

Interpellation Koch: Staufreies Kriens

Eingang: 4. März 2015

Zuständiges Departement: Umwelt- und Sicherheitsdepartement

Beantwortung

1. Welches sind die aktuellen und absehbaren überlasteten Abschnitte bzw. Knoten auf dem Gemeindegebiet von Kriens? Ich bitte den Gemeinderat in der Beantwortung meiner Frage um eine Auflistung (auch grafisch) sämtlicher Strassen (Gemeinde- und Kantonsstrassen).

Schlüsselemente im Strassennetz (betreffend Funktionalität)

Der Mattenkreisel, der Kreisel Schlund und der Bereich Lichtsignalanlage Eichwil- / Luzernerstrasse sind drei Schlüsselemente hinsichtlich technischer Belastbarkeit und Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes. Erste Modellauswertungen im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd zeigen, dass infolge der Siedlungsentwicklung die beiden Autobahnanschlüsse Luzern-Horw und Luzern-Kriens stärker belastet werden. Bei den Autobahnabfahrten darf es jedoch nicht zu Rückstau auf die Nationalstrasse kommen; der Abfluss ab der Autobahn muss stets gewährleistet sein. Das bewältigbare zusätzliche MIV-Aufkommen respektive die Reserven im heutigen Strassennetz orientieren sich an den Leistungsfähigkeiten dieser Schlüsselemente sowie an den Streckenbelastbarkeiten (Verträglichkeit).

Gemäss Grundkonzepts Verkehr LuzernSüd und Erfahrungswerten existieren insgesamt vier Schlüsselemente bezüglich technischer Leistungsfähigkeit:

- Autobahnanschluss Luzern-Kriens
- Autobahnanschluss Luzern-Horw
- Mattenkreisel
- Zentrum Kriens

Auslastung Schlüsselemente

Element	Auslastung; DTV (2010)
Zentrum Kriens	22'052 Fz / Tag
Autobahnanschluss Luzern-Kriens	31'300 Fz / Tag*
Autobahnanschluss Horw-Kriens	27'940 Fz / Tag
Mattenkreisel	22'077 Fz / Tag

