

27. Mai 2009

Nr. 075/2009

Bericht zu parlamentarischen Vorstössen:

Verbesserungen im Radroutennetz



1. Ausgangslage

In den letzten Jahren wurden im Radroutennetz der Gemeinde Kriens einige Verbesserungen umgesetzt. Andererseits gibt es immer noch Situationen, die nicht dem „Massnahmenbericht Verkehrsrichtplanung“ aus dem Jahr 1992 entsprechen. Mit den folgenden überwiesenen politischen Vorstössen wurde Einfluss genommen:

Nr.	Herkunft	Titel / Inhalt
099/88	Postulat Nyfeler/Urfer	Bau eines Fussweges zwischen der Horwerstrasse und der Schweighofstrasse
218/99	Postulat Baumann namens der SP/GB-Fraktion	Verkehrssicherheit auf der Arsenalstrasse
053/05	Postulat Lanz und Mitunterzeichnende	Lückenlose Realisierung des Radroutenkonzeptes in der Gemeinde Kriens
093/05	Postulat Bättig und Mitunterzeichnende	Schulwegsicherung Amlehnstrasse / kein neuer Unfallschwerpunkt
141/06	Postulat Koch und Mitunterzeichnende	Verzicht eines Einbahnverkehrs auf der Arsenalstrasse
236/07	Postulat Heini und Mitunterzeichnende	LV-Verbindung zum Kulturwerkplatz Süd und zur Stadt
278/08	Postulat Hauser und Mitunterzeichnende	Velofalle beim Übergang Langsägestrasse zur Einfahrt zum Eichhofareal
004/08	Postulat Nyfeler und Mitunterzeichnende	Rad- und Fusswege im Gebiet Kuonimatt / Schweighof
005/08	Postulat Baumgartner / Hauser und Mitunterzeichnende	Sichere Veloverbindungen Kleinfeld / Südpol
006/08	Postulat Müller und Mitunterzeichnende	Sichere Veloverbindung Restaurant Obernau – Gewerbegebiet Renggloch (Garage Bolzern)
046/09	Postulat Kalt	Trottoirergänzung Ringstrasse

Der vorliegende Bericht analysiert die Ziele der vorstehenden überwiesenen Postulate und macht Lösungsvorschläge. Im Sinne einer Auslegeordnung werden in diesem Bericht weitere Vorschläge für Verbesserungen im Radrouten- und Fusswegnetz erläutert.

Grundlagen

- Verkehrsrichtplanung 1992, Massnahmenkatalog
- Umsetzung des Verkehrsrichtplanes; Zwischenbericht per 31. Dezember 2005 (B+A Nr. 106/06)
- „Wenn Velos willkommen wären“; Bestandesaufnahme der Veloverbindungen innerhalb Kriens mit Verbesserungsvorschlägen, Ergänzungsbericht Sommer 2008 (Autor: Franz Baumann)

2. Grundsätzliches

2.1. Bedürfnisse von Velofahrenden

Es haben nicht alle Velofahrenden die gleichen Bedürfnisse und Forderungen an die Verkehrsanlagen. Wer täglich zwischen Wohnort und Arbeitsplatz pendelt hat andere Bedürfnisse als sportliche Tourenfahrerinnen und Tourenfahrer, die mit Rennvelos ausgestattet und in relativ hohem Tempo die Strassen benutzen.

Nutzergruppe	Allgemeine Charakterisierung
Pendler	Der Pendler will möglichst rasch und sicher vom Wohnort zum Arbeitsplatz und von dort zurück gelangen. Er ist dankbar, wenn ihm dafür ein möglichst zusammenhängender Weg zur Verfügung gestellt wird. a) Der <i>eilige Pendler</i> ist eher bereit, auf der Hauptstrasse zu bleiben, wenn der Veloweg wesentlich länger ist als der Weg auf der Hauptstrasse oder wenn der Veloweg viele Kurven „um Häuser herum“ aufweist. b) Der <i>geduldige Pendler</i> legt höheren Wert auf die Sicherheit und nimmt deshalb kleinere Umwege im Kauf, wenn er dafür auf einem sicheren Veloweg verkehren kann.
Tourenfahrer	Der Tourenfahrende ist motiviert, eine sportliche Leistung zu vollbringen. Er will eine bestimmte Distanz in einem bestimmten Tempo zurücklegen. Wenn ihm nicht spezielle, kilometerlange separate Velowege zur Verfügung gestellt werden, bleibt er auf der Hauptstrasse.
Übrige	Für die Übrigen ist es wichtig, möglichst rasch und sicher von A nach B zu kommen. Dies kann beispielsweise zum Einkaufen sein, zu Besuchen, für Transporte, an Anlässe usw. – Diesen „Übrigen“ ist wohl bewusst, dass nicht jede Strecke mit einem sicheren Veloweg oder einem markierten Radstreifen versehen ist. Die „ <i>schnellen Übrigen</i> “ werden den kürzesten Weg benutzen, die „ <i>geduldigen Übrigen</i> “ werden sichere Umwege in Kauf nehmen.

Bei den Verbesserungen im Radroutennetz von Kriens werden primär die Bedürfnisse der Pendler und der „übrigen Radfahrer“ berücksichtigt.

2.2. Sicherheit und Attraktivität

2.2.1. Radwege und Radstreifen




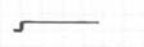

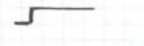

- sollen als solche erkennbar sein oder mit Wegweisern bekannt gemacht werden,
- sollen keine mühsamen Umwege darstellen,
- sollen ohne Erschütterung erreichbar sein (Rampen),
- haben mindestens dieselben Ansprüche in Sachen Befahrbarkeit (z.B. Schlaglöcher) wie Strassen.
- Eine rote Radwegbeschichtung ist zweckmässig im Bereich vor Einmündungen.
- **Vor** Lichtsignalanlagen sollte ein genügend langer rot markierter Radstreifen markiert sein. Dieser hat den Zweck, dass Radfahrende rechts vorbeifahren können.

2.2.2. Tempo 30-Zonen

- Die offiziellen Richtlinien sehen vor, dass in Tempo 30-Zonen grundsätzlich keine Längsmarkierungen angebracht werden dürfen, das heisst, es dürfen weder Mittellinien noch Radstreifen markiert werden.
- Tempo 30-Zonen dienen auch der Sicherheit von Velofahrenden. Separate Velowege innerhalb von solchen Zonen sind grundsätzlich nicht notwendig, hingegen zeigen sich bei breiten Strassen innerhalb solcher Zonen Velostreifen als sinnvoll, weil breite Strasse zur Überschreitung von Tempo 30 verleiten (Beispiele: Südstrasse, Hackenrainstrasse).

