

kriens

Beantwortung Interpellation Nr. 277-2024

Sanierung Hergiswaldstrasse

Eingang

19.08.2024

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement

Das Strassenprojekt Hergiswaldstrasse befindet sich im Bewilligungsverfahren nach kantonalem Strassengesetz (StG) und eidgenössischer Lärmschutzverordnung. Es handelt sich dabei um ein laufendes Verfahren. Der Stadtrat darf keine Fragen beantworten, welche im direkten Zusammenhang mit Einsprachen stehen.



Beantwortung

1.) Wie hoch ist aktuell die Ausgabenkompetenz des Stadtrates?

Gemäss Gemeindeordnung § 32, Abs. 2 beträgt die Ausgabenkompetenz des Stadtrates für Freibestimmbare Ausgaben 3 % des Steuerertrags. Diese wird mit dem Aufgaben- und Finanzplan 2024 (B&A Nr. 2010/2023, Kap. 6, S. 192) für die Budgetperiode 2024, mit Fr. 3'336'246.00 angegeben. Ausgaben über diesem Betrag bedürfen einer Ausgabenbewilligung mittels Sonderkredit durch den Einwohnerrat.

Ab Ausgaben über Fr. 16'681'230.00 unterliegt der Beschluss eines Sonderkredites dem obligatorischen Finanzreferendum.

2.) Aus welchem Grund wurde das Projekt im Budget in verschiedene Teilprojekte unterteilt?

Kreditrechtlich:

Das Strassensanierungsprojekt und die Werkleitungssanierungen der Trinkwasserversorgung und Siedlungsentwässerung sowie das Lärmsanierungsprojekt werden aus drei verschiedenen Quellen finanziert.

Die Projektanteile der Siedlungsentwässerung und Trinkwasserversorgung werden über die jeweiligen Spezialfinanzierungen (Gebühren) finanziert bzw. abgeschrieben. Investition in Strassenprojekte wird über die laufende Rechnung, ohne Entnahme aus einer Spezialfinanzierung, abgeschrieben. Deswegen werden die einzelnen Projekte seitjeher im AFP der Stadt Kriens nach Spezialfinanzierung separat aufgelistet. Alle drei Projekte sind Bestandteil den bewilligten globalen Investitionskredit pro Jahr und Aufgabenbereich.

Ausgabenrechtlich:

Ausgabenrechtlich sind die Projekte nach dem Grundsatz der Einheit der Materie zu behandeln. Die Ausgabenbefugnis bestimmt sich nach der Gesamtausgabe für den gleichen Gegenstand. Ausgaben, die in einem sachlichen Zusammenhang zueinander stehen, dürfen nicht künstlich aufgeteilt werden.

Die zusammenhängenden Investitionen für die Hergiswaldstrasse sind als gemeinsame Ausgabe zu bemessen und gemäss den geltenden Finanzkompetenzen zu bewilligen.

Zurzeit befindet sich das Projekt Hergiswaldstrasse in der SIA-Phase 33: Bewilligungsverfahren, Auflageprojekt. Mit der SIA-Phase 40: Ausschreibung wird das genaue Kostenmass ermittelt und die Ausgabe vor Auftragsvergabe genau bestimmt.

3.) Aus welchen Gründen wurde eine derart bedeutende Baueingabe kurzfristig während der Sommer- und Parlamentsferien eingereicht, obwohl das Projekt bereits über mehrere Jahre hinweg geplant war?

Das Projektbewilligungsverfahren erfolgte nicht kurzfristig. Der Sanierungsbedarf der Hergiswaldstrasse wurde 2013 festgestellt und ein entsprechendes Projekt gestartet. Der Voranschlag für das Jahr 2014 listet das Projekt erstmals als Investitionsvorhaben auf.