* DWV 2013

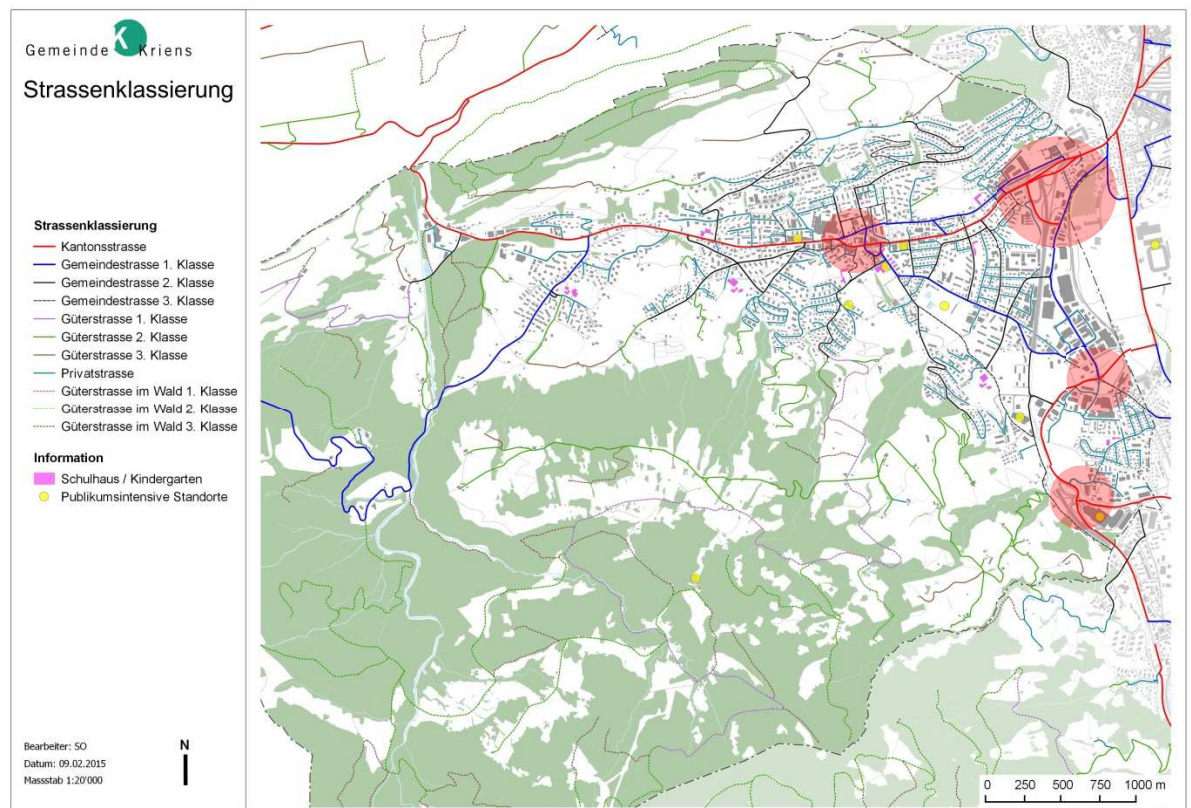


Abb. 1 Schlüsselemente im Strassennetz

Grundsätzliche Problematik

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) signalisiert keine Bereitschaft zum Ausbau der Autobahnanschlüsse. Folglich müssen diese als limitierende Faktoren im Netz betrachtet werden, da der Verkehr von Kriens Richtung Luzern und Horw über diese Punkte sowie den Mattenkreisel abfließt. Der Engpass im Krienser Zentrum liesse sich nur durch den Abriss und Enteignung zahlreicher Gebäude realisieren.

Für den Ausbau des Strassennetzes fehlt neben den limitierenden Engpässen zudem an den meisten Orten der Platz aufgrund gebauter Strukturen. Ausserdem wäre ein Ausbau mit hohen Kosten verbunden. Dies umfasst sowohl Erstellung, wie auch Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur. Daher erscheint ein genereller Strassenausbau als nicht zielführend bzw. nicht möglich. Anpassungen der Verkehrsinfrastrukturen werden bis 2020 Kosten von ca. 25 Mio. Fr. verursachen.

Mobilitätsverhalten

Als Folge der Siedlungsentwicklung wird auch das Mobilitätsbedürfnis steigen. Hier ist entscheidend, mit welchen Verkehrsträgern dieses künftig bewältigt wird bzw. bewältigt werden kann. Es existieren vier Verkehrsträger:

- motorisierter Individualverkehr
- öffentlicher Verkehr
- Fuss- und Veloverkehr

Wie die Mobilität langfristig sichergestellt werden kann, ist Aufgabe des Gesamtverkehrskonzept Kriens.

Weitere Abklärungen im Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK)

Eine detaillierte Prüfung muss im GVKK ganzheitlich vorgenommen werden. Für die Lenkung der Umsetzung ist der Aufbau eines Monitoring und Controlling wichtig.

Es gilt festzuhalten, dass der Verkehr ganzheitlich und über alle vier Verkehrsträger betrachtet werden muss. Jeder Verkehrsträger trägt seinen Teil zum zu einer mobilen Krienser Bevölkerung und guter Erschliessung von Kriens bei.

