

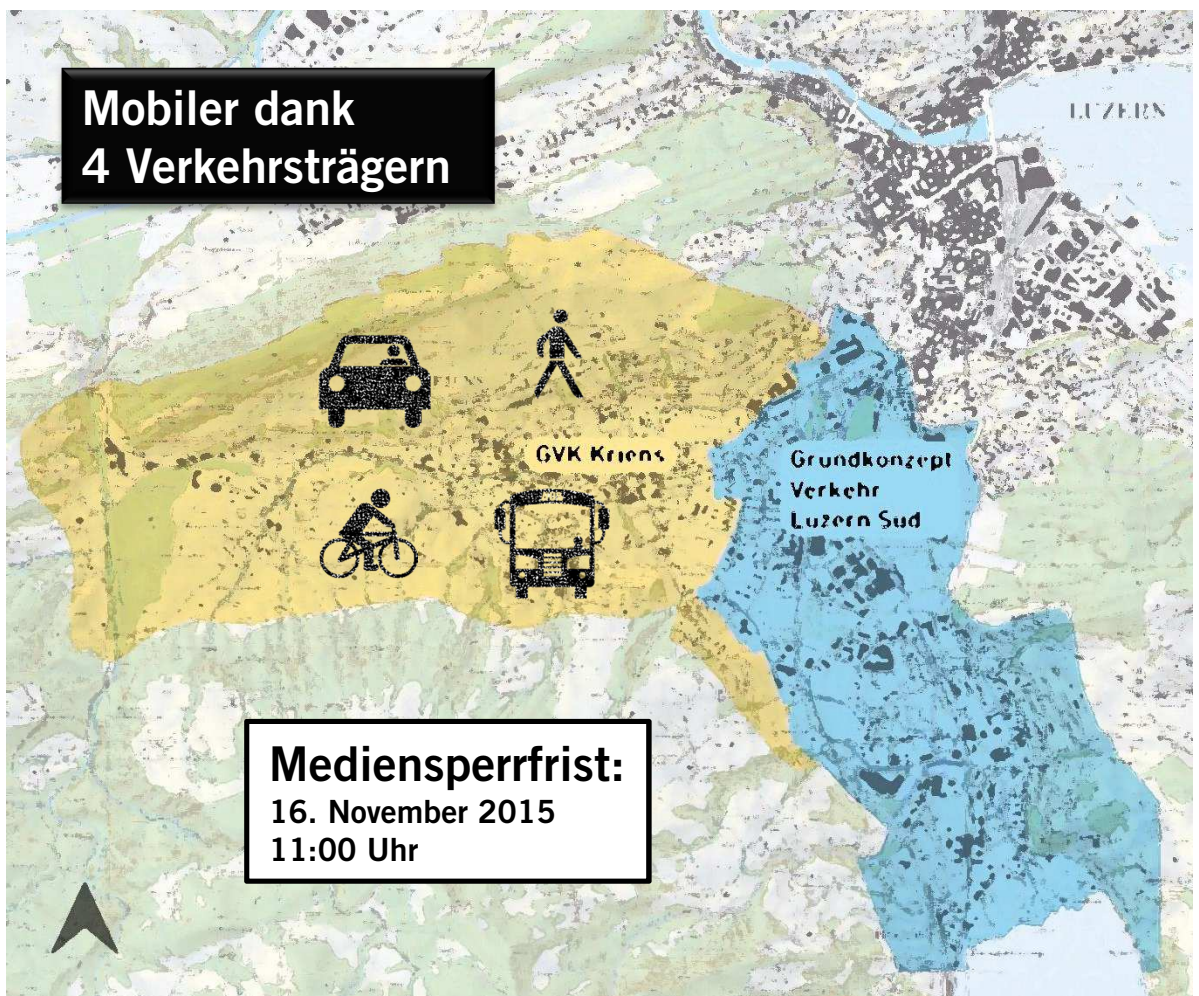
28. Oktober 2015

Nr. 206/2015

Planungsbericht

Strategie der verkehrlichen Entwicklung

Strategie zum Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK)



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Verabschiedung Strategiebericht durch Verkehrskommission	5
3	Zusammenarbeit	6
4	Abstimmung GVKK und Grundkonzept Verkehr LuzernSüd	7
5	Strategiebericht	8
5.1	Grundlagen	8
5.2	Präambeln GVKK	13
5.3	Ziele	13
5.4	Unterziele	14
5.5	Massnahmen	14
6	Weiteres Vorgehen	14
7	Parkplatzreglement	15
8	Vorstösse	16
8.1	Bericht Postulat Piazza (Nr. 281/11): Stopp-Verkehrsproblem-Kriens	16
8.2	Bericht Postulat Urfer (Nr. 049/2013): Hindernisfreie Fussgänger-Verkehrsinfrastruktur	17
8.3	Bericht Postulat Günter (Nr. 083/2013): Gesamtverkehrsplanung ohne Schikane für MIV und Gewerbe	18
8.4	Bericht Postulat Spörri (Nr. 103/2014): Gesamtverkehrsplanung z.G. der Schwächsten, des ÖV und des Langsamverkehrs	21
8.5	Bericht Postulat Tanner (Nr. 113/2014): Machbarkeitsstudie Umfahrungstunnel, verkehrsfreies Zentrum mit Neugestaltung	23
8.6	Antrag Motion Meyer (Nr. 116/2014): 10 Minuten - Eine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation	24
9	Konzeptkosten	26
10	Monitoring & Controlling	26
11	Folgeaufträge	26
12	Politische Gesamtwürdigung	27
13	Antrag	28

Glossar

ASP	Abendspitzenstunde
ASTRA	Bundesamt für Strassen
FV	Fussverkehr
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde
öV	öffentlicher Verkehr
RV	Radverkehr
SSV	Spitzenstundenverkehr
VSS	Verband Schweizerischer Strassenfachleute
VVL	Verkehrsverbund Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

In der politischen Gesamtplanung 2015 bis 2019, welche vom Einwohnerrat abgelehnt wurde, hat der Gemeinderat in Aussicht gestellt (Massnahme M9), ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem partizipativen Prozess „Wir sind Kriens“, sowie aufgrund des politischen Vorstosses Piazza (Nr. 281/11) hat der Gemeinderat den Prozess mittels einer breit abgestützten politischen Verkehrskommission vorangetrieben. In der Kommission vertreten sind folgende Parteien, Vereine und Verbände:

- Parteien: SVP, FDP, CVP, SP, Grüne
- Quartiervereine: Spitzmatt, Schattenberg-Himmelrich, Kehrhof, Kuonimatt, Obernau, Oberdorf, Obersteinhof-Dattenberg-Grossweid-Oberhusrain, IG Zumhofhalde, Gebiet Kupferhammer
- Gewerbeverband Kriens
- Lust auf Kriens
- Wir sind Kriens
- Gemeinde: Fachstelle Verkehr, Werkhof, Rektorat

1 Ausgangslage

Der kommunale Verkehrsrichtplan 1993 besteht seit über 20 Jahren unverändert. Gemäss § 14 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) werden Richtpläne in der Regel alle 10 Jahre gesamthaft überprüft und angepasst. Die Überarbeitung ist somit bereits seit Längerem auf der politischen Agenda. Die Revision des Bau- und Zonenreglements hat allerdings in der Legislatur 2008 bis 2012 die Ressourcen der verantwortlichen Abteilungen stark gebunden, sodass die Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes auf die laufende Legislatur verschoben werden musste.

Analog zum Prozess der Revision des Bau- und Zonenreglements, wo als Erstes die Strategie der räumlichen Entwicklung erarbeitet wurde, will der Gemeinderat auch beim Verkehr dem Einwohnerrat zuerst eine Strategie vorlegen.

Beim vorliegenden Strategiebericht handelt es sich dementsprechend noch nicht um das Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK), sondern um einen Bericht zur vorgelagerten Strategie. Diese hat den Anspruch, für die nächsten rund 15 - 20 Jahre die Stossrichtung aufzuzeigen. Sie versteht sich nicht als ferne Vision, das heisst langfristige Grossprojekte wie Bypass, Tiefbahnhof oder weitere grosse Strassenprojekte – die noch nicht einmal auf der politischen Agenda von Kanton und Gemeinde stehen – werden nicht vertieft behandelt.

Die Verkehrskommission hat in neun Sitzungen im Rahmen von intensiven Diskussionen, fachlichen Inputs durch externe Fachpersonen und zahlreichen Workshops ein gemeinsames Papier ausgearbeitet. Die Kommission hat es geschafft, aus den Schützengräben der Partikularinteressen herauszukommen und sich auf die grossen Linien zu fokussieren.

In einer ersten Phase wurde die Kommission durch das Büro Margadant AG begleitet. Fast zeitgleich zur Erarbeitung der Strategie GVKK wurde für den Perimeter LuzernSüd das Grundkonzept Verkehr erstellt, im Auftrag der drei beteiligten Planungspartner Kriens, Luzern und Horw. Dies erfolgte durch die Firma Kontextplan AG, welche Teil des Planungsteams LuzernSüd und zuständig für den Bereich Verkehr ist. Aufgrund der thematischen Nähe zwischen Grundkonzept LuzernSüd und GVKK und der unmittelbaren Koordinationserfordernisse wurde Kontextplan AG für die Erarbeitung des GVKK zugezogen.

Gliederung des Berichts



Abb. 1 Aufbau Strategie

Die Strategie umfasst die Teile Präambel, Ziele und Unterziele. Die Kommissionmitglieder haben auch schon Ideen zu möglichen Massnahmen gesammelt. Diese sind noch ungeprüft und stellen keine abschliessende Auflistung dar.

Zu Beginn wurde noch das Kapitel Grundlagen hinzugefügt, in dem die für die Strategie wichtigen Dokumente und Grundlagen aufgelistet sind sowie die zentralen Planungsgrundsätze erläutert werden.

Perimeter

Das Konzept umfasst das Krienser Siedlungsgebiet, exklusive den Raum LuzernSüd, da für diesen Raum mit dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd bereits ein Verkehrskonzept existiert. Die Schnittstelle und Koordination mit diesem Raum wird durch Kontextplan AG sichergestellt.