2.2.3. Übergang Fahrbahn zur Radverkehrsanlage

- Vielerorts sind die Rampen zu steil angelegt. Dies macht das Radfahren und den „Einstieg“ in die Velofahrspur – vor allem beim rechtwinkligen Queren - unattraktiv; überdies sind Pneus und Radfelgen einem grossen Druck, ja sogar Beschädigungen ausgesetzt. – Akzeptabel sind solch steile Rampen höchstens, wenn vor dem Einmünden ein Sicherheits-Stopp angebracht ist.
- Viele der aktuell zu steilen Rampen müssten flacher werden.
- Es gibt in ganz Kriens wohl noch hunderte von velounfreundlichen Rampen: solche aus der Umgebung von Wohnhäusern, Schulhäusern, Firmen, von kleinen Verbindungswegen (Beispiel: Riedacherweg-Einmündung bei der Telefonzentrale St. Niklausengasse) usw.
- Es gibt nachträglich angelegte Rampen, die über Trottoirs hinweg führen. Feudalere Rampen führen über speziell tiefer gelegte Trottoirs, so dass Velofahrer kaum eine Erschütterung spüren, wenn sie darüber fahren.
- Rampen sind aus Beton, aus Stein oder asphaltiert ... oder Mischvarianten.
- Die Steilheit der Auf- und Abfahrten und die damit verbundene Erschütterung sorgen dafür, dass Velowege benützt werden ... oder eben nicht.
- Die Rampen mit den in der folgenden Tabelle qualifizierenden AAA, AA und A sind aus Sicht von Velofahrern sehr gut bis genügend. Rampen mit B und C-Qualifikationen werden jedoch oft gemieden.

<i>Bewertung</i>	<i>Rampenform</i>	<i>Beschreibung</i>	<i>Beispiel</i>
AAA		direkte, flache Einfahrt	Friedhofstrasse ⇒ Burgweg
AA		Fast flache Einfahrt	Horwerstrasse ⇒ Krauerhalle
A		Halbsteile Einfahrt	Gemeindehausstrasse ⇒ Schachenstrasse
B		Harte 90°-Kante <2cm	Einfahrt Hofmattplatz hinter der Post
B		Steile Auffahrt	Amlehnstrasse ⇒ Brunnmattstrasse
C		Harte 90°-Kante >2cm	Grossfeldstr. ⇒ Jegerlehnerweg Amlehnstrasse ⇒ Wengerpark
C		Harte Kante und steile Auffahrt	

2.3. Umgesetzte Verbesserungen für Velofahrende

In den letzten Jahren wurden – neben kleinen Anpassungen - die folgenden wichtigen Optimierungen im Radwegnetz von Kriens umgesetzt:

- Amlehnstrasse – Eichhof-Areal – Luzern: durchgehende Radwegverbindung zur Taubenhausstrasse abseits der Luzernerstrasse/Obergrundstrasse
- Sackweidstrasse – Südstrasse: kombinierter Rad-/Gehweg; damit durchgehende Radwegverbindung von der Hergiwaldstrasse (Restaurant Obernau) bis ins Zentrum Kriens abseits der Obernauerstrasse
- Kupferhammer – Grosshof: Velofahrer dürfen den früher nur für Zufussgehende zulässigen Weg unter der Autobahn hindurch befahren.
- Dorfplatz – Fenkernstrasse: Gemischtverkehr Zufussgehende/Velos auf dem Dorfplatz bewährt sich, auf dem verbreiteten Trottoir zur Fenkernstrasse separater Radstreifen.
- Schienen auf Strasse: Entfernung der KLB-Schienen im Bereich Schachenstrasse und Waldheimstrasse
- Rad-/Gehweg von der Luzerner Allmend (Schäferweg) bis zum Südpol entlang der Arsenalstrasse

3. Überwiesene Postulate

In der jeweiligen Bewertung der einzelnen Vorschläge werden die folgenden Abstufungen verwendet:

Wichtigkeit	Dringlichkeit	Probleme	Priorität/Termin
★ vernachlässigbar ★★ wünschbar ★★★ wichtig ★★★★ notwendig	★ vernachlässigbar ★★ wünschbar ★★★ dringend ★★★★ sehr dringend	Probleme bei den einzelnen Vorschlägen	D innert 8 Jahren C innert 4 Jahren B innert 2 Jahren A sofort/laufend

3.1. Postulat Nyfeler/Urfer (099/88): Bau eines Fussweges zwischen der Horwerstrasse und der Schweighofstrasse

Vorschlag

		<p>Fortsetzung des bestehenden Weges Allmend – Unterführung Zentralbahn – Mattenhof bis zur Schweighofstrasse (entlang des Grundstückes Horwerstr. 104). Das Postulat verlangt einen Fussweg. Da der bestehende Weg auch von Radfahrenden genutzt wird, sollte eine allfällige Fortsetzung ebenfalls auch den Radfahrern dienen.</p>
<p>Blick über die Nidfeldstrasse (links McDonald; Lumimart) Richtung Schweighof</p>	<p>Der Fuss-/Radweg endet bei der alten Horwerstrasse. Zur Schweighofstrasse fehlen ca. 100 Meter.</p>	

Beurteilung

Der Fussweg wird spätestens bei der Realisierung der geplanten Überbauung Schweighof einem echten Bedürfnis entsprechen.

Aktuelle Bewertung

Wichtigkeit	Dringlichkeit	Probleme	Priorität/Termin
★★ wünschbar	★★ wünschbar	• Landerwerb oder Wegrecht	Zusammen mit Überbauung Schweighof lösen

3.2. Postulat Baumann namens der SP/GB-Fraktion (218/99): Verkehrssicherheit auf der Arsenalstrasse

Vorschlag

		<p>Einbahnführung der Arsenalstrasse zwischen Einmündung Grosshofstrasse und der Eichwaldstrasse (verbotene Fahrtrichtung Kriens – Luzern)</p>
<p>Blick Richtung Luzern</p>	<p>Blick Richtung Kriens (Höhe Wüest AG)</p>	

Beurteilung

Dieses Postulat wurde mit der Überweisung des Postulats Koch (141/06) sistiert. Eine sichere Radwegverbindung aus dem Gebiet Wyssmatt nach Luzern wird nach der Tieferlegung der Zentralbahn geschaffen (federführend ist die Stadt Luzern). Mit der Planung dieser sicheren Radwegverbindung auf dem heutigen Trasse der Zentralbahn wurde bereits gestartet.

