

Stadt Kriens
Stadtkanzlei
z.H. Armin Lisibach
Postfach
6011 Kriens

Kriens, 19. August 2024

Dringliche Interpellation

Sanierung Hergiswaldstrasse – 30er Zone

Sehr geehrter Ratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Kriens Info (Ausgabe 8/2024) wurde unter dem Titel «Planaufgabe startet im August» die grossflächige Sanierung der Hergiswaldstrasse angekündigt.

Grundlegend unterstützt die SVP den Ersatz der alten Leitungen sowie des desolaten Belags zu 100%. Dennoch haben wir zu diesem Projekt, gestützt auf die uns online vorliegenden Planakten noch einige Fragen.

Da es sich um eine aktuelle (6. August 24 – 26. August 24) Planaufgabe handelt und die Fragen für allfällige Einsprachen noch relevant sein könnten, ist für mich die Dringlichkeit gegeben.

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

In den Unterlagen ist mehrmals von Ausgaben von 3.5 Mio. die Rede.

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

- Möchte man hier die Ausgabenkompetenz umgehen und so nicht überschreiten?
- Ist dies so überhaupt zulässig?

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?

Eine solch einschneidende Baueingabe während den Sommerferien und vor allem den Parlamentsferien einzugeben, grenzt für uns an Absicht, um den Diskussionen aus dem Weg zu gehen.

Planaufgabe 6.8.2024 – 26.8.2024

Nächste ER-Sitzung 5.9.2024 bzw. 26.9.2024

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

Im Kriens Info (Ausgabe 8/2024) stand, wörtlich «Gleichzeitig wird der ganze Abschnitt zu einer Tempo-30-Zone, wie es im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kriens für **Quartierstrassen** vorgesehen ist.»

In der von der Stadt Kriens internen Vorabklärung selbst, schreibt das Baudepartement klar, dass die Hergiswaldstrasse **keine Quartierstrasse**, sondern eine Gemeindestrasse der Klasse 1 ist. Gemäss Strassenverordnung des Kantons Luzern dienen Gemeindestrassen 1. Klasse vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrassen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Personenverkehrs. Dies trifft alles auf die Hergiswaldstrasse zu.

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

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)?

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

Es weist mit 1,55 m - 1,65 m eine sehr geringe Breite auf. Ein Nebeneinandergehen oder Kreuzen ist dadurch nicht komfortabel und fast der einzige sicherheitsrelevante Verbesserungsvorschlag der Sinn ergibt.

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

Jahrelang haben geschulte Polizisten unseren Kindern sensationell beigebracht, wie sie sich beim Überqueren der Strasse – **AUF DEM FUSSGÄNGERSTREIFEN** – sicher verhalten müssen. Nun können die Fussgänger (Schüler) aber die Strasse überall einfach überqueren, wo sie möchten.

- Ist das für all die vielen Fussgänger (Schüler) sowie den Lärm (Stichwort Start-Stop) wirklich ein Gewinn?

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?

Gemäss Bericht müssten E-Bikes, etc. auf einem solchen Bürgersteig den Motor nämlich jeweils ausschalten.

- Wer wird dies kontrollieren?

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?

Im Hinblick darauf, dass die reine Einführung von Tempo 30, gestützt auf das Argument «LÄRM» auf der Hergiswaldstrasse, an einigen Punkten lediglich ca. 2-3 Dezibel reduziert, ist dies vielmehr eine weitere Schikane für den Individualverkehr und somit bringt diese Temporeduktion gar nichts.

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

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?

- Was ist der Unterschied zur Hergiswaldstrasse?
- Wieso wird an der Hergiswaldstrasse keine Flüsterbelag (Standard) verbaut?

Der eingeklagte Belag des VCS reduziert den Lärm um 3-7 Dezibel. Gemäss den gemessenen Werten an der Hergiswaldstrasse liegen die Höchstwerte bei 2 bis maximal 4 Dezibel über der vorgeschriebenen Belastungsgrenzwerten des BAFU.

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?

Auf dieser Strasse hat es nach Aussagen von mehreren ortsansässigen Obernauerinnen und Obernauern seit Jahrzehnten keinen Unfall mehr gegeben. Dies hat sogar die Luzerner Polizei in einem Bericht (Vorabklärung 2023-6044) ebenfalls bestätigt.

Im Weiteren hat eine Mitgliederumfrage des Quartiervereines Obernau im Mai 2018 Folgendes ergeben:

- 83% für die Beibehaltung der Fussgängerstreifen
- 91% für die Beibehaltung des aktuellen Postautostandortes
- 55% für Beibehaltung von Tempo 50
- 10% egal ob 30 oder 50
- 34% bevorzugen Tempo 30

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

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?

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

Im REK der Stadt Kriens wird nämlich vermehrt von Lärmbelastung und Sicherheit der Schulwege gesprochen. Da Kriens mit 12 Quartierschulhäusern sehr dezentral aufgestellt ist, könnte dieses Argumentarium ja fast für jeden Strassenabschnitt verwendet werden.

Wir bedanken uns für die umfassende und transparenten Beantwortung unserer Fragen.

Vielen Dank und freundliche Grüsse



Michèle Akermann
Einwohnerrätin SVP Kriens