

Umsetzung des Verkehrsrichtplanes

Zwischenbericht per 31. Dezember 2005

Allgemeines

Die Erarbeitung des Krienser Verkehrsrichtplanes erfolgte in der zweiten Hälfte der 80er Jahre. Der Gemeinderat beauftragte dazu eine spezielle Kommission, die Verkehrsplanungskommission, welche seit ihrer Gründung unter dem Präsidium von Herrn Hans Gartmann waltete. Die öffentliche Planaufgabe des Richtplanes fand im November 1992 statt. Der Einwohnerrat erliess ihn an seiner Sitzung vom 3. Juni 1993 und die regierungsrätliche Genehmigung erfolgte am 7. März 1995.

Nach dem der Verkehrsrichtplan in Rechtskraft erwachsen war, erliess der Gemeinderat eine Prioritätenliste, deren Umsetzung ab Mitte 1995 begann.

Parallel dazu gab es auf Bundes-, Kantons- und Kommunalebene weitere Planungen, die sich in der Hauptsache mit der Förderung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsmittels und des Langsamverkehrs befassten.

Masterplan Verkehr des Kantons Luzern

Hauptthema war der öffentliche Verkehr aber auch die Frage, wie der Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlegt werden könnte. In der Mitarbeit und anlässlich verschiedener Vernehmlassungen forderte Kriens die Erstellung der Station Mattenhof, die Tieferlegung der Brünigbahn, die Trambahn und Plätze zur Errichtung von Park-and-ride-Anlagen.

S-Bahn Zentralschweiz

Mit der ersten Ausbaustufe wurde die geforderte Haltestelle Mattenhof sowie der zweispurige Ausbau der Brünigbahn ab Eichwäldli Luzern bis Ennethorw realisiert. Die entsprechenden Arbeiten wurden im Jahr 2005 abgeschlossen.

Bahnanschluss Kriens

Im Auftrag des (ehemaligen) VTA erarbeitete die Metron verschiedene Vorschläge für diesen Anschluss mit Varianten der Stadt- und der Agglo-Bahn, insgesamt neun Varianten. Die dabei ermittelten Kosten zeigten Grössenordnungen von ca. 300 bis etwa 800 Millionen Franken. Dies verdeutlichte, dass es sich hier nur um langfristige Massnahmen handeln kann. Eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsmittels von Kriens nach Luzern muss jedoch kurzfristig erreicht werden können. Aus diesem Grund wird zwar der Bahnanschluss Kriens zurückgestellt. Hingegen propagierte der Kanton, umgehend Massnahmen an die Hand zu nehmen, um den Bus rasch und attraktiv nach Luzern führen zu können.

Verkehrsmanagement Schlund

Bereits heute ist erkennbar, dass das im Gebiete Nidfeld/Mattenhof/Schlund erstellte Strassennetz Schwachstellen aufweist. Das Verkehrsmanagement Schlund zeigt diese auf und unterbreitet Vorschläge zu deren Behebung bei unterschiedlichen Verkehrsentwicklungen.

Zentrumsplanung Kriens

Die den Studienauftrag begleitende Jury empfahl dem Gemeinderat ein Projekt zur Weiterbearbeitung, welches die Luzernerstrasse als Hauptverkehrsader von Kriens in ihrer bisherigen Situierung belies. Aus städtebaulichen Gründen wurden Projekte, die eine Verlegung dieser Strasse im Zentrum über das Areal Bahnhöfli in die Schachenstrasse vorsahen nicht weiter verfolgt. Das weiterbearbeitete Projekt „Streetlife“ machte von Anfang an die klare Aussage, dass der Durchgangsverkehr anders geführt werden muss. Unter Durchgangsverkehr ist in diesem Fall jeglicher Verkehr zu verstehen, der nicht im Zentrum entspringt, somit auch der Verkehr aus dem Obernau. Die vorgesehenen Querschnitte und Massnahmen genügen nicht, um das Gesamtverkehrsvolumen bewältigen zu können. Es ist deshalb notwendig, den eigenen Quellverkehr bei den Einmündungen der Neben- in die Hauptstrasse (Obernauerstrasse) zu pfortnern, damit der Verkehr innerhalb des Zentrums und in der Fortsetzung Richtung Osten einigermassen normal abfliessen kann.

Agglomobil

Der Zweckverband öffentlicher Verkehr Luzern (öVL) hat mit dem Projekt Agglomobil das bestehende Busangebot grundlegend analysiert und überprüft. Die Kapazitätsüberlegungen für den Korridor Kriens zeigen, dass das Bussystem noch eine deutlich höhere Nachfrage bewältigen kann. Zwingend notwendig ist jedoch eine wirksame Busbevorzugung. Die vorgeschlagenen Massnahmen (B+A Nr. 323/04) wurden durch den Einwohnerrat am 13. Mai 2004 genehmigt.

