

Das Bauamt Kriens verlangt bei jeder kleinen Änderung an Gebäuden oder Umgebung eine Baubewilligung und legt das Gesetz grundsätzlich eher restriktiv aus. Für die Stadt gelten, wie es scheint, eigene Regeln. Ein Mitspracheverfahren für die Anwohner wird während der Bekanntmachung der Verfügung im Amtsblatt durchgeführt; ein sehr fragwürdiger Zeitpunkt. Umstritten ist generell nicht eine Temporeduktion, sondern die für den Autoverkehr schikanöse Umsetzung und der finanzpolitisch sehr unsensible Zeitpunkt, funktionierende Strassen umzubauen, wenn die Stadt an allen Enden sparen muss.

Der zuständige Stadtrat, Maurus Frei, legt für die Stadt selber das Gesetz sehr grosszügig aus und verfügt ganze Umgestaltungen von Strassen ohne Auflage und Baubewilligung. Sicher ist es richtig, dass das zuständige Departement kleine Signalisationsänderungen in Eigenregie entscheiden und umsetzen kann, nun soll aber die ganze Zumhofstrasse in eine Tempo-30-Zone mit Strassenverengungen und Pollern, die das äussere Erscheinungsbild der Strasse wesentlich verändern, umgebaut werden. Das rechtliche Gehör der Eigentümer und Anwohnenden muss deshalb eigentlich mit der öffentlichen Auflage eines Strassenprojekts sichergestellt werden.

Juristisch mag das Vorgehen des Vorstehers des Bauamtes im Graubereich liegen, moralisch und politisch ist das Vorgehen allerdings schwer verwerflich. Gerade die Linken und Grünen die jahrelang den Bürgerlichen vorgeworfen haben, ohne Mitwirkung und rechtliches Gehör, selbstherrlich bewilligt zu haben, versucht nun umstrittene Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept auf dem Behördenweg durchzusetzen. Dabei ändert auch ein pseudomässiges Mitwirkungsverfahren auf www.mitreden-kriens.ch/processes/T30-zumhofstrasse nichts. Ein Mitwirkungsverfahren während der Zeit der Beschwerdefrist, zu einer bereits erteilten Verfügung, ist wohl eher als Ablenkung denn als ernsthaftes Diskussionsangebot zu verstehen.

Bereits in den vorbereitenden Kommissionen und Einwohnerratsdebatten wurden Fragen und Anregungen der bürgerlichen Seite, von dem damaligen grünen Stadtrat, nicht beantwortet und fanden kein Gehör. Stur wurde die Ideologie, zur Diskriminierung des Autos, mit Scheinargumenten wie Sicherheit, Lärm und Umweltbelastung durchgezogen. Gerade die geplanten Verengungen und schikanöse Ausgestaltung der Bushaltestellen führen zur Reduktion der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung von Lärm und Umweltbelastung.

Das der Leiter des Bau- und Umweltsdepartementes nach zwei verlorenen Abstimmungen, die ganz klar den Unmut des Volkes zur Finanzpolitik der Stadt ausgedrückt hat, nun eine überflüssige Umgestaltung einer Quartierstrasse vorantreibt, ist schlicht unsensibel. Es widerspricht auch den oft gemachten Aussagen, dass Tempo-30-Zonen in den Quartieren nicht zu baulichen Veränderungen führen sollen, sondern lediglich signalisiert werden. Der erneute Wortbruch erschüttert das Vertrauen der Bevölkerung in die Politik ein weiteres Mal. Der viel gelobte frische Wind scheint im Bau- und Umweltsdepartement nicht angekommen zu sein.

Das Vorgehen kann wohl auch als Test für die weitere Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes gesehen werden. Es ist zu befürchten, dass als nächstes die Schachen- Amlehnstrasse oder die Gallusstrasse ohne Mitwirkung, politische Diskussion und Auflage einfach umgestaltet werden. Leider bleibt in dem Fall nur der Weg über eine teure Verwaltungsgerichtsbeschwerde, um den demokratischen Entscheidungsprozess wieder in Gang zu bringen. Aber nicht nur die Anwohner müssen tief in die Tasche greifen, die geplante Umgestaltung der Strasse wird auch die Stadt eine ganze Menge Kosten. Dies in einem Zeitpunkt in dem die Bevölkerung gerade an zwei Abstimmungen (Testplanung / Nachkommenerbschaftssteuer) klar zum Ausdruck gebracht hat, dass die Stadt sparen und keine weiteren unnötigen Ausgaben tätigen soll und keine weiteren Steuererhöhungen gewünscht werden.

