

kriens

Begründung zum Postulat

Postulat Patrick Koch: Mattenhofkreisel soll Kreisel bleiben - damit es weiterhin rund läuft! Nr. 126/2022

Eingang

3. August 2022

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement



Antrag des Stadtrates: Ablehnung

Begründung

Der Umbau des heutigen Kreisels Mattenhof in einen Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA) wurde in zahlreichen Studien seit 2013 umfassend evaluiert und überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Lösung hinsichtlich verschiedenster relevanter Aspekte die deutlich stimmigste Lösung ist:

Es ist korrekt, dass der Kreisel in der Regel zu einer Verflüssigung des Verkehrs, damit zu einer Lärm- und Schadstoffreduktion, beiträgt und gut in Siedlungsstrukturen integriert werden kann. Jedoch hat ein «normaler» einspuriger Kreisel eine technische Leistungsfähigkeitsgrenze. Dieses Maximum an verarbeitbarem Verkehrsaufkommen ist beim heutigen Mattenhof-Kreisel nahezu erreicht. Mit den Siedlungsentwicklungen, die im Raum LuzernSüd im Gange sind bzw. anstehen, wird das Verkehrsaufkommen weiterhin zunehmen. Zwar schreibt der behördenverbindliche Teilrichtplan «Regelwerk Luzern Süd» vor bei den neuen Nutzungen die Anzahl Autofahrten auf ein vertretbares Mass zu reduzieren und auch bei den bestehenden Nutzungen eine Verlagerung vom Autoverkehr auf den ÖV, das Velo und für kurze Distanzen auf Fusswege zu bewirken. Letztlich ist trotzdem mit zusätzlichem Autoverkehr gegenüber heute zu rechnen.

Der Knoten Mattenplatz ist und bleibt somit das leistungsbestimmende Element des Strassennetzes von LuzernSüd. Das bedeutet, dass die Aufrechterhaltung der Funktionalität des gesamten Strassennetzes massgeblich von der Funktionalität des Knotens Mattenhof abhängt. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Studien zur Überprüfung verschiedener Lösungsansätze geprüft. Die Ringstrasse sowie der Knoten Mattenplatz gehören dem Kanton. Diese Planungen wurden entsprechend unter Federführung des Kantons durchgeführt, wobei die Stadt Kriens stets konsultativ einbezogen wurde. Die Untersuchungen zeigten u.a., dass sowohl der heutige Kreisel ergänzt mit einer LSA insbesondere für die Busbevorzugung, als auch eine unterirdische Führung für den Geraudeauverkehr der Ringstrasse keine genügende Leistungsfähigkeit liefern. Bezüglich Leistungsfähigkeit genügen einzig ein zweistreifiger Grosskreisel oder ein LSA-geregelter Knoten.

Für die Abwägung dieser beiden Lösungsansätze sind verschiedene relevante Kriterien zu berücksichtigen:

- Dem heutigen Mattenhof-Kreisel kommt als «Mattenplatz» künftig eine stadträumliche Schlüsselrolle zu. Der Mattenplatz wird aufgrund seiner Lage im Netz und der neuen angrenzenden Nutzungen zu einem Zentrum sowie zum

funktionalen Dreh- und Angelpunkt von LuzernSüd. Rund um den Platz gliedern sich dichte, urbane Areale mit teils stark öffentlich orientierten Nutzungen: Einerseits das bereits erstellte Areal «Mattenhof» und die beiden Areale «Anliker» und «Autorama» - mit primär Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen im EG und zahlreichen Wohnungen in den oberen Geschossen, andererseits die «Pilatus-Arena», die neben den sportlichen Nutzungen auch publikumsorientierte Mantelnutzungen und ca. 400 Wohnungen umfasst. Mit der Entwicklung der letzten Jahre und den bevorstehenden Projekten werden bis zu 3'000 Krienserinnen und Krienser im unmittelbaren Umfeld des Mattenplatzes wohnen. Aus dem Kreisel auf der einst grünen Wiese wird dicht bewohnter städtischer Raum. In diesem urbanen Kontext ist eine qualitätsvolle Gestaltung des Mattenplatzes von grosser Bedeutung. Diesbezüglich weist ein LSA-geregelter Knoten gegenüber einem Grosskreisel entscheidende Vorteile auf: er beansprucht viel weniger Fläche und lässt damit einerseits in den Vorzonen zu den angrenzenden Arealen viel mehr Gestaltungs- und Aufwertungsmöglichkeiten und führt zudem andererseits zu einer geringeren Trennwirkung und höheren Sicherheit insbesondere für den Fussverkehr. Die Fussgängerstreifen sind zwar LSA-geregelt, aber sie liegen im Gegensatz zum Grosskreisel nahe am Knoten, wodurch keine langen Wege zurückgelegt werden müssen. Ausserdem müssten bei einem Grosskreisel mehrere Spuren pro Fahrtrichtung ohne eigene «Grünphasen» gequert werden.