Bus (während der Sperrung der Luzernerstrasse)

In obgenanntem Zusammenhang wurde die Linie 1 in beiden Fahrtrichtungen auf den Strassenzug Schachen-/Amlehnstrasse verlegt. In verschiedenen Gremien wurde über diesen Punkt bereits früher diskutiert. Es bestanden Ideen für eine vollständige oder teilweise Verlegung dieser Linie auf die Schachen-/Amlehnstrasse (von Osten nach Westen über die Schachen-/Amlehnstrasse und umgekehrt über die Luzernerstrasse). Man benützte deshalb dieses Vorkommnis zur Durchführung entsprechender Untersuchungen und Analysen. Folgende 3 Hauptpunkte können über diese Verlegung ausgesagt werden:

1. Innerhalb Kriens erfolgte während dieser Zeit ein Rückgang der Fahrgästekzahl um 25 %.
2. Entlang der Luzernerstrasse entstand eine historische Entwicklung, u.a. auch mit Läden, Geschäften und Gaststätten. Eine Verlegung des Busses in die Schachen-/Amlehnstrasse hätte vermutlich aus dieser Sicht keine Akzeptanz.
3. Die hauptsächlichste Zahl der Busbenützer kommt aus den Quartieren südlich der Luzernerstrasse. Sie hätten einen längeren Anmarsch und deshalb würde auch von dieser Seite die Akzeptanz fehlen.

Gestützt darauf vertreten Experten, Verkehrsplanungskommission und Gemeinderat die Auffassung, die Linie 1 in der aktuellen Form auf der Luzernerstrasse zu belassen.

Zusammenfassend liegt Kriens mit seinem Trend zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und Begünstigung sowie Attraktivierung des Langsamverkehrs sicher richtig. Es scheint deshalb nicht notwendig, den ca. 10-jährigen Verkehrsrichtplan komplett zu überarbeiten. Hingegen rechtfertigt es sich, eine Standortbestimmung zu machen, die enthaltenen Massnahmen zu überprüfen und Verfeinerungen anzubringen.

Der Stand der Umsetzung für die Massnahmen 1. und 2. Priorität kann wie folgt wiedergegeben werden:

1. Massnahmen 1. Priorität

1.1 Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse

Die Umsetzung gemäss Verkehrsrichtplan war mit Ausnahme der vorgesehenen Einbahnstrecke abgeschlossen. Wie bekannt, hätten per 31.12.03 Zonen Tempo 40 aufgehoben werden müssen. Das zuständige kantonale Amt erteilte eine Ausnahmegewilligung, da die Verkehrs-umleitung im Zusammenhang mit der Sanierung der Luzernerstrasse über diesen Strassenzug erfolgte. Es galt, sich für eine der drei nachstehenden Varianten zu entscheiden:

- Tempo 50 generell
- Streckensignalisation 40 km/h (anstelle der bestehenden Zonensignalisation)
- Zonensignalisation Tempo 30

Das Baudepartement hat die betroffenen Anwohner und übrige Bevölkerung eingeladen sich dazu zu äussern. Ein Forum im Internet wurde dafür geöffnet. Leider waren die eingegangenen Stellungnahmen kontrovers, teilweise polemisch und gesamthaft nicht sehr aussagekräftig.

Die Geschwindigkeit von 40 km/h hat sich in den letzten Jahren bewährt und eine breite Akzeptanz gefunden. Der Gemeinderat hat sich deshalb entschieden, diese Geschwindigkeit beizubehalten und die bestehende Zonen- in eine Streckensignalisation umzuwandeln. Gleichzeitig soll eine Kernfahrbahn geschaffen werden, d.h. beidseitig der Strassen werden entsprechende Radstreifen markiert, auf denen Velofahrende Vortritt geniessen. Die entsprechende Publikation wurde von der dafür zuständigen kant. Dienststelle Verkehr und Infrastruktur im Kantonsblatt Nr. 48 vom 3. Dezember 2005 erlassen. Nach Rechtskrafterwachsung werden die entsprechenden Signale aufgestellt und Markierungen vorgenommen.

Auf begleitende Verkehrsbehinderungsmassnahmen wurde bewusst verzichtet. An der ehemaligen Insel im Einmündungsbereich der Amlehn- in die Schachenstrasse nahmen sehr viele Verkehrsteilnehmer Anstoss. Die Insel verursachte aber auch jedes Mal Schwierigkeiten und Verkehrsstörungen, wenn der Bus zufolge kultureller Anlässe im Dorfzentrum über die Schachen-/Amlehnstrasse umgeleitet werden musste.