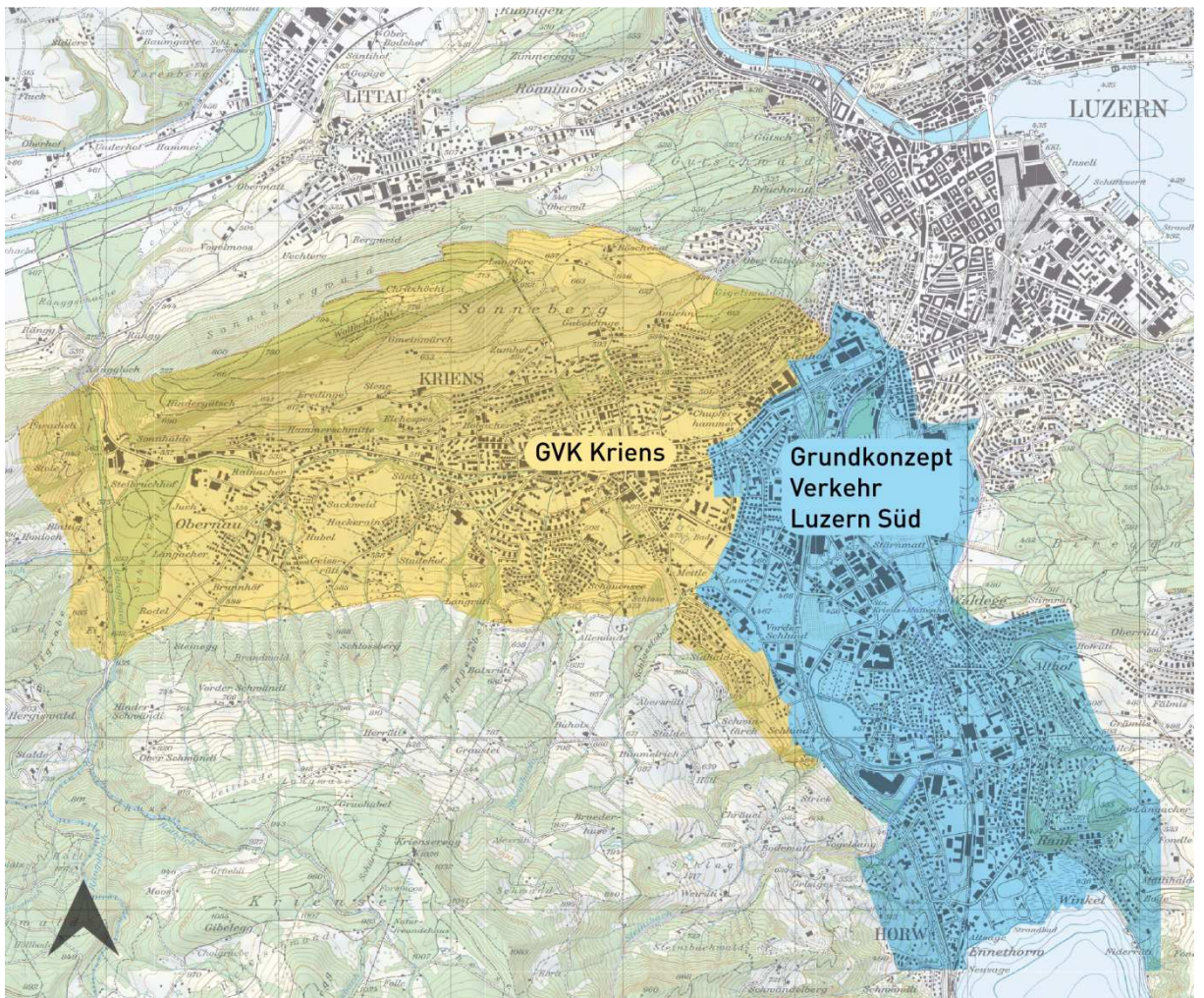


Abb. 2 Perimeter GVKK

2 Verabschiedung Strategiebericht durch Verkehrskommission

Der Strategiebericht wurde durch die Verkehrskommission an der Sitzung vom 8. Juni 2015 mit 15 zu 0 Stimmen zuhanden des Gemeinderates verabschiedet.

3 Zusammenarbeit

Zusammensetzung Kommission (Organigramm)

Die Kommission besteht aus Vertretern aller grösseren in Kriens ortsansässigen Parteien sowie Vertretern der Quartiervereine, der Gemeinde (Schule, Werkhof und Fachstelle Verkehr), des Gewerbeverbandes, „Lust auf Kriens“ und „Wir sind Kriens“. Bei Bedarf und je nach Themenfeld werden weitere Anspruchsgruppen, resp. weitere Fachorganisationen beigezogen, wie z.B. die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern (vif).

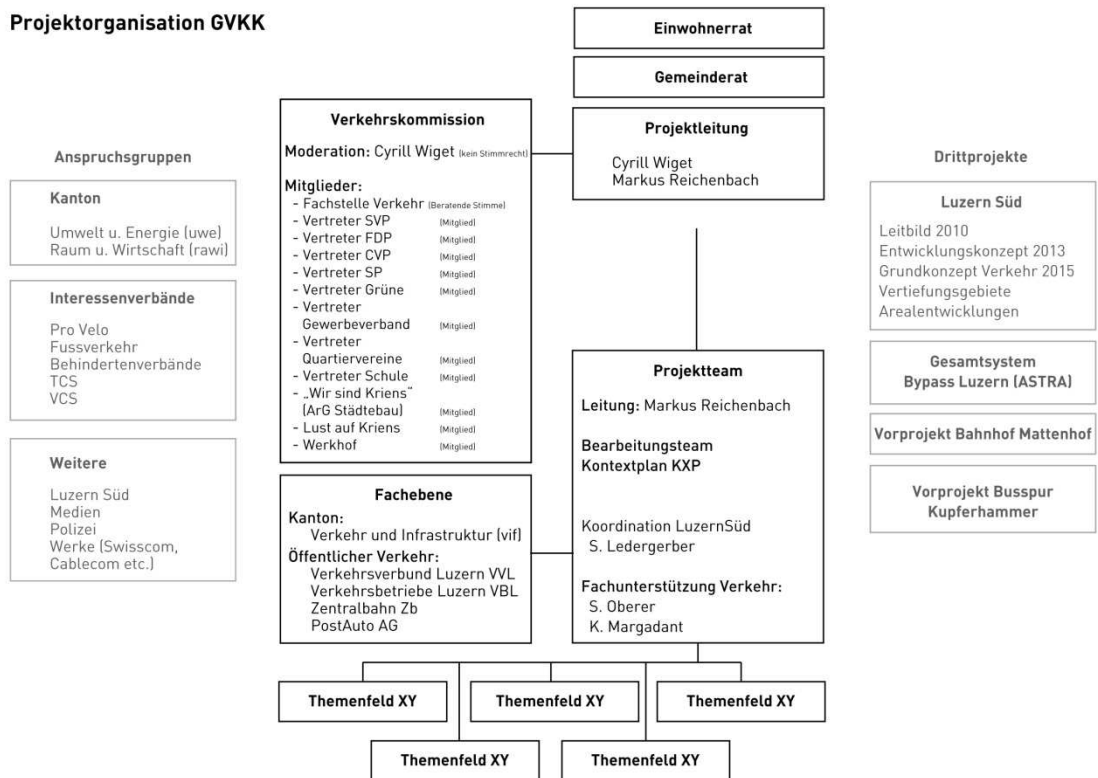


Abb. 3 Organigramm

4 Abstimmung GVKK und Grundkonzept Verkehr LuzernSüd

Koordination GVKK / Grundkonzept Verkehr LuzernSüd

Die Schnittstelle und Koordination wird durch das Verkehrsplanungsbüro Kontextplan AG sichergestellt, welches beide Konzepte erarbeitet.

Da die beiden Perimeter von LuzernSüd und dem GVKK in gegenseitiger Wechselwirkung stehen und funktional eine Einheit bilden, ist es unerlässlich, dass sie nach denselben Grundsätzen geplant werden und die Koordination sichergestellt ist. Mit den beiden vorliegenden Konzepten wird dies sichergestellt.

Kernelemente

In den Präambeln sind die Werthaltungen definiert. Diese sind sowohl im Grundkonzept Verkehr, wie auch im GVKK praktisch identisch. Beide beruhen auf dem Streben nach einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die Verkehrskonzepte zeigen dabei den Weg zur Erreichung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung auf. Die wichtigsten Aspekte sind dabei:

- Abstimmung von Siedlung und Verkehr als Kernelement.
- Das raumplanerische Ziel einer Verdichtung nach Innen erfolgt womöglich ohne Ausbau des Strassennetzes für den MIV. Das Siedlungswachstum wird durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs begleitet.
- Beide Konzepte sind iterative, „lernende“ Projekte. Es gibt keine starren Ziel- resp. Prognosezustände. Die Verkehrsentwicklung wird laufend beobachtet und in Abstimmung zur Siedlungsentwicklung gesteuert (Monitoring & Controlling).

Planungsgrundsätze

Sowohl das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd wie auch das GVKK bauen auf denselben Planungsgrundsätzen auf:

- Angebotsorientierte Verkehrsplanung
- 3V-Strategie
- Kombination aus Push- and Pull-Massnahmen
- Orientierung an Belastbarkeit und Funktionalität von Strassenabschnitten

Diese sind in Kapitel 5.1 ausführlich umschrieben.

5 Strategiebericht

5.1 Grundlagen

Der Fokus wird auf die lokalen, vorhandenen Dokumente gelegt. Die übergeordneten Grundlagen wie der kantonale Richtplan werden adäquat berücksichtigt.

Strategie der räumlichen Entwicklung

Die relevanten Aspekte für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität in der Strategie der räumlichen Entwicklung werden aufgezählt.

Politische Gesamtplanung Kriens (2016 – 2020)

Die Ziele und Massnahmen der politischen Gesamtplanung Kriens betreffend Mobilität werden aufgezählt.

Planungsgrundsätze

Die Planungsgrundsätze, auf welchen das GVKK wie auch das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd basieren, stellen national etablierte Standards dar und entsprechen den übergeordneten Planungen von Bund und Kanton (Raumplanungsgesetz, Kantonaler Richtplan, usw.). Es sind vier Planungsgrundsätze enthalten, die an dieser Stelle ausführlich erläutert werden:

„Die Aufgaben der Verkehrsplanung sind zunehmend mit denen der Siedlungsplanung, der Landschaftsplanung oder der Raumplanung generell verknüpft. Man spricht deshalb auch von integrierter Verkehrsplanung.

Integrierte Verkehrsplanung ist

- **eine aufeinander abgestimmte Planung von Siedlungs- und Verkehrsstrukturen**
- unter Berücksichtigung der
- **wirtschaftlichen**
 - **sozialen und**
 - **ökologischen**

Dimensionen der Mobilität (Nachhaltigkeit).“ (Prof. Klaus Zweibrücken, Verkehrsplanung I (2008): Grundlagen, Seite 3)

3V-Strategie

Die drei Hauptzielrichtungen einer integrierten Verkehrsplanung sind mit dem Begriff 3V-Strategie nach Prof. Klaus Zweibrücken „Bausteine einer nachhaltigen Mobilität“, 2010, zusammengefasst:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglich gestalten

Das Vorgehen erfolgt stufenweise: Zuerst wird versucht Verkehr durch effiziente Siedlungsstrukturen zu vermeiden, danach nicht wirtschaftlich notwendigen motorisierten Verkehr zu verlagern und als letzter Schritt den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Verkehr verträglicher zu gestalten.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass dabei primär Anreize (Pull) geschaffen und sekundär auf sanften Druck (Push) gesetzt werden soll.

