

Postulat Portmann: Sichere Fuss- und Radwegverbindungen in Kriens

Eingang: 15. September 2017

Zuständiges Departement: Bau- und Umweltdepartement

Überweisung

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 28. September 2017 wurde das Postulat dem Gemeinderat zur Berichterstattung überwiesen.

Bericht

Damit während der Bauphasen die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden nicht gemindert wird, sucht die Gemeinde frühzeitig den Kontakt zu Bauherrschaften und Bauunternehmungen. Dabei werden Installationspläne und provisorische Verkehrsführungen besprochen. Selbstverständlich gilt es dann, beschlossene Massnahmen zu kontrollieren und durchzusetzen. Dies ist auch für die Baustelle Mattenhof/ Sternmatt geschehen.

Für die Überbauung Mattenhof/ Sternmatt wird der Fuss- und Radweg östlich der Nidfeldstrasse für Umschlagarbeiten beansprucht und ist daher für die Öffentlichkeit gesperrt. Für die beanspruchte Fläche werden von der Baufirma Gebühren für den gesteigerten Gemeingebrauch gezahlt.

In einem internen Schreiben vom Januar 2017 sind unter anderem der Fuss- und Radverkehr im Nahbereich der Baustelle und der näheren Umgebung, sowie der öffentliche Verkehr in Form einer Stellungnahme Baustelleninstallation / Logistikkonzept umschrieben. Darin ist unter anderem folgendes festgehalten:

- Die Baustellenwand im Bereich der Abladezone entlang Nidfeldstrasse ist entsprechend einsehbar zu konzipieren.
- Am Bahnhof Mattenhof sind Hinweise zu alternativen Wegführungen zusammen mit der nicht mehr zur Verfügung stehenden Rampe Unterführung Sternmatt auf einer Übersichtstafel anzubringen.
- Zur Konfliktminimierung zwischen Fussgänger / Radfahrer und dem Baustellenverkehr ist der Langsamverkehr entlang der Mattenhofstrasse zum Bahnhof Mattenhof auf dem bestehenden Trottoir zu führen.
- Die Fahrzeuge der Buslinie 16 durch die Mattenhofstrasse von und zum Bahnhof Mattenhof dürfen durch den Baustellenverkehr nicht beeinträchtigt werden.

Der in Anlehnung der Abschnittsperrung neu erstellte Fussgängerstreifen, respektive die Querung der Nidfeldstrasse durch den Langsamverkehr an der Kreiselausfahrt Nidfeldstrasse, stellt weder eine unerwartete, ungewohnte, noch gefährliche Situation dar. Die Ausrüstung des Fussgängerstreifens und die erforderlichen Sichtweiten sind eingehalten. Das südliche

Ende der Abschnittsperrung des Fuss- und Radweges ist mit einem Baugitter verdeutlicht, wie es aus den Fotos des Postulats ersichtlich ist. Vor diesem Baugitter ist die temporäre Signalisation „gemeinsamer Rad- und Fussweg“, mit einer Richtungstafel ergänzt, aufgestellt. Für die Fusswegverbindung ist die Abschnittsperrung von geringer Bedeutung. Es ist auf der gegenüberliegenden Strassenseite ein parallel geführtes Trottoir, welches als Alternative genutzt werden kann. Auf dem ca. 150m nördlicherem Fussgängerstreifen können die zu Fuss gehenden die Strasse wieder sicher überqueren. Für die Radfahrer stehen zwei Optionen zur Auswahl, um die Sperrung des Fuss- und Radweges zu überbrücken. Im Bereich der Abschnittsperrung müssen die Radfahrenden auf die Fahrbahn in den Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wechseln. Alternativ müssen sie vom Rad steigen und ihr Rad über den Fussgängerstreifen schieben und auf dem westlichen Trottoir der Nidfeldstrasse bis zum ca. 150m entfernten nördlicheren Fussgängerstreifen gehen und dort wieder die Strasse überqueren, um ihre Fahrt auf dem Fuss- und Radweg fortzusetzen.

Nördlich der Abschnittsperrung ist auf der gesamten Breite des Fuss- und Radweges eine Abschränkung aufgebaut. Es wurde bewusst auf eine Öffnung verzichtet, um dem Langsamverkehr eine klare Wegführung, Richtung Bahnhof Mattenhof, aufzuzeigen. Somit wird ausgeschlossen, dass sich der Langsamverkehr, aus nördlicher Richtung annähernd, nicht in das Areal der Baustelle gelangt. Die Konsequenz daraus ist, dass jener Veloverkehr auf der Fahrbahn des MIV, südlich annähernd, an dieser Stelle nicht auf den Fuss- und Radweg zurückgeführt werden kann. Radfahrende können weiter nördlicher vor dem Kreisel Herrenallmend auf den Fuss- und Radweg auffahren. Die Sicherheitsaspekte der Verkehrsteilnehmenden stehen über dem Aspekt, die Radfahrer möglichst früh wieder auf den Fuss- und Radweg zu führen. Die Sicherheit darf nicht aus Bequemlichkeitsgründen ausgespielt werden.

Der Radverkehr wird in Richtung Süden doppelt geführt bzw. es stehen dem Radfahrer zwei infrastrukturelle Angebote zur Verfügung. Einerseits auf dem Fuss- und Radweg, östlich der Nidfeldstrasse, wo die Radfahrer welche nicht die Route über den Bahnhof Mattenhof nehmen wollen, auf Höhe Fussgängerstreifen (Standort der temporären Signalisation „Fussweg“) vom Rad absteigen, die Strasse überqueren und auf der anderen Strassenseite ihre Tour fortsetzen können. Oder die Radfahrer haben die Möglichkeit im Mischverkehr und teils auf einem Radstreifen an der Abschnittsperrung vorbeizufahren und je nach Zielort den Mattenhofkreisel zu befahren oder auf dem gemeinsamen Fuss- und Radweg Richtung Schweighof abzubiegen. In diesem Falle werden die Radfahrer von der Sperrung nicht tangiert.