Aufgrund der Akzeptanz und mehrfach durchgeführten Öffentlichkeitsarbeit vertritt der Gemeinderat die Auffassung, auf den Einbahnabschnitt in der Amlehnstrasse vorläufig zu verzichten. Mit der Schaffung einer Kernfahrbahn wird die Attraktivität der Schachen-/Amlehnstrasse für Lastwagen und PWs drastisch gesenkt und damit das ursprüngliche Ziel zur Beruhigung dieses Strassenzuges nahezu erreicht.

1.2 Dorfplatzgestaltung

Grundsätzlich abgeschlossen. Anlässlich der Kreditgenehmigung für den Umbau dieses Platzes beschloss jedoch der Einwohnerrat anstelle der im Projekt vorgesehenen separaten Führung von Radfahrenden und Fussgängern eine Mischzone. Gegenwärtig befindet sich eine Machbarkeitsstudie für den Anschluss der Radroute vom Obernau über den Dorfplatz zur Galusstrasse bei der Kant. Dienststelle vif in Vernehmlassung. Bei der Umsetzung dieses Projek-

tes ist der Radfahrer gezielt auf und ab dem Platz zu führen. Dies erfordert noch entsprechende Markierungs- und evtl. Signalisationsarbeiten.

1.3 Radweg Gemeindehaus-/Gallusstrasse

Abgeschlossen

1.4 Radweg Kirchbühschulhaus-Dorfplatz

Abgeschlossen

1.5 Verkehrsberuhigung Hergiswaldstrasse

Abgeschlossen

1.6 Radweg Eichhof-Kupferhammer

Die Umsetzung gemäss Verkehrsrichtplan ist abgeschlossen. Im Zusammenhang mit Studien und Projekterarbeitungen für die Erschliessung des Areals Eichhof auf Stadt- und Kriensergebiet wird vorgesehen, den Radweg in gerader Fortsetzung der Langsägestrasse direkt zur Taubenhausstrasse zu führen. Damit entfällt die Führung des Radweges entlang der Obergrundstrasse beziehungsweise Luzernerstrasse. Für den Radfahrer entstehen wesentliche Vorteile bezüglich direkter Verbindung und weniger Konfrontation mit dem motorisierten Verkehr sowie besseren Vortrittsregelungen.

1.7 Knoten Hergiswald-/Obernauer-/Rengglochstrasse

Das Krienser Baudepartement hat mehrere Versuche unternommen, um den Kanton (als zuständige Instanz der Kantonstrasse Renggloch-/Obernauerstrasse) für eine solche Umgestaltung zu gewinnen. Bisher kam dieses Vorhaben nicht zustande, da eine Hierarchieänderung nicht nur durch Signalisations- und Markierungsmassnahmen hätte erfolgen können, sondern zusätzliche bauliche Massnahmen nötig gewesen wären. Der Kanton hat dieses Vorhaben jedoch inzwischen ins Mehrjahresprogramm aufgenommen.

1.8 Radweg entlang Turnmatte

Abgeschlossen

1.9 Radweg Schachenstrasse-Bahnhöfli

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Luzernerstrasse wurde der Bellpark geöffnet. Zu diesem Zwecke wurden Zäune und Mauern, welche diesen Park umschlossen, entfernt. Damit konnte mit relativ geringem Aufwand eine Verbreiterung dieses Weges so statt finden, dass ein kombinierter Rad-/Gehweg im Gegenverkehr nach kantonalen Normen möglich wurde.

1.10 Radweg Sackweidstrasse-Südstrasse

Im Projekt zur Sanierung des Krienbaches ist eine Verbindung zwischen diesen beiden Strassen im Sinne eines Unterhaltsweges vorgesehen. Kriens erhält dadurch Gelegenheit, diesen als Radweg auszubauen. Gegenwärtig laufen die Verhandlungen zum Erwerb der entsprechenden Rechte. Beide betroffenen Grundeigentümer haben Hand dazu geboten.

2. Massnahmen 2. Priorität

2.1 Abbiegeverbot Klösterli-/Josef-Schryberstrasse

Abgeschlossen

2.2 Unterbrechung Gabeldingenstrasse

Da diese Unterbrechung nicht ein Problem der Verkehrssicherheit ist, hätte es auf privatrechtlicher Basis geregelt werden müssen. Die Gemeinde Kriens ist jedoch nicht alleinige Eigentümerin der Gabeldingenstrasse. Der Miteigentümer konnte sich mit einer solchen Unterbrechung nicht einverstanden erklären. Es gelang schliesslich eine Einigung auf ein zeitlich beschränktes Fahrverbot.