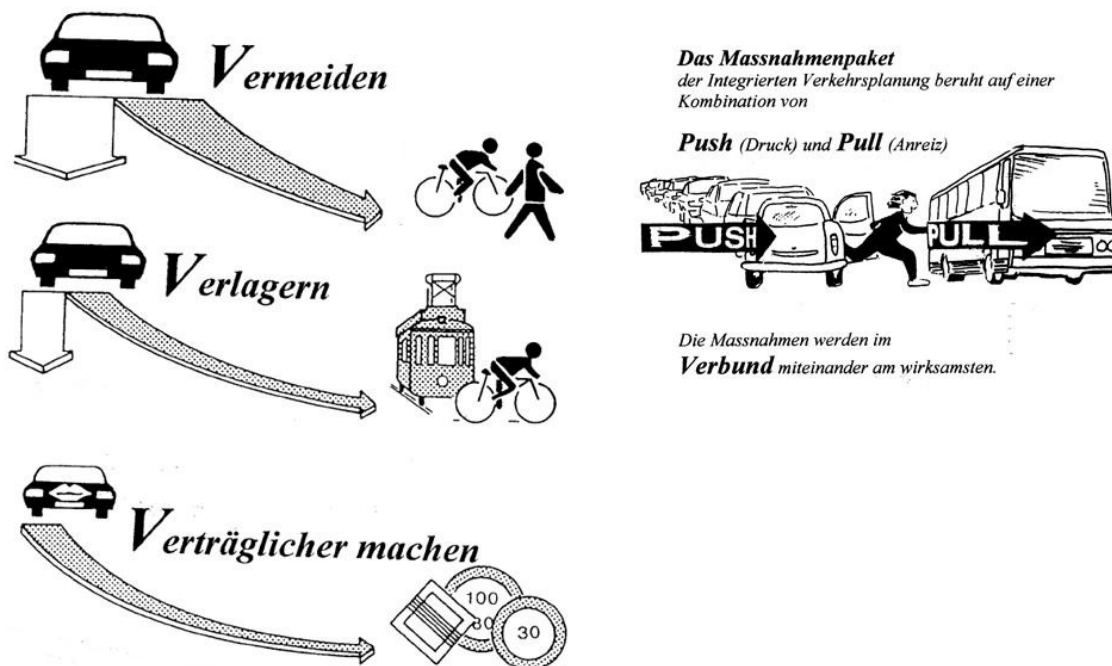


Abb. 4 Systematik 3V-Strategie

Verkehr vermeiden bzw. verringern durch verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen

Als erster Schritt wird mittels effizienter Siedlungsstrukturen (Stadt der kurzen Wege) versucht, nicht notwendiger motorisierter Verkehr zu vermeiden. Ziel ist es, die Verkehrsleistung (Kilometer pro Tag und Personen) zu reduzieren:

- Eine Siedlungsstruktur „der kurzen Wege“ bietet Anreize für die Fortbewegung mit dem Fuss- und Veloverkehr
- Kleinteilige Strukturen und kleinräumiger Verflechtungen ermöglichen es, sich verkehrssparend zu verhalten
- Ausgewogene Mischungen von Wohnen und Arbeiten ergeben den geringsten Verkehrsaufwand im Berufsverkehr

Attraktive Bedingungen zur Verlagerung vom motorisierten Verkehr auf siedlungs- und umweltverträgliche Verkehrsmittel schaffen

Als zweiter Schritt wird einerseits mittels attraktiver Angebote für den öV, sowie den Fuss- und Veloverkehr zum Umsteigen animiert (Pull-Massnahmen). Andererseits braucht es sanften Druck (z.B. in Form von Parkraumbewirtschaftung), da die Massnahmen im Verbund wirksam werden:

- Angebotsverbesserungen zur Stärkung des öV, sowie des Fuss- und Veloverkehrs
- Fördern der kombinierten Mobilität (z. B. Car Sharing)
- Bekanntmachen der verschiedenen Mobilitätsangebote (Mobilitätsberatung)
- Gleichzeitige Umsetzung restriktiver Massnahmen für den motorisierten Verkehr (Push & Pull)
- Massnahmen im öffentlichen Raum zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Funktionsfähige und attraktive Siedlungsräume brauchen eine siedlungsverträgliche Bewältigung des motorisierten Verkehrs

Als dritter Schritt geht es darum, den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten, um die geforderte hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität sicherzustellen:

- Vermeiden von Durchgangsverkehr in Wohnquartieren
- Umnutzung überdimensionierter Flächen für den motorisierten Verkehr zugunsten der nichtmotorisierten Nutzungen oder für den öffentlichen Verkehr
- Verbesserung des Flächenangebotes für den nichtmotorisierten Verkehr
- Umsetzung von Niedriggeschwindigkeitskonzepten und Förderung der Koexistenz zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr

Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Die VSS-Norm SN 640 210 besagt: „Die angebotsorientierte Verkehrsplanung legt das Infrastrukturangebot unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen sowie der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt fest.“

Das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd führt auf Seite 12 aus: „Angebotsorientierte Verkehrsplanung orientiert sich an den Grenzen des Verkehrs, des Umfeldes und der Umwelt. Die Mobilitätsbedürfnisse sollen durch das Angebot an Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel beeinflusst und gelenkt werden. Die angestrebte, gewünschte Mobilitätsentwicklung orientiert sich am bestehenden Infrastruktur-/ Verkehrsmittelangebot. Die Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur hat Priorität vor dem Ausbau. Das stetige Wachstum der Gesamtmobilität – insbesondere der Verkehrsleistung (zurückgelegte km pro Tag und Person) – soll wo möglich gedämpft oder mit Massnahmen abgefangen werden, die ohne Infrastrukturausbau umgesetzt werden können (z.B. Verlagerung auf den öV und den Fuss-/Veloverkehr resp. Nutzen von Optimierungspotenzial im bestehenden Strassennetz).

Kombination aus „Push- and Pull“-Massnahmen

Das Massnahmenpaket der integrierten Verkehrsplanung besteht aus sogenannten Push (Druck) und Pull (Anreiz) Massnahmen. Diese sind Mittel zum Zweck, um die sogenannte 3V-Strategie umzusetzen und um sicherzustellen, dass die Belastbarkeitsgrenzen der Strassen nicht überschritten werden. Basis der Push- and Pull-Massnahmen bildet ein Monitoring und Controlling (beobachten und steuern). Sobald die sich das Verkehrsaufkommen der Belastbarkeitsgrenze nähert, müssen Push- and Pull-Massnahmen ergriffen werden. Dabei gilt es zu beachten, dass die Massnahmen erst im Verbund wirksam werden, wobei der politische Fokus auf die Pull-Massnahmen gelegt wird.

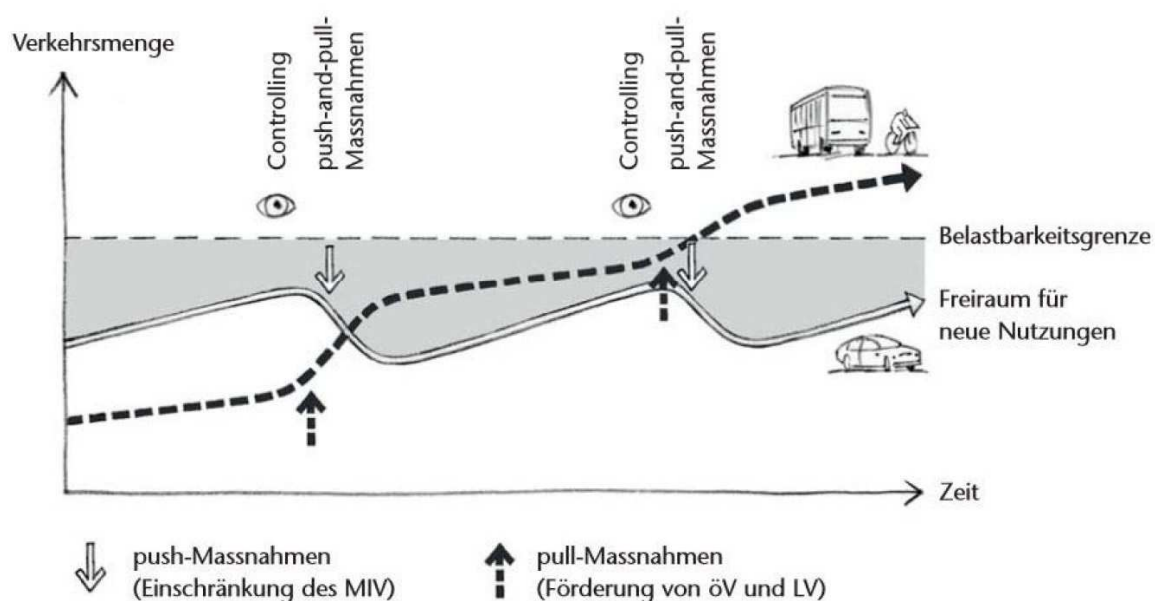


Abb. 5 Systematik Push & Pull

Orientierung an Belastbarkeit und Funktionalität von Strassenabschnitten

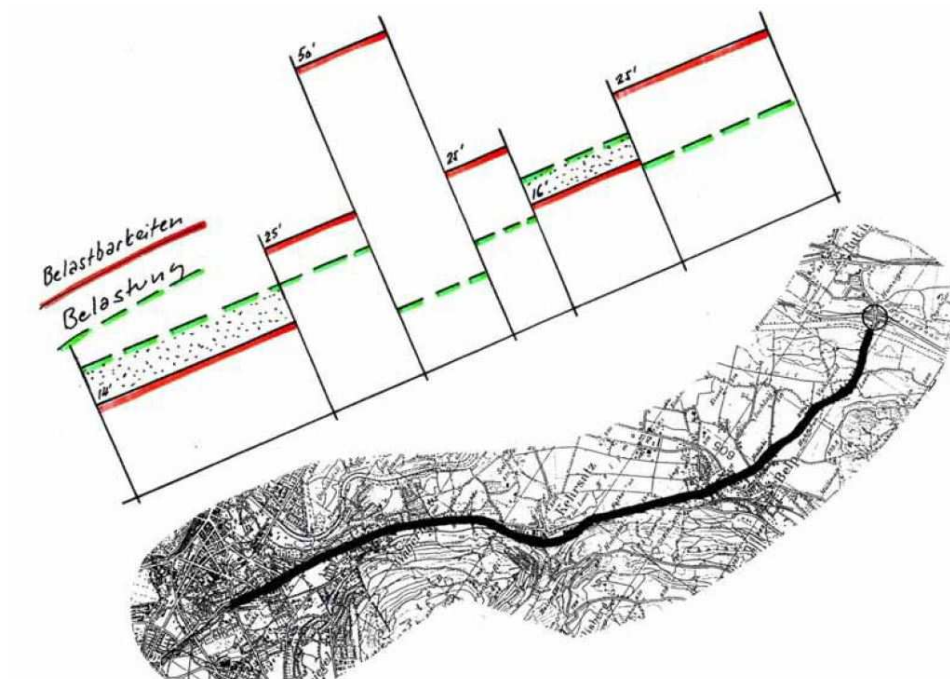


Abb. 6 Beispiel Belastbarkeit / Belastung

„Die Belastbarkeit definiert, wie viel motorisierter Individualverkehr auf einem Strassenabschnitt maximal möglich ist, unter Berücksichtigung der Anforderungen bezüglich Luft /Lärmemissionen sowie unter Berücksichtigung des fahrplangerechten öV-Betriebs, der Querbarkeit für den Fussverkehr und der Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr. Nebst diesen messbaren (quantitativen) Kriterien sind bei der Festlegung der Belastbarkeit auch qualitative Aspekte, wie z.B. stadträumliche Qualitäten, die Aufenthaltsqualität und die Erreichbarkeit resp. die Attraktivität für angrenzende Nutzungen (z.B. Einkaufen), zu berücksichtigen. Massgebend für die Festlegung der Belastbarkeit eines Strassenabschnitts ist stets der tiefste dieser Belastungsgrenzwerte. Die Grenzen der Belastbarkeit definieren somit das unter dem Aspekt der Verträglichkeit maximal tragbare „Angebot“ das dem motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt wird.“ (Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, Seite 13)

Weitere Grundlagen

Die Dokumente wurden beim Verfassen der Strategie berücksichtigt, sie werden jedoch nicht erläutert im Bericht.

