

Stellungnahme zur Auflage K4 des Gewerbeverbandes Kriens vom 14.03.2014

Grundsatz

Der Gewerbeverband ist enttäuscht, dass das Verkehrskonzept des Teilrichtplans Zentrum nicht in der Planung berücksichtigt wurde. Das hochgelobte Verkehrskonzept wird mit keinem Wort in der Planung erwähnt. Der Gewerbeverband verlangt eine Erklärung warum dieses Projekt in der Planung nicht berücksichtigt wurde oder warum das neu vorgeschlagene System besser ist. Zudem ist zu prüfen wie beim Ausbau der Hauptstrasse durch das Zentrum der „Anschluss“ an das Verkehrskonzept des Teilrichtplans zum jetzt vorgelegten Konzept funktioniert.

Der Gewerbeverband wehrt sich nicht gegen die geplanten Kapazitätserweiterungen und Knotensteuerungen mittels Lichtsignalanlagen. Jedoch wehrt sich der Gewerbeverband gegen jegliche Haltestellen des Busses auf der Obernauerstrasse ohne Busmulde. Das Erstellen neuer Busmulden wird begrüsst.

Bushaltestellen auf der Fahrbahn ohne Überholmöglichkeiten werden von der Bevölkerung sehr schlecht akzeptiert. Das wiederholte Warten hinter dem Bus (auch wenn es immer nur 45 Sekunden sind) ist insbesondere in den Staufreienzeiten ein grosses Ärgernis. Der Bus staut in diesen Zeiten den motorisierten Individualverkehr(MIV) ohne Grund, was auch eine Schikane für das Gewerbe ist, welches darauf angewiesen ist, wenigstens in den Staufreienzeiten zügig durch das Zentrum von Kriens fahren zu können. Die Fahrzeit wird für den MIV auch in den Staufreienzeiten erheblich erhöht.

Im Weiteren zeigt die Analyse der Verkehrsbetriebe Luzern, dass vor allem im Zentrum von Kriens Verlustzeiten im Busverkehr eingefahren werden. Gemäss Bericht kann mittels dieser Analyse nicht eruiert werden, ob diese Verlustzeiten eine Folge des hohen Verkehrsaufkommens des MIV oder durch die längeren Fahrgastwechsel in den Hauptverkehrszeiten ist. Somit ist eine Busbevorzugung zu Lasten des MIV auf der Obernauerstrasse in dem geplanten Ausmass gar nicht nötig.

Der Bericht zeigt zudem auf, dass der „künstlich“ erzeugte Stau vor der Busschleife Fahrtrichtung Zentrum mit einer Busbevorzugung (über Ampeln der Knoten) geregelt wird und somit das Erstellen von Fahrbahnhaltestellen im oberen Teil der Obernauerstrasse ebenfalls unnötig sind.

Durch das im Bericht aufgezeigte „Stauen“ des Verkehrs auf den Zubringern (Nebenstrassen) soll der Verkehr auf der Obernauerstrasse immer flüssig fahren. Dies führt die Idee der Fahrbahnhaltestellen ein weiteres mal ins Absurde und lässt die Massnahme als reine Schikane gegenüber des MIV erscheinen.

Schlussendlich widerspricht die Planung auch der VVS Norm 640880 die bei Verkehrsaufkommen von über 800 Fahrzeugen in Spitzenzeiten pro Stunde keine Fahrbahnhaltestellen vorsieht.

Aufgrund dieser Argumente verlangt der Gewerbeverband, dass alle momentan geplanten Haltestellen auf der Fahrbahn in Haltebuchten zu verlegen sind.

Abschnitt 0+010 (Andritz Parzelle 662 / Schappe Süd)

In einem engen Strassenabschnitt der zudem oft durch stehende Kolonnen zusätzlich belastet ist, wird der Fahrradstreifen aufgrund des bestehenden Strassenquerschnittes verengt. Der Fahrradfahrer muss sich auf dem schmalen Streifen zwischen Autos und Gebäude Schappe Süd „durchzwängen“, dies erachten wir als gefährlich.

Auf der Südseite steht genügend Platz zur Verfügung den Fahrbahnquerschnitt zu Lasten der Parzelle 662 (Andritz) zu vergrössern und so einen „normal“ breiten Fahrradstreifen zu erstellen.

Abschnitt 0+165 (Knoten St. Niklausengasse)

Die im Bericht aufgezeigten Wartezeiten von bis zu über 5 Minuten sind für das dort ansässige Gewerbe nicht tolerierbar. Die Wegfahrt vom Quartierladen wird unattraktiv. Kunden werden das Gebiet meiden, da eine Weiterfahrt praktisch verunmöglicht wird. Auch ein Quartierladen ist auf die Kundschaft angewiesen die beim „Vorbeifahren“ die Gelegenheit wahrnehmen beim Detaillisten einzukaufen. Es ist zu befürchten, dass ansässige Handwerker trotz massivem Umweg über die Südstrasse ausweichen und so die Obernauerstrasse unnötig weiter belasten.

Abschnitt 0+285 (Knoten Hobacherweg)

Die im Bericht aufgezeigten Wartezeiten von bis zu maximal 5 Minuten sind für das dort ansässige Gewerbe nicht tolerierbar. Speziell das Schappezentrum ist auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Sollten wie im Bericht vorgeschlagen auch noch die „Schleichwege“ geschlossen werden, würde dies zu massiven Umsatzeinbussen beim Gewerbe führen.