Bewertung

<p>Wichtigkeit ★★★ wichtig</p>	<p>Dringlichkeit ★★★ dringend</p>	<p>Probleme</p>	<p>Priorität/Termin C innert 4 Jahren (Abschluss Ausbau Zentralbahn)</p>
---	--	------------------------	---

3.3. Postulat Koch und Mitunterzeichnende (141/06): Verzicht eines Einbahnverkehrs auf der Arsenalstrasse

Vorschlag

Verzicht auf die Einbahnführung der Arsenalstrasse zwischen Einmündung Grosshofstrasse und der Eichwaldstrasse (verbotene Fahrtrichtung Kriens – Luzern) gemäss überwiesenem Postulat 218/99.

Beurteilung

Die beiden überwiesenen Postulate 218/99 und 141/06 heben sich auf. Eine sichere Radwegverbindung aus dem Gebiet Wyssmatt nach Luzern wird nach der Tieferlegung der Zentralbahn geschaffen (federführend ist die Stadt Luzern).

→ siehe Kapitel 3.2

3.4. Postulat Lanz und Mitunterzeichnende (053/05): Lückenlose Realisierung des Radroutenkonzeptes in der Gemeinde Kriens

Vorschlag

Vertretung der Interessen der Velo fahrenden Bevölkerung und lückenlose Umsetzung des Radroutenkonzeptes.





Beurteilung

Ein Radroutenkonzept muss sich an bauliche Entwicklungen anpassen. So wurden beispielsweise mit dem Bau des neuen Pilatusmarktes oder mit der Ansiedlung von diversen Betrieben in der Ober-Kuonimatt neue Möglichkeiten geschaffen für Radverbindungen.

Die lückenlose Umsetzung von guten Radrouten ist weiterhin Ziel des Gemeinderates. In diesem Sinne wurden mit der Verbindung Langmattweg – Südstrasse und mit dem nun passierbaren Eichhof-Areal Lücken gefüllt. Auf das Schliessen weiterer aktueller Lücken und andere Optimierungsmöglichkeiten wird in diesem Bericht eingegangen. Das weitere Vorgehen ist in Kapitel 5: "Weiteres Vorgehen" beschrieben

3.5. Postulat Bättig und Mitunterzeichnende (093/05): Schulwegsicherung Amlehnstrasse / kein neuer Unfallschwerpunkt

Vorschlag

		<p>1. Im Bereich Amlehnstrasse – Langsägestrasse die Fussgängerführung so gestalten, dass das alte Sicherheitsniveau mit einem abgesetzten Trottoir erreicht wird.</p>
	<p>2. Durchgehende Fussgängerführung von der Einmündung Amstutzstrasse bis zum Schulhaus Amlehn auf der Schulhausseite planen und umsetzen. 3. Provisorisch sicheren Schulweg erstellen.</p>	
	<p>4. Einmündung Amlehnhalde so gestalten, dass die Sichtzonen eingehalten werden.</p>	

Beurteilung

Das Postulat ist primär ein „Fussgänger-Postulat“. Die baulichen Massnahmen haben jedoch auch Einfluss auf den Radfahrer-Verkehr.

- Zu 1. Mit dem Einsatz von Pollern und der Markierung des Längsstreifens für Fussgänger sowie der Radwegbeschichtung wird bezweckt, dass Autos den Velo-

/Fussgängerbereich nicht befahren, andererseits dass Fussgänger und Velofahrer grundsätzlich eine eigene Verkehrsfläche für sich beanspruchen können. Dass Velofahrer im Notfall auf die niveaufreie Fussgängerfläche ausweichen können, dient der Sicherheit der Velofahrenden und tangiert diejenige der Zufussgehenden kaum. Zurzeit wird ein Projekt für die Verbesserung der Sicherheit von Radfahrenden im Bereich der Verzweigung Langsäge- / Amlehnstrasse erarbeitet.

- Zu 2. Zwischen Einmündung Amstutzstrasse und Garage Hahn ist eine durchgehende Fusswegverbindung zurzeit nicht möglich.
- Zu 3. Wurde erledigt.
- Zu 4. Die Situation wird bei baulichen Veränderungen überprüft und – wenn möglich – optimiert.

Bewertung

	Wichtigkeit	Dringlichkeit	Probleme	Priorität/Termin
1	Optimal umgesetzt	erledigt	-	-
2	★★ wünschbar	erledigt	-	-
3	★★ wünschbar	erledigt	-	-
4	★★★ wichtig	★★ wünschbar	Privatgrundstück	C innert 4 Jahren

3.6. Postulat Heini und Mitunterzeichnende (236/07): LV-Verbindung zum Kulturwerkplatz Süd und zur Stadt

Vorschlag

Das Gemeindegebiet Kriens mit attraktiven Langsamverkehr (LV)-Verbindungen an den Kulturwerkplatz Süd und hin nach Luzern an den Schäferweg resp. die Allmend anbinden. Namentlich direkte Verbindungen sicherstellen, kennzeichnen und signalisieren:

		<p>- von der Arsenalstrasse (Einzugsgebiet Kehrhof, Autobahnbrücke, Nidfeldstrasse)</p>
<p>Blick vom Kreisel Arsenalstrasse Richtung Südpol</p>	<p>Rad-/Gehweg auf Höhe Garage Epper Richtung Garage Sigrist</p>	
		<p>- von der Eichwilstrasse (Einzugsgebiet über Grosshof)</p>
<p>Einmündung Rad-/Gehweg Hofstetterstrasse in Eichwilstrasse</p>	<p>Einmündung HU Grosshof in die Eichwilstrasse, Richtung Arsenalstrasse</p>	
	<p>A2-Unterführung Richtung Arsenalstrasse</p>	



Verzweigung Arsenalstrasse/Eichwilstrasse Richtung Luzern

- von der Stadtgrenze (Allmend, Eichwald, Schäferweg)

Beurteilung

Die Forderungen sind berechtigt. Die gemischte Nutzung von (genügend breiten) Trottoirs durch Zufussgehende und Radfahrende hat sich eingespielt, verlangt aber weiterhin Toleranz und Respekt. Die separaten Fahrspuren für Radfahrende sind vor allem in Steigungen wichtig, wo Radfahrende in geringem Tempo eine breitere Verkehrsfläche beanspruchen als in höheren Tempi abwärts Fahrende. In diesem Sinne drängt sich eine Sofortmassnahme auf.