5.2 Präambeln GVKK

Die Präambeln stellen die Werte dar, für die sich die Gemeinde Kriens einsetzt. Die zentrale Präambel lautet wie folgt:

„Im Bestreben einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung von Kriens wird ein Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) ausgearbeitet, das den Weg zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Kriens aufzeigt. Eine Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems setzt voraus, dass alle Verkehrsarten (MIV, öV, Fussverkehr, Veloverkehr), die Parkierung und das Mobilitätsverhalten berücksichtigt werden müssen, um die Mobilitätsbedürfnisse als Voraussetzung für ein attraktives Kriens abdecken zu können. Es braucht zeitlich und örtlich adäquate Verkehrssysteme, die flexibel auf die Verhältnisse angepasst sind.“

5.3 Ziele

Es sind drei Hauptziele formuliert:

- Kriens ist attraktiv
- Gute Erreichbarkeit
- Stadtverträglicher, nachhaltiger Verkehr

Kriens ist attraktiv

Dieses Ziel bezieht sich sowohl auf die Gemeinde als Wohnstandort, wie auch als Arbeitsstandort. Um das Ziel zu erreichen, spielen sowohl Stadtplanung, Wirtschaftspolitik, der Verkehr und weitere Themenfelder eine tragende Rolle. Der Verkehr leistet seinen Beitrag an die Zielerreichung in Form von öffentlichen Strassenräumen und Plätzen, die eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen (Gestaltung) sowie einer guten Erreichbarkeit.

Gute Erreichbarkeit

Das Verkehrsaufkommen unterliegt tageszeitlich grossen Schwankungen. Mitten am Tag kann es sogar vorkommen, dass die Luzernerstrasse im Zentrum kurzzeitig fast autofrei ist. Hingegen ist der Verkehrsfluss zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend qualitativ deutlich niedriger. Diese Zeiten werden als Spitzenstundenverkehr (SSV) umschrieben. Wobei die Abendspitzenstunde (ASP) in der Regel höher ist, als die Morgenspitzenstunde (MSP). Während den restlichen 21 – 22 Stunden am Tag fliesst der Verkehr normalerweise gut. Ziel ist es, auch während der Spitzenstunde einen angemessenen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Normalerweise ist dies Qualitätsstufe D nach VSS-Norm.

Die Krienser Zentren Obernau, „Dorf“ und Mattenhof sollen miteinander sowie mit der Stadt Luzern und Horw direkt und schnell verbunden sein für alle Verkehrsträger. Ausserdem sollen von genannten Krienser Zentren die Wohngebiete ebenfalls für alle Verkehrsträger direkt und schnell erreichbar sein.

Stadtverträglicher, nachhaltiger Verkehr

Gemeint ist einerseits die effiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse mit dem bestehenden Verkehrssystem. Dies geschieht u. a. durch die Förderung des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Andererseits bezieht sich dies auch auf die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Ein stadtverträgliches Abwickeln des Verkehrs, beinhaltet u. a. auch eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität, wie sie mit dem Ziel „Kriens ist attraktiv“ umschrieben wird.

5.4 Unterziele

In den Unterzielen werden Lösungsansätze und Stossrichtungen für die Umsetzung der Massnahmen definiert. Die Unterziele sind thematisch unterteilt:

- Öffentlicher Verkehr (öV)
- Radverkehr (RV)
- Fussverkehr (FV)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Verkehrsmanagement (VM)
- Mobilitätsmanagement (MM)
- Parkierung (P)
- Öffentlicher Raum
- Monitoring & Controlling (M+C)

5.5 Massnahmen

Bei den Massnahmen handelt es sich um eine nicht abschliessende Zusammenstellung. Die Massnahmen wurden von den Kommissionsmitgliedern genannt und sind im weiteren Projektverlauf zu prüfen und vervollständigen. Die Aufzählung ist nach den Zeithorizonten kurz- bis mittelfristig und langfristig gegliedert.

6 Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen richtet sich nach dem vorliegenden Terminplan in Abbildung 7. Parallel zur Kenntnisnahme der Strategie durch den Einwohnerrat läuft bereits die Erarbeitung des eigentlichen Gesamtverkehrskonzeptes. Dieses wird voraussichtlich im Frühjahr 2016 fertiggestellt sein. Anschliessend erfolgt eine Partizipationsphase. In dieser werden die Bevölkerung, Verbände und weitere Instanzen wie z.B. der Kanton Luzern miteinbezogen und zur Stellungnahme eingeladen. Anschliessend erfolgt eine Konsolidierungsphase. In dieser wird ein Synthesebericht erstellt und das Konzept aufgrund der Rückmeldungen bereinigt. Danach wird das definitive Gesamtverkehrskonzept dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Terminplan

Das Gesamtverkehrskonzept wird voraussichtlich Ende 2016 abgeschlossen sein. Anschliessend kann mit der Massnahmenplanung begonnen werden. Der Terminplan dazu wird während der Erarbeitung des GVKK festgelegt anhand von Massnahmen-Priorisierung, Abhängigkeiten, etc.

	2015												2016											
	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez			
Meilensteine / Besprechungen																								
Gemeinderat																								
Einwohnerrat																								
Verkehrskommission																								
Instanzen/Bevölkerung/Parteien/Verbände																								
Bearbeitungsphasen																								
Startphase / Ausrichtung GVKK																								
Grundlagenaufbereitung																								
Bereinigung Strategier aus Phase 1																								
Vorgehenskonzept / Ergebniskonzeption																								
Handlungsbedarf																								
Situationsanalyse																								
Handlungsbedarf und Ziele																								
Konzepterarbeitung																								
Konkretisierung Teilkonzepte																								
Standards / Massnahmenstossrichtungen																								
Stellungnahmen / Partizipation																								
Stellungnahmen Instanzen...																								
Partizipation Bevölkerung, Verbände...																								
Synthese / Konsolidierung																								
Synthesebericht																								
Bereinigung / Verabschiedung																								

Abb. 7 Terminplan

Ausblick

Parallel zur Erarbeitung der Strategie des GVKK, wurde das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd erarbeitet. Dieses wird dem Einwohnerrat voraussichtlich im März 2016 zur Kenntnisnahme vorgelegt. Das GVKK wird Folgemassnahmen auslösen. Das Parkplatzreglement, welches eine Schlüsselmassnahme von LuzernSüd bildet, wird deshalb kurz nach dem Grundkonzept Verkehr dem Einwohnerrat zur Beratung vorgelegt. Dies geschieht in enger Koordination und Absprache mit der Gemeinde Horw, welche ihr Parkplatzreglement ebenfalls überarbeitet.

7 Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement stellt eine Schlüsselmassnahme für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung von LuzernSüd dar. Daher haben die Gemeinden Horw und Kriens gemeinsam entschieden – auf Empfehlung der Projektgruppe Verkehr LuzernSüd (bestehend aus Horw, Kriens, Stadt Luzern, vif, VVL und ASTRA) – ihre Parkplatzreglemente umgehend zu überarbeiten.

Der Entwurf des Parkplatzreglements wird in geeigneter Weise der Verkehrskommission, sowie dem Gemeinderat und dem Einwohnerrat zur Mitsprache vorgelegt. Die Inputs werden adäquat berücksichtigt. Das Vorgehen ist im Rahmen der Reglementerarbeitung noch zu klären. Der Auftrag ist noch nicht erteilt.

8 Vorstösse

8.1 Bericht Postulat Piazza (Nr. 281/11): Stopp-Verkehrsproblem-Kriens

Ausgangslage

Das Postulat wurde vom Einwohnerrat am 15. März 2012 überwiesen. Der Gemeinderat war inhaltlich mit der Forderung einverstanden, dass eine breit abgestützte Verkehrskommission eingesetzt werden soll. Der Gemeinderat hat die Kommission deshalb auch am 26. März 2014 gewählt. An der Einwohnerratssitzung vom 7. März 2013 wurde dem Antrag auf Erledigung des Postulates nicht stattgegeben.

Dem Einwohnerrat war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht glaubwürdig genug belegt, dass der Gemeinderat die Kommission wirklich einsetzen wird, und dass rechtzeitig auch eine Strategie politisch breit abgestützt und partizipativ erarbeitet werden würde. Der Postulant argumentierte, dass das Postulat als eine Art Pfand noch in der Hand gehalten werde. Das Postulat an sich verlangte lediglich die Initiierung des Prozesses, dennoch war es dem Einwohnerrat wichtig dieses erst abzuschreiben, wenn Resultate vorliegen.

Begründung

Die Verkehrskommission hat am 3. Juni 2014 die Arbeit aufgenommen. Es bestand von Anfang an die Absicht, in einem zweistufigen Verfahren ein Konzept zu erarbeiten. Analog zum Prozess der Strategie der räumlichen Entwicklung, die der Revision des Bau- und Zonenreglements vorgelagert wurde, sollte auch beim Verkehr zuerst eine Strategie entwickelt werden. Am 8. Juli 2015 konnte die Strategie in der Schlussabstimmung mit 15 zu 0 Stimmen verabschiedet werden.

Nun liegt die Strategie vor und die Verkehrskommission ist bereits seit dem 9. September 2015 daran, ein Gesamtverkehrskonzept für die Gemeinde zu erarbeiten. Für den zweiten Teil hat der Gemeinderat aus Synergiegründen beschlossen, mit Kontextplan AG dasselbe Verkehrsplanungsbüro einzusetzen, das auch das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd erarbeitet hat. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes beschäftigen sich die Mitglieder der Verkehrskommission nun mit den Themen Verkehr in den Quartieren, der Erarbeitung von Teilkonzepten für alle vier Verkehrsträger, der Konzeption einer höheren Aufenthaltsqualität im Zentrum, dem Parkplatzreglement und Verkehrsmodell. Sie sind gefordert, gemeinsam nach Lösungen zu suchen, um den Verkehr in Kriens verträglicher zu gestalten.

Zum heutigen Zeitpunkt und im Rahmen der Genehmigung der Strategie zum Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) kann der Initiierungsprozess, wie im Postulat 281/11 gefordert, als abgeschlossen betrachtet werden.

Erledigung

Der Gemeinderat beantragt, das Postulat aufgrund des vorstehenden Berichts als erledigt abzuschreiben.

8.2 Bericht Postulat Urfer (Nr. 049/2013): Hindernisfreie Fussgänger-Verkehrsinfrastruktur

Ausgangslage

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 21. November 2013 wurde das Postulat dem Gemeinderat zur Berichterstattung überwiesen.

Der Gemeinderat wird aufgefordert, das Fussgängernetz systematisch zu analysieren und auf Hindernisfreiheit zu überprüfen.

Begründung

Der Postulant argumentiert, dass insbesondere aufgrund der demographischen Entwicklung die Notwendigkeit für ein hindernisfreies Fusswegnetz zunehmen wird. Dem Gemeinderat ist diese Entwicklung bewusst. Betreffend Hindernisfreiheit gilt es zu ergänzen, dass zwischen Nutzergruppen mit Gehbehinderung, Sehbehinderung, Hörbehinderung und altersbedingten Einschränkungen zu unterscheiden ist. Je nach Nutzergruppe ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum (Gefälle, taktile Elemente, usw.). Nicht nur aus dem Aspekt einer höheren Anzahl älterer Menschen, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass der Fussverkehr der flächeneffizienteste, ökologischste, kostengünstigste und gesündeste Verkehrsträger ist und schon deshalb in Zukunft die notwendige Förderung noch vermehrt erhalten muss. Wichtig ist deshalb, dass bereits in der Strategie der Fussverkehr als eigener Verkehrsträger aufgeführt wird. Damit soll bereits klargestellt werden, dass er in Zukunft dieselbe Aufmerksamkeit verdient, wie die anderen Verkehrsträger. Damit ist auch ausgesagt, dass es ein Monitoring & Controlling geben wird, dass also die Fussgängerströme erfasst werden sollen, damit die Wirksamkeit der Fördermassnahmen auch entsprechend überprüft werden können. Allerdings sei an dieser Stelle – stellvertretend – auch für andere Beantwortungen darauf hingewiesen, dass bereits der Verkehrsrichtplan von 1993 ein eigenes Kapitel Fussgängernetz beinhaltet hat. Der Verkehrsrichtplan war vermutlich seiner Zeit in vielem voraus, wurde aber – vermutlich aufgrund seines „Alters“ – oft unterschätzt.