Seit Wiederaufnahme des Projekts im Jahr 2021 wurde Bevölkerung wie folgt informiert:

- 30. Juni 2023: Informations-Präsentation für Quartierverein Obernau
- 4. April 2024: «[Auflage des Hergiswaldstrassen-Projektes](#)» (Newsletter und Kriens-Info)
- 4. Juli 2024: Besprechung und Vorinformation QV Obernau
- 05./08.07.2024: Informationsschreiben an die Grundeigentümer / Anwohner
- 10. Juli 2024: «[Hergiswaldstrasse: Planaufgabe startet im August](#)» (Newsletter und Kriens-Info)

Mit den aktuellen kantonalen Projekten *Sanierung K4 Obernauerstrasse*, *Ränggloch* und dem *Hochwasserschutzprojekt Krienbach Abschnitt Schulhaus Obernau bis Restaurant Obernau* bestehen grosse potenzielle Synergien in der Planung und Realisierung. So würde etwa die getrennte Realisierung des kantonalen Hochwasserschutzprojektes und des kommunalen Strassenprojekts ca. Fr. 300'000.00 (Schätzung vif) kosten. Weiter ist die Sanierung für die Erschliessung des Quartiers Obernau mit einem Wärmeverbund wichtig.

Die Auflagefrist wurde frühzeitig angekündigt und hat sich über das Ende der Schulferien erstreckt. Auf der Stadtverwaltung gingen fristgerecht Einsprachen ein.

Anders als bei Raumplanerischen Vorhaben (Bebauungspläne, Umzonungen etc.) hat der Einwohnerrat bei der Bewilligung von Strassenprojekten keine Kompetenzen oder Aufgaben.

4.) Aus welchem Grund setzt man die Hergiswaldstrasse einer Quartierstrasse gleich, obwohl es sich klar um eine Verbindungsstrasse handelt?

Die projektierte Hergiswaldstrasse verfügt weiterhin über einen verkehrsorientierten Charakter. Das Projekt sieht keine verkehrsberuhigenden Massnahmen und keine Umgestaltung zu einer siedlungsorientierten Strasse vor.

5.) Ist für die geplante Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrasse der Klasse 1 nicht das kantonale vif zuständig?

Für alle Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen 1. Klasse ist die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) zuständig.

Deshalb wurde die Signalisation nur zu orientierenden Zwecken aufgelegt, zwecks eines ganzheitlichen Verständnisses des gesamten Projekts. Die Verkehrsanordnung für die Signalisation erfolgt durch die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif).

6.) Wurden im Rahmen der geplanten Einführung von Tempo 30 auch mit der VBL (Stichwort Doppelgelenkbusse) besprochen, wie das ist, wenn jeden Tag mehrmals über 100 Schülerinnen und Schüler die Strasse überqueren können, wo sie möchten? (Vortrittsregeln, Lärmemissionen durch Bremsungen)?

Das Projekt wurde mit dem dafür verantwortlichen Angebotsplaner für den öffentlichen Verkehr, Verkehrsverbund Luzern (VVL), besprochen. Das Projekt war zweimalig Gegenstand einer Vorprüfung durch die zuständigen Stellen des Kantons.

Die Fussgänger müssen den Streifen benützen, wenn sie innerhalb von 50 m eines Fussgängerstreifens die Strasse queren wollen (Auszug vif-Richtlinie FGS).

Die Fussgänger dürfen, wo kein Fussgängerstreifen in 50 m Nähe ist, die Strasse überqueren, allerdings haben diese dort keinen Vortritt.

7.) Weshalb wird das schulhausseitige Trottoir vom Schulhaus bis zum Brunnenhöfli in diesem Abschnitt nicht verbreitert?

Die vorhandenen Platzverhältnisse sind aufgrund von dem angrenzenden Krienbach (Hochwasserschutzprojekt) und der bestehenden Wohnüberbauung (im Privatbesitz) beschränkt. Unter Abwägung aller projektrelevanten Einflüsse konnte das Trottoir aufgrund von Platzmangel nicht weiter verbreitert werden. Mit der durchschnittlichen Breite von 2m entspricht das ostseitige Trottoir den Vorgaben der Verordnung zum Strassenreglement der Stadt Kriens (Art. 5).

Das westseitige Trottoir wurde auf Grund des gemeinsamen Fussweges und der Veloführung breiter ausgestattet. Die neue Führung für den Veloverkehr ist Grund für die Subventionierung des Strassenprojekts durch das Agglomerationsprogramm 4. Generation durch den Bund mit 40 %.