Zwischen Allmend (Schäferweg) und „Südpol“ wurde im Jahr 2008 das Trottoir verbreitert und ein kombinierte Rad- / Gehweg realisiert, der von Velos in beiden Richtungen befahren werden darf.

Die Veloverbindungen im Bereich Allmend – „Südpol“ – Eichwilstrasse müssen im Zusammenhang mit der Tieferlegung der Zentralbahn ganzheitlich analysiert werden; in diese Analyse wird auch die Nutzung des Trassees der Kriens-Luzern-Bahn in diesem Bereich einfließen. Für den Bereich zwischen Kreisel Arsenalstrasse/Nidfildstrasse und dem „Südpol“ existiert ein bewilligtes Strassenprojekt mit separater Busspur, die auch als Radstreifen genutzt werden kann.


Bewertung

Wichtigkeit	Dringlichkeit	Probleme	Priorität/Termin
★★★ wichtig	★★★ dringend		B innert 2 Jahren

3.7. Postulat Hauser und Mitunterzeichnende (278/08): Velofalle beim Übergang Langsägestrasse zur Einfahrt zum Eichhofareal

Vorschlag

Gefahren auf der neuen Verkehrsführung Langsägestrasse – Eichhof-Areal beseitigen:

	<p>1. Prüfung einer Alternative, damit eine direkte Durchfahrt, ohne die Erstellung einer Insel bei der Einfahrt ins Eichhof-Areal, ermöglicht wird.</p>
	<p>2. Verzicht auf den Veloeinspurstreifen und eine gerade Linienführung vornehmen, damit Velofahrer die Fahrbahn nicht queren müssen.</p>
	<p>3. Autofahrer bei der Einfahrt von Luzern in die Langsägestrasse mit einer Hinweistafel auf die Velofahrer aufmerksam machen.</p>

Beurteilung

Die aktuelle Führung der Radroute wird von den Velofahrern akzeptiert.

Der Velostreifen auf der linken Strassenseite ist in diesem konkreten Fall gar von Vorteil, wenn ein Auto einmal „seine Nase“ zu weit in die Langsägestrasse hineinsteckt.

Der zusätzliche Hinweis „Achtung Radfahrer“ wurde auf der linken Seite der einmündenden Strasse (Lenkerseite) angebracht.




Bewertung

	Wichtigkeit	Dringlichkeit	Probleme	Priorität/Termin
1	★vernachlässigbar	★vernachlässigbar	-	-
2	★vernachlässigbar	★vernachlässigbar	-	-
3	★vernachlässigbar	★vernachlässigbar	-	erledigt

3.8. Postulat Nyfeler und Mitunterzeichnende (004/08): Rad- und Fusswege im Gebiet Kuonimatt / Schweighof und Postulat Kalt (064/09): Trottoirergänzung Ringstrasse

Vorschlag

	<p>1. Kein durchgehendes Trottoir entlang der Ringstrasse (vom McDonald bis zum Froschkönig)</p>	
		<p>2. Überquerung Ringstrasse beim Grabenhof für Radfahrer</p>
	<p>3. Weg entlang des Schlossbaches zwischen Schlundstrasse und Motelstrasse (parallel zur Tennishalle) ist nicht begehbar.</p>	
	<p>4. Neue Brücke über den Schlossbach ragt in die Motelstrasse und ist gefährlich und unübersichtlich. <i>(gemeint ist wohl die Schlossbachbrücke an der Schlundstrasse)</i></p>	
<p>Fotos siehe Postulat 099/88 → Kapitel 3.1</p>	<p>5. Fuss-/Radweg zwischen Horwerstrasse und Schweighofstrasse (siehe Postulat 099/88)</p>	
 <p>Situation hinter dem Lumimart Richtung Mattenhof-Kreisel</p>	 <p>Situation am Ende des Weges (breite Strasse führt zum Stall)</p>	<p>6. Nur Trampelpfad durch die Wiese zwischen Horwerstrasse und dem Kreisel (entlang McDonald)</p>

		<p>7. Zu klein dimensionierte Schranken bei der Einfahrt vom „Schnäggewägli“ in die Kreuzstrasse</p>
<p>Erste Schranken nach dem „Schnäggewägli“</p>	<p>Einmündung in die Kreuzstrasse</p>	
	<p>8. Unübersichtliche Schranken beim „Ausgang Kuonimatt“ auf dem Gelände des Gewerbegebäudes Dattenmatt</p>	
	<p>9. Bei der Erteilung von Baubewilligungen die Umsetzung der Fuss- und Radwege durch die Grundstückbesitzer als Bedingung verankern.</p>	
	<p>10. Überprüfung und Anpassung des Rad-/ Fusswegangebotes im Gebiet Kuonimatt/Schweighof sowie bestehende Rad- und Fusswege unterhalten.</p>	

Beurteilung







1	Der Kanton (vif) hat unterdessen ein Projekt für einen Rad- und Gehweg zwischen dem Kreisel Mattenhof und der Schweighofstrasse erarbeiten lassen. Der Weg ist auf der Parzelle Nr. 5'671 vorgesehen, die bereits dem Kanton gehört. Das Projekt für ein Lebensmittel-Detailhandelsgeschäft auf der Parzelle Nr. 4'824 ermöglicht eine dauerhafte Verbindung für Zufussgehende vom Kreisel Mattenhof bis zur Schweighofstrasse.
2	Das Anliegen wird – zusammen mit ähnlichen „Hindernissen“ – geprüft. Korrekturen sollen benutzerfreundlich erfolgen.
3	Die Führung eines Fuss-/Radweges auf dieser kurzen Strecke drängt sich nicht auf, weil sich hier weder Wohnbauten noch Spielplätze oder Ähnliches befindet.
4	Die Erschliessung der Sidhalde zwecks Umsetzung des Gestaltungsplans sollte noch in diesem Jahr 2009 erfolgen.
5	Siehe Kapitel 3.1
6	Die Weiterführung des Weges über den bestehenden „Trampelpfad“ bis zum Kreisel Mattenhof wäre wünschbar, allerdings handelt es sich um ein Privatgrundstück. Mit den im vorstehenden Punkt 1 erwähnten Verbesserungen inkl. Radweg wird eine allenfalls noch bessere Lösung erreicht.
7	Das Anliegen wird – zusammen mit ähnlichen „Hindernissen“ – geprüft. Korrekturen sollen benutzerfreundlich erfolgen.
8	Das Anliegen wird – zusammen mit ähnlichen „Hindernissen“ – geprüft. Korrekturen sollen benutzerfreundlich erfolgen.
9	Wo Radwege vorgesehen sind, werden diese auch im Rahmen von Baubewilligungsverfahren verhandelt und wo möglich verlangt.
10	Eine Überprüfung von Konzept und allfälligen Optimierungen infolge neuer Bauten erfolgt laufend im Rahmen der Baubewilligungs- und Gestaltungsplanverfahren.