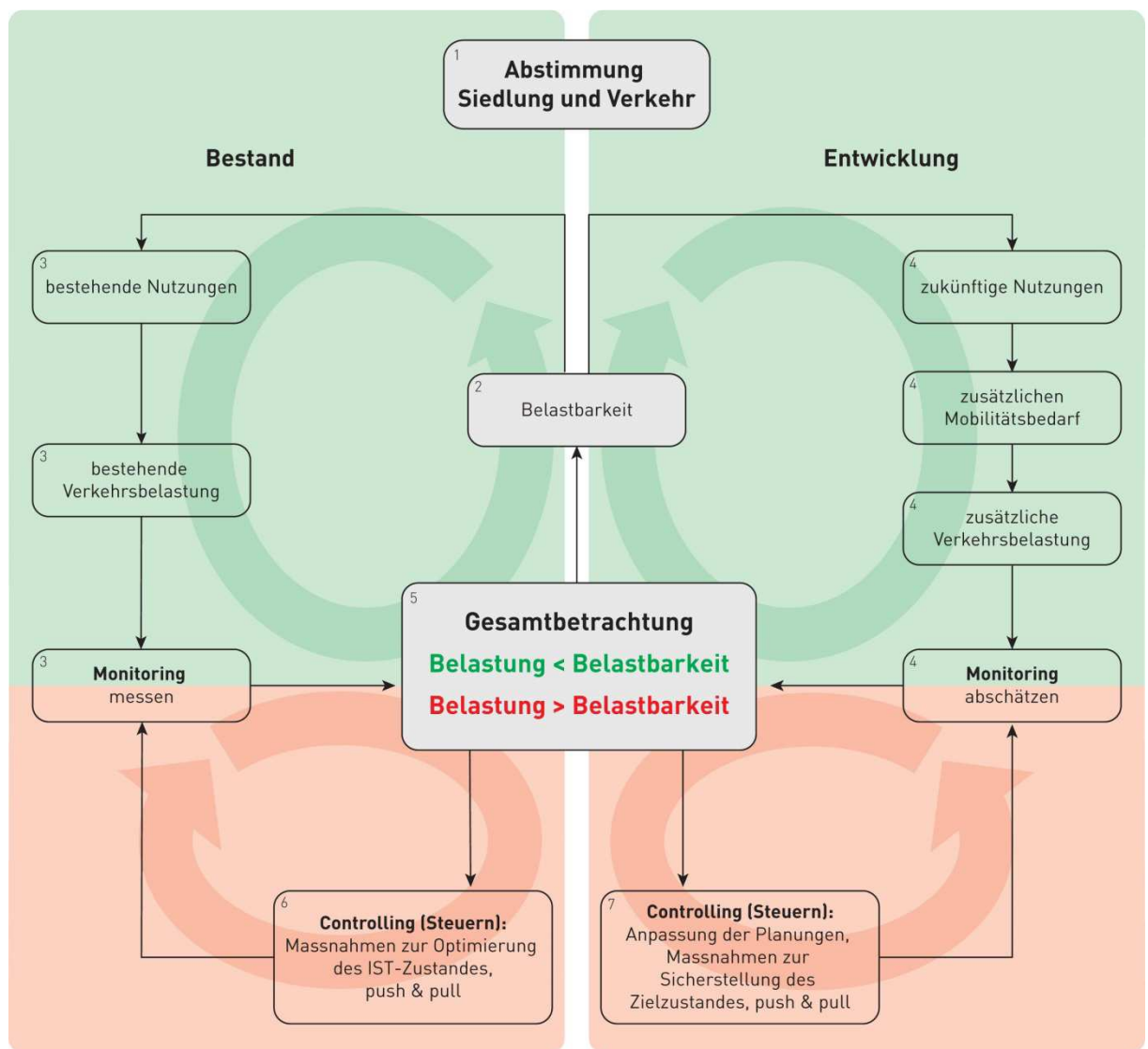


Abb. 2 Monitoring und Controlling
Quelle: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd

2. Wie sehen die konkreten Lösungsvorschläge zur Entstauung der überlasteten Abschnitte bzw. Knoten aus? Diese sind mit Angaben von Bauzeiten, Kostenschätzungen für die Gemeinde Kriens zu präzisieren.

Lösungsvorschläge

Die konkreten Lösungsvorschläge sind im GVKK zu erarbeiten bzw. zu prüfen. Dies geschieht in einer Gesamtschau über alle Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr). Die Verkehrskommission hat mittlerweile an sieben Sitzungen getagt. Der Strategiebericht wird voraussichtlich Ende 2015 dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Aktuell überarbeitet die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) das Kantonsstrassenprojekt der Obernauerstrasse (K4). Das Projekt wird Kosten von ca. 16. Mio. Fr. verursachen. Es sorgt für eine Entlastung im Krienser Zentrum. Baubeginn ist voraussichtlich 2017.

Verkehrsfluss, Verkehrsqualität

Die Schweizer Norm SN 640 017A des Verbandes schweizerischer Strassenfachleute (VSS) definiert die Verkehrsqualität wie folgt: „Unter Verkehrsqualität wird der Grad der gegenseitigen Behinderungen der Verkehrsteilnehmer verstanden.“

Die Verkehrsqualität wird nach Norm in sechs Stufen unterteilt (A-F). Die Auslastung der Strassen unterliegt starken tageszeitlichen Schwankungen. Am höchsten ist die Auslastung in der Morgenspitzenstunde (7-8 Uhr) und insbesondere der Abendspitzenstunde (17-18 Uhr). Ausserhalb der Spitzenstunden ist die Verkehrsmenge und folglich der Verkehrsfluss deutlich besser. Ziel ist es, während des gesamten Tages einen stabilen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Fazit

Das Mobilitätswachstum wird über flächeneffiziente Verkehrsmittel bzw. Flächeneffizienz erfolgen müssen, da ein genereller Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufgrund der gebauten Strukturen, den limitierenden Engpässen im Netz sowie dem hohen Finanzbedarf kaum realisierbar ist.

Kriens, 27. Mai 2015