

# kriens

## Beantwortung Interpellation

### Interpellation Reto Felber: Verbesserung der Sicherheit um Baustellen in Kriens / Sicherheit um die Baustelle Pilatus Arena Nr. 151/2022

Eingang

11. Dezember 2022

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement

## Beantwortung

### 1. Wie schätzt der Stadtrat die Sicherheit der Zufussgehenden und der Fahrradfahrenden ein?

Jede temporäre Änderung des Verkehrsregime (insb. in Folge einer längeren Baustelle) ist eine anspruchsvolle Aufgabe welche im vorliegenden Fall mit der Baustelle Pilatus Arena (Halter AG und der beauftragten Bauunternehmung), der Stiftung Brändi, der vbl und der Stadt Kriens vor der Projektgenehmigung in wesentlichen Punkten und vor dem Baubeginn mit dem Stellen der Bauwand detailliert vor Ort erörtert und festgelegt wurden. Mehrere Massnahmen wurden in der Zwischenzeit umgesetzt und deren Wirkung wird laufend kontrolliert zusammen mit vorstehenden Erwähnten.

### 2. Wie schätzt der SR die aktuelle Situation im Bezug zur Hindernisfreiheit ein?

Wir nehmen an es handle sich örtlich um den Raum der Pilatus Arena und der neuen Haltestelle Kriens Mattenhof. Die Hindernisfreiheit wird entsprechend den aktuellen Standards gewährleistet. Dabei können wir seit dem Bau der zb – Haltestelle Kriens Mattenhof auf die geschätzte Unterstützung der Stiftung Brändi zählen. Falls es ein Detail gäbe, welches saniert werden müsste, nehmen wir solche konkreten Meldungen gerne entgegen.

### 3. Wie zeigt sich für den SR die Führung der Fussgängerumleitung und des übrigen Verkehrs in Bezug auf Signalisation, Markierung und Beleuchtung?

Ursprünglich sah die Pilatus Arena verschiedene Bauphasen vor, welche immer wieder ändernde Führungen von Zufussgehenden und Radfahrenden zur Folge gehabt hätte. Diese Wechsel sind problematisch, daher wurde ein Bauzustand erarbeitet, welcher für die ganze Dauer der Baustelle beibehalten werden kann und nur geringe laufend Anpassungen braucht.

### 4. Weisen die Fussgängerumleitungen ein genügendes geometrisches Normalprofil auf resp. sind diese genügend breit?

Die minimale Breite von 1.10m ist eingehalten. Von einem einzig gültigen Normalprofil kann nicht gesprochen werden. Das Normalprofil ist immer ein abwägen verschiedener Einflussfaktoren, welche je nach Situation auch immer wieder anders gewichtet werden können.



**5. Weist die Strasse entlang des AWB Brändi zwischen dem Bahnhof Mattenhof und der Einmündung Horwerstrasse ein genügendes geometrisches Normalprofil auf und deckt dieses vor allem in der Kurve den Begegnungsfall Bus/Fahrrad genügend ab?**

So grundsätzlich Antwort Nr. 4. Die Frage suggeriert, dass die Begegnung zwischen Bus und Radfahrenden das massgebende Normprofil sei, was nicht zwingend der Fall sein muss. Es handelt sich um eine Tempo30- und Begegnungszone, kombiniert mit der Baustellen-Signalisation ist bei allen Verkehrsteilnehmenden erhöhte Vorsicht geboten.

**6. Sind alle Anforderungen bzgl. Sichtweiten in Kurven, Baustellenausfahrten und Kreuzungen eingehalten?**

Grundsätzlich wird unter dem gegebenen Verkehrsaufkommen und den vorhandenen Platzverhältnissen die maximale Sicherheit angestrebt. Die realisierten Massnahmen und die daraus resultierenden Sichtweiten sollen dem notwendigen Sicherheitslevel entsprechen. Die Massnahmen werden jedoch laufend verbessert und der Adaption der Verkehrsteilnehmenden angepasst. So prüft der Bauherr aktuell mit der Stiftung Brändi weitere Verbesserungsvorschläge.

**7. Welche Gefahren sind nach Einschätzung des SR am prioritärsten zu verbessern?**

Die Frage suggeriert, dass es Gefahrenstellen gibt insbesondere für die Radfahrenden und Zufussgehende. Wir fordern den Interpellanten auf, konkrete Hinweise auf solche Gefahrenstellen zu geben.

Mit der Pilatus Arena und den dazugehörigen Wohntürmen entsteht im verdichteten und verkehrstechnisch hochfunktionalen Raum das höchste Wohnhaus der Schweiz. Die mit der Erstellung verbundenen tausenden von LKW-Fahrten stellen eine wesentliche Mehrbelastung des vorhandenen Verkehrssystems dar. Die durch die Bauherrschaft getroffenen Massnahmen haben zum Ziel, die grösstmögliche Verkehrssicherheit vor Ort zu erreichen.

