
22. Mai 2013

Nr. 028/2013

Behandlung Gemeindeinitiative Sichere Veloverbindung

Kriens – Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Entscheid vom 14. Dezember 2011 hat der Gemeinderat die Gemeindeinitiative „Sichere Velowegverbindung Kriens – Luzern“ erwahrt. Die Initiative wurde mit 613 gültigen Unterschriften fristgerecht eingereicht. Notwendig wären gemäss § 16 Abs. 2 der Gemeindeordnung vom 13. September 2007 500 Unterschriften.

A. Formelles

Die Initiative verlangt in der Form der Anregung folgendes:

„Gestützt auf § 38 des Gemeindegesetzes beantragen die unterzeichnenden Stimmberechtigten der Gemeinde Kriens in der Form der Anregung eine sichere Velowegverbindung auf der Schachen-Amlehn-Langsägestrasse. Autofahrende sollen diesen Strassenzug nicht mehr durchgehend befahren können.“

Gemäss den Bestimmungen des kantonalen Stimmrechtsgesetzes, des Gemeindegesetzes und des Kantonsratsgesetzes muss eine Initiative spätestens 1 Jahr nach Erwahrung dem zuständigen Organ zur Beschlussfassung unterbreitet werden. Eine kurze Fristverlängerung von einem halben Jahr kann durch das für die Behandlung zuständige Organ erteilt werden. Mit Bericht und Antrag Nr. 300/2012 beantragte der Gemeinderat am 28. März/26. April 2012 eine Friststreckung zur Behandlung der Initiative von 12 Monaten. Dieses Begehren lehnte der Einwohnerrat ab. Mit Bericht und Antrag Nr. 22/2013 ersuchte der Gemeinderat am 1. Februar 2013 nochmals um eine Fristverlängerung von 6 Monaten, damit die Mobilitätsfachstelle aufgrund einer Prüfung der Sachlage einen fundierten Gegenentwurf erarbeiten könnte. Auch diesen Antrag lehnte das Parlament am 7. März 2013 ab, sodass nun umgehend die materielle Behandlung der Initiative vorzubereiten und dem Einwohnerrat vorzulegen ist.

Initiativbegehren

Gemäss § 38 Gemeindegesetz können die Stimmberechtigten mittels einer Gemeindeinitiative Abstimmungen über Sachgeschäfte verlangen, welche in ihrer Zuständigkeit liegen. Die Umsetzung der Initiative muss in diesem Fall in einem Sachgeschäft erfolgen, welches in der Kompetenz des Einwohnerrates liegt (Legislative aufgrund der Gemeindeorganisation mit Parlament).

Die Umsetzung der Initiative muss mittels einer Anpassung oder einer Bestätigung des Verkehrsrichtplanes erfolgen. Dabei handelt es sich um eine Richtplanung, für welche gemäss § 30 lit. h. der Gemeindeordnung (GO) der Einwohnerrat abschliessend zuständig ist. Die Annahme der Initiative bedeutet, den Verkehrsrichtplan der Gemeinde so anzupassen bzw. zu bestätigen, dass Autofahrende die Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse nicht mehr durchgehend befahren können.

Gültigkeit der Initiative

Gemäss § 16 Abs. 4 GO ist für den Entscheid über die Gültigkeit, die Annahme, die Ablehnung sowie einen Gegenentwurf der Einwohnerrat zuständig. Die Initiative entspricht den Bestimmungen des kantonalen Gemeindegesetzes sowie der Gemeindeordnung und kann deshalb für gültig erklärt werden.

Verfahren für die Behandlung

Sofern der Einwohnerrat die Gemeindeinitiative annimmt, ist diese verbindlich und muss im Verkehrsrichtplan umgesetzt werden. Sollte der Einwohnerrat die Initiative ablehnen oder ihr einen Gegenentwurf gegenüber stellen, erfolgt gemäss § 31 Abs. 1 lit. f. GO eine Volksabstimmung in der Form eines obligatorischen Referendums über die Initiative und über den Gegenentwurf. Der Gegenentwurf allein untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 31 Abs. 2 GO.

B. Materielles

Die Erarbeitung des behördenverbindlichen Verkehrsrichtplanes erfolgte in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre. Dieser Verkehrsrichtplan wurde am 7. März 1995 durch den Regierungsrat genehmigt und ist heute immer noch gültig.

