

Stellungnahme des GVK zum Planungskredit «Testplanung Kantonsstrasse K4 im Zentrum Kriens»

Der Gewerbeverband Kriens hat im Mai 2020 über das Komitee «Staufreies Kriens» die Volksinitiative «Attraktivierung des Zentrums» lanciert. Sie enthielt folgende Ziele:

Die umgehende Vorlegung eines Projektierungskredits gemäss § 32 Abs. 2 Ziffer 6 der Gemeindeordnung für die Aufnahme der Planungsarbeiten zur Erstellung einer planerischen Gesamtschau zur Attraktivierung des Zentrums, in welcher insbesondere die folgenden Grundsätze zu übernehmen sind:

- *Die Stadt Kriens setzt sich beim Kanton für die Prüfung einer Tempo-30-Zone im Zentrum ein.*
- *Im Zentrum stehen genügend oberirdische Kurzzeit-Parkplätze zur Verfügung.*
- *Die Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse dürfen nicht unterbrochen werden und die Gallus-/Horwerstrasse ist für den Individualverkehr offen zu halten (auch bei einer neuen Verkehrsführung im Bereich Einmündung Luzernerstrasse/Horwerstrasse).*
- *Die Motelstrasse ist öffentlich zweispurig im Gegenverkehr zu betreiben.*

Der Stadtrat hat im Mai 2021 die Planungsvereinbarung «Testplanung Kantonsstrasse K4 im Zentrum Kriens» durch das Parlament bewilligen lassen, leider ohne das Initiativkomitee vorgängig zu konsultieren. Grundsätzlich entspricht die Planungsvereinbarung in vielen Bereichen den Zielen der Initiative und somit des Gewerbeverbandes. Die Corona-Pandemie führte leider allseitig zu gewissen Kommunikationsproblemen und so wurde der Bericht und Antrag nicht auf dem Internet veröffentlicht und uns auch nicht zugestellt, so dass wir keinen Einfluss auf die Abstimmung im Parlament nehmen konnten. Nach der Debatte und dem Beschluss durch das Parlament kam es zum Referendum durch die SVP.

Rückzug der Initiative

Am 1. September 2021 wurden die Initianten zu einem Gespräch mit dem Stadtrat eingeladen. Man ist sich einig, dass die meisten Forderungen der Initiative im Interesse der ganzen Stadt sind. Dass nun eine Initiative und ein Referendum zum selben Thema zur Abstimmung kommen sollen, ist nicht sinnvoll. Der Stadtrat schlägt vor, dass drei der vier Ziele der Initiative zur Überprüfung in die Aufgabenstellung der Testplanung einfließen und so die Initiative erfüllt werden kann.

Die Testplanung entspricht somit weitgehend den Zielen unserer Initiative. Die Prüfung einer zweispurigen Motelstrasse kann aus verständlichen Gründen nicht in der Testplanung Zentrum behandelt werden und soll in einer späteren Planung mit dem Verkehrskonzept Kreisel Mattenhof/Ringstrasse überprüft werden. Der Vorstand des Gewerbeverbandes Kriens hat nach sorgfältiger Abwägung deswegen entschieden, dass die Initiative zurückgezogen wird.

Detaillierte Analyse und Kommentare zur Planungsvereinbarung aus Sicht des GVK

1 Ausgangslage

Die interdisziplinäre Planung gemeinsam mit dem Kanton begrüßen wir. Der Perimeter der Testplanung wird im Bericht nicht richtig beschrieben oder es fehlt die Legende, so dass unklar ist, in welchem Perimeter geplant wird. Der rote Kernbereich darf auf keinen Fall ohne Betrachtung des blauen Bereiches geplant werden. Gerade die Einflüsse der Schachen-, Amlehn- und Horwerstrasse sind elementar für die Funktionalität des Gesamtsystems. Der Perimeter ist für die Betrachtung des Verkehrsflusses und der Kapazität sogar viel zu klein. Die Auswirkungen (Kapazität, Verkehrsfluss) von vorgeschlagenen Massnahmen sind auf das Gesamtverkehrskonzept ab Kreuzung Restaurant Obernau bis zu den beiden Autobahnanschlüssen zu überprüfen. Ansonsten erachten wir den blauen Planungsperimeter für die interdisziplinäre Planung als korrekt.

2 Planungskredit

Die Höhe des Planungskredites ist in Anbetracht des Leistungsumfangs aus unserer Sicht korrekt. Durch die Beteiligung des Kantons an der Testplanung werden die Kosten auf ein akzeptables Mass reduziert. Vor allem aber wird durch die Beteiligung des Kantons die Stadt Kriens in eine Planung involviert, die ansonsten mehr oder weniger ohne die Stadt erfolgen würde. Die gemeinsame Planung ist dem Ziel aus unserer Sicht sicher förderlich.