Die Strategie des Gesamtverkehrskonzeptes Kriens (GVKK) sieht im Kapitel 5 folgende Unterziele für den Fussverkehr (Kap. 5.3) vor:

- direkte, attraktive, sichere und komfortable Verbindungen
- Wohngebiete optimal für Fussverkehr erschliessen
- Bushaltestellen, gemeindliche Zentren und öffentliche Infrastrukturen, Erholungsräume sind sicher und attraktiv zu Fuss erreichbar
- trennende Wirkung von Hauptverkehrsachsen mildern
- sichere, komfortable Schulwege

In den Unterzielen „Öffentlicher Raum“ (Kap. 5.8) wird die hindernisfreie Gestaltung der öffentlichen Strassen und Plätze sowie öffentlicher Wege explizit als Ziel erwähnt und der wesentlichen Forderung des Postulanten nach einer hindernisfreien Verkehrsinfrastruktur folglich entsprochen. Ergänzend ist wichtig zu wissen, dass diesem Anliegen auch durch eine entsprechende VSS-Norm Rechnung getragen wird und Anlagen des öffentlichen Verkehrs gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ohnehin bis Ende 2022 behindertengerecht ausgestaltet werden müssen.

Nicht vollumfänglich entsprochen werden kann der Forderung des Postulanten nach einer flächendeckenden Analyse. Die Forderung ist auf Konzeptstufe nicht stufengerecht. Die Gemeinde als Ganzes systematisch zu erfassen würde sehr aufwendig und teuer. Die öV-Haltestellen müssen allerdings aufgrund des BehiG Systematisch geprüft werden. Mit der Analyse wird ausserdem die Situation nicht verbessert, dies geschieht erst mit der Umsetzung von baulichen Massnahmen.

Wichtig ist deshalb, dass bei Projekten im öffentlichen Raum wie Strassenprojekten, Platzgestaltungen, usw. nach den einschlägigen und gültigen VSS-Normen geplant wird. Die seit Dezember 2014 in Kraft stehende VSS-Norm SN 640 075 „Hindernisfreier Verkehrsraum“, ist in der Planung zu berücksichtigen und soweit möglich anzuwenden. Dieses zweckmässige Vorgehen wird bereits heute angewendet (z.B. Sanierung Bushaltestellen) und verbessert die Situation Schritt für Schritt mit der Umsetzung jedes Projektes.

Erledigung

Der Gemeinderat beantragt, das Postulat aufgrund des vorstehenden Berichts als erledigt abzuschreiben.

8.3 Bericht Postulat Günter (Nr. 083/2013): Gesamtverkehrsplanung ohne Schikane für MIV und Gewerbe

Ausgangslage

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 23. Januar 2013 wurde das Postulat dem Gemeinderat zur Berichterstattung überwiesen.

Der Postulant fordert vier Aspekte in den anstehenden Verkehrsplanungen besonders zu berücksichtigen. Er beruft sich dabei insbesondere auf den Volksentscheid über die Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse vom 24. November 2013 betreffend Gemeindeinitiative „Sichere Veloverbindung Kriens-Luzern“ der Jungen Grünen.

Begründung

Der Gemeinderat stimmt insofern mit den Postulanten überein, als dass Schikanen für keinen Verkehrsträger, welcher auch immer davon betroffen ist, die richtigen Massnahmen sind um – vom Benutzer akzeptierte – verkehrspolitische Lösungen durchzusetzen. Das vorliegende Konzept verzichtet deshalb auch auf Schikanen im klassischen Sinn. In der Strategie sind die Planungsgrundsätze (Kap. 2.3) festgesetzt. Dabei wird das Modell Push & Pull, dass sich in der ganzen Schweiz zunehmend durchzusetzen beginnt sowie die 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglicher gestalten) vorgesehen. Damit ist gemeint, dass auf Basis eines Monitoring & Controllings mittels Attraktivierungsmassnahmen einerseits und sanftem Druck andererseits steuernd ins das Verkehrssystem bzw. das Mobilitätsverhalten eingegriffen wird. Den Verkehr sich völlig selber zu überlassen und ungeregelt dem Wachstum freien Lauf lassen ist – insbesondere in den engen städtischen Verhältnissen – in der zeitgemässen Verkehrsplanung keine Option mehr.

Ebenso ist der Gemeinderat einig mit der Stossrichtung, dass sich der Verkehr zu verflüssigen hat. Das Ziel muss mehr Mobilität mit weniger Verkehrschaos sein. Dies insbesondere für das Gewerbe, was im Konzept mit „wirtschaftlich notwendigem Verkehr“ umschrieben wird.

Zu den Forderungen

„Keine einseitige Benachteiligung und Schikanierung oder Ausbremsung des motorisierten Individualverkehrs.“

Wie bereits beschrieben kann von Ausbremsung oder Schikanieren nicht die Rede sein. Aufgrund des stetig steigenden Mobilitätsbedürfnis – bei bereits hoch ausgelastetem Strassennetz – insbesondere im Raum LuzernSüd, wo alleine die Überbauung Schweighof eine Zusatzbelastung durch 590 neue Wohnungen und 30'000 m² Nutzfläche für das Gewerbe bzw. die 1'000 bewilligten Parkplätzen zusätzlichen Autoverkehr in das bereits heute stark ausgelastete Strassennetz speisen wird, ist für den Gemeinderat und die vorberatende Kommission klar, dass eine möglichst aktive Förderung der flächeneffizienten Verkehrsträger öV sowie Fuss- und Veloverkehr zwingend ist.

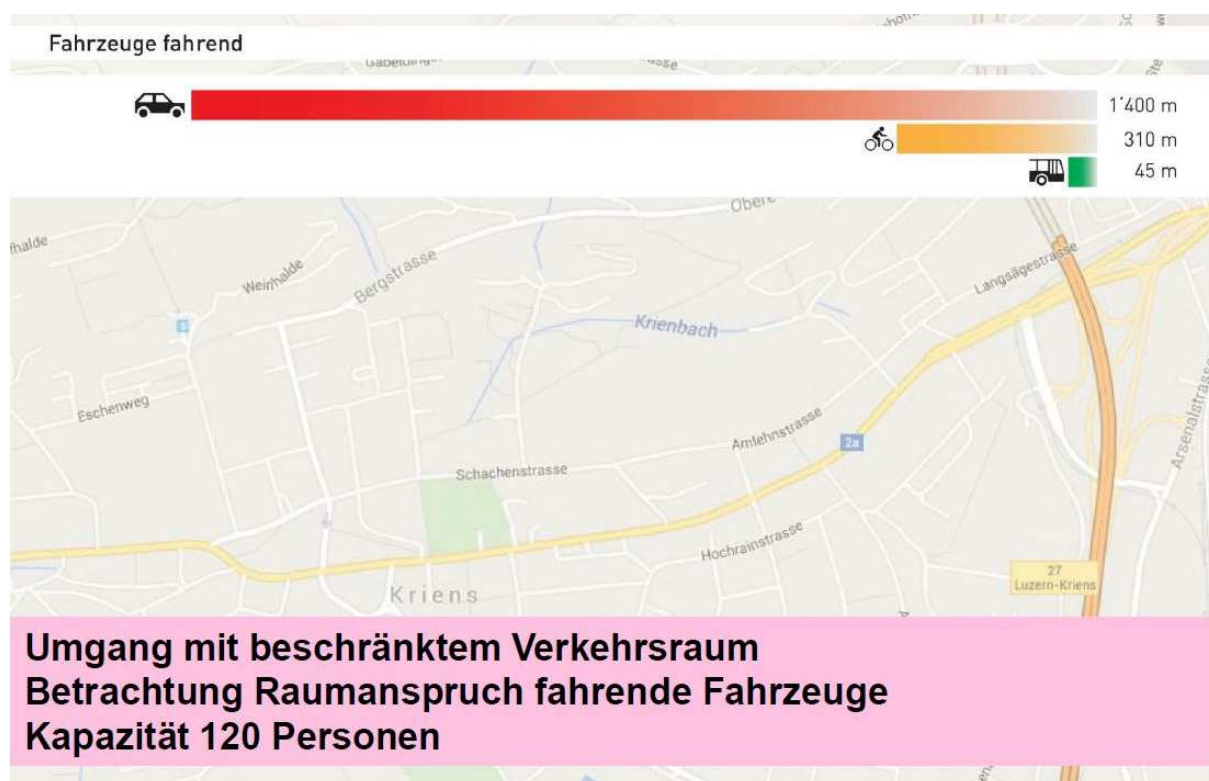


Abb. 8 Flächeneffizienz der Verkehrsträger

„Die Interessen von Wirtschaft und Gewerbe sind bei der Verkehrsplanung gebührend zu berücksichtigen. Die Zu- und Wegfahrt zu bestehenden Gewerbebetrieben darf nicht eingeschränkt oder erschwert werden.“

Genau die Verflüssigung des Verkehrs ist Ziel und Zweck der Bemühungen des Gemeinderates. Der Ruhende und der wartende Verkehr soll nicht in den Engpässen wie Mattenkreisel, Autobahnanschlüsse Luzern-Kriens und Luzern-Horw, oder im Zentrum auf der Luzernerstrasse stehen und damit das Vorwärtskommen aller Verkehrsteilnehmer behindern, sondern es soll immer nur so viel Verkehr in das Verkehrssystem eintreten können, dass dieser auch zeitgleich an einem anderen Ort abfliessen kann. Die Strategie des GVKK sieht zudem Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität als wichtige Ziele vor. Diese sind ausserdem im Raumplanungsgesetz (RPG) verankert.

„Entlastungs- und Ausweichachsen zur Luzerner- und Obernauerstrasse, sowie der Horwerstrasse sind zu definieren.“

Im Strategiebericht des GVKK sind folgende Ziele (Kapitel 5.4) für den motorisierten Individualverkehr (MIV) festgelegt:

- Attraktive Anbindung an übergeordnetes Strassennetz
- Ziel- und Quellverkehr rasch auf übergeordnete Achsen leiten lenken
- MIV verträglich (Belastbarkeiten) und flüssig durch das Dorfzentrum führen
- Funktionalität für wirtschaftlich notwendigen MIV gewährleisten
- kein Durchgangsverkehr in Wohnquartieren

Die Schachen- / Amlehnstrasse als zweite Hauptachse für den MIV zu benutzen steht in Konflikt mit den oben genannten Zielen. Diese wird im Rahmen des GVKK noch vertieft angeschaut werden.

Die zentrale Herausforderung des GVKK wird der Umgang mit der steigenden Mobilitätsnachfrage und dem resultierenden Verkehrsdruck bei – für den kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont – grundsätzlich „gebautem Strassennetz“. Damit bildet die flächeneffiziente Organisation des Gesamtverkehrs ein „roter Faden“ im GVKK-Prozess.