- Um den Veloverkehr, wie im regionalen Teilrichtplan festgeschrieben, zu fördern, dessen Anteil am Modalsplit zu erhöhen und damit einen Beitrag zur Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems zu leisten ist ein sicheres, direktes, komfortables und kohärentes Velonetz mit entsprechender Veloinfrastruktur essentiell. Bei einem Grosskreisel gibt es jedoch technisch keine überzeugende Lösung für die Führung des Veloverkehrs. Bei einem LSA-geregelten Knoten gibt es hingegen verschiedene Möglichkeiten für eine gute Integration des Veloverkehrs.
- Letztlich lässt ein Grosskreisel kaum eine aktive Steuerung der Verkehrsflüsse zu. Das heisst, es können nicht situativ gewisse Achsen (z.Bsp. Ableitung auf übergeordnetes nationales Autobahnnetz) priorisiert werden, um die Funktionalität optimal zu gewährleisten. Auch Busbevorzugungen können nicht befriedigend integriert werden. Schnelle und zuverlässige Reisezeiten sind jedoch für eine Verlagerung zum ÖV ebenfalls entscheidend. Bei einem LSA-geregelten Knoten können dank sehr spezifischen und dynamischen LSA-Steuerung sowohl Busse bevorzugt, als auch einzelne kritische Verkehrsströme genau gesteuert und das Gesamtsystem so optimal betrieben werden.

Aus diesen Überlegungen, die in zahlreichen Studien vertieft analysiert und verifiziert wurden, überwiegen die Vorteile eines LSA-geregelten Knotens gegenüber einem Grosskreisel klar. Aus diesem Grund wurde die Umgestaltung des Kreisels Mattenhof zu einem LSA-Knoten bereits im aktuell gültigen kantonalen Bauprogramm 2018-2022 verankert. Eine LSA kann technisch nur mit 4 «Armen» betrieben werden (weil bei 5 oder mehr Armen nicht nur mehr nur die drei Beziehungen «rechts abbiegen», «links abbiegen» und «geradeaus fahren» vorkommen würden und man dies mit Signalen / Spuren nicht mehr bewerkstelligen kann). Deshalb ist es unumgänglich einen der heutigen 5 «Kreiselarme» zu kappen und anderweitig ans Strassennetz anzubinden. Von den heutigen 5 Armen kommt hierfür nur die Industriestrasse in Frage. Die Ringstrasse Ost und West sowie die Nidfeldstrasse sind übergeordnete Verbindungsachsen und die Horwerstrasse verfügt über keine alternativen Anschlüsse ans Strassennetz. Das Gebiet, welches heute über die Industriestrasse direkt an den Mattenkreisel angebunden ist, besteht hingegen die Möglichkeit einer qualitativ guten Anbindung via Oberkuonimattweg an den Knoten Ring-/Grabenhof-/Motelstrasse. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die dafür notwendigen baulichen Anpassungen ins kantonale Strassenbauprogramm aufzunehmen.

Die Ausführungen zeigen auf, dass es in den bisherigen Planungsarbeiten durch den Kanton ein umfassendes Variantenstudium und eine sorgfältige Abwägung aller Varianten vorgenommen wurde. Ein LSA-geregelter Knoten überzeugt dabei sowohl aus einer stadträumlichen und funktionalen Sicht, als auch bezüglich verkehrstechnischen und betrieblichen Aspekten. Die Stadt unterstützt deshalb die Bestrebungen des Kantons gemäss Strassenbauprogramm und beantragt dem Einwohnerrat das Postulat nicht zu überweisen.

Kriens, 7. September 2022