2.3 Gehweg Krienbach (Buswendeschleife - LKB)

Abgeschlossen

2.4 Passerelle Arsenalstrasse-Brünigbahn

Bekanntlich hat die Stadt Luzern dieses Vorhaben aus finanziellen Gründen zurückgestellt. Gestützt darauf wurde es auch in Kriens sistiert, grundsätzlich bleibt diese Passerelle jedoch nach wie vor in der Planung bestehen.

2.5 Unterführung Brändi

Abgeschlossen

2.6 Unterführung Wegmattstrasse

Anstelle der ursprünglich vorgesehenen Unterführung, welche zufolge dortiger Werkleitungen sehr teuer zu stehen gekommen wäre (je nach Variante bis zu ca. 2,5 Mio. Franken), erstellte man einen Niveau-Übergang für Fussgänger und Velofahrer. Im Zuge des Ausbaus der Brünigbahn auf Doppelspur wurde das bisherige Provisorium durch ein Definitivum ersetzt.

2.7 Sanierung Luzernerstrasse

Abgeschlossen

2.8 Vortrittsänderung Obere Dattenberg-/Sonnenbergstrasse

Da es sich um Privatstrassen handelt, gelangte das Baudepartement an die zuständige Strassengenossenschaft. Diese beschloss grossmehrheitlich an zwei verschiedenen Generalversammlungen die heute geltende Vortrittsregelung zu belassen. Gestützt darauf verzichtet der Gemeinderat vorläufig auf die Umsetzung dieser Massnahme.

2.9 Unterbrechung Pulvermühlweg-Feldmühlestrasse

Dieses Vorhaben hat positives und negatives Echo ausgelöst. Auf Grund einer Einsprache wurde vorerst ein Provisorium in Form von Blumenkisten angeordnet. Nach einem Betriebsjahr entschloss sich der Gemeinderat aufgrund von Meinungen der dortigen Anwohner diese Massnahme definitiv einzuführen. Anlässlich der öffentlichen Auflage gingen jedoch 40 Einsprachen ein (anlässlich der Öffentlichkeitsarbeit äusserten sich ca. 150 für und ca. 50 gegen diese Unterbrechung). Das Verfahren ist noch hängig.

2.10 Radweg Friedhofstrasse

Ein eigentlicher Ausbau erfolgte in Anbetracht der finanziellen Mittel noch nicht. Hingegen wurde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine separate Linksabbiegespur von der Friedhof- in die Schlundstrasse zu Gunsten des Velofahrers erstellt.

2.11 Radweg Arsenal-, Rigi-, Brunnmattstrasse

Bei der Rigi-Strasse handelt es sich um eine Privatstrasse. Mit der zuständigen Genossenschaft wurden Verhandlungen geführt. Man ist mit einem Einbezug dieser Strasse in das Radwegkonzept einverstanden, sobald auf der Ostseite der A2 eine befriedigende Fortsetzung für den Radfahrer besteht.

Zwischen Alpen- und Pilatusstrasse kann die verkehrsarme Brisenstrasse als Radweg vorgesehen werden. Für deren Miteinbezug sind grundsätzlich keine baulichen Massnahmen notwendig. Es genügen entsprechende Signalisations- und Markierungsänderungen.

Zwischen Pilatusstrasse und Brunnmattstrasse existiert lediglich ein Fussweg, welcher sich einiges südlich der Brisenstrasse befindet. Eine Akzeptanz und Benützung ist unseres Erachtens fraglich. Eher wahrscheinlich dürfte sein, dass der Radfahrer sich nach Norden bis zur Hochrainstrasse und dann in der Fortsetzung über den Jegerlehnerweg - Hofmattweg weiter zum Zentrum von Kriens begibt.

Im Rahmen des Gestaltungsplans Zunacher ist eine Rad-/Gehwegverbindung vorgesehen. Es ist allerdings ungewiss, wann dieser Gestaltungsplan zur Ausführung gelangt.

2.12 Radweg Nidfeldstrasse 1. und 2. Etappe

Beide Etappen sind abgeschlossen. In absehbarer Zeit soll auch noch die Fertigstellung (3. Etappe) ab Zugang zur Coopverteilerzentrale (Passerelle) bis zum Kreisel Arsenal-/Nidfeldstrasse erfolgen. Das entsprechende Projekt wurde dem Einwohnerrat und seinen Kommissionen bereits vorgestellt.