Die Strategie lässt offen, ob langfristig Strassenausbauten bzw. Neubauten realisiert werden. Im Rahmen der Verkehrsmodelluntersuchungen wird der Nutzen von „Visionen“ wie Umfahrungen, Tunnels und anderen Varianten überprüft. Die Massnahmen werden ebenso einem Kosten- / Nutzenvergleich unterzogen. Das Konzept legt den Fokus auf kurz- bis mittelfristige Massnahmen. Langfristige Massnahmen werden lediglich auf deren Nutzen geprüft (siehe Bericht Postulat Tanner: Machbarkeitsstudie Umfahrungstunnel). Bereits der Verkehrsrichtplan 1993 hat gezeigt, dass die Halbwertszeiten solcher Konzepte relativ kurz sind. Wichtig ist, sich schnell und politisch entschlossen hinter die realisierbaren Projekte der nächsten 10 bis 15 Jahren zu machen.

„Auf Tempo 30, Begegnungszonen sowie Teilsperren (auch nur in eine Richtung) für den motorisierten Individualverkehr auf diesen Entlastungs- und Ausweichachsen ist zu verzichten. Dasselbe gilt für bauliche und einseitig den motorisierten Individualverkehr behindernden Massnahmen (Schikanen) auf solchen Entlastungs- und Ausweichachsen - wie eben insbesondere aber nicht ausschliesslich der Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse. Genau solche Massnahmen hat das Stimmvolk schliesslich abgelehnt.“

Die Massnahmen sind im Rahmen des GVKK zu definieren.

Erledigung

Der Gemeinderat beantragt, das Postulat aufgrund des vorstehenden Berichts als erledigt abzuschreiben.

8.4 Bericht Postulat Spörri (Nr. 103/2014): Gesamtverkehrsplanung z.G. der Schwächsten, des ÖV und des Langsamverkehrs

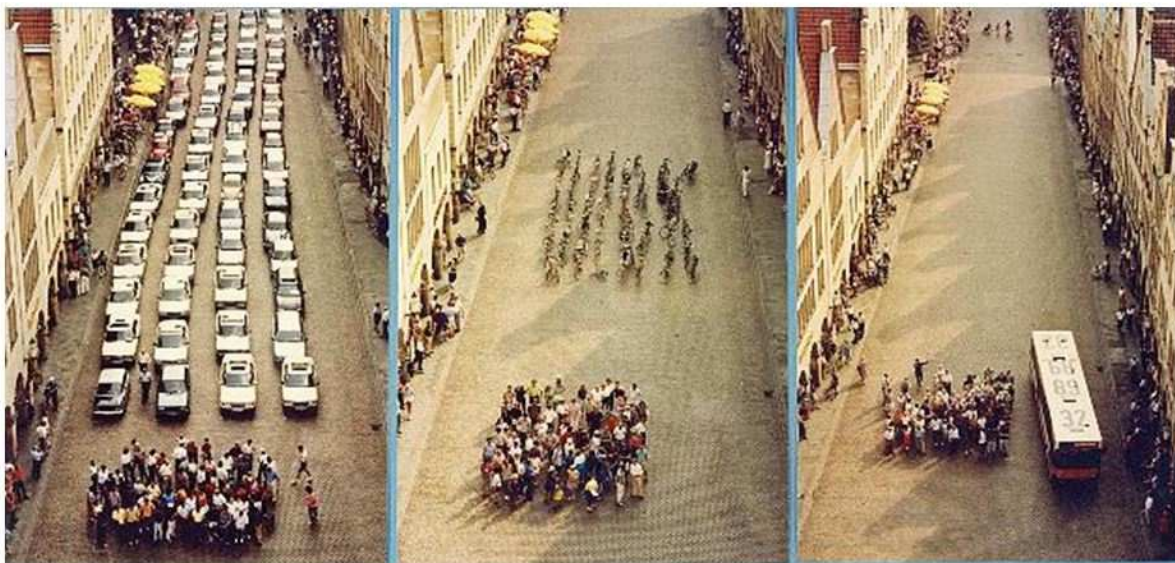
Ausgangslage

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 3. April 2014 wurde das Postulat dem Gemeinderat zur Berichterstattung überwiesen.

Der Postulant fordert den Gemeinderat auf, bei der Beurteilung der Verkehrsprobleme und auf dem Weg zu einer verträglicheren Gestaltung des Verkehrs in der Gemeinde Kriens eine grosse Ausgewogenheit zu beachten. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger und Velofahrer sollen besondere Beachtung finden, ebenfalls soll auch dem öffentlichen Verkehr die notwendige Beachtung geschenkt werden.

Begründung

In der Verkehrspolitik der 60iger Jahre herrschte ein grosser Glaube, mittels des motorisierten Verkehrs sämtliche innerstädtischen Mobilitätsbedürfnisse mit optimalen Verhältnissen für den privaten Motorfahrzeugverkehr zu lösen. Die Nachteile, dass das Auto im innerstädtischen Umfeld sehr platzintensiv ist und die Städte, die zum Teil im Mittelalter entstanden sind gar nicht die notwendigen Platzverhältnisse aufweisen, aber auch die Gefährlichkeit der Fahrzeuge oder die Verschmutzung von Böden und Luft, oder gar die Lärmbelastung wurden anfänglich kaum bemerkt, später in Kauf genommen.



Fahrrad, Bus oder eigenes Auto? Dieses 1991 in Münster arrangierte Bild macht anschaulich, wieviel Platz 72 Menschen in verschiedenen Verkehrsmitteln benötigen:

- 60 Autos (Taxis) brauchen 1000 Quadratmeter (Besetzungsgrad: 1.2)
- 72 Fahrräder brauchen 90 Quadratmeter
- Ein Bus braucht nur 30 Quadratmeter

Abb. 9 Flächenbedarf für 72 Personen im Strassenraum

Quelle: www.focus.de/auto/ratgeber/unterwegs/auto-fahrrad-bus-dieses-bild-wird-ihre-einstellung-zum-auto-veraendern_id_3844157.html

Heute aber darf zu Recht behauptet werden, dass in der Verkehrspolitik ein Paradigmen-Wechsel vollzogen wird. Der Verkehr hat eine Dominanz erhalten, die oftmals nicht mehr stadtverträglich ist (z. B. Baselstrasse Luzern oder Luzernerstrasse Kriens), die in den Städten dem Gewerbe schadet, weil die Aufenthaltsqualität nicht mehr gegeben ist und damit Kundenfrequenzen ausbleiben. Die Strassen sind nicht mehr attraktiv zum Wohnen, weil die Lärmbelastung zu gross wurde und sogar das Vorwärtskommen in den Städten schwierig ist, weil sich der Verkehr selber behindert. Zwischen 1970 und 2013 hat sich gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) die Verkehrsleistung in Personenkilometern pro Jahr etwa verdoppelt.

Leistungen im Personenverkehr

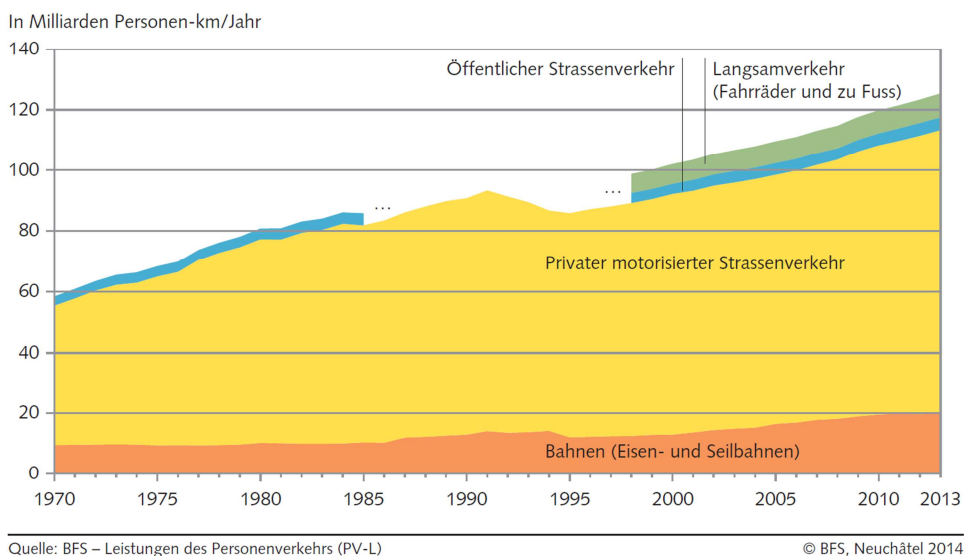


Abb. 10 Leistungen im Personenverkehr von 1970 - 2013

War damals der Wunsch gross auf dem Land leben zu können und die „verschmutzte Stadt“ am Abend zu verlassen, wird heute wieder gerne im urbanen Raum gelebt. Man wünscht sich Aufenthaltsqualität in den Städten, mit Parks, beruhigten Strassen, Strassencafés, gutem öV, sowie gute Fuss- und Velowege.

Zahlreiche Städte in Europa haben den Paradigmen-Wechsel bereits hinter sich und haben pulsierende Innenstädte. Der Modalsplit hat sich zu Gunsten von öV, Fuss- und Veloverkehr verändert.

Der Gemeinderat legt im vorliegenden Bericht und Antrag ein ausgewogenes Konzept vor, das zumindest teilweise dem Postulat Rechnung trägt. In den Unterzielen (Kapitel 5) sind für alle vier Verkehrsträger spezifische Ziele definiert. Es werden alle vier Verkehrsträger gleichwertig analysiert, beurteilt und nach Massnahmen zur Optimierung gesucht.

Erledigung

Der Gemeinderat beantragt, das Postulat aufgrund des vorstehenden Berichts als erledigt abzuschreiben.

8.5 Bericht Postulat Tanner (Nr. 113/2014): Machbarkeitsstudie Umfahrungstunnel, verkehrsfreies Zentrum mit Neugestaltung

Ausgangslage

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 22. Mai 2014 wurde das Postulat dem Gemeinderat zur Berichterstattung überwiesen.

Der Postulant fordert den Gemeinderat auf, zusammen mit dem Kanton Luzern eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, welche die technische und finanzielle Machbarkeit eines Umfahrungstunnels und einem verkehrsfreien Zentrum untersucht.

Begründung

Die Vision der Postulanten überzeugt auch den Gemeinderat: Ein verkehrsfreies Zentrum mit einladender begrünter Begegnungszone und attraktiven Einkaufsmöglichkeiten, oder die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr, sowie für den öV, wie der Postulant schreibt. Eine solche Gemeinde wünscht sich vermutlich jede Bürgerin und jeder Bürger. Allein der Weg dazu, nämlich über die Realisation eines Tunnels, ist zum heutigen Zeitpunkt schlicht nicht realistisch.

Eine ähnlich lautende Forderung wurde von Räto Camenisch im Kantonsrat als Postulat P 386 eingebracht. Die Antworten des Kantons im Rahmen dieser Beantwortung sind sehr entscheidend, weil die Forderung lautet, die Machbarkeitsstudie gemeinsam mit dem Kanton zu erstellen und dieser aktiv in den Prozess einzubinden sei. Der Kanton argumentiert, dass der Tunnel deutlich über Fr. 100 Millionen kosten würde und in keinem Strassenbauprogramm der nächsten Jahre erscheinen würde. Er lehnt das Postulat ab. Über Fr. 100 Millionen ohne kantonale Beiträge sind für die Gemeinde Kriens zum heutigen Zeitpunkt nicht stemmbar. Selbst wenn Verhandlungen eine Beteiligung des Kantons doch noch möglich machen könnten, so ist zurzeit aufgrund der Lektüre der Postulatsantwort nicht die geringste Unterstützung für eine Machbarkeitsstudie zu spüren. Der Kanton begründet dies auch mit seinen Bemühungen für die öV-Förderung mit denen die Krienser Probleme gelöst werden können.