Abschnitt 0+456 (Pulvermühle)

Das Verlegen der Bushaltestellen auf die Fahrbahn ist unnötig. Die bestehenden Haltestellen sind bewährt. Der Verzicht auf die Umgestaltung spart Kosten und verkleinert die Anzahl zu enteignender Grundeigentümer. Die Markierungen für die Einfahrten auf den Parzellen 617 und 618 sind verwirrend. Die Einfahrt auf Grundstück 617 ist nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten zulässig und die Zufahrt zur Parzelle 618 führt zu einem privaten Parkplatz. Die Markierungen verleihen den Einfahrten ein zu hohes Gewicht und führen zu Fehlverhalten und unnötigen Abbiegemanövern was den Verkehrsfluss behindert. Die Busbevorzugung kann in den Stosszeiten durch ein geschicktes Ampelmanagement beim Knoten Pulvermühleweg gelöst werden.

Abschnitt 0+728 (Zumhofstrasse)

Die Haltestelle ist mindestens 10 Meter weiter nach Osten zu verschieben. Durch das Verbreitern des Strassenquerschnittes auf der gegenüberliegenden Parzelle 4741 kann auf der Südseite Platz für eine Busmulde geschaffen werden. Die Busbevorzugung kann in den Stosszeiten ebenfalls durch ein geschicktes Ampelmanagement beim Knoten Zumhofstrasse gelöst werden.

Es ist zu prüfen, ob die Einspurstrecke (Fahrtrichtung Zentrum, Linksabbieger) zur Zumhofstrasse den Kapazitäten genügt oder ob diese zu Lasten der Parzelle 707 verlängert werden kann.

Abschnitt 1+218 (Hammerschmiede)

Auf der Parzelle 726 der Gemeinde kann ohne Weiteres eine Busmulde erstellt werden. Riskante Überhohlmanöver und unnötiger Stopp- und Go-Verkehr können verhindert werden.

Abschnitt 1+637.331 (Knoten Hergiswaldstrasse)

Die im Bericht angegebene prognostizierten Wartezeiten auf der Rengglochstrasse von 8 Minuten sind für das Gewerbe im Obernau nicht zumutbar. Besonders störend ist, dass der Bericht keine Prognose macht wie oft, wann und wie lange mit diesen hohen Wartezeiten zu rechnen ist. Der Gewerbeverband verlangt eine Präzisierung der Aussagen durch den Verkehrsplaner (Betrifft auch die anderen bemängelten Knoten).

Weitere Schlussfolgerungen aus dem Auflageverfahren

Gemäss Strassengesetz des Kanton Luzerns vom 21. März 1995, Artikel 2 "Grundsätze" hat das Strassennetz den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein. Dieser Grundsatz wird mit der massiven Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs beim geplanten Projekt K4 verletzt. Gemäss der Auflage im beigelegten Bericht genügen die Kapazitäten an verschiedenen Orten generell nicht. Anstelle der generellen Kapazitätsvergrößerungen wählt der Kanton an verschiedenen Punkten die Variante der Dosierung des MIV und benachteiligt somit das Gewerbe.

Gemäss Bericht muss der Verkehr auf der Obernauerstrasse dosiert werden, da nicht genügend Kapazitäten im Zentrum (Knoten Luzerner-/ Gallusstrasse und Luzerner-/ Horwerstrasse) bestehen. Dies bestärkt den Gewerbeverband an der Forderung einer Zentrumszufahrt mittels Tunell von der Einfahrt Südstrasse (Parzelle 694) bis zum Kreisel Friedhofstrasse festzuhalten um den Knoten im Zentrum zu lösen und eine nachhaltige und langfristige Beseitigung der Stauproblematik in Kriens zu erreichen.

Der Bericht zeigt auch, dass in Zukunft Mehrverkehr entstehen wird. Trotz Jahrzehnte langem schlecht Redens des MIV durch die links-grüne Politik ist und bleibt die individuelle Mobilität eine realistische Tatsache. Der Umstand, dass der MIV zu dem immer umweltfreundlicher und leiser wird, wird bis weit in die Mitte-Parteien immer noch ignoriert. Jedoch gerade die mitte-links Politik fördert die ungebremste Zuwanderung, was auch zu Mehrverkehr führt.

Es ist an der Zeit, dass nun alle Parteien einen pragmatischen Wechsel in der Verkehrspolitik vollziehen und den Ausbau von Strassenkapazitäten nicht mehr länger boykottieren sondern fördern. Die individuelle Mobilität ist ein tragender Pfeiler des Wohlstandes in der Schweiz der vor allem, aber nicht nur, überlebenswichtig für das Gewerbe ist.

Der Bericht zeigt Prognosen bis ins Jahr 2030. Der Gewerbeverband unterstützt die Umsetzung des Projektes K4 mit der Bedingung, dass keine Fahrbahnhaltestellen ausgeführt werden, verlangt aber gleichzeitig, dass der Kanton und die Gemeinde sofort an die langfristige Planung für eine Umfahrung des Zentrums mittels Tunell beginnt. Das Ziel im Jahre 2030 eine tragfähige und langfristige Lösung für das Verkehrsproblem in Kriens realisiert zu haben, muss nun von Behörden und Politik angegangen werden.

Argumente die gegen das Projekt sprechen K4

- Die geplanten Haltestellen auf der Fahrbahn sind für die Busbevorzugung gar nicht nötig. Sie sind reine Schikane.
- Die Wartezeiten in den Quartieren bis zu 8 Minuten sind nicht akzeptabel.