

**Postulat T. Bründler: Gesamtheitliche Lösungen in der Krienser Verkehrspolitik – Mehr Mobilität dank einer Ortsumfahrung!**

**Eingang: 18. Juni 2009**

**Zuständiges Departement: Baudepartement**

**Antrag des Gemeinderates: Ablehnung**

**Begründung**

Das Postulat verlangt einen Planungsbericht für den rollenden und ruhenden Individualverkehr mit dem Aufzeigen von Umfahrungsmodellen. Als Beispiel wird eine Abbildung des Tunnels Lungern gezeigt. Die vier realisierten oder sich im Bau befindenden Umfahrungstunnels der A8 in Obwalden lassen interessante Vergleiche der Verkehrssituation in Obwalden mit der Verkehrssituation in Kriens zu:

	<i>Tunnel Sachseln</i>	<i>Tunnel Giswil</i>	<i>Tagbautunnel Zollhaus</i>	<i>Tunnel Lungern</i>
<b>Inbetriebnahme</b>	1997	2004	2010	2012
<b>Länge</b>	5'213 m	2'066 m	417 m	3'570 m
<b>Baukosten</b>	270 Mio. Fr.	133 Mio. Fr.	36 Mio. Fr.	265 Mio. Fr.
<b>Baukosten / km</b>	52 Mio. Fr.	64 Mio. Fr.	86 Mio. Fr.	74 Mio. Fr.
<b>Anzahl Bewohner der entlasteten Gemeinde (Stand 31.12.07)</b>	4'556 Einwohner	3'467 Einwohner		2'032 Einwohner

Bund und Kanton Obwalden bauen für die Entlastung von 10'000 Einwohnern die zweistreifige Nationalstrasse A8 mit vier Tunnels und Gesamtbaukosten von ca. 700 Mio. Franken. Die Verkehrsbelastung (**D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr DTV) beträgt auf der A8 in Obwalden 22'000 Fahrzeuge vor Alpnach, 15'000 Fahrzeuge vor Giswil, 9'000 Fahrzeuge vor Lungern und noch 6'000 Fahrzeuge auf dem Brünigpass.

In Kriens könnte man mit einem 3.2 km langen Tunnel vom Eichhof bis zum Knoten Obernauer-/ Hergiswald-/ Rengglochstrasse und mit Baukosten von ca. 240 Mio. Franken (Annahme: 75 Mio. Franken pro Kilometer) eine Gemeinde mit 26'000 Einwohnern entlasten. Die Verkehrsbelastung der Hauptachse in Kriens ist höher als die Belastung der A8 in Obwalden: Der DTV beträgt 24'000 Fahrzeuge im Bereich Grosshof, 16'000 Fahrzeuge im unteren Teil der Luzernerstrasse (Hofmatt), 18'000 Fahrzeuge im Zentrum (Hotel Pilatus), 21'000 Fahrzeuge bei Beginn Obernauerstrasse (Andritz Hydro), 15'000 Fahrzeuge vor der Einmündung Zumhofstrasse, 13'000 Fahrzeuge im Obernau (vor Knoten Renggloch- / Hergiswaldstrasse) und 7'000 Fahrzeuge im Renggloch.

Der Gemeinderat empfiehlt dem Einwohnerrat trotzdem, das Postulat aus folgenden Gründen abzulehnen:

1. Die Verkehrsbelastung in Kriens wurde in früheren Jahren bei Sperrung der Rengglochstrasse (z.B. wegen Unwetter) speziell gemessen. Der DTV lag auf der Hauptachse im Zentrum nur ca. 1'000 Fahrzeuge tiefer als im Normalbetrieb. Daraus lässt sich ableiten, dass der Durchgangsverkehr auf der Hauptachse in Kriens von Gemeindegrenze bis Gemeindegrenze nur 2'000 bis 3'000 Fahrzeuge pro Tag beträgt. Der übrige Verkehr ist Quell- und Zielverkehr von und nach Kriens oder Binnenverkehr innerhalb dem Gemeindegebiet. Bei einem so geringen Anteil an Durchgangsverkehr ist der Nutzen eines Umfahrungstunnels klein, da er zu wenig Verkehr verlagern würde. Es ist eher zu befürchten, dass ein Umfahrungstunnel neuen Durchgangsverkehr induziert, der dann auf der Rengglochstrasse und auf der Obergrundstrasse zu neuen Verkehrsproblemen führen würde. Der Stau im Eichhof und/oder Paulusplatz ist vorprogrammiert.
2. Die Hauptachse in Kriens ist eine Kantonsstrasse. Für die Realisierung eines Umfahrungstunnels wäre der Kanton Luzern alleine zuständig. Es darf bezweifelt werden, dass der Kanton ein Projekt mit ca. 240 Mio. Franken Baukosten und einem so geringen Nutzen in sein Mehrjahresprogramm aufnehmen wird.
3. Der Kanton würde gemäss Auskunft vif die bestehende Hauptachse Luzernerstrasse – Obernauerstrasse nach der Inbetriebnahme einer Umfahrung zu einer Gemeindestrasse zurückklassieren (analog Kantonsstrasse Horw). Die Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Strassen müsste dann die Gemeinde übernehmen.
4. Varianten mit einer oberirdischen Linienführung oder ein Umfahrungstunnel mit Anschlüssen in Zentrumsnähe sind heute aufgrund der gewachsenen Siedlung sowie aus orts- und landschaftsbildverträglichen und aus umweltschutztechnischen Gründen nicht mehr machbar.
5. Es gibt nur noch wenige Möglichkeiten für das Ausscheiden von Flächen für die Portal- und Anschlussbereiche eines Umfahrungstunnels. Im Gebiet Eichhof plant die Pensionskasse des Kantons Zürich ein Projekt, das für die Entwicklung dieses Gebietes und für einen städtebaulichen Akzent beim Ortseingang von sehr hoher Bedeutung sein wird. Die Bestimmung von Baulinien für dieses Gebiet wäre ein grundeigentümergebundener Eingriff, der genau so einschränkend ist wie Baulinien im Nidfeld (Bypass).

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass er eine gesamtheitliche Verkehrspolitik verfolgt. Die am 25. Juni 2009 vom Einwohnerrat behandelten und zur Kenntnis genommenen Berichte behandelten schwerpunktmässig den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (LV). In einem noch zu erarbeitenden Bericht wird der Gemeinderat die Massnahmen auf der Kantonsstrasse K4 beschreiben (Bericht zum Postulat Piazza: Förderung des Verkehrsflusses in Kriens I und zum Postulat Burkard: Lichtsignalanlage Schappe Center). Das Projekt K4 Kriens, Zentrum (exkl.) bis Einmündung Hergiswaldstrasse wird von der Dienststelle vif als Projekt Förderung ÖV bezeichnet, trotzdem profitiert auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) von den vorgesehenen Massnahmen:

- Der Verkehrsfluss auf der Hauptachse wird für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.
- Mit der Realisierung von Linksabbiegestreifen gibt es weniger Störungen durch linksabbiegende Fahrzeuge.
- Die Sicherheit beim Einmünden in die Kantonsstrasse wird generell verbessert.
- Ein attraktiver öffentlicher Verkehr mit einer hohen Fahrplanzuverlässigkeit sowie attraktive Radverkehrsrouten bewirken einen hohen Anteil ÖV und LV am Modal Split. Dies schafft Platz für den verbleibenden MIV. Wäre das Verkehrsaufkommen in Kriens seit dem Jahr 2000 nicht beim ÖV sondern beim MIV gewachsen, gäbe es wahrscheinlich jeden Tag massive Behinderungen auf der Strasse.