Bewertung

	<i>Wichtigkeit</i>	<i>Dringlichkeit</i>	<i>Probleme</i>	<i>Priorität/Termin</i>
1	★★★★ notwendig	★★★★ sehr dringend	Kantonsstrasse	A sofort
2	★★ wünschbar	★★ wünschbar		A laufend
3	★ vernachlässigbar	★ vernachlässigbar		-
4	★★ wünschbar	★★★★ dringend		B innert 2 Jahren
5	★★ wünschbar	★★ wünschbar	Landerwerb	C innert 4 Jahren
6	★★ wünschbar	★ vernachlässigbar	Privatgrundstück, Wegrecht	-
7	★★ wünschbar	★★ wünschbar		A laufend
8	★★ wünschbar	★★ wünschbar		erledigt
9	★★★★ wichtig	★★ wünschbar		A laufend
10	★★ wünschbar	★★ wünschbar		A laufend

3.9. Postulat Baumgartner / Hauser und Mitunterzeichnende (005/08): Sichere Veloverbindungen Kleinfeld / Südpol

Vorschlag

 <p>Foto 1: Gallusstrasse</p>	 <p>Foto 2: Horwerstrasse bei der „Krienserhalle“</p>	<p>1. Durchgehender Veloweg zu den Sportplätzen und zum Freibad</p>
 <p>Foto 3: Horwerstrasse ab Friedhof-Kreisel</p>	 <p>Foto 4: Friedhofstrasse ab Friedhof-Kreisel</p>	
 <p>Foto 5: Horwerstrasse bei der Einmündung des Burgwegs</p>	 <p>Foto 6: Grenze Friedhofstrasse 15 / Badi</p>	
<p>Siehe Postulat 236/07 → Kapitel 3.6</p>		<p>2. Sichere Veloverbindung zum Südpol aus Richtung Kupferhammer und Arsenal</p>

Beurteilung

Für das Erreichen der Sportanlagen Kleinfeld durch Velofahrer stehen die folgenden Routen zur Verfügung:


Herkunft	Route	Beurteilung
Kuonimatt	- Via Schlundstrasse – Sportweg - Via Motelstrasse und/oder Horwerstrasse	Relativ sichere Route Ein längeres Befahren der Horwerstrasse kann mit dem Weg über den Kehrhof umgangen werden
Dattenberg, Amlehn	Via Kehrhof	Vorwiegend durch Tempo-30-Gebiet
Mittlerhus	Via Kehrhof	Vorwiegend durch Tempo-30-Gebiet
Oberdorf Sonnenbergseite	Via Veloroute - Schachenstrasse – Kehrhof	Relativ sichere Route
Oberdorf Schattenbergseite	Via Veloroute bis Dorfplatz, anschliessend Gallusstrasse - Horwerstrasse	Die Gallusstrasse (Foto 1) kann aufgrund der engen Verhältnisse als „verkehrsberuhigt“ betrachtet werden. Die Horwerstrasse (Foto 2) ist zu wenig breit, um Radstreifen zu markieren. Das Umfahren der Horwerstrasse zwischen Friedhofkreisel und Schwimmbad (Foto 3/5) wäre nur über die Friedhofstrasse (Foto 4) und von dort mit einem neu zu erstellenden Weg auf dem westlichen Badi-Areal (Foto 6) möglich. Die Friedhofstrasse wäre gemäss Radroutenkonzept überdies mit einem Radweg zu versehen. Varianten-Idee: Friedhofstrasse – Burgweg – neuer Radweg zwischen Burgweg und Badi (siehe Foto 5) - Badi Mit einem Umweg Gallusstrasse - Hofmattplatz – Gottfried-Kellerstrasse - Hochrainstrasse kann die Horwerstrasse heute schon umfahren werden.
Gehri/Klösterli	Via Talackerhalde - Burgweg	Ab Einmündung des Burgwegs in die Horwerstrasse ist der Weg gefährlich. Mögliche Umfahrung und Variantenlösung siehe vorstehend.

Bewertung

Wichtigkeit	Dringlichkeit	Probleme	Priorität/Termin
★★ wünschbar	★★ wünschbar		D innert 8 Jahren

3.10. Postulat Müller und Mitunterzeichnende (006/08): Sichere Veloverbindung Restaurant Obernau – Gewerbegebiet Renggloch (Garage Bolzern)

Vorschlag

 <p>Einmündung Langmattweg in die Hergiswaldstrasse beim Rest. Obernau</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radroute von Obernau Richtung Blattig forcieren 2. Bauliche Massnahmen (beleuchteten und beschrifteten Veloweg) für das beim Restaurant Obernau endende Radwegnetz Richtung Renggloch realisieren
---	---








Beurteilung

Am Ende des Langmattwegs haben die Velofahrer tatsächlich kein weiteres Radroutenangebot Richtung Renggloch. Die Ziele der Radfahrenden sind jedoch unterschiedlich:

- Schützenrain-Bewohner zieht es heimwärts.
- „Fernfahrende“ wollen Richtung Littau oder Blatten weiterfahren.
- Obernauerinnen und Obernauer müssen nach links Richtung Eigenthal einspuren.
- Pendelnde müssen an ihren Arbeitsplatz im Rainacher, im „Renggloch“ oder im Blattig gelangen.
- Tennisspielende oder Pfadi-Angehörige zieht es ins Blattig.