3 Zu prüfende Fragen bei der Testplanung

Die Testplanung kann aus Sicht des Gewerbes unterstützt werden. Allerdings fehlen konkrete und verbindliche Zielformulierungen spezifisch für das Gewerbe. Deswegen fordern wir, dass folgende Punkte in die Testplanung mit einfließen:

- Die Auswirkungen der Testplanungen müssen für den motorisierten Individualverkehr auf Kapazität und Verkehrsfluss im Gesamtverkehrskonzept überprüft werden (Restaurant Obernau bis zu den beiden Autobahnanschlüssen).
- Die Kapazitäten für den Individualverkehr in der Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse sowie in der Gallus-/Horwerstrasse sind für die Lösung zu berücksichtigen
- Das Erstellen von genügend oberirdischen Kurzzeit-Parkplätzen für das Gewerbe muss geprüft werden, speziell falls eine Tempo-30-Zone vorgeschlagen wird.
- Generell müssen der Verkehrsfluss und die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr vom Obernau bis zu den beiden Autobahnanschlüssen (Grosshof und Mattenhof) erhalten oder verbessert werden.

Der Stadtrat ist bereit, die folgenden Forderungen in die Testplanung mit aufzunehmen:

- die Aufrechterhaltung von bisheriger Kapazität und Durchfluss für den motorisierten Verkehr
- eine gute Erreichbarkeit der Geschäfte mit ausreichend und attraktiven Parkmöglichkeiten
- die Überprüfung der vorgeschlagenen Massnahmen auf das Gesamtverkehrskonzept Kriens

Im Weiteren garantiert der Stadtrat folgende Punkte:

- die Einbindung des Gewerbeverbandes in die Testplanung

- die Überprüfung einer zweispurigen Motelstrasse im Rahmen der Verkehrsplanung Luzern Süd (Mattenhof)

4 Weiteres Vorgehen

Die meisten Politiker/innen und die Bevölkerung können sich vermutlich nicht viel unter dem erwähnten SIA 142 Verfahren vorstellen. Dabei handelt es sich um einen Ideen-Wettbewerb, der von einer Begleitkommission oder Jury begleitet wird. In diesem Fall ist eine reine Fachjury geplant. Ob damit die gleiche Abstützung in der Bevölkerung und Politik wie beim Verfahren der Zentrumsplanung erreicht werden kann, ist fraglich. Vermutlich wäre eine Begleitkommission/Jury sinnvoll, die aus allen politischen Parteien und dem Gewerbeverband zusammengesetzt ist.

Sehr wichtig ist, dass die Planungs-Teams und die Kommission Ergebnisse offen und nicht einschränkend diskutieren. Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Gesamtverkehrskonzept und anderen bestehenden Grundlagen dürfen die Lösungsfindung nicht einschränken.

Die zu klärenden Fragen, inkl. den Ergänzungen durch das Parlament, finden wir gut.

- *Wie sind die durchfliessenden Ströme von Auto, Bus und Velo mit den möglichst unbehinderten querenden Strömen der Fussgänger und Radfahrenden unter einen Hut zu bringen?*
- *Wie wird das Gemeindestrassennetz optimal organisiert und an die Kantonsstrasse angeschlossen?*
- *Welche Massnahmen zum Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner (u.a. Lärm, Verkehrssicherheit) sind innerhalb des Zentrums und ausserhalb des Zentrums verhältnismässig?*
- *Welche Gestaltung des Strassenraums kann die städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen vereinen? Hier gilt es, für den gesamten Strassenraum integral zu denken: Strasse, Trottoir, Fassade mit zugehörigem Raum und zugehöriger Nutzung.*
- *Potenzieller Express-Bus auf der 1er-Linie*
- *Auswirkungen durch den Umbau Renggloch*
- *Rückstau durch die Transit-Achse < Obernauerstrassen*
- *Auswirkung und Potenzial eines Entlastungs-Tunnels im/durch den Sonnenberg*

Der letzte Punkt sollte angepasst werden, da bereits eine grobe Idee und Studie durch den Schattenberg (Südstrasse bis Turnmätteli) besteht. Eine Überprüfung mit Einbezug dieser Studie macht Sinn, weitere Ideen sind ebenfalls zu prüfen.

Die Grundsätze zum Verkehr können alle unterstützen, allerdings wird hier der motorisierte Individualverkehr mit keinem Wort erwähnt. Ein Hinweis auf eine Kapazitäts- und Durchflusserhaltung sowie die notwendige Erreichbarkeit des Gewerbes wäre wünschenswert gewesen.

