

# kriens

## Beantwortung Interpellation

### Interpellation Spörri: Umsetzung Bericht „Verbesserung im Radroutennetz“ (B+A 075/2009) Nr. 209/2019

Eingang

29. April 2019

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement



#### Beantwortung

Die Interpellation Spörri „Umsetzung Bericht „Verbesserung im Radroutennetz“ (B+A 075/2009)“ wird wie folgt beantwortet:

#### 1. Wie hat sich der Stadtrat in den letzten acht Jahren der Umsetzung der Massnahmen aus dem Bericht B&A 075/2009 angenommen?

Die Massnahmen wurden möglichst nach der im Bericht aufgeführten Priorisierung umgesetzt. Aus verschiedenen Gründen konnten nicht alle gesetzten Termine eingehalten werden. Im Punkt 3 wird spezifisch darauf eingegangen. Massnahmen die zum Zeitpunkt der Erarbeitung zum Grundkonzept Verkehr LuzernSüd respektive Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) noch nicht umgesetzt wurden, sind in dieselben Konzepte mit eingeflossen.

#### 2. Hat der Gemeinde- bzw. der Stadtrat die selbst festgelegte Priorisierung eingehalten und umgesetzt?

Die 2009 selbst festgelegten Prioritäten wurden soweit wie möglich unter Berücksichtigung der Wichtigkeit und Dringlichkeit umgesetzt. Bei gewissen Massnahmen sind nach wie vor übergeordnete längerfristige Planungen (Bsp. Kantonsstrassenprojekt K4 Obernauerstrasse) abzuwarten. Die allermeisten Massnahmen die 2009 als Lösungsvorschlag erläutert wurden, sind bereits umgesetzt oder sind in weiterführende Planungen eingeflossen. Es gibt nur wenige nicht realisierte Vorschläge, bei diesen konnte meist bei den Planungen zum GVKK eine bessere Veloführung erarbeitet werden.

#### 3. Ist der Stadtrat bereit, zu den einzelnen 31 Massnahmen einen Zwischenbericht zu erstellen?

Ja, der Stadtrat ist bereit über den aktuellen Stand der beschriebenen Massnahmen von 2009 zu informieren. Die bereits im damaligen Bericht als erledigt gekennzeichneten Massnahmen, werden nicht mehr erwähnt.

■ Umgesetzt

■ In Planung / im GVKK aufgenommen / laufende Umsetzung

■ Verschieden / wird nicht umgesetzt

M	Beschreibung	Kap.	Aktueller Stand
1	Horwerstrasse – Schweighofstrasse Weg	3.1	Der Veloverkehr wird nordwestlich der Ringstrasse geführt. Für die Anschliessung des Schweighofs an den Bahnhof und das Freigleis wird kurzfristig die Fuss- und Velowegverbindung über die Nidfeldstrasse bei der

			Querung „Am Mattenhof“ verbessert. Dies ist auch in die Erarbeitung des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts Arsenal-/ Nidfeldstrasse eingeflossen.
2	Arsenalstrasse: Sicherheit	3.2, 3.3	Eine sichere und komfortable Radwegverbindung parallel zur Arsenalstrasse wurde 2017 mit dem Freigleis geschaffen. Das VBGK Arsenal-/ Nidfeldstrasse (Süd-Allee) sieht auf der Arsenalstrasse Radstreifen vor.
3	Amlehnhalde; Einmündung Amlehnstrasse	3.5	Die heutige Lösung wurde im Jahr 2005 im Zusammenhang mit der Kernfahrbahn Schachen-, Amlehnstrasse und der Markierung von beidseitigen Radstreifen realisiert. Die Lösung war ein Kompromiss aus den Bedürfnissen der Radfahrenden, der Zufussgehenden und den Kurzzeitparkplätzen für die Bäckerei Koch. Die Situation wurde 2017 von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) überprüft. Das Gutachten empfahl, als Sofortmassnahme die zu viel markierte rote Farbe zu entfernen. Dies wurde in der Zwischenzeit ausgeführt. Über das weitere Vorgehen wird im Postulat Wendelspiess (Sichere Wege zu Schulen und Sportstätten, Nr. 187/2019) berichtet.
4	Südpol; Zufahrten	3.6	Der Südpol ist direkt an das Freigleis angeschlossen. Die Veloverkehrsführung auf der Arsenalstrasse wird mit der Umsetzung des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts Arsenal-/ Nidfeldstrasse verbessert. Im Konzept sind separate Velostreifen geplant, damit die eher kritische gemischte Nutzung auf dem Trottoir mit den Fussgängern behoben werden kann.
5	Eichhof-Areal; Velowegführung	3.7	Wie bereits in der damaligen Beurteilung erwähnt, wird die aktuelle Veloverkehrsführung akzeptiert. Mit der zukünftigen Überbauung Eichhof West, muss die gesamte Verkehrsführung auf der Langsägestrasse neu geplant werden. Erste Möglichkeiten sind bereits im Bebauungsplan und in einer Bachelordiplomarbeit ausgearbeitet worden.
6	Ringstrasse; Trottoir Mattenhof-Grabenhof	3.8	Mit dem Schweighof wurde ein durchgehendes Trottoir entlang der Ringstrasse erstellt. Eine mögliche Velofurt, für die Querung der Ringstrasse, wird mit dem Kantonsstrassenprojekt der Ringstrasse geprüft.
7	Velo-Barrieren (allgemeine Überprüfung)	3.8	Die Anliegen wurden geprüft und die Distanz wo nötig zwischen den Schranken erhöht.
8	Motelstrasse – Schlundstrasse; Fussweg	3.8	Die erwähnte Führung entlang des Schlossbaches drängt sich auch heute immer noch nicht auf und es wird daher weiterhin von diesem Fussweg abgesehen.
9	Schlundstrasse; Querung Sidhalde	3.8	Die Sicherheit der Querung wurde mit einem vertikalen Versatz und einer Schachbrett-Markierung bestmöglich verbessert.
10	Alte Horwerstr. – Mattenhof-Kreisel	3.8	Siehe Massnahme 6.