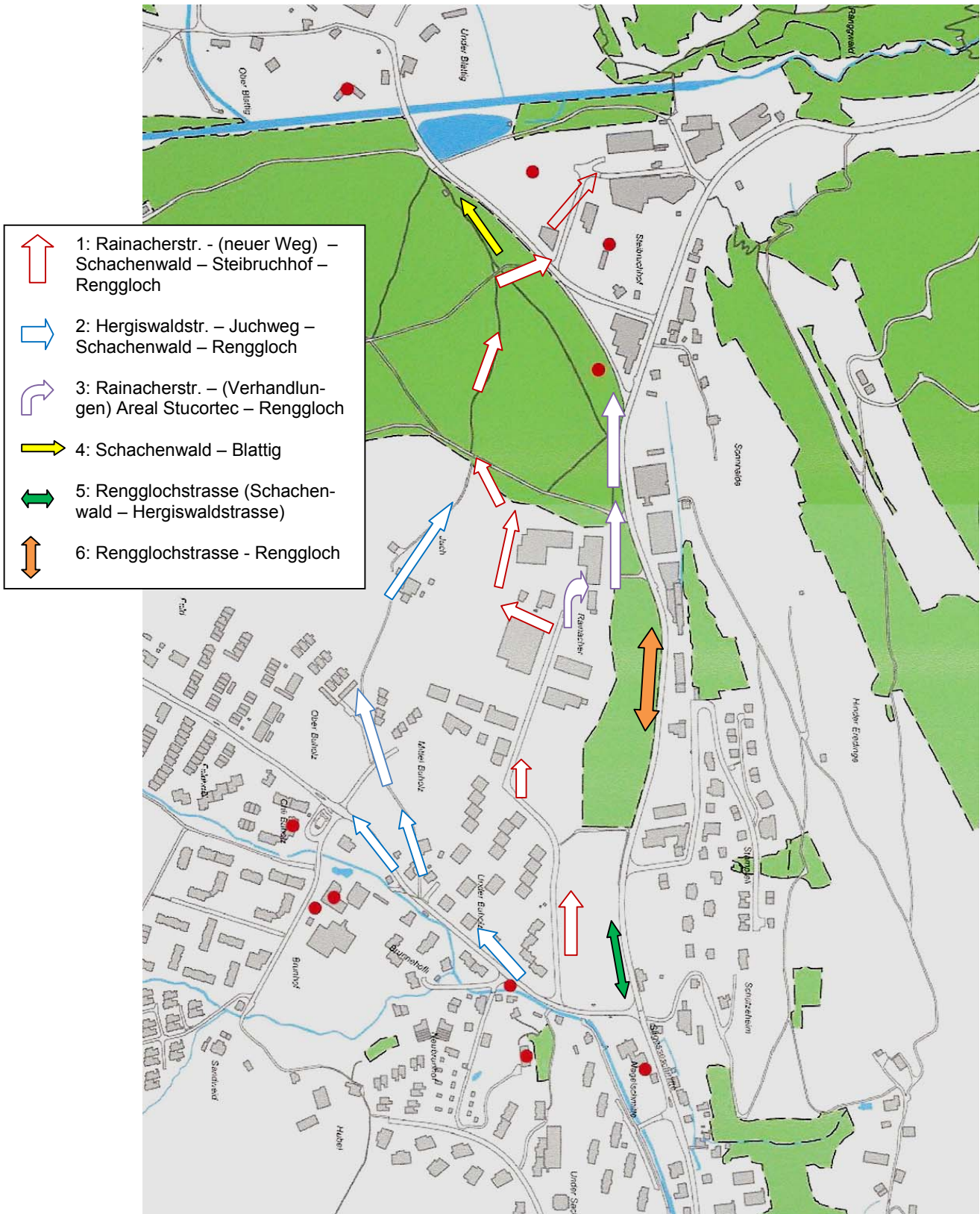
Wege gibt es viele, keiner aber ist sicher **und** attraktiv. Die Hindernisse zum sicheren Erreichen des Ziels – oder von dort zurück – sind vielfältig:

 <p>Bild A: Stampfeli</p>	<p>Der Weg zum Schützenrain muss grösstenteils auf der Hauptstrasse zurückgelegt werden. Am Haus Stampfeli entlang ist es eng, doch anschliessend gibt es einen Fussweg, der auch von Velos sollte befahren werden dürfen.</p>	
 <p>Bild B: Situation vorher</p>	 <p>Bild C: Situation heute</p>	<p>Diese Situation an der Hergiswaldstrasse ist entschärft worden: Velofahrende würden nicht mehr zwischen Auto und Gartenzaun zerquetscht, sondern ihr Sturzraum wurde auf das Trottoir ausgedehnt. Das neue Trottoir sollte mit einer Signaltafel „Fussgänger, Velos erlaubt“ versehen werden.</p>
 <p>Bild D: Fussweg von unten gesehen</p>	 <p>Bild E: Fussweg vom Juchweg her gesehen</p>	<p>Über den aktuellen Fussweg kann allenfalls das Fahrrecht für Velos erwirkt werden; so entsteht eine direkte sichere Verbindung zum Juch.</p>







 <p>Bild F: Rainacherstr.</p>	<p>Vor der ersten Linkskurve der Rainacherstrasse könnte man mit dem Velo rechts hinab auf den Waldweg gelangen. Dazu muss man jedoch absteigen, weil keine abgeschrägte Auffahrt auf das Trottoir existiert. Der Waldweg ist überdies schmal und primär als Spazierweg gedacht.</p>	
 <p>Bild G: Rainacherstrasse (Ende)</p>	<p>Wer durch den Schachenwald Richtung Renggloch oder Blattig gelangen will, stösst am Ende der Rainacherstrasse vor ein allgemeines Fahrverbot.</p>	
 <p>Bild H: Blick vom Juch in den Rainacher</p>	<p>Ab diesem Fahrverbot könnte ein Fuss-/Radweg die direkte Verbindung zur breiten Waldstrasse (Längacher – Juch – Rengglochstrasse entlang der Waldgrenze; siehe Bild L) herstellen.</p>	
 <p>Bild I: Rengglochstrasse Richtung Obernau</p>	<p>Trottoir bzw. Fussweg vom Renggloch Richtung Kriens enden ungefähr auf der Höhe der Einmündung des Schützenrains. Eine Verlängerung dieses Weges als Fuss-/Radweg würde es den Richtung Renggloch Gehenden/Fahrenden erlauben, die Strassenseite nicht wechseln zu müssen. Diejenigen Richtung Kriens müssten nicht auf die Strasse ausweichen.</p>	
 <p>Bild J: Rengglochstrasse bis Blattigstrasse</p>	<p>Der Fussweg zwischen Smart-Garage und der Blattigstrasse entlang dem Wald könnte zu einem Fuss-/Radweg mit einem stabilisierenden Material ausgebaut werden.</p>	
 <p>Bild K: Blick vom Juch zum Schachenwald</p>	 <p>Bild L: Einmündung vom Juchweg in den Schachenwald</p>	<p>Der Weg übers Juch führt zu einem breiten Waldweg durch den Schachenwald.</p>