2.13 Radweg Renggloch

Da es sich bei der Rengglochstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, liegt die Kompetenz für die Erstellung eines solchen Rad-/Fussweges beim Kantonalen Baudepartement. Diese Radwegverbindung befindet sich im Bauprogramm 2007 – 2010 für Kantonsstrassen im „Topf C“. Somit kann eine Realisierung nicht vor 2014 erwartet werden. In seiner Vernehmlassung hat sich der Gemeinderat mit diesem Termin nicht einverstanden erklärt und eine frühere Umsetzung verlangt.

3. Weitere Massnahmen

Unabhängig vom Dringlichkeitsplan wurden u.a. auch auf Grund von Bedürfnissen aus der Bevölkerung folgende Massnahmen umgesetzt:

3.1 Umsetzungen

Tempo 30 Zone Kuonimatt

Abgeschlossen

Tempo 30 Zone Quartiere Kehrhof/Zunacher

Abgeschlossen

Tempo 30 Zone Südstrasse/St. Niklausengasse/Hackenrainstrasse/Wichlernstrasse (inkl. zugehörigen Nebenstrassen)

Abgeschlossen

Tempo 30 Zone Zumhofhalde / Ob. Weinhalde / Gabeldingenstrasse

Abgeschlossen

Tempo 30 Zone Hubelstrasse:

Abgeschlossen

3.2 Projektierungen

Tempo 30 Zone Ehrendingenstrasse:

Im östlichen Teil dieser Strasse erfolgt eine Beruhigung in Form einer solchen Zone. Die Publikation dieser Zone erfolgte im Kantonsblatt Nr. 48 vom 3. Dezember 2005. Es erfolgten Einsprachen, das Verfahren ist noch hängig.

Tempo 30 Zone Gehri/Grosshasli

Die entsprechende Öffentlichkeitsarbeit wurde per 31.12.05 abgeschlossen. Es folgt nun die Ausarbeitung des Auflageprojektes.

Radwegverbindung Quellenstrasse - Fenkernstrasse:

Nach dem Scheitern diverser Variantenvorschläge am Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer zeichnet sich eine Lösung ab, in dem der Radfahrer von der Kosthausstrasse her über die Fenkernstrasse auf das breite Trottoir der Luzernerstrasse bei der Raiffeisenbank (ehemaliges Coopgebäude) geführt wird und von dort auf den Dorfplatz bzw. die Gallusstrasse gelangen kann. Eine unsererseits angefertigte Machbarkeitsstudie befindet sich gegenwärtig bei der Kant. Dienststelle vif zur Weiterbearbeitung.

Obernauerstrasse

Auf Antrag des Baudepartementes Kriens beauftragte das Kant. Baudepartement Luzern das Ingenieurbüro Hüsler mit der Analyse, Machbarkeitsstudie und Grundsatzabklärung von Verbesserungen auf der Obernauerstrasse zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und von Radfahrenden. In diesem Zusammenhang sollen auch die heutigen Verhältnisse für den Radfahrer verbessert werden; so z.B. zwischen der Zumhof- und der Südstrasse, aber auch im Zusammenhang mit dem Projekt „Sanierung Krienbach“ in Form der östlichen Fortsetzung des Langmattweges zwischen Sackweid- und Südstrasse.

Allgemein

Herr Franz Baumann hat die meistbefahrenen Radstrecken in unserer Gemeinde abgefahren und in einem umfangreichen Bericht Schwachstellen und Ergänzungen aufgezeigt. Wo zur Verbesserung Projektierungen notwendig sind, werden diese an die Hand genommen. Kleinere Unschönheiten (wie z.B. Niveauunterschiede, defekte Strassenbeläge, fehlende Markierungen, etc.) werden im Rahmen des laufenden Budgets schrittweise behoben.

4. *Stellungnahme zu den übrigen Massnahmen gemäss Verkehrsrichtplan*

4.1 *Verkehrsrichtplan Strassenfunktionen*

M1: *Anschluss Schlund*
Abgeschlossen

M2: *Kernumfahrung*
Ausser einer Machbarkeitsstudie bezüglich geologischen Verhältnissen und Linienführung liegen noch keine Untersuchungen oder Projektierungen vor.

M3: *Umgestaltung Einmündung Südstrasse in die Obernauerstrasse*
Diese Einmündung wird im Zuge des vorgesehenen Rad-/Gehweges entlang des Krienbaches zwischen Sackweidstrasse und Südstrasse angepasst.

M4: *Neue Zunacherstrasse*
Diese wurde zwar im Verkehrsrichtplan belassen. Bereits damals war jedoch heftiger Widerstand des gesamten dortigen Quartiers zu spüren. Ebenfalls wehrten sich die betroffenen Grundeigentümer. Die Erstellung der Strasse wäre nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich gewesen und kann zufolge Tankstelle, sonstige Überbauung und nach der Sanierung der Luzernerstrasse nicht mehr bewerkstelligt werden.