11	Baubewilligungen: Umsetzung Konzept	3.8	Dies wird weiterhin so umgesetzt.
12	Konzept: laufende Optimierung	3.8	
13	Gallusstr. - Horwerstrasse – Badi	3.9	Im GVKK unter dem Fokusfeld zum Zentrum und der Horwerstrasse sind verschiedene Möglichkeiten erläutert, die zu sicheren und durchgehenden Veloverbindungen an der Gallus- und Horwerstrasse führen.
14	Rainacherstrasse: Trottoirabsatz	3.10	Der Randstein wurde nicht abgeschrägt, um auf den Fussweg zu gelangen ohne abzusteigen. Die Veloführung ist über die Hergiswaldstrasse geplant.
15	Rainacherstrasse – Schachenwald	3.10.	Um über die Rainacherstrasse den Schachenwald zu erreichen, müsste eine Verbindung über ein privates Grundstück erstellt werden. Daher wurden andere Verkehrsführungen bevorzugt.
16	Hergiswaldstrasse: Signal „Fussgänger – Velos erlaubt“	3.10	Das Strassenprojekt Hergiswaldstrasse mit einem kombinierten Rad-/ Gehweg wird baldmöglich öffentlich aufgelegt.
17	Juchweg – Schachenwald	3.10	Der Anschluss an den Juchweg von der Hergiswaldstrasse verläuft durch eine Privatparzelle. Eine mögliche Veloführung über diese Parzelle wird mit dem Strassenprojekt Hergiswaldstrasse abgeklärt.
18	Rainacherstrasse – Gewerbe – Renggloch	3.10	Siehe Massnahme 15.
19	Rengglochstrasse – Schachenwald	3.10	Auf der Rengglochstrasse wird es mit der Umsetzung des Kantonsstrassenprojekts entscheidende Verbesserungen für den Veloverkehr geben (bis Horüti Rad- / Gehweg).
20	Rengglochstrasse ganze Länge	3.10	
21	Zumhofstrasse – Obernauerstrasse	4.1.1	Die Obernauerstrasse wird mit dem Kantonstrassenprojekt K4 vom Zentrum bis zum Renggloch saniert. Dabei wird auch die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert. In Richtung Renggloch wird ein Rad-/ Gehweg erstellt. Gemäss GVKK (Z-3) soll im Zentrumsabschnitt der Luzernerstrasse der Strassenraum umgestaltet und damit unter anderem die Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.
22	Obernauerstr. ab Feldmühleschulhaus	4.1.2	
23	Obernauerstrasse – Langmattweg	4.1.3	
24	Alpenstrasse – Arsenalstrasse	4.3	Die Querstrassen zwischen Alpen- und Arsenalstrasse sind alles Privatstrassen. Für die Durchfahrt für das Velo, müsste erneut das Gespräch mit den Strasseneigentümern gesucht werden.