Auch aus Krienser Sicht gibt es einige ernst zu nehmende Bedenken zum aktuellen Zeitpunkt Geld auszugeben für eine Machbarkeitsstudie:

- Im Rahmen der Ortsplanungsrevision hat Kriens klar sein Entwicklungspotential in den Osten von Kriens – den Raum LuzernSüd – verschoben. Im Obernau wird deshalb durch weitere Bautätigkeit nur noch wenig zusätzliches Mobilitätsbedürfnis entstehen. Bereits der Mehrverkehr der letzten, intensiven Bautätigkeiten konnte dank der – vorerst neuen und später verdichteten – Busführung fast gänzlich auf den öV verlagert werden. Mit dem neuen System RBus ist noch einmal ein grosses Potential an Verlagerung möglich. Die Wahrscheinlichkeit, dass die heutigen Verkehrsprobleme bei konsequenter Umsetzung des vorliegenden Konzeptes gelöst werden können, ist ausserordentlich hoch.
- Der Vorstoss von Maurus Frey (Nr. 302/12) zur Rückstellung von einer Mio. Franken pro Jahr zugunsten eines Hochbahnprojektes wurde von Einwohnerrat und Gemeinderat abgelehnt, weil bei roten Rechnungsabschlüssen Rückstellungen aufgrund des Finanzhaushaltsgesetzes gar nicht erlaubt sind.
- Ein Tunnel würde den Siedlungsdruck im Obernau massiv erhöhen.

- Der Tunnel würde zwei Portale bedingen, beide Portale wären verkehrsentensiv, brauchen viel Platz und sind städtebaulich schwierig in die umliegende Siedlung zu integrieren. Die politische Umsetzbarkeit wäre deshalb sehr in Frage gestellt.
- Der Nutzen des Tunnels und andere visionäre Angebotsausbauten werden gemäss Kapitel 6.2 im Rahmen des GVKK im Verkehrsmodell überprüft.
- Der Tunnel stellt ein zusätzliches Angebot für den MIV dar. Erfahrungsgemäss verursacht ein Angebotsausbau auch eine höhere Nachfrage und somit Mehrverkehr.
- Transitverkehr und Durchgangsverkehr durch Kriens ist nicht erwünscht.
- Die limitierenden Engpässe Autobahnanschlüsse Luzern-Kriens, Luzern Horw sowie der Mattenkreisel bestünden jedoch weiterhin (vgl. Beantwortung Nr. 113/2014 Interpellation Kock: Staufreies Kriens).

Der Gemeinderat lehnt es aus den erwähnten Gründen ab, eine Machbarkeitsstudie „Umfahrungstunnel“ in Auftrag zu geben.

Erledigung

Der Gemeinderat beantragt, das Postulat aufgrund des vorstehenden Berichts als erledigt abzuschreiben.

8.6 Antrag Motion Meyer (Nr. 116/2014): 10 Minuten - Eine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation

Ausgangslage

Der Motionär fordert den Gemeinderat auf, innovative und kreative Lösungsansätze zu erwägen, um jedem Verkehrsteilnehmer ab dem Krienser Zentrum das Erreichen der relevanten Ausfahrten der Gemeinde innerhalb von 10 Minuten zu garantieren. Der Gemeinderat hat in dieser Legislatur – gemeinsam mit dem Kanton Luzern die Voraussetzungen geschaffen, um mit den noch folgenden Massnahmen eine massive Verflüssigung des Verkehrs in Kriens zu erreichen.

Die Massnahmen sind in der Begründung aufgeführt und zeigen mit Sicherheit in die vom Motionär gewünschte Richtung. Des Weiteren hält der Gemeinderat die Idee eines Wirkungsbereiches für ein geeignetes Instrument. Im Rahmen der weiteren Konzeptarbeit wird ohnehin ein Monitoring & Controlling (vgl. Kapitel 3 und 5.9) aufgebaut, welches dem Einwohnerrat ebenfalls zur Verfügung gestellt werden kann. Trotzdem empfiehlt der Gemeinderat die Motion zu Ablehnung. Wie im Folgenden dargelegt wird, ist die Forderung „innerhalb von 10 Minuten zu garantieren“ nicht umsetzbar.

Begründung

Die Forderung nach eine spürbaren Verbesserung, sowie die Forderung nach einem Wirkungsbereich kann erfüllt werden: Die Forderung nach 10 Minuten für jeden Verkehrsteilnehmer wird nicht erreicht werden können. Eine solche Motion wäre nichts anders, als den Kriensern Sand in die Augen gestreut.

1. **Eine spürbare Verbesserung wird eintreten:** Kanton und Gemeinde arbeiten zurzeit einvernehmlich an einer Strassenoptimierung der Kantonsstrasse K4. Diese beinhaltet zahlreiche Teilprojekte, insbesondere die Sanierung der Obernauerstrasse und die Busspur Kupferhammer gilt es zu erwähnen. Die zusätzlichen MIV-Abbiegespuren, die intelligente Steuerungen der Lichtsignalanlagen sowie die zusätzlichen Velostreifen verflüssigen den Verkehr und vermindern Rückstaus, speziell in den Stosszeiten. Insbesondere der Umbau der Obernauerstrasse in eine „Intelligente Strasse“ wird den grössten Schritt darstellen. In Zukunft wird der Verkehr nicht mehr auf der Hauptstrasse stauen, sondern an den Lichtsignalanlagen seitlich der Hauptstrasse. Das führt nicht zu längeren Wartezeiten, im Gegenteil. Es führt dazu, dass auf der Hauptstrasse – also im verkehrlich relevanten System – der Verkehr immer fließen wird. Die Zufahrten auf die Hauptstrasse werden nur dosiert, wenn dies erforderlich ist, um den Verkehrsfluss auf der Hauptstrasse sicherzustellen. Dies wird allerdings nur während ca. 2-3 Stunden pro Tag der Fall sein. Solange – wie heute – der Verkehr im Flaschenhals staut, rollt kein Verkehrsmittel mehr. Insbesondere bleibt auch der Bus mit bis zu 200 Passagieren im Stau stecken. Letzteres bewirkt, dass auch der motorisierte Individualverkehr von der Steuerung profitieren wird, weil die Attraktivität des öV gewinnt und damit eine Verlagerung von nicht wirtschaftlich notwendigen Fahrten erreicht werden kann.
2. **Das Obernau ist weitgehend gebaut:** Sofern das heutige Verkehrsaufkommen plafoniert werden kann und gleichzeitig ein Teil des Verkehrs dank attraktiven Velo- und Fusswegen sowie einem zuverlässigerem öV-System verlagert werden kann, wird der Stau abnehmen. Der Gemeinderat ist bereit, dies mittels eines Wirkungsberichts zu belegen. Das für einen Wirkungsbericht notwendige Monitoring ist ohnehin Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes. Auch die weiteren im Bericht enthaltenen Massnahmen und Projekte dienen genau dem gewünschten Effekt und könnten in einem Wirkungsbericht, der periodisch verfasst wird, überprüft werden.
3. **Nicht umgesetzt werden kann:** Es wird nie möglich sein, Kriens vollkommen zuverlässig ab Zentrum innerhalb von 10 Minuten verlassen zu können. Zum einen wäre eine solche Forderung abhängig vom gewählten Verkehrsmittel: Wer sich für den Fussverkehr entscheidet wird in Kriens nicht behindert, braucht aber ohnehin mehr als 10 Minuten, wer sich mit dem Velo fortbewegt bleibt ebenfalls selten im Verkehr stecken, hat aber topographisch nicht die Möglichkeit immer in 10 Minuten vor Ort zu sein und wer das Auto wählt, wird immer das Risiko eingehen, bei Unfällen oder Baustellen behindert zu werden.

Antrag des Gemeinderates

Dem Einwohnerrat wird beantragt, die Motion 116/2014 nicht erheblich zu erklären und abzuschreiben.

9 Konzeptkosten

Für das Gesamtverkehrskonzept Kriens sind folgende Beträge in der Investitionsrechnung reserviert. Stand: Aufgaben- und Finanzplan 2016 -2020:

- 2015 Fr. 200'000.00
- 2016 Fr. 200'000.00
- 2017 Fr. 150'000.00

10 Monitoring & Controlling

Das Monitoring & Controlling (beobachten und steuern) ist ein wichtiges Puzzleteil, um die Zielerreichung zu prüfen und gezielte Massnahmen zu ergreifen bei Nichterreicherung. Es muss periodisch durchgeführt werden. Damit es effizient und einfach handhabbar ist, muss es mit dem Monitoring & Controlling von LuzernSüd abgestimmt werden. Die Strategie enthält folgende Zielsetzungen zum Monitoring & Controlling:

- Vorhandene Daten nutzen
- Periodisch Daten erheben, dokumentieren und auswerten
- Entwicklungen frühzeitig erkennen und dokumentieren

Die Belastbarkeit der Strassen bestimmt die bewältigbare Menge an Autoverkehr. Diese Grenzen dürfen resp. können nicht überschritten werden. Mit einem kontinuierlichen Beobachten (Monitoring) und Steuern (Controlling) wird dies sichergestellt: Wird beobachtet, dass sich die effektive Belastung durch den Autoverkehr der Belastbarkeitsgrenze nähert, müssen Gegenmassnahmen, sogenannte „Push- and Pull“-Massnahmen, zur Steuerung ergriffen werden.

11 Folgeaufträge

Das GVKK enthält eine Massnahmenliste mit Priorisierung. Auf Basis des GVKK können sodann Folgeaufträge für die entsprechenden Projekte ausgelöst werden. Die finanziellen Mittel für diese Massnahmen können noch nicht beziffert werden und sind noch nicht gesichert.

12 Politische Gesamtwürdigung

Die Mobilität ist einerseits eine jahrhundertalte absolute wirtschaftliche Notwendigkeit sowie ein menschliches Grundbedürfnis für jedes soziale Zusammenleben. Gleichzeitig jedoch aufgrund der massiven Zunahme des motorisierten Individualverkehrs – insbesondere getrieben durch die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs – auch zunehmend ein ökonomisches, ökologisches und städtebauliches Problem.

Die Dominanz des Verkehrs belastet Städte und Agglomerationen. Nicht zuletzt ist der Verkehr mittlerweile verantwortlich für 30 % des CO₂ Ausstosses in der Schweiz (siehe <http://swisstraffic.ch/think-tank/co2-und-klima/fact-sheet-co2/index.php>). Daher stellen sich Fragen bezüglich der effizienten und platzsparenden Verkehrsabwicklung, der Aufteilung des knappen öffentlichen Raumes und nach qualitativ hochwertigen öffentlichen Strassenräumen mit hoher Aufenthaltsqualität, welche helfen die Wertschöpfung ins Zentrum zurückzuholen.

In den letzten Jahren haben interessante Entwicklungen eingesetzt. Der Auszug aus den lärmigen Städten aufs Land, der dem Einzelnen die Flucht aus Lärm und Gestank ermöglichte, als Phänomen aber zum Problem gleichzeitig beigetragen hat (Zersiedlung und Verkehr), ist vorerst abgeflacht. Heute ist ein Trend in die umgekehrte Richtung zu beobachten. Viele Menschen haben die Attraktivität des urbanen Lebens wiederentdeckt und wünschen sich ruhigere Städte mit attraktiven öffentlichen Räumen, welche die sozialen und ökonomischen Bedürfnisse in unmittelbarer Nähe abzudecken vermögen (Stadt der kurzen Wege). Gerade eine Agglomerationsgemeinde wie Kriens besitzt diesbezüglich ein erfreuliches Potenzial. Neben der Nähe zur Kulturstadt Luzern, aber auch der Nähe zu den Erholungsräumen hat die Gemeinde ausgezeichnete Voraussetzungen im Rahmen dieses Trends.