M5: *Durchgangsverkehr Klösterli-/Spitzmatt*
Abgeschlossen

M6: *Aufhebung Einfahrt in die Obernauerstrasse*
Im Zusammenhang mit der Überbauung Schappe und der Erstellung des kombinierten Rad-/Gehweges auf dem nordseitigem Trottoir der Obernauerstrasse wurden gewisse Anpassungen durchgeführt.

M7: *Unterbrechung Gabeldingenstrasse*
Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Pkt. 2.2

M8: *Verkehrsberuhigung*
In verschiedenen Quartieren ausgeführt, in weiteren Quartieren pendent.

Für Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden bisher nur dort Einrichtungen geschaffen, wo ein Bedürfnis bestand. Meistens erfolgte dies im Zusammenhang mit der Einführung einer Tempo 30 Zone. Zu den aufgeführten Quartieren kann noch Folgendes gesagt werden:

Quartier Himmelrichstrasse/Guetrüti/Sidhalden

Es existierte ein politischer Vorstoss von Anwohnern des untersten Teilstücks der Himmelrichstrasse, welcher jedoch von den oberliegenden anlässlich des durchgeführten Vernehmlassungsverfahrens vehement bekämpft wurde. Man beschloss, hier zuzuwarten.

Quartier Spitzmatt

Es wurden wesentliche Verbesserungen in Form der Erstellung eines Trottoirs und neuen Fussgängerstreifen erreicht. Eine Eingabe des Quartiervereins zur Schaffung einer Tempo 30 Zone Gehri/Grosshasli erfolgte am 20. Juni 2005. Für das daraufhin ausgearbeitete Projekt erfolgte eine Öffentlichkeitsarbeit bis 31.12.05.

Quartier Obernau/Schützenrain

Es erfolgten hier spezielle Verbesserungen für die Fussweg (Schüler) – Verbindung vom Schützenrain zum Schulhaus Obernau. Teilweise sind diese schon umgesetzt, teilweise wird sie der Kanton (hoffentlich) noch vollziehen.

Quartier Eichenspes/Zumhof

Wie vorstehend erwähnt, wurde die Zumhofhalde, Ob. Weinhalde und Gabeldingenstrasse mit einer Tempo 30-Zone versehen.

Die Strassengenossenschaften Ehrendingenstrasse und Luegisland beantragten Massnahmen für eine Beruhigung. Ein entsprechendes Gesuch liegt gegenwärtig bei der Kant. Dienststelle vif zur Genehmigung.

Begehren für Tempo 30-Signalisation auf der Hauptachse (Zumhofstrasse) wurden bisher abgelehnt.

Quartier Feldmühle/Hobacher/Waldheim/Meisterstrasse

Feldmühlestrasse und Pulvermühleweg werden evtl. durch die Unterbrechung beruhigt (der definitive Entscheid ist noch ausstehend). Alternativ steht dort eine Tempo 30-Zone zur Diskussion. Der Kreuzhausweg ist so untergeordnet, dass er unseres Erachtens nicht beruhigt werden muss, es sei denn es würde von Anwohnern entsprechende Begehren erstellt. Der Eschenweg wurde im Zusammenhang mit der dortigen Überbauung ebenfalls bewusst beruhigt gehalten (örtliche Einengung). Hinsichtlich Waldheimstrasse und Meisterstrasse sind keine Begehren bekannt.

Quartier Bleiche/Oberdattenberg

Anstelle der bisherigen Streckensignalisation auf der Oberen Dattenberg-/Sonnenbergstrasse von 40 km/h wird inskünftig eine Tempo 30-Zone für sämtliche Strassen östlich der Verzweigung Berg-/Ob. Dattenbergstrasse gelten. Nachdem die Stadt Luzern östlich angrenzend eine Tempo 30 Zone angelegt hat, ist diese Geschwindigkeit in Kriens eine logische Fortsetzung.

Quartier Mittlerhus/Amlehn/Unter Dattenberg

Unterhus- und Mittlerhusweg sind in der Zwischenzeit verkehrsberuhigt. Es ist dort auch eine Tempo 30 Zone vorgesehen. Anliegen seitens Anwohner der Amstutzstrasse sind keine bekannt. Für die Amlehnhalde ist ebenfalls eine Tempo 30 Zone vorgesehen.

M9: Pfortneranlagen Luzerner-/Obernauerstrasse

Eine Pfortnerung der Rengglochstrasse liegt im Kompetenzbereich des Kantons. Bisher hat sich dieser geweigert, dafür Hand zu bieten, da er ungünstige Verkehrsumlagerungen auf die Strassen durch Littau erwartet. Gegenwärtig laufen Studien, um übrige Pfortneranlagen an der Obernauerstrasse zu prüfen.