25	Hofstetterstrasse – Luzernerstrasse	4.3	Die heutige rechtliche Situation lässt dies noch nicht zu. Zwischen der Luzerner- und der Arsenalstrasse wird eine neue Veloverbindung (RVA Eichwilstrasse) erstellt. Dabei wird bei der Lichtsignalanlage Kupferhammer ein sogenannter Velosack (ausgeweiteter Radstreifen) geplant, so dass die Radfahrer möglichst ohne Konflikt mit Motorfahrzeugen den Knoten queren können und der Anschluss an die bestehende Veloachse Schachen-/Amlehnstrasse erfolgen kann. Die Umsetzung des Velo- und Fussweges war für dieses Jahr vorgesehen, jedoch muss die Umsetzung aufgrund des Planungsverfahrens auf 2020 verschoben werden (vorbehaltlich Kreditgenehmigung).
26	Busschleife; Einmündung Schachenstr.	4.4	Ein Linksabbiegestreifen in die Schachenstrasse wurde erstellt.
27	Friedhofstrasse	4.5	Die Schlund-/ und Friedhofstrasse wurden ins GVKK aufgenommen als Massnahme mit der Nr. VN-1. Es ist eine Veloschnellroute zwischen dem Zentrum Kriens und LuzernSüd vorgesehen.
28	Nidfeldstrasse, Sternmatt; Markierungen	4.6	Siehe Massnahme 1.
29	Horwerstrasse; Überführung A2	4.6	Geübte Velofahrende können in Richtung Zentrum ab dem Abbieger in die Motelstrasse auf der Horwerstrasse fahren, mit dem Gefälle ist der Tempounterschied zu den Autofahrenden nicht mehr gross. Eine separate und sichere Führung besteht über den parallel verlaufenden südwestlichen Weg, der über die Motelstrasse zu erreichen ist.  Der Fuss- und Veloverkehr wird wenn möglich separat geführt. Im GVKK werden für die Horwerstrasse verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt um die Verkehrssicherheit für Velofahrende zu erhöhen.
30	Trottoirs Zumhofstrasse, Bergstrasse, Himmelrichstrasse mit Signal „Fussgänger – Velos erlaubt“ versehen	4.7	Auf allen diesen drei siedlungsorientierten Erschliessungsachsen wird gemäss GVKK (Zumhofstrasse M-6 + VS-5, Bergstrasse M-7 und Himmelrichstrasse M-9) Tempo-30-Zone eingeführt. Mit der Einführung von Tempo-30 soll eine sichere und veloverträgliche Situation geschaffen werden.
31	Rampen	4.7	Unattraktive Auffahrten zu Radwegen wurden und werden laufend verbessert.

#### 4. Was sind die ersten Schritte zu einer schnellen und günstigen Umsetzung der Vorgaben aus dem GVKK aus?

Die beschriebenen Massnahmen zum Veloverkehr im GVKK werden nach den Prioritäten und finanziellen Ressourcen umgesetzt. Viele Möglichkeiten um den Veloverkehr sicherer sowie attraktiver zu machen werden wenn möglich mit angrenzenden Strassenprojekten und Arealüberbauungen geplant und realisiert. Unter anderem wird mit der Weiterführung des Freigleises nach Horw über die Bahnhofstabelle Mattenhof und den Bogenweg (siehe Konzeptstudie Südallee vom 29.11.2018) eine attraktive Hauptroute geschaffen. Mit di-

rekten und sicheren Zugängen zu Velohaupttrouten sollen die Vorgaben unter anderem umgesetzt werden.

**5. Uns scheint es möglich, für den Langsamverkehr die ersten Massnahmen günstig zu gestalten. Wo sieht der Stadtrat am dringendsten Handlungsbedarf?**

Die eher kurzfristig umsetzbaren und günstigen Massnahmen für die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs wurden bereits realisiert. Durch die hohe Bautätigkeit in den letzten Jahren ergaben sich viele Möglichkeiten, die Verkehrsführungen anzupassen. Jedoch entstehen teilweise unter anderem durch die dichtere Bauweise auch neue Platzprobleme und bestehende Wege müssen vergrössert werden. Ausserdem muss aufgrund der höheren Tempounterschiede, die zwischen Fuss- und Veloverkehr vermehrt durch Elektrovelos entstehen, die Verkehrsführung wenn möglich getrennt werden. Die Verkehrs- und Infrastrukturdienste sind unter anderem mit Pro-Velo Luzern in einem konstruktiven Austausch, um die bekannten Problemstellen zu beheben und für alle Verkehrsteilnehmenden eine Lösung zu finden. Durch die Budgetvorgaben für das Jahr 2020 können keine grösseren Projekte für die Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Auch darüber hinaus werden viele Massnahmen im GVKK, die der Priorität hoch zugewiesen und wichtig sind, infolge der Budgetvorgaben nicht zeitnah realisiert werden können. Das im GVKK gesteckte Ziel der Lenkung der Verkehrsentwicklung hin zu einem grösseren Fuss- und Velo Anteil (Steigerung am Modal Split) wird sich mit diesen Budgetvorgaben verzögern.

Der dringendste Handlungsbedarf wird an folgenden Orten gesehen:

- Luzerner-/ Obernaustrasse (GVKK VS-1)
- Bogenweg (Konzeptstudie SüdAllee)
- Schlund-/ Friedhofstrasse (GVKK VN-1)
- Schachen-/ Amlehnstrasse (GVKK M-8)
- Umsetzung Tempo-30-Zonen in Quartieren, Gemeindehausstrasse und Obersteinhof-Dattenberg (M-3 und M-7)
- Umsetzung der überprüften unsicheren Fussgängerstreifen
- Verkehrsrichtplan, allgemein verbindlich Umsetzung des GVKK
- Eichwilstrasse

Kriens, 21. August 2019