8.) Ist es wirklich sicherer, wenn man an exponierten Stellen, auf die seit Jahrzehnten bewährten Fussgängerstreifen verzichtet?

Das Projekt sieht vor fünf der bisher acht Fussgängerstreifen (FGS) beizubehalten. Die zuständigen Projektplaner der Stadt Kriens haben sich stark dafür eingesetzt, dass die für die Erschliessung des Schulhaus Obernau erforderlichen Fussgängerstreifen erhalten bleiben und Verkehrs-sicherheitstechnisch optimiert werden, um die Schulwegsicherheit zu gewährleisten und weiter zu verbessern. Der abschliessende Entscheid ist allerdings in der Zuständigkeit der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) (siehe Frage 5), welche die Beibehaltung der FGS in der Vorprüfung nicht bemängelt hat.

Weiterhin verunfallen in der Schweiz mehr Kinder und Zufussgehende auf Fussgängerstreifen, als beim freien Queren in Tempo-30-Zonen. Die Unfallfolgen sind auf den Fussgängerstreifen bei höheren um ein Vielfaches fataler. Nicht jeder FGS bietet die notwendige Sicherheit, wie die notwendige normgerechte Ausprägung oder die für das Fahrverhalten notwendige Fussgänger-Frequenz.

9.) Wie beurteilt der Stadtrat das Risiko, Fussgänger und Radfahrer (inklusive E-Bikes, E-Trottis und E-Töffs mit bis zu 45 km/h) gemeinsam auf einem Trottoir zu führen?

Es handelt sich nicht um einen Rad-/Gehweg, sondern bergwärts um einen Fussweg zur Mitbenutzung von Radfahrenden. Entsprechend besteht für Velo- und Motorradfahrende einerseits keine Pflicht zur Benutzung des Rad-/Gehwegs und andererseits dürfen schnelle E-Bikes das Trottoir nur mit ausgeschaltetem Motor bzw. Tretunterstützung benutzen und werden somit weiterhin im Mischverkehr auf der Strasse geführt. Über die ganze Strecke besteht eine durchschnittliche Steigung von 4,9 %.

10.) Im Kriens Info (Ausgabe 8/2024) war die Rede eines «lärmarmen Belages». Wieso steht jetzt aber in mehreren Unterlagen der Planaufgabe, dass es diesen nicht geben wird?

Mit Tempo-30-Zone als Massnahme an der Quelle können die Immissionsgrenzwerte bei allen Liegenschaften eingehalten werden.

Weitere technisch mögliche Massnahmen an der Quelle (Lärmarmen Belag SDA8) bringt keine zusätzliche massgebliche Reduktion. Zudem kann aufgrund der Steigungsverhältnisse in Kombination mit dem hohen Anteil schwerer Fahrzeuge (Trolleybusse / Postauto) ein verstärkter Verschleiss des Belages nicht ausgeschlossen werden, was zu einem erhöhten Ersatzrhythmus führen würde, was wiederum langfristig zu grösseren Kosten und Einschränkungen für die Bevölkerung führen würde. Aufgrund der oben genannten Gründe wurde die Tempo-30-Zone als wirtschaftlichste und zudem kombinierte Lösung zur Steigerung der Verkehrssicherheit, unter anderem für die Schulkinder, und die Einhaltung der Lärmschutzverordnung gewählt. Eine abschliessende Beurteilung zum allfälligen Einbau eines lärmarmen Belages wird unter Berücksichtigung der aktuellen kantonalen Richtlinien und bautechnischen Erkenntnissen während des Ausführungsprojektes erfolgen.

11.) Wie hoch ist die Lärmreduktion, wenn man den jetzigen, maroden Belag mit einem neuen (normalen) Belag ersetzt?

Auszug aus dem LSP (3.3.2):

Zustand heute: Die im heutigen Zustand vorhandenen Beläge wurden nicht systematisch erhoben. Es wird im Ausgangszustand von einem akustisch neutralen Deckbelag ausgegangen.

