

# kriens

## Beantwortung dringliche Interpellation

### Dringliche Interpellation Büchi: Verkehrssicherheit Unterführung Brändi, Kuonimatt Nr. 202/2019

Eingang

21. März 2019

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement



### Beantwortung

Die dringliche Interpellation Büchi Nr. 202/2019 „Verkehrssicherheit Unterführung Brändi, Kuonimatt“ wird wie folgt beantwortet:

#### 1. Ist sich Kriens und Horw bewusst, dass die Unterführung Brändi ein Gefahrenpotential für die Benutzenden, insbesondere auch für die Menschen mit Beeinträchtigungen der Institution Brändi darstellt?

Die Unterführung Brändi wurde vor rund 20 Jahren im Rahmen des Nationalstrassenbaus A2/6 erstellt. Das damalige Projekt resp. die Linienführung unterlagen tiefgreifender Vorgaben. So befindet sich auf Seite Kriens eine grosskalibrige Gashochdruckleitung und auf Seite Horw ein begehbare Entwässerungskanal. Gemäss der aktuell gültigen VSS-Norm 40 246a muss eine Unterführung eine minimale lichte Tunnelbreite von 4.50 m aufweisen. Die Tunnelbreite der Unterführung Brändi misst 4.00 m auf einer Länge von rund 17.00 m. Somit weicht die lichte Breite um 0.50 m von der aktuell gültigen Norm ab. Ob mit einer Breite von 4.00 m die damalige Norm eingehalten wurde ist unbekannt. Die Kurve im Rampenbereich weist ein Fussgängerbereich von 1.50 m und eine Fahrbahnbreite für Velos von rund 3.50 m auf, total eine Breite von 5.00 m. Es ist unbestritten, dass die Platzverhältnisse bei der Unterführung Brändi nicht grosszügig bemessen sind und durch die Geometrie (Radien) die Sichtverhältnisse zum Teil eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer erfordert. Weder wurde die Stadtverwaltung in der Vergangenheit noch im Rahmen des derzeitigen Bahnhofumbaus Mattenhof von Seiten des Blindenführsorgevereins noch von der Stiftung Brändi aufgrund einer Gefährdung angegangen. Ausser einem Selbstunfall sind polizeilich keine Unfälle während den letzten zwei Jahren bekannt. Des Weiteren wurde die Problematik der Unterführung schon im Rahmen der LuzernSüd Gremien behandelt.

#### 2. Wurde der Kontakt mit dem Brändi gesucht und die Situation besprochen?

Wie unter Punkt 1 beschrieben, wurde die Stadtverwaltung weder aktiv durch die Bevölkerung noch von Seiten des Blindenführsorgevereins oder von der Stiftung Brändi angegangen. Aufgrund des derzeitigen Bahnhofumbaus Mattenhof fanden zwischen Vertretern des Bau- und Umweltdepartements, Planer sowie Vertreter des Blindenführsorgevereins und der Stiftung Brändi schon mehrere Besprechungen vor Ort statt. Es gab bezüglich etwaiger Gefährdungen keine Rückmeldungen. Man wird aber diese beiden Akteure nochmals angehen.

**3. Wurde der Kontakt mit Horw gesucht, um die Verkehrssituation und Massnahmen zu erläutern, was die Verkehrssicherheit betrifft?**

Im Rahmen des Unterhalts wurde schon immer ein Austausch mit der Gemeinde Horw gepflegt. Die Gemeinde Horw hat die Unterführung Brändi als Gefahrenstellen in der aktuellen Überarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans aufgenommen. Es werden zurzeit Massnahmenvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgearbeitet. Das Bau- und Umweltdepartement ist bereits in Kontakt mit der Gemeinde Horw, um diese und ggf. weitere Massnahmen zu evaluieren und umzusetzen.

**4. Sind Massnahmen vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und wenn ja, welche?**

Zur Entflechtung des Langsamverkehrs muss der Ansatz geprüft werden, ob mit der neuen zentralen Personenunterführung, welche die zb zurzeit an der Haltestelle Kriens Mattenhof baut, die heutigen Abgänge in die Unterführung Brändi eventuell geschlossen werden könnten. Dies würde erlauben, die Radfahrer auf die Nordseite zu verlegen, was wiederum bessere Sichtweiten ergäbe. Hierzu müssen aber die Verkehrsströme erneut gemessen werden.

Da ein Grossteil der Gefährdung durch die hohe Geschwindigkeit der Radfahrer ausgeht, ist auch zu prüfen, ob diese mit geeigneten Massnahmen herabzusetzen ist. Hierzu sind in der VSS-Norm 40 246a Beispiele wie Schranken und Schwenkbarrieren aufgeführt. Diese unbeliebten Massnahmen würden erst zur Anwendung kommen, wenn keine anderen Massnahmen wirksam sind. Die Sicherheit ginge dann zu Lasten des Komforts für die Radfahrer.

Auch wenn mögliche Massnahmen geprüft und umgesetzt werden, so ist die Sorgfaltspflicht durch alle Nutzer der Unterführung wahr zu nehmen. So ist vorgesehen, mittels anbringen von Gefahrensignale v.a. auf die Fussgänger aufmerksam zu machen.

Weitere Massnahmen werden geprüft und sind in Bearbeitung.

**5. Wenn bis jetzt keine Massnahmen vorgesehen sind, ist die Stadt Kriens bereit, zusammen mit Horw Massnahmen zu evaluieren und schnell umzusetzen?**

Vgl. Punkt 3 und 4

**6. Ausserdem regen wir an, die Situation und Massnahmen mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung anzusehen.**

Kriens arbeitet oft mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu zusammen, was auch im vorliegenden Fall möglich ist.

Kriens, 27. März 2019