www.rbus.ch)). Der Korridor Kriens-Luzern-Ebikon soll schrittweise zu einem hochwertigen Bussystem umgebaut werden. RBus ist ein erhöhter Standard für Doppelgelenktrolleybuslinien, welcher den Fahrgästen beinahe die Vorteile eines Tramsystems bietet. Mit der Neubeschaffung von Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie 1, den geplanten Infrastrukturmassnahmen auf der Strasse und der geplanten Verlängerung des Trolleybus bis Ebikon bestehen bereits konkrete Projekte.

Ende November 2013 wurde das Umwelt- und Sicherheitsdepartement anlässlich der Besprechung der gemeinderätlichen Vernehmlassung vom vif orientiert, wie mit der Forderung resp. Philosophie der Bushaltebuchten und Fahrbahnhofstellen umgegangen werden soll. Dem Kanton ist es ein grosses Anliegen, dem Grundsatz den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu genügen, nachzuleben. Fahrbahnhofstellen sollen nur dort angeordnet werden, wo sie effektiv der Verflüssigung des ÖV dienen. Es gilt jedoch das Gesamtsystem des Strassennetzes im Auge zu behalten. Mit den richtigen Infrastrukturanpassungen kann die Gesamtverkehrskapazität erhöht werden. Des Weiteren ist eine Abwägung vorzunehmen, wie sich der Verkehr ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verhält. Die Planung der Bushaltestellen muss ins Gesamtsystem (Steuerung des Verkehrsflusses mittels Lichtsignalanlagen) integriert werden.

Gegenüber dem heutigen Zustand sind folgende Veränderungen vorgesehen:

- Stampfli: beide Haltestelle neu ausserhalb Fahrbahn (Busbucht)
- Hammerschmiede: anstelle Fahrbahnhofstelle neu Haltestelle vis à vis angeordnet; Überholen der Busse tal- und bergwärts möglich, jedoch nicht gleichzeitig (Begegnungsfall jedoch selten)
- Feldmühle: bergwärts wie heute Bushaltebucht, talwärts wie heute Fahrbahnhofstelle
- Pulvermühle: tal- wie bergwärts neu Fahrbahnhofstelle, jedoch Überholmöglichkeit der Busse (abhängig der Knotensteuerung)
- Schappe-Center: talwärts neu Fahrbahnhofstelle jedoch mit Überholmöglichkeit (definitive Lage muss noch bestimmt werden). Bergwärts wie heute Busbucht.

Die Haltestellen sind so angeordnet, dass sie ausserhalb der Hauptverkehrszeiten zu keinen Behinderungen des MIV führen. Ein hinter dem Busnachfahren wird nicht erzwungen.

2. *Durch die Aufhebung von Busbuchten werden die Busse zwangsläufig zu ihren eigenen „Pulkführern“. Linienbusse, Quartierbusse und Postauto behindern sich gegenseitig. Ist sich der Gemeinderat dessen bewusst? Wie denkt er darüber?*

Gemäss den Ausführungen unter Punkt 1 stellt sich dieser Zustand nicht ein. Selbst wenn alle Haltestellen als konsequente Fahrbahnhofstellen (ohne Überholmöglichkeit) ausgebildet würden, wären die gegenseitigen Behinderungen der Linienbusse, Quartierbusse und Postauto von untergeordneter Bedeutung, da durch die Fahrplandichte ein „Aufeinanderprallen“ der verschiedenen Bussen eher unwahrscheinlich ist.

3. *Wie ist die generelle Haltung der VBL zur Aufhebung von Busbuchten und im Besonderen im Zusammenhang mit dem Projekt K4?*

Gemäss den Ausführungen des vif anlässlich der Besprechung mit der Gemeinde Kriens, gibt es gegenüber dem Projekt, sowie es zur Vernehmlassung zugestellt wurde, trotz den Anregungen der VBL AG keine zusätzlichen Aufhebungen der Busbuchten. Wie unter Punkt 1 aufgeführt, ist die Strasse als Gesamtsystem zu verstehen.

4. *Bei der Entscheidung für einen Haltestellentyp müssen insbesondere auch die Sicherheitsfragen berücksichtigt werden. Bei Randhaltestellen ohne Bucht besteht die Gefahr des unbeabsichtigten Betretens des Fahrstreifens bei sorglosem Verhalten. Ist sich der Gemeinderat der möglichen Verschlimmerung in Bezug auf die Sicherheit bewusst?*

Die Haltestellentypen unterscheiden sich bezüglich Sicherheit prinzipiell nicht voneinander, sofern die notwendigen Sichtverhältnisse eingehalten werden. Die Sicherheitsfragen sind individuell bei jeder Haltestelle zu untersuchen und zu klären.