Der Situationsplan auf der nächsten Seite zeigt Verbesserungsmöglichkeiten auf:

Situationsplan Obernau



Bewertung

<i>(Teil)-Route</i>	<i>Wichtigkeit</i>	<i>Dringlichkeit</i>	<i>Probleme</i>	<i>Priorität/Termin</i>
Rainacherstrasse: Trottoirabsatz (Bild F)	★★ wünsch- bar	★★ wünschbar		A sofort
 1. Raina- cherstrasse bis Schachenwald- weg - Renggloch	★★★ wichtig	★★★ dringend	Landerwerb, Wegrecht	B innert 2 Jahren
 2. Juchweg – Juch – Scha- chenwald Hergiswaldstrasse	★★★★ not- wendig	★★★★ not- wendig	Wegrechte	A sofort/laufend
 3. Variante: Rai- nacherstrasse bis Rengglochstrasse (via Gewerbeare- al)	★★ wünsch- bar	★★ wünschbar	Wegrecht	B innert 2 Jahren
 4. Schachenwald – Blattig				Existiert bereits
 5. Rengglochstrasse - Schachenwald	★★★ wichtig	★★★ dringend	Wasserversorgung Kantonsstrasse	B innert 2 Jahren
 6. Rengglochstrasse ganze Länge	★★ wünsch- bar	★★ wünschbar	Kantonsstrasse	D innert 8 Jahren

Betreffend Beleuchtung und Beschriftung der Wege soll je nach gewählter Lösung beraten und entschieden werden.



4. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten

4.1. Kriens – Obernau Sonnenbergseite

Die folgenden Vorschläge werden ins Projekt K4 Kriens, Zentrum (exkl.) bis Hergiswaldstrasse einfließen. Die Ausführung dieses Projektes ist für das Jahr 2011 vorgesehen.

4.1.1. Velostreifen Zumhofstrasse - Obernauerstrasse

Wer auf der Südseite der Obernauerstrasse wohnt, wird spätestens nach der Migrol-Tankstelle auf den sicheren neuen Fuss-/Radweg und dann auf den Langmattweg gelangen wollen.



	<p>Die aktuell sicherste Querungsmöglichkeit ist über die Lichtsignalanlage beim Rest. Minerva. Der Weg dorthin ist nicht sicher, denn er liegt auf der Strasse und teilweise ist wenig Raum für Ausweichmöglichkeiten vorhanden für Radfahrende, die eingeeengt werden. Ein Radstreifen oder ein gemeinsamer Rad-/Fussweg in diesem Bereich würden – auf Kosten der Grünrabatte – die Sicherheit und die Attraktivität klar erhöhen.</p>
	

Bewertung

<i>Wichtigkeit</i>	<i>Dringlichkeit</i>	<i>Probleme</i>	<i>Priorität/Termin</i>
★★★ wichtig	★★★ dringend		B innert 2 Jahren

4.1.2. Trottoir Obernauerstrasse „Velos gestattet“

Wer vom Zentrum Kriens bis Obernau gelangen will, fährt vermutlich auf der Obernauerstrasse, weil dort bis zum Feldmühleschulhaus ein Velostreifen existiert. Radfahrer aus dem Gebiet Weinhalde, Bergstrasse werden der Radroute Eschenweg - Hobacherweg – Mühleweg – Feldmühlestrasse folgen, die zwar viele kleine Umwege aufweist, aber sicher ist.


	<p>Da auf der Strecke Feldmühleschulhaus bis Schützenrain auch etliche Wohnungen und Betriebe zwischen Obernauerstrasse und Sonnenberghang liegen, werden viele Velofahrer kaum auf den Langmattweg ausweichen, sondern geradeaus weiterfahren. Ein Freigeben des Trottoirs für Velofahrende mit der Signalisation „Velos gestattet“ (siehe Bild rechts) müsste geprüft werden.</p>	
<p>Einmündung Zumhofstrasse in die Obernauerstrasse - Bushaltestelle Feldmühle</p>		

		
<p>Einmündung in die Sackweidstrasse</p>		

Bewertung

<p>Wichtigkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Dringlichkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Probleme</p>	<p>Priorität/Termin C innert 4 Jahren</p>
--	--	------------------------	--

4.1.3. Querung Obernauerstrasse

	<p>Die Querung beim Rest. Minerva ist nicht attraktiv, dafür sicher. Man gelangt auf die Südstrasse (mit Radstreifen), von dort auf den neuen Rad-/Fussweg entlang dem Krienbach, quert dann die Sackweidstrasse und erreicht so den Langmattweg. Im Zusammenhang mit der Planung von Feuerwehr und Werkhof bei der Lädenhütte soll auch eine attraktivere Querung der Obernauerstrasse zum Erreichen der südlichen Radroute Richtung Obernau geprüft werden (entweder auf der Höhe der Einmündung Südstrasse oder bei der Einmündung Sackweidstrasse).</p>
--	---

Bewertung

<p>Wichtigkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Dringlichkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abwarten Planung Feuerwehr/Werkhof 	<p>Priorität/Termin D innert 8 Jahren</p>
--	--	---	--

4.2. Kriens – Obernau Pilatusseite

Optimale Radwegverbindungen bis zur Hergiswaldstrasse sind vorhanden.

4.3. Kriens – Luzern südlich Luzernerstrasse

Umwandlung des Signal Nr. 2.01 „Allgemeinen Fahrverbot“ in ein Signal Nr. 2.14 „Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder“ und damit das Durchfahrtsrecht für Velofahrende auf der Rigistrasse, mindestens aber auf einer der Querstrassen zwischen Alpenstrasse und Arsenalstrasse.

Bewertung

Wichtigkeit ★★★ wichtig	Dringlichkeit ★★ wünschbar	Probleme Rigistrasse = Privatstrasse	Priorität/Termin B innert 2 Jahren
-----------------------------------	--------------------------------------	--	---



Einmündung Hofstetterstrasse – Luzernerstrasse in Richtung Luzern: Eine Rechtsabbiegemöglichkeit für Velofahrer, wenn Autos noch „Rot“ haben, wäre wünschenswert.