M10: Vortrittsänderung Hergiswaldstrasse

Obenstehend erwähnt

M11: Sicherungsmassnahmen auf Sammelstrassen

Entgegen den früheren Vorgehen, wonach Verkehrsberuhigungsmassnahmen gebaut wurden, sind heute eher Massnahmen im Geschwindigkeitsbereich unter diesem Abschnitt vorzusehen.

M12: Umgestaltung Arsenalstrasse östlich der A2

Im Zusammenhang mit dem Anschluss des Südzubringers an die Autobahn, der Erschliessung des Gebietes Eichhof etc. sind Veränderungen zu erwarten. Im Zusammenhang mit der verkehrstechnischen Erschliessung eines evtl. Kulturzentrums auf dem Areal des ehemaligen Schlachthofes wird seitens der Stadt Luzern das auf der Arsenalstrasse diskutierte Einbahnsystem ab Grosshof- bis Eichwaldstrasse erneut geprüft.

M13: Vorstehend erwähnt

4.2 Teilrichtplan Radrouten

R1: Die Abschnitte 1.1 bis und mit 1.6 liegen im Kompetenzbereich des Kantons. Zum Teil wurde bereits vorstehend darüber berichtet. Zum Teil sind einzelne Abschnitte ansatzweise bestehend.

Der Abschnitt 1.7 ist in Form des Langmattweges bestehend und wird vermutlich demnächst bis und mit 1.9 zur Einmündung der Südstrasse in die Obernauerstrasse fortgesetzt.

Abschnitt 1.10: Anstelle eines einseitig kombinierten Rad- und Gehweges, welcher gemäss Projektabklärungen sehr teuer zu stehen gekommen wäre, wird neu mit beidseitigen Radsteifen und einer Kernfahrbahn operiert.

Abschnitt 1.11: Diese Änderung der Vortrittsrechte wurde deshalb noch nicht gemacht, weil die Südstrasse/St. Niklausengasse als Umfahrung der Lichtsignalanlage Feldmühle benutzt wird. Durch diese Massnahme würde noch mehr Schleichverkehr angezogen.

Der Abschnitt 1.12 wurde vollständig und die Abschnitte 1.13 und 1.14 noch nicht realisiert.

Für den Abschnitt 1.15 boten die Grundeigentümer an der Quellenstrasse nicht Hand. Gegenwärtig wird die Variante Kosthausstrasse – Fenkernstrasse – Luzernerstrasse geprüft (siehe Abschnitt 3.2).

R2: Am ganzen Radweg R2 erfolgten bisher keine Änderungen. Mit Ausnahme des Teilstückes zwischen Obernauer- und Eichenspesstrasse kann die ganze Route grundsätzlich bereits heute befahren werden. Zuzufolge schwieriger Machbarkeit, schlechter Effizienz und mangelnder Akzeptanz sollte allerdings auf die Abschnitte 2.9 – 2.11 verzichtet werden.

R3: Sämtliche Teilstücke (3.1 bis 3.3) sind grundsätzlich existent. Bisher hat sich gezeigt, dass Veränderungen zu Gunsten des Radfahrers bei der Lichtsignalanlage Feldmühlenschulhaus aus Verkehrssicherheitsgründen nicht sinnvoll sind. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie des Kantons hinsichtlich Verbesserungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und für Radfahrende kann jedoch hier eine Optimierung erfolgen.

R4: Für den Abschnitt 4.1 erfolgte eine Umsetzung im Zusammenhang mit der Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse. Abschnitt 4.2 ist für die Fahrtrichtung Ost bis West existent. Es sind Änderungen im Gebiet Eichhof vorgesehen.

R5: Teilweise wurde bereits oben stehend darüber berichtet. Von der Horwerstrasse über den Hofmattweg, Jegerlehnerweg, Zunacherstrasse, Hochrainstrasse, Emanuel-Müllerstrasse und Hofstetterstrasse kann diese Route heute schon befahren werden. Es existieren jedoch noch keine speziellen Vortrittsregelungen zu Gunsten des Radverkehrs. Hingegen erfolgte die Einführung der Zone Tempo 30, welche ebenfalls Vorteile zu Gunsten des Radfahrers beinhaltet.

Im Abschnitt Gallusstrasse bis Krauerstrasse erfolgte der westseitig vorgesehenen Rad-/Gehweg im Zusammenhang mit den dortigen Schulhäusern bzw. deren Umgebung ostseitig.

R6: Diese Route ist ebenfalls bestehend. Bezüglich Friedhofstrasse verweisen wir auf unsere obenstehenden Ausführungen.