**8. Welche Unterlagen zu welcher Zeit mit der Angabe der Baustelleninstallation und dessen Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmende wurden vor Start der Baustelle dem Bau- und Umweltsdepartement zur Prüfung unterbreitet und was waren die geforderten Massnahmen aufgrund dieser Prüfung?**

Dazu wurden mehrere Varianten der Baustellenetappen und Verkehrsführungen ausgearbeitet und im Bewilligungsprozess gemeinsam mit den Verkehrstechnikern weiterbearbeitet. Die wesentlichen Grundelemente waren Bestandteil der Baugenehmigung mit der Auflage, vor Baubeginn die Details zu erörtern und zu konkretisieren. Aktuell wird die Baustelle eingerichtet, der Baustellenverkehr ist in dieser Phase tief und die Verkehrsführungen können vor Ort angepasst werden.

**9. Auf welchen Normen, Richtlinien, Verordnungen und Gesetze basierte die Prüfung der eingereichten Unterlagen?**

Es werden die aktuell geltenden Gesetze, Verordnungen und technischen Regeln der Baukunde angewandt. Analog im Sinne von Antwort 4 gibt es jedoch kein allgemeingültiges Standardrezept. Stattdessen sind die Beurteilungen und Massnahmen immer eine Abwägung vieler Faktoren.

**10. In welchem zeitlichen Abstand nach Baustart erfolgt die Kontrolle resp. die wiederholende Kontrolle nach aufzeigen von Mängeln und dessen Meldung an die Verantwortlichen?**

Bisher trafen sich die Verantwortlichen wöchentlich vor Ort für die Konkretisierung und Begleitung der Umsetzung der Massnahmen. Nächster Ortstermin ist der 16.12.2022.

**11. Welche Fristen wurden den Verantwortlichen zur Verbesserung gesetzt und was würde passieren, wenn diese nicht eingehalten werden?**

Einmal festgelegte Massnahmen sind so rasch wie möglich umzusetzen.

**12. Wer kommt für den Unterhalt (Schneeräumung, Reinigung bei Verschmutzung und Behebung von Schäden) der jetzigen Situation bei den Umleitungen und der Strassenfläche auf?**

Strassenflächen werden durch die bisher Zuständigen unterhalten.

**13. Wer haftet im Falle eines hoffentlich nicht stattfindenden Unfallereignisses?**

Im Streitfall wird ein Gericht entscheiden müssen, ob ein Unfall durch die Strassenanlage mitverursacht wurde oder individuelles unangepasstes bzw. Fehlverhalten der involvierten Verkehrsteilnehmenden ursächlich war.

**14. Was ist der Grund, dass eine Umgehung für den nichtmotorisierten Individualverkehr der Baustelle nicht durch das Mattenhofquartier erfolgt?**

Zufussgehende und Radfahrende nutzen die kürzest möglichen Wegverbindungen. Die Empfehlungen von Fussverkehr Schweiz halten diesbezüglich fest: *«Oft werden Zufussgehenden Beeinträchtigungen und Umwege zugemutet, ohne vorgängig andere Szenarien (zum Beispiel Beanspruchung von Parkplatz oder Fahrbahn) in Betracht zu ziehen»*. In diesem konkreten Fall werden sowohl Parkplätze als auch Fahrbahnteile den FG exklusiv zur Verfügung gestellt.

**15. Da es sich nicht um die erste unzufriedene Situation bei einer Krienser Baustelle handelt, was für Verbesserungsmöglichkeiten sieht der SR diesbezüglich für zukünftige Baustellen?**

Die Veränderungen und Herausforderungen, welche durch Baustellen auf den öffentlichen Raum wirken, waren in den letzten Jahren mehrfach Gegenstand parlamentarischer Vorstösse und Diskussionen. Siehe u.a. [Bericht zu Postulat 098/2022 «Velo- und Fussgängerfreundliche Baustellen-Signalisation in Kriens»](#).

Generell können sich die Bewilligungsbehörden nicht auf die Dämpfung von Komfort-Einbussen individueller Verkehrsteilnehmender fokussieren, sondern sind der übergeordneten Verkehrssicherheit für aller Verkehrsteilnehmenden verpflichtet. Dem als sicher beurteilten Verkehrsbetrieb um Grossbaustellen in der Stadt Kriens nach, kann der Stadtrat nicht von einer generell «unzufriedenen Situation» sprechen.

Trotzdem gibt es bei der Beurteilung der Verkehrsführungen von grossen Baustellen weiteres Optimierungspotenzial: Vor Baubeginn (nicht mit dem Baugesuch, da dieses für Detailverkehrsführungsmassnahmen zu ungenau und zudem vor der Ausführung noch ändern kann) muss der Gesuchsteller zusätzliche detaillierte Bauinstallationspläne, mit Verkehrsführungen abliefern. Der zeitliche Vorlauf zur Bearbeitung dieser Pläne muss insbesondere für grosse Baustellen erhöht werden, damit vor Baubeginn mehr Zeit für die Ausarbeitung der Detailverkehrsführung zur Verfügung steht. Dennoch braucht es die bisherige Detailkontrolle vor Ort nach wie vor, um situativ die richtigen, angemessenen Massnahmen besser erkennen und ergreifen zu können. Dafür wird die Möglichkeit der Anordnung von korrigierenden Massnahmen durch die zuständigen Stellen mit der Baubewilligung verfügt und bei Bedarf auch immer wieder umgesetzt.

Grundsätzlich gilt: Je grösser die Baustelle, desto grösser ist die Verpflichtung der Bauherrschaft, für das weitere Funktionieren des öffentlichen Stadtraums für alle Verkehrsteilnehmenden zu sorgen.