Zu dieser Entwicklung gehört ein flexibler Umgang in der Wahl des Verkehrsmittels. 2013 waren beispielsweise 42 % aller Haushalte in der Stadt Luzern autofrei (siehe Monitoring Gesamtverkehr 2013). Untersuchungen haben gezeigt, dass bei guter Erschliessung der Wohnsiedlungen durch den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr, das Potential an autofreien Haushalten hoch ist (siehe HSR Magazin 2 / 2015). Der urbane Mensch sieht im öffentlichen Verkehrsmittel ebenso eine gute Wahl seine Mobilitätsbedürfnisse im Alltag abzudecken, wie im Fuss- oder Veloverkehr, ohne aber beim Wochenendeinkauf auf das Auto (Car Sharing) verzichten zu wollen. Diese Entwicklungen sind bei Weitem noch nicht abgeschlossen. Intelligente Strassen, selbstfahrende Autos und moderne Kommunikationsmittel werden die Mobilitätsbedürfnisse verändern.

Eine moderne Verkehrspolitik hat all diese Entwicklungen in ihre Überlegungen scheuklappenfrei miteinzubeziehen. Die Verkehrskommission und der Gemeinderat haben deshalb entschieden, die vier Verkehrsträger einzeln zu berücksichtigen, zu analysieren und im Hinblick auf ihren optimalen Einsatz entsprechend zu fördern.

Es braucht ein gewisses Mass an wirtschaftlich notwendigem motorisiertem Individualverkehr, es braucht aber gleichzeitig die gezielte Förderung der flächeneffizienten und energiesparenden Verkehrsmittel. Der Gemeinderat begrüsst eine vorwiegend freiwillige Anpassung des Verkehrsverhaltens. Die Massnahmen führen zu:

- einer Verflüssigung des MIV,
- einer Attraktivierung des Veloverkehrs, wozu auch eine erhöhte Sicherheit gehört,
- einer Attraktivierung des Fussverkehrs, wozu aufgewertete Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität gehören,
- eines attraktiven, gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs, wozu eine bessere Stabilität und dichtere Fahrpläne gehören.

Der Gemeinderat weiss aber auch um die Notwendigkeit, für einen wirtschaftlich tragbaren Umgang mit dem Verkehrssystem, steuernd eingreifen zu müssen. Durch die gezielte Abstimmung aller Verkehrsträger wird der Verkehr verflüssigt, was schlussendlich allen zugutekommt. So werden Reserven für Neuansiedlungen geschaffen.

Der Gemeinderat hat ein grosses Interesse, eine für alle Krienserinnen und Krienser plausible Verkehrspolitik zu betreiben und hofft, mit den nächsten Schritten die politische Akzeptanz zu gewinnen, um den Verkehr in Kriens siedlungsverträglich, gewerbefreundlich, dem Menschen dienend und nicht den Menschen belastend zu gestalten.

Mit der nun vorliegenden Strategie, aber auch durch die noch folgenden Diskussionen: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, Parkplatzreglement und Gesamtverkehrskonzept soll die breite Abstützung durch möglichst alle Parteien erfolgen. Einzelmassnahmen oder Grabenkämpfe verhindern die weitere Entwicklung und bringen Kriens zum Stillstand. Der eingeschlagene Weg bringt eine Verflüssigung des Verkehrs und ein noch attraktiveres Kriens.

13 Antrag

Der Gemeinderat beantragt die Strategie des Gesamtverkehrskonzepts Kriens (GVKK) zur Kenntnis zu nehmen und die politischen Vorstösse gemäss vorstehenden Anträgen zu erledigen.

Berichterstattung durch Gemeindepräsident Cyrill Wiget

Gemeinderat Kriens

Cyrill Wiget
Gemeindepräsident

Guido Solari
Gemeindeschreiber

Beschlussestext zu Bericht

Nr. 206/2015

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nimmt in Anwendung von § 29 Abs. 1 lit. d) der Gemeindeordnung vom 13. September 2007 den Bericht des Gemeinderates Kriens vom 28. Oktober 2015 über

Strategie der verkehrlichen Entwicklung

zur Kenntnis und trifft folgende Beschlüsse:

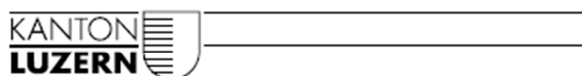
1. Folgende Vorstösse werden als erledigt abgeschlossen
 - 1.1. Postulat Piazza (Nr. 281/11): Stopp-Verkehrsproblem-Kriens
 - 1.2. Postulat Urfer (Nr. 049/2013): Hindernisfreie Fussgänger-Verkehrsinfrastruktur
 - 1.3. Postulat Günter (Nr. 083/2013): Gesamtverkehrsplanung ohne Schikane für MIV und Gewerbe
 - 1.4. Postulat Spörri (Nr. 103/2014): Gesamtverkehrsplanung z.G. der Schwächsten, des ÖV und des Langsamverkehrs
 - 1.5. Postulat Tanner (Nr. 113/2014): Machbarkeitsstudie Umfahrungstunnel, verkehrsfreies Zentrum mit Neugestaltung
2. Die Motion Meyer (Nr. 116/2014): 10 Minuten - Eine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation wird nicht erheblich erklärt und beschrieben.

Kriens, 17. Dezember 2015

Einwohnerrat Kriens

Thomas Lammer
Präsident

Guido Solari
Schreiber



Regierungsrat

Luzern, 14. Oktober 2014

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 386

Nummer: P 386
Eröffnet: 18.06.2013 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 14.10.2014 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 1062

Postulat Camenisch Räte B. und Mit. über dringend nötige bauliche Veränderungen im Bereich Kriens Zentrum (K 4) als Ergänzung zu den Forderungen im Postulat P 385 von Schmassmann Norbert über eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs auf der am meisten frequentierten Buslinie 1

A. Wortlaut des Postulats

Der Regierungsrat wird aufgefordert, nachhaltig und zielgerichtet abzuklären, wie weit der Einachsenverkehr in Kriens leistungsfähiger gemacht werden kann, insbesondere auch in Kongruenz mit den Forderungen des Postulates Schmassmann (öV).

Begründung:

- Die Forderungen des Postulates Schmassmann sind mit den berechtigten Ansprüchen des individuellen Verkehrs (MIV) in Übereinstimmung zu bringen, das heisst, eine Untertunnelung und damit eine Befreiung des Krienser Zentrums vom Durchgangsverkehr ist zu planen und in das langjährige Bauprogramm aufzunehmen. Selbstverständlich ist dabei eine grösstmögliche Schonung des Ortsbildes anzustreben.
- Die Rengglochstrasse ist zügig auszubauen, damit der dortige, nicht unwichtige Abfluss nicht weiter behindert wird und endlich eine Tangentialbuslinie in den Raum Malters, Littau-Luzern und Emmenbrücke eingerichtet werden kann.

Camenisch Räte B.
Schmassmann Norbert
Winiker Paul
Lang Barbara
Keller Daniel
Gisler Franz

Graber Christian
Bucher Hanspeter
Hemetschweiler Rolf
Bossart Rolf
Arnold Robi
Knecht Willi

B. Begründung Antrag Regierungsrat

Ihr Rat beschliesst gemäss Strassengesetz mindestens alle vier Jahre ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in einer Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden.

Ihrem Rat liegt die Botschaft B 116 vom 20. Juni 2014 zu den Entwürfen des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen und eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vor.

In diesem Entwurf sind auf den Kantonsstrassen K4 und K4 b in der Gemeinde Kriens folgende Vorhaben enthalten:

- Im Topf A, Plan Nr. 7, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr,
- im Topf A, Plan Nr. 8, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Erstellen Radverkehrsanlagen,
- im Topf A, Plan Nr. 9, Renggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) - Hohrüti (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse mit Erstellen Radverkehrsanlagen,
- im Topf B, Plan Nr. 78, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Erstellen Radverkehrsanlagen, und
- im Topf B, Plan Nr. 79, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr.

Diese Vorhaben sind auch Bestandteil der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation.



Abbildung: Übersicht Vorhaben Kantonsstrasse K 4/K4b Gemeinde Kriens gemäss Bauprogramm 2015–2018

Das Bauprojekt Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Erstellen Radverkehrsanlagen (Plan Nr. 8) wurde bereits öffentlich aufgelegt. Nach Abschluss der Einspracheverhandlungen erfolgt die Projektbewilligung durch unseren Rat und die Bewilligung des erforderlichen Sonderkredits durch Ihren Rat. Die Vorhaben Nr. 7, 9 und 79 sind in der Planungsphase. Das Vorhaben Nr. 78 ist abhängig von der Zentrumsplanung der Gemeinde Kriens. Die Planungsarbeiten werden in Absprache mit der Gemeinde Kriens gemäss Entwurf Bauprogramm 2015–2018 ab 2015 bearbeitet.

Die Vorhaben Plan Nr. 7, 8 und 78 im Abschnitt Einmündung Hergiswaldstrasse bis Kupferhammer werden verkehrlich koordiniert geplant. Die vorgesehenen Massnahmen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wie auch die Zurverfügungstellung des für den MIV erforderlichen Strassenraums werden über den gesamten Abschnitt gegenseitig abgestimmt.

Im Kantonalen Richtplan wie auch im Agglomerationsprogramm und im Entwurf des neuen Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen ist eine Führung der Kantonsstrasse in einem Tunnel, der das Zentrum von Kriens vom Durchgangsverkehr entlastet, nicht enthalten. Die betroffenen Gemeinden und die regionalen Entwicklungsträger sind bei der Erarbeitung des Bauprogramms miteinzubeziehen. Weitere Interessierte können über die Gemeinden Vorschläge und Anregungen einbringen (§ 45 Abs. 4 des Strassengesetzes). Im Vernehmlassungsverfahren zum neuen Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen wurden keine Anträge für eine Führung der Kantonsstrasse in einem Tunnel, der das Zentrum von Kriens vom Durchgangsverkehr entlastet, eingereicht.

Die Realisierung des Bauvorhabens Renggloch, Ausbau und Sanierung Strasse mit Erstellen Radverkehrsanlagen (Plan Nr. 9) ist im Entwurf des neuen Bauprogramms 2015–2018 ab 2018 beschrieben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die im Postulat geforderten Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs auf der am meisten frequentierten Buslinie 1 im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen enthalten sind. Allerdings ist

der Bau eines Tunnels mit geschätzten Kosten von deutlich mehr als 100 Millionen Franken nicht vorgesehen. Ein solcher Tunnel ist mit Blick auf die zahlreichen berechtigten Anliegen in Agglomeration und Landschaft des Kantons Luzern nicht möglich. Es würde wohl auch die Verkehrsprobleme im Ortskern von Kriens nicht lösen, da nur ein untergeordneter Teil des Verkehrs in diesem Abschnitt Durchgangsverkehr darstellt. Die Realisierung der Rengglochstrasse ist im Entwurf zum Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen ab 2018 vorgesehen.

Das Postulat ist deshalb im Sinn unserer Ausführungen abzulehnen.