12.) Wieso kann der Kanton an der Gerliswilstrasse in Emmenbrücke (ebenfalls eine Strasse mit einer ähnlichen Neigung und Schwerverkehr), nach einer Klage des VCS, sogar einen «noch lärmärmerer» Flüsterbelag einbauen als vorher geplant wurde?

Der Kanton hat seine technischen Standards bezüglich dem Einsatz von lärmarmen Strassenbelägen massgebend verändert. Musste der Stadtrat für den Einsatz von lärmarmen Belag auf der K4 Abschnitt Obernauerstrasse noch eine Beschwerde gegen den Regierungsratsentscheid einlegen, wird heute auch bei Bestandes-Sanierungen ein lärmarmen Belag eingebaut.

Mit dem alleinigen Einsatz eines lärmarmen Belages können die Immissionsgrenzwerte für Lärm nicht an allen Liegenschaften entlang der Hergiswaldstrasse eingehalten werden.

13.) Hat der Stadtrat aktuell mit dem ortsansässigen Quartierverein oder generell mit den Menschen vor Ort über die Thematik gesprochen oder auf was für Forderungen stützt man sich überhaupt?

Der gesamte Projektumfang umfasst nebst der Strassensanierung auch die Optimierung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit, die Erneuerung von Wasserleitungen, die Erstellung von Fernwärmeleitungen, die Einführung eines Trennsystem bei der Siedlungsentwässerung und eine Lärmsanierung. Das Projekt stützt sich entsprechend nebst der zwingend erforderlichen Strassensanierung, der einzuhaltenden Lärmschutzverordnung und weiteren bautechnisch erforderlichen Sanierungen auch auf das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kriens, welches unter Mitwirkung der Bevölkerung und dem Einwohnerrat erarbeitet wurde. Wie in Antwort 3) ausgeführt wurden der Dialog mit dem Quartierverein in der Entwicklung des Projekts mehrfach geführt. Verschiedene Änderungen sind aufgrund dieses Austausches in das Projekt eingeflossen.

14.) Hat der Stadtrat mit den entsprechenden Strassengenossenschaften Kontakt aufgenommen betreffend Landerwerb/ Überfahrten und Unterhalt (z.B. Strassengenossenschaft Rainacher)?

Mit den betroffenen Grundeigentümern, darunter auch die Strassengenossenschaft Rainacherstrasse, wurde Kontakt aufgenommen und die für den Landerwerb notwendigen Schritte eingeleitet.

15.) Warum soll der Abschnitt ab der Hubelstrasse / Juchweg bis zur Siedlungsgrenze in Richtung Hergiswald mit Tempo-30 signalisiert werden, wenn in diesem Abschnitt, gemäss Bericht zum Lärmsanierungsprojekt bei keiner Liegenschaft eine Lärmproblematik nachgewiesen wurde?

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kriens sieht in der Massnahme M-5 den Projektperimeter entsprechend vor und dieser wird aufgrund der Verkehrssicherheit im dicht besiedelten Wohngebiet in der Nähe des Schulhauses Obernau aus fachlicher Sicht als sinnvoll erachtet. Weiter war eine der im Austausch mit dem Quartierverein geäusserten Anregungen, dass der Tempowechsel (und die damit verbundene Beschleunigung) möglichst ausserhalb des dicht bewohnten Gebiets zu geschehen hat.

16.) Wo möchte der Stadtrat in naher Zukunft den Ausbau von Tempo 30er Zonen in Kriens noch forcieren? (Zumhofstrasse, Horwerstrasse, Amlehn-/Schachenstrasse)

Das [Gesamtverkehrskonzept \(GVKK\)](#) gibt die Prioritäten vor. So hat die Verkehrskommission die Eignungsabklärung von Tempo-30-Zonen auf Berg-, Hergiswald-, Himmelrich-, Zumhof und Horwerstrasse (Abschnitt Stadtkern) in Auftrag gegeben (Kap. 2 S. 23).

Für die Amlehn-/Schachenstrasse wird aktuell ein Planungsbericht zu Händen des Einwohnerrats erarbeitet. Mit dem Verkehrsrichtplan werden weitere grundsätzliche Stossrichtungen zu Mobilitätsfragen durch den Einwohnerrat festgelegt.

Kriens, 18. September 2024