5. *Verkehr verflüssigen statt behindern! Ist der Gemeinderat bereit sich beim Kanton für mehr Busbuchten auf der K4 einzusetzen?*

Der Gemeinderat unterstützt das unter Punkt 1 beschriebene Gesamtsystem. Es stellt eine optimale Gesamtabwägung für alle Verkehrsteilnehmer dar. Die Forderung „Verflüssigung“ ist vielerorts nicht umsetzbar, da die Strassen in Engpässen wie Kriens Zentrum die Kapazitätsgrenze erreicht haben. Die Bevorzugung von einzelnen Verkehrsträgern (ÖV/MIV/Langsamverkehr) oder sogar nur Verkehrsrichtungen gehen immer zu Lasten eines andern Verkehrsträgers oder einer anderen Richtung. Es ist immer zu beachten, wo sich der „verflüssigte“ Verkehr dann wieder staut. Spätestens beim nächsten Engnis (Fussgängerquerung, Einmündung, etc.) wird sich der Verkehr wieder stauen. Durch eine intelligente Steuerung (Verkehrsmanagement) kann der Verkehr paketweise durchgeleitet werden (analog Grüne Welle). Es ist daher wichtig, nur so viel Verkehr auf den Engpass zulaufen zu lassen, wie dort verarbeitet werden kann. Einfach gesagt, wird die Kolonne dort zurückgehalten, wo z.B. eine Busspur den Bus vorfahren lassen kann oder wie im Stampfli noch kein Busverkehr verkehrt.

Ende Dezember 2013 werden die in der Stellungnahme aufgeführten Punkte zwischen der Gemeinde Kriens (Umwelt- und Sicherheitsdepartement, Fachstelle Verkehr) und dem Kanton (Dienststelle vif) bereinigt. Anschliessend wird im Winter/ Frühjahr (ca. Februar/März 2014) das bereinigte Projekt K4 öffentlich aufgelegt. Während der Auflage wird der Gemeinderat Kriens eine erneute Stellungnahme zu Händen des vif verfassen. Die Genehmigung durch den Regierungsrat wird im Herbst 2014 erwartet, so dass mit den Bauarbeiten im Frühjahr 2015 begonnen werden kann.

6. *Die Krienser Verkehrsprobleme sind ein leidiges Thema. Im Kantonsrat wurde kürzlich ein Postulat eingereicht, das eine Untertunnelung und damit eine Befreiung des Krienser Zentrums vom Durchgangsverkehr fordert. Was hält der Gemeinderat von dieser Idee? Wie ist das weitere Vorgehen seitens der Gemeinde? Welche Massnahmen hat der Krienser Gemeinderat in den letzten 5 Jahren eingeleitet, um die Krienser Verkehrssituation nachhaltig und ganzheitlich (IV und ÖV) zu verbessern?*

Die Untertunnelung wurde verkehrstechnisch bis anhin im Detail nicht untersucht. Es gilt jedoch zu beachten, dass die zu erwartende Entlastungswirkung in der Regel geringer ausfällt, als sie erhofft wird.

Im Strassenbauprogramm ist kein Projekt „Untertunnelung“ vorgesehen. Wichtig ist, die Verkehrssituation bereits kurz- und mittelfristig in Kriens zu verbessern. Dazu sind pragmatische und finanzierbare Lösungen zu suchen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes ist es für längerfristige Massnahmen angebracht, das Netz bezüglich einer Untertunnelung zu untersuchen. Je nach Entlastungswirkung wird sich ein mehr oder weniger gutes Kosten-Nutzenverhältnis einstellen (Wirksamkeit-Kriterium).

Wie das Abstimmungsresultat vom 24. November 2013 zeigt, sind punktuell angedachte Planungen nicht mehrheitsfähig. Daher ist es wichtig die Verkehrsstrategie auf einer breiten Basis abzustützen. Mit der Bildung einer gemeinderätlichen Verkehrskommission wird ab Januar 2014 die Arbeit des Gesamtverkehrskonzeptes aufgenommen. Vorgängig werden die Aufgaben der Kommissionsmitglieder in einem Pflichtenheft umschrieben. Der erste Arbeitsschritt für das Gesamtverkehrskonzept muss jedoch die Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie beinhalten, welche die grundsätzlichen Fragen klärt mit welchen Massnahmen der Verkehr (Koexistenz, Entflechtung, etc.) bewältigt werden soll.

Kriens, 11. Dezember 2013