Bewertung

Wichtigkeit ★★ wünschbar	Dringlichkeit ★★ wünschbar	Probleme Rechtliche Situation	Priorität/Termin C innert 4 Jahren
------------------------------------	--------------------------------------	---	---

4.4. Kriens – Luzern Sonnenbergseite



Obernauerstrasse: Einspuren nach Luzern auf der Höhe der Krienser Busschleife mit einem markierten Linksabbiegestreifen für Radfahrende sicherer machen. Massnahme prüfen zusammen mit der bevorstehenden Neugestaltung der Busschleife.

Bewertung

Wichtigkeit ★★ wünschbar	Dringlichkeit ★★ wünschbar	Probleme Kantonsstrasse	Priorität/Termin C innert 4 Jahren
------------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	---

4.5. Kriens – Horw Pilatusseite




Ausbau der Friedhofstrasse mit einem Rad-/Gehweg (siehe auch Kapitel 3.9) oder Markierung von Radstreifen.

Bewertung

Wichtigkeit ★★ wünschbar	Dringlichkeit ★★ wünschbar	Probleme	Priorität/Termin D innert 8 Jahren
------------------------------------	--------------------------------------	-----------------	---

4.6. Kriens – Horw via Ober-Kuonimatt

	<p>Überprüfung der Markierungen auf den Radstreifen, insbesondere damit von der Arsenalstrasse bis zum Brändi auf dem östlich der Nidfeldstrasse/Sternmatt markierten Radstreifen geblieben werden kann.</p>
---	--

Bewertung

<p>Wichtigkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Dringlichkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Probleme</p>	<p>Priorität/Termin C innert 4 Jahren</p>
--	--	------------------------	---



Weiterführung der Kompetenz „Velos gestattet“ über die ganze „Autobahnbrücke“ bis zur Garage Wild.

Bewertung


<p>Wichtigkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Dringlichkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Probleme</p>	<p>Priorität/Termin B innert 2 Jahren</p>
--	--	------------------------	---

4.7. Übriges/allgemeine Optimierung

		<p>Auf den folgenden bergwärts liegenden Trottoirs soll geprüft werden, ob mit dem Signal „Fussgänger – Velos gestattet“ eine höhere Sicherheit erreicht oder ob Radstreifen bergwärts markiert werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bergstrasse - Zumhofstrasse (Foto) - Himmelrichstrasse - Hergiswaldstrasse (Kapitel 3.10) - Arsenalstrasse (Kapitel 3.6)
---	---	---

Bewertung

<p>Wichtigkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Dringlichkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Probleme</p>	<p>Priorität/Termin A laufend</p>
--	--	------------------------	--

	<p>Unattraktive Auffahrten (siehe Kapitel 2.2.4) zu Radwegen und andern von Velos befahrenen Verbindungen sollen in ganz Kriens flacher werden. Mit dieser Aufgabe soll die gemeindeeigenen Werkdienste oder eine private Firma betraut werden.</p>
--	---

Bewertung

<p>Wichtigkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Dringlichkeit ★★ wünschbar</p>	<p>Probleme</p>	<p>Priorität/Termin A laufend</p>
--	--	------------------------	--

5. Weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat will als nächster Schritt das Radroutenkonzept des Verkehrsrichtplans an die aktuelle Situation und die heutigen Bedürfnisse anpassen. Das neue Radroutenkonzept soll folgende Inhalte aufweisen:

- Wunschlinien von Radfahrenden (von wo nach wo fahren die Radfahrenden in Kriens)
- Aussagen zu den Hauptstossrichtungen (was sind die Hauptbedürfnisse)
- Massnahmenplan für das Schliessen von Lücken im Radroutennetz
- Massnahmenplan für weitere Optimierungen im Radroutennetz
- Projekte, die innerhalb der nächsten 4 Jahre realisiert werden sollen

Die voraussichtlichen Kosten der einzelnen Optimierungen werden von einem Ingenieurbüro berechnet. Der Einwohnerrat wird auf der Grundlage des Radroutenkonzepts inkl. den geschätzten Kosten in einem Bericht und Antrag zu einem entsprechenden Sonderkredit (Planungs- und Baukredit) Stellung nehmen können.

Der Gemeinderat wird auf die Pendenzenliste des Einwohnerrates Kriens einen "Bericht und Antrag: Planungs- und Baukredit Radroutenkonzept" aufnehmen.

6. Erledigung

Die Gegenstände der nachfolgenden Postulate liegen im Kompetenzbereich des Gemeinderates und gelten mit diesem Bericht als erledigt.

<i>Nr.</i>	<i>Herkunft</i>	<i>Inhalt</i>
099/88	Postulat Nyfeler/Urfer	Bau eines Fussweges zwischen der Horwerstrasse und der Schweighofstrasse
218/99	Postulat Baumann namens der SP/GB-Fraktion	Verkehrssicherheit auf der Arsenalstrasse
053/05	Postulat Lanz und Mitunterzeichnende	Lückenlose Realisierung des Radroutenkonzeptes in der Gemeinde Kriens
093/05	Postulat Bättig und Mitunterzeichnende	Schulwegsicherung Amlehnstrasse / kein neuer Unfallschwerpunkt
141/06	Postulat Koch und Mitunterzeichnende	Verzicht eines Einbahnverkehrs auf der Arsenalstrasse
236/07	Postulat Heini und Mitunterzeichnende	LV-Verbindung zum Kulturwerkplatz Süd und zur Stadt
278/08	Postulat Hauser und Mitunterzeichnende	Velofalle beim Übergang Langsägestrasse zur Einfahrt zum Eichhofareal
004/08	Postulat Nyfeler und Mitunterzeichnende	Rad- und Fusswege im Gebiet Kuonimatt / Schweighof
005/08	Postulat Baumgartner / Hauser und Mitunterzeichnende	Sichere Veloverbindungen Kleinfeld / Südpol
006/08	Postulat Müller und Mitunterzeichnende	Sichere Veloverbindung Restaurant Obernau – Gewerbegebiet Renggloch (Garage Bolzern)
046/09	Postulat Kalt	Trottoirergänzung Ringstrasse

Berichterstattung durch Gemeindeammann Matthias Senn