Im gemeinderätlichen Zwischenbericht Nr. 106/06 vom 31. Dezember 2005 an den Einwohnerrat wird aufgeführt, dass die Umgestaltung der Schachen-/Amlehnstrasse mit Ausnahme der vorgesehenen Einbahnstrecken abgeschlossen sei. Auf weitergehende Massnahmen könne verzichtet werden.

Die vorgenommenen Massnahmen und Umgestaltungen waren:

- 1998: Einführung der Tempo-40-Zone
- Dezember 2005: Ablösung der Zonensignalisation durch eine Streckensignalisation mit Höchstgeschwindigkeit 40 km/h mit gleichzeitigem Schaffen einer Kernfahrbahn, da heisst beidseitig der Strassen wurden entsprechende Radstreifen markiert.

Der Gemeinderat war im Jahr 2005 der Meinung, dass mit der Schaffung der Kernfahrbahn die Attraktivität der Schachen-/Amlehnstrasse für Lastwagen und Personenwagen drastisch gesenkt und damit das ursprüngliche Ziel zur Beruhigung dieses Strassenzuges nahezu erreicht werde.

Die erhobenen Verkehrszahlen beim Schulhaus Amlehn sind:

	1985	1990	1995	2000	2005	2010
DTV-MIV (Fz/24h)	5746	5387	5198	4961	4300	4470
DTV-RF (RF/24h)	--	--	--	--	1177	1730

Die Verkehrszahlen zeigen, dass zwischen 2005 und 2010 der motorisierte Verkehr (MIV) unwesentlich angestiegen ist, der Radverkehr (RF) jedoch eine Steigerung von fast 48% erfahren hat.

Mit der Steigerung des Radverkehrs erhöht sich tendenziell auch das Konfliktpotential zwischen dem MIV und dem Radverkehr.

Die Schachen- resp. Amlehnstrasse weist eine Fahrbahnbreite von ca. 6.00 m aus. Mit der eingeführten Kernfahrbahn wollte man das Gefahrenpotential zwischen Radfahrer und motorisiertem Verkehr lösen. Es gilt jedoch zu beachten, dass die Kernfahrbahn keine Verkehrsberuhigungsmassnahme ist, jedoch in bestimmten Situationen die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen kann. Die Fahrbahnbreite zwischen den Radstreifen beträgt in der Regel mindestens 4.0 m und die Radstreifenbreiten mind. 1.25 m, besser 1.50 m. Dies ergibt somit eine minimale Gesamtfahrbahnbreite von mindestens 6.50 m. Bei der Schachen-/Amlehnstrasse wird diese Breite unterschritten. Die gewählte Lösung mittels (zu schmaler) Kernfahrbahn stellt somit eine nicht ganz befriedigende Lösung dar.

Die Unfallstatistik zeigt, dass mit der Einführung der Kernfahrbahn Ende 2005 die Unfälle nicht abgenommen haben.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total Unfälle, Schachen-/Amlehnstrasse	4	7	6	4	5	9	7	7	10
	100%	175%	150%	100%	125%	225%	175%	175%	250%

Der Anteil der Radfahrenden auf der Schachen-/Amlehnstrasse ist erfreulich hoch. Diese Haupttradroute ist das Rückgrat für den Radverkehr in Richtung Stadt Luzern. In der heutigen schweizerischen Verkehrspolitik erkennt man, dass dem Radverkehr eine hohe Bedeutung zukommt. Um diese attraktive Radverbindung nicht zu gefährden, drängen sich weitergehende Massnahmen auf. Da der Verkehr nicht nur auf einen Verkehrsträger abgestützt werden kann, ist die Forderung der Initianten, dass die Schachen-/Amlehnstrasse für die Autofahrenden nicht mehr durchgehend befahren kann, ohne Berücksichtigung aller Faktoren, die zu einer nachhaltigen Verkehrslösung führen, nicht unbedenklich zu übernehmen. Ein Abwägen aller Randbedingungen führt allenfalls zu einer anderen Lösung, als die Sperrung für das durchgehende Befahren mit dem Auto.