R7: Die Brunnmattstrasse befindet sich neu ebenfalls innerhalb der Tempo 30 Zone, womit Verbesserungen zu Gunsten des Radfahrers erreicht werden konnten. Zur Diskussion steht aber auch eine Variante mit Benützung der Pilatusstrasse (Privatstrasse), damit der Abschnitt dieser Route auf der Horwerstrasse (7.2) kleiner wird.

R8: Siehe oben stehende Bemerkungen; im Zusammenhang mit der Erstellung der neuen Arsenalstrassenbrücke und des Kreisels Arsenal-/Nidfeldstrasse wurde der dortige Abschnitt erstellt.

R9: Siehe oben stehende Bemerkungen. Dieser Rad-/Gehweg ist grösstenteils realisiert.

R10: Da auf die Passerelle über die Brünigbahn (bisher) verzichtet wurde, erfolgten hier noch keine Massnahmen. Grundsätzlich kann diese Wegverbindung jedoch ebenfalls bereits heute befahren werden.

R11: Siehe vorstehende Bemerkungen

R12: Die Route ist existent, der Erwerb der notwendigen Rechte noch ausstehend.

R13: Es erfolgten noch keine Tätigkeiten; Notwendigkeit fraglich.

4.3 *Teilrichtplan öffentliche Fusswege*

F1: *Separate Fusswege*

Am 9. Juni 1998 genehmigte der Regierungsrat den regionalen Wanderwegrichtplan. In diesem sind die Wanderwege und hauptsächlichsten Fusswegbeziehungen innerhalb des Siedlungsgebietes festgehalten. Der Wanderwegrichtplan ist behördenverbindlich und würde als Rechtsgrundlage dienen, falls bei der Umsetzung eines geplanten Weges Schwierigkeiten entstehen sollten. Gestützt darauf kann zu den im Massnahmenblatt F1 aufgelisteten Wegen Folgendes gesagt werden:

Blattigstrasse-Renggloch	WWRP (Wanderwegrichtplan)
Hergiswaldstrasse-Juch-Schachenwald	WWRP
Hergiswaldstrasse-Gass	WWRP
Schützenheimweg/Schützenrain-/Ehrendingenstrasse	Bedürfnis? Erstellung evtl. im Zusammenhang mit dortigem Gestaltungsplan
Brunnenhöfli-Hubel-Senti-Südstrasse	erstellt
Oberstudenhofweid-Hackenrainstrasse-Meiersmattweg	erstellt
Eichenspesstrasse-Mühlerainweg-Sienen	erstellt
Südstrasse-Wichlernstrasse	in etwa erfüllt
Wichlernweg-Fenkernstrasse	erstellt
Wichlernstrasse-Haslibach-Klösterlistrasse	erstellt
Klösterlistrasse-Lindenhof	erstellt
Grosshaslistrasse-Schlossweg	erstellt
Talackerstrasse-Talackerhalde	existent; rechtliche Sicherstellung noch pendent.
Schlossweg-Talackerstrasse	erstellt
Schlossweg-Himmelrichstrasse-Guetrütistrasse	pendent; Bedürfnis? Verzicht?
Gabeldingenstrasse-Obere Weinhalde	erstellt
Mittlerhusweg-Amlehn	erstellt
Amstutzstrasse-Sonnenbergstrasse	erstellt
Gartenstrasse-Horwerstrasse	pendent; Dieser Weg kann nur im Zusammenhang mit der Realisation des dortigen Gestaltungsplanes ausgeführt werden.
Zeughausstrasse-Eichwilstrasse	erstellt
Wydenhofweg-Arsenalstrasse	pendent
Schlundstrasse-Neuerschliessung Strasse Grabenhof	erstellt
Grabenhofstrasse-Industriestrasse-Dahlienstrasse	erstellt
Hofmattweg-Horwerstrasse	erstellt
Zugedeckter Krienbach zwischen Bellpark und Grosshof	pendent

4.4 Teilrichtplan öffentlicher Verkehr

Ö1: Ist ausgeführt

Ö2: Ist ausgeführt

Ö3: Ist Pendent

Ö4: Ist teilweise erstellt

Ö5: heute nicht realisierbar

Ö6: Als Option im Aggloprogramm

Ö7: Betrieb wird im März 2006 aufgenommen

Ö8: Ist ausgeführt

Ö9: Pendent

4.5 Neue Massnahme Verkehrskonzept Zentrum

Die Zentrumsgestaltung ist gegenwärtig im Gange.

4.6 Teilrichtsplan Luzerner-, Schachen- und Amlehnstrasse

Ist zum grössten Teil umgesetzt. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Punkt 1.1.