Falsche Behauptungen zur Testplanung im Umlauf

Wie oben erwähnt, hat die SVP gegen die Testplanung das Referendum ergriffen. Leider werden momentan viele falsche Behauptungen zur Testplanung aufgestellt, es ist die Rede von Verkehrschaos, Einführung von Tempo 30, «Mogelpackung» und «schädlich für das Gewerbe». Diesen Aussagen möchten wir mit Fakten widersprechen.

Es wird eine Tempo-30-Zone auf der Hauptstrasse verlangt.

Es wird mit keinem Wort eine Tempo-30-Zone im Bericht und Antrag gefordert. Lediglich in der Würdigung durch den Stadtrat wird die Petition der IG attraktives Kriens und eine Prüfung durch den

Kanton erwähnt. Ob die Planungs-Teams eine Lösung mit Tempo 30 vorschlagen oder nicht, liegt in deren Kompetenz. Aus Sicht des Gewerbes ist jedoch eine Prüfung sicher richtig, um die Attraktivität der Läden zu verbessern. Hierzu sind ausserdem auch genügend oberirdische Kurzzeit-Parkplätze notwendig, um eine schnelle, praktische Erreichbarkeit zu garantieren.

Die Testplanung erfolgt während des Rengglochausbaus – die Resultate sind nicht aussagekräftig.

Die Testplanung ist kein reeller Test auf der Strasse. Fälschlicherweise wird oft behauptet, man wolle eine Tempo-30-Zone real auf der Strasse testen (so wie in Rothenburg). Von dieser Phase sind wir jedoch weit weg in Kriens! Es geht lediglich um eine Planung. Diese ist selbsterklärend unabhängig von einer realen Verkehrssituation und kann ohne weiteres während des Rengglochausbaus gemacht werden.

CHF 600 000.– für einen Tempo-30-Test sind zu viel.

Es handelt sich nicht um einen Tempo-30-Test, sondern um eine Testplanung, in der Tempo 30 nur eine mögliche Option ist. Der Kanton muss die Kantonsstrasse sowieso neu planen und übernimmt von der Testplanung die Hälfte, somit bleiben für Kriens CHF 300 000.–. Für diese Mehrausgaben wird aber auch ein erweiterter Perimeter bearbeitet und diverse andere Aspekte ausserhalb der reinen Verkehrsfrage werden analysiert. Dies ist für Kriens sehr wertvoll.

Es plant nun derselbe autofeindliche Verkehrsplaner einfach weiter und setzt sein Verkehrskonzept um – es kommt unweigerlich zum Verkehrschaos.

Das im Bericht und Antrag erwähnte SIA 142 Verfahren ist eine Entwicklung von Ideen und möglichen Lösungen durch mehrere Planer-Teams, eine Art Wettbewerb zum Finden der besten Lösungen. Dieser wird von einer Jury begleitet. Somit werden verschiedene Ideen und Lösungsansätze analysiert, beurteilt und zur Umsetzung vorgeschlagen. Eine kreative Lösungssuche kann stattfinden, wenn die Rahmenbedingungen richtig gesetzt werden. Es darf keine Einschränkungen oder Vorwegnahmen von Lösungen geben, gleichzeitig müssen aber Ziele formuliert sein, die den verschiedenen Bedürfnissen der Einwohner/innen und des Gewerbes entsprechen.

Die Testplanung schadet dem Krienser Gewerbe.

Das Referendum der SVP können wir nicht unterstützen, es widerspricht den Zielsetzungen des Gewerbes. Im Gegenteil, ein überparteiliches Komitee für die Testplanung wird von uns unterstützt. Durch die bisherigen Gespräche mit dem Stadtrat und auch die weiterhin gewährleistete Einbindung des Gewerbeverbands in die Testplanung werden die Interessen der Krienser Gewerbetreibenden bei der Testplanung jederzeit berücksichtigt.

Momentan sind leider Tendenzen vorhanden, die eine ergebnisoffene Planung verhindern und dem Referendum eher Auftrieb geben. Die Fokussierung auf eine mögliche Tempo-30-Zone ist falsch, die Diskussion muss wieder zu den konkreten Aussagen im Planungsbericht verschoben werden. Diese sind durch die Grundsätze im Bericht und der Fragestellung eigentlich vorgegeben. Eine Diskussion über mögliche Lösungsansätze muss momentan verhindert werden (auf beiden Seiten des politischen Spektrums). Es macht mehr Sinn zu erklären, was der Wettbewerb alles für Fragen klären soll. Dazu werden wir zeitnah eine einfache Erklärung erstellen, was die Testplanung alles untersucht.

Gewerbeverband Kriens

28.09.2021, Patrick Müller