C. Gegenentwurf

Die Initianten fordern eine sichere Veloverbindung und dass Autofahrende die Schachen-Amlehn-Langsägestrasse nicht mehr durchgehend befahren können.

Auch dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, eine sichere Veloverbindung Richtung Stadt aufrecht zu erhalten. Nur mit einer wirkungsvollen Verlagerung vom Autoverkehr in Richtung öV und Veloverkehr wird die Verkehrssteigerung der Zukunft zu bewältigen sein. Dem Gemeinderat ist es wichtig, dass im Moment nicht bereits über einzelne Massnahmen diskutiert wird und mögliche Lösungsfächer bereits durch einschneidende Randbedingungen wie kein durchgehendes Befahren durch Autofahrende zu stark eingengt werden. Vielmehr soll das Ziel im Auge behalten werden, dass der Strassenzug Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse seine wichtige Aufgabe als sichere, attraktive Veloverbindung von Kriens nach Luzern auch in Zukunft erfüllen kann.

Die Formulierung der Initiative ist zu einschränkend, welche zwingend eine Unterbrechung des Strassenzuges für den Autoverkehr fordert.

Aus Sicht des Gemeinderates kann im heutigen Zeitpunkt ohne genaue Abklärungen und Studien der gesamten Verkehrssituation nicht festgehalten werden, dass der Strassenzug für den Autoverkehr zwingend unterbrochen werden muss. Vor allem in städtischen Räumen und in der Agglomeration ist der Platz für Verkehrsanlagen beschränkt. Aufgrund des relativ tiefen Geschwindigkeitsniveaus geht man davon aus, dass bei guter Gestaltung der Strassenanlagen eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglich ist und die Sicherheit darunter nicht leidet. Es gibt viele Elemente in der Strassenraumgestaltung, welche dem Ziel einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velos gerecht werden. Denkbar wären z.B. Begegnungszonen bei der Schulanlage, Reduktion des Temporegimes, Einbahnverkehr mit Gestatten des Veloverkehrs in beiden Richtungen fahren zu dürfen, Bevorzugung des Veloverkehrs oder tatsächlich auch die punktuelle Sperrung des Strassenzuges. In der letzten Zeit wurden verschiedene Lösungen schweizweit wie auch regional umgesetzt. Es sind dies zum Beispiel: Tempo 30 Horw, Gegenverkehr für Velofahrer in Einbahnstrassen gestattet (Stadt Luzern), Begegnungszone (Low Budget) Bahnhofstrasse Luzern, neue Platzgestaltung in Biel (shared space), „Berner Modell“, etc.

Das vorliegende Begehren einer sicheren Veloverbindung Kriens – Luzern, ist gesamtheitlich anzugehen. Die verschiedensten Lösungsmöglichkeiten müssen mindestens nachstehende Randbedingungen (nicht abschliessende Aufzählung) berücksichtigen:

- Abstimmung öV, LV und MIV (Sicherstellen der Mobilitätskette)
- Koordination mit Verkehr auf der Luzernerstrasse
- Auswirkungen aufs übrige Strassennetz ohne negativen Folgen
- Sichere Schulwege und Fussgängerquerungen
- Erreichbarkeit der Quartiere
- Attraktive Strassenraumgestaltung
- Finanzierbare Lösung
- Akzeptanz in der Bevölkerung
- Abstimmung auf Massnahmen in der Stadt Luzern (Fortsetzung Taubenhausstrasse)
- Lösen der Konfliktpunkte mit Bebauung Eichhof West
- Ampelanlagen (Ersatz oder Elimination)
- Leitbild „Luzern Süd“ (u.a. Promenade)

Aus diesem Grund unterbreitet der Gemeinderat dem Einwohnerrat den Antrag, der Gemeindeinitiative „Sichere Velowegverbindung Kriens – Luzern“ einen direkten Gegenentwurf gegenüberzustellen. Die Zielsetzung zwischen Initiative und Gegenentwurf, eine sichere Velowegverbindung auf der Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse, ist dieselbe. Einzig soll beim Gegenentwurf der Gemeinderat freier sein in der Anwendung der nötigen Mittel. Damit kann gewährleistet werden, dass der Gemeinderat mit einem Strassenprojekt all die wichtigen Kriterien für eine sichere Veloverbindung unter Berücksichtigung aller relevanten Randbedingungen umsetzen kann.