Die vom Postulant genannte Umfahrungsroute über die Schweighofstrasse wurde von der Abteilung Verkehrs- und Infrastrukturdienste vor Beginn der Überbauung Mattenhof/ Sternmatt intern geprüft. Auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisel Herrenallmend und Mattenhofkreisel verkehrten 2016 täglich durchschnittlich, über alle Wochentage hinweg, 153 Fahrräder den Fuss- und Veloweg. Somit ist der besagte Abschnitt schwach frequentiert. Als Vergleich: Die Schachenstrasse war 2016 täglich durchschnittlich, über alle Wochentage hinweg, mit 1109 Fahrrädern frequentiert. Zusätzlich ist die Akzeptanz von Umwegen für den Langsamverkehr sehr gering. Jede erzwungene Abweichung von der direkten Linienführung zu einem Ziel ist ein Umweg. Mit zunehmender Umwegdistanz sinken die Akzeptanz und der Benutzungsgrad einer Umfahrungsroute und die Anzahl der Regelmisssachtungen steigt. Hinzu kommt, dass eine grosse Anzahl der Radfahrer ortskundig sind und nach eigener Einschätzung Ausweichrouten definieren können. Das Freigleis mit seinen zum Teil bereits heute bestehenden Zufahrtswegen stellt dabei eine mögliche attraktive Ausweichroute dar. Aus den

genannten Gründen ist die Abteilung Verkehrs- und Infrastrukturdienste zum Entscheid gekommen, dass keine Radumfahrroute ausgeschildert wird.

In der Baustellensignalisation Mattenhof ist die Sperrung des betroffenen Abschnittes mit den dazugehörigen Massnahmen ersichtlich.

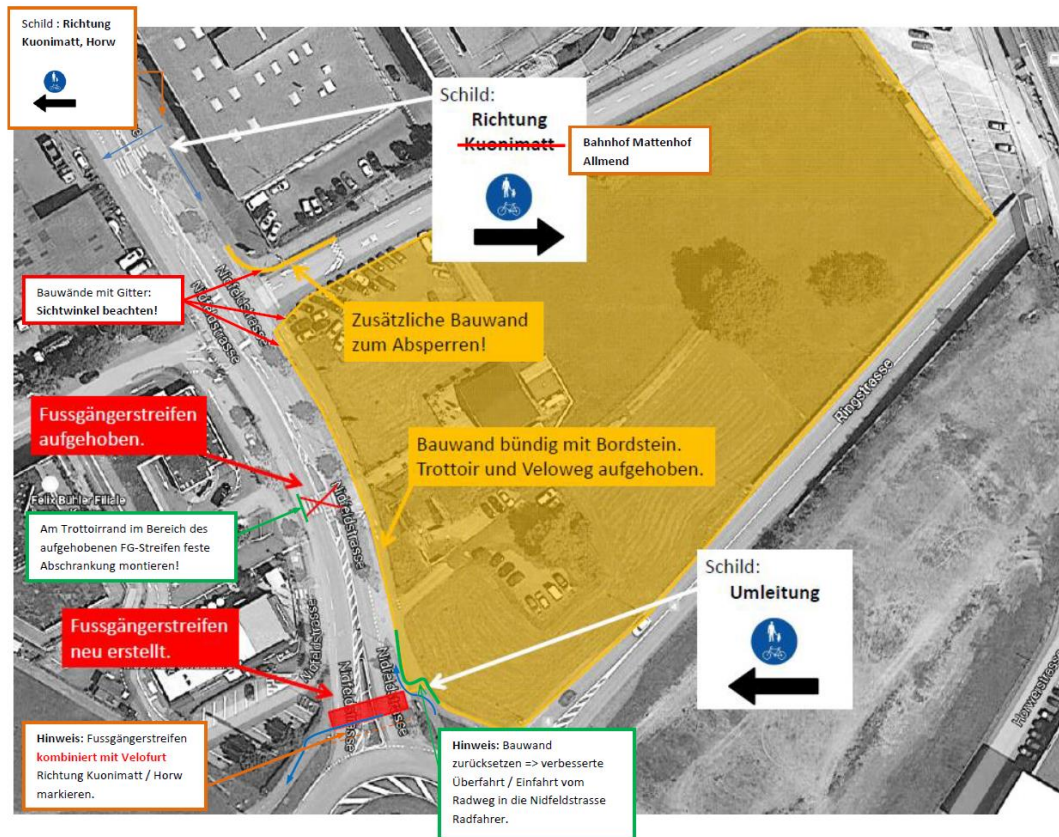


Abbildung 1 Baustellensignalisation Mattenhof

Aufgrund der Nutzung als Umschlagplatz sind Senkungen und Belagsschäden entstanden. Die Sanierung, sowie die darauf folgende Freigabe für den Fuss- und Radverkehr finden nach der Fertigstellung der Umgebungsarbeiten statt. Dadurch werden kostspielige Zwischensanierungen vermieden.



Abbildung 2 Setzungen und Belagsschäden, Aufnahmen vom 09. Januar 2018

Entwicklungskonzept:

Für die Arsenal- / Nidfeldstrasse wurde 2017 im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Luzern Süd ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) ausgearbeitet. Dabei werden die Konzepte des Fuss- und Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs analysiert und eine Umsetzungsstrategie umschrieben.

Erledigung

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Kriens, 17. Januar 2018