Der Wortlaut des Gegenentwurfs lautet wie folgt:

„Der Gemeinderat erarbeitet, mit dem Ziel einer sicheren Velowegverbindung zwischen Kriens und Luzern, ein Strassenprojekt für die Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse. Er zeigt dabei die Auswirkungen auf das übrige Strassennetz auf.“

Der vorstehend beschriebene Gegenentwurf muss vom Einwohnerrat beschlossen werden.

Weiteres Vorgehen

Je nach Auftrag des Parlamentes bzw. der Stimmberechtigten wird der Gemeinderat ein Strassenprojekt erarbeiten. Damit das Parlament über dieses Projekt beraten kann wird der Gemeinderat im Voranschlag 2014 keine Kosten aufnehmen. Das Projekt wird alsdann zusammen mit dem Kreditantrag dem Einwohnerrat vorgelegt. Die behördenverbindliche Umsetzung des Auftrages erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsrichtplanes.

Die Verkehrsführung im Gebiet Eichhof West und Süd wird gegebenenfalls zusammen mit der Weiterbearbeitung der Bebauungspläne vorgezogen, wobei dies kein Präjudiz für das Projekt Schachen-/Amlehnstrasse darstellt.

Abstimmungsverfahren

Das Abstimmungsverfahren richtet sich nach § 86 des kantonalen Stimmrechtsgesetzes. Den Stimmberechtigten wird eine Doppelabstimmung mit Stichfrage unterbreitet.

Sollte die Initiative vor der Anordnung der Volksabstimmung durch die Initianten zurückgezogen werden (§ 146 Stimmrechtsgesetz), kann der Gegenentwurf in Kraft treten, sofern dagegen nicht das fakultative Referendum ergriffen wird. Der Gemeinderat wird die Volksabstimmung noch vor den Sommerferien anordnen.

Folgende Varianten sind denkbar:

Entscheid ER	keine Volksabstimmung	obligatorisches Referendum	fakultatives Referendum
Zustimmung Initiative und Ablehnung Gegenentwurf	X		
Ablehnung Initiative		X (einfache Abstimmung)	
Ablehnung Initiative und Ablehnung Gegenentwurf		X (einfache Abstimmung)	
Ablehnung Initiative und Annahme Gegenentwurf		X (Doppelabstimmung)	
Ablehnung Initiative und Annahme Gegenentwurf (später Rückzug der Initiative)			X (gegen den Gegenentwurf)

Antrag

Der Gemeinderat beantragt, die Gemeindeinitiative „Sichere Velowegverbindung Kriens – Luzern für gültig zu erklären, diese aber abzulehnen und stattdessen den Gegenentwurf gemäss den vorstehenden Ausführungen zu beschliessen.

Berichterstattung durch Gemeinderat Cyrill Wiget

Gemeinderat Kriens



Paul Winiker
Gemeindepräsident



Guido Solari
Gemeindeschreiber

Beschlussestext zu Bericht und Antrag

Nr. 028/2013

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. 028/2013 des Gemeinderates Kriens vom 22. Mai 2013

und

gestützt auf § 16 und 31 der Gemeindeordnung der Gemeinde Kriens vom 13. September 2007

betreffend

**Behandlung Gemeindeinitiative Sichere Veloverbindung
Kriens – Luzern**

beschliesst:

1. Die Gemeindeinitiative „Sichere Velowegverbindung Kriens – Luzern“ ist gültig.
2. Das Begehren der Initiative wird abgelehnt.
3. Den Stimmberechtigten wird folgender Gegenentwurf zur Initiative unterbreitet:

„Der Gemeinderat erarbeitet, mit dem Ziel einer sicheren Velowegverbindung zwischen Kriens und Luzern, ein Strassenprojekt für die Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse. Er zeigt dabei die Auswirkungen auf das übrige Strassennetz auf.“
4. Der Beschluss gemäss Ziffer 3 vorstehend unterliegt dem fakultativen Referendum.
5. Mitteilung an den Gemeinderat zur Ansetzung der Volksabstimmung.

Kriens, 27. Juni 2013

Einwohnerrat Kriens

Martin Heini
Präsident

Guido Solari
Schreiber