Eine Temporeduktion ist grundsätzlich vermutlich sogar Mehrheitsfähig, aber neben den finanzpolitischen Bedenken, kann die Umsetzung nur als schikanös bezeichnet werden. Dies nicht nur für die Autofahrer, sondern auch für Velofahrer.

Detaillierte Stellungnahme zum Projekt

Die Ziele der Verkehrsberuhigung sind gemäss Gutachten (Beilage) folgende:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Radfahrer
- Verminderung der Trennwirkung durch Strassen, flächiges Queren ermöglichen
- Voraussetzung schaffen für ein ggf. späteres Attraktiveren des Strassenraumes (für nichtmotorisierte Benutzer) als Lebens- und Erlebnisraum
- Reduktion der Lärmbelastungen
- Ergänzung bestehender Tempo-30-Zonen zu zusammenhängendem Gebiet mit einheitlichem Geschwindigkeits- und Vortrittsregime. Damit wird eine der (behördenverbindlichen) Vorgaben des GVKK umgesetzt.

Sicherheit: Argumentation vor allem auf Sicherheit, die Unfall Statistik weist klar aus, dass nie ein Unfall auf Grund der Geschwindigkeit zurückzuführen war. Die geplanten Poller und Verengungen werden vermutlich zu mehr Unfällen führen, da vor allem talwärts die Zweiräder heute schon oft schneller als die später erlaubten 30 km/h unterwegs sind. Die Anordnung der Poller genau bei den Bushaltestellen führt dazu, dass alle Autos, die dem Bus entgegenkommen, anhalten müssen und warten bis der Bus weiterfährt. Dies führt nicht nur bei den Autofahrern zu unnötigen Stopps, sondern auch die Zweiräder können nicht an den Autos vorbei, hinter den Pollern durchfahren und müssen anhalten. Vor allem bei den talwärts fahrenden Zweirädern dürfte hier eine neue Gefährdung entstehen. Wenn die Stadt etwas zur Sicherheit am Sonnenberg beitragen will, wäre die Schulweg Sicherung bis zum Schulhaus Gabeldingen wichtiger als Verkehrshindernisse auf der Zumhofstrasse. Weiterhin wird dies jedoch nicht ernst genommen. Die Strasse ist extrem schmal und jedes Mal, wenn der Quartierbus vorbeifährt, müssen die Kinder auf dem Schulweg in die Wiese stehen, um nicht überfahren zu werden. Mit der neuen Buslinie 11 wird dies während den Schulzeiten alle 7 bis 8 Minuten sein. Warum wird hier nicht ein Velo- und Fussweg geplant?

Trennwirkung / Lebensraum: Das Argument Trennwirkung kann evtl. in einem Dorfzentrum von Bedeutung sein. Auf einer schwachbefahrenen Quartierstrasse mit wenig Fussgängerverkehr ist das Argument jedoch nicht von Bedeutung. Es besteht schlicht und einfach keine "Trennung", bereits heute wird die Strasse nach Lust und Laune gequert. Eine Strasse, die in ein riesiges Naherholungsgebiet führt und zu fast 100 % Häuser mit grossen Gärten und Grünflächen erschliesst, als Lebensraum umgestalten zu wollen, ist unnötig und verursacht nur hohe Kosten die den Steuerzahler belasten.

Lärm: Entgegen der reinrechnerischen Lärmbelastung muss die tatsächliche Lärmbelastung geprüft werden. Durch die Schikanen werden vermehrt Autos stoppen müssen und wieder Anfahren was vor allem bei der Bergfahrt zu erhöhtem Lärm führt. Die Wahrnehmung eines gleichmässigen Geräusches oder das dauernde Auf- und Ab eines anfahrenden Autos sind anders zu bewerten. Das lauteste Geräusch ist sowieso der Quartierbus, der sogar bei geschlossenem Fenster gut zu hören ist.

Umweltbelastung: Durch das vermehrte Stoppen und wieder Anfahren dürfte der Schadstoffausstoss steigen. Das Gutachten geht aber nicht darauf ein und bleibt oberflächlich und unklar. Das Gutachten beruft sich nur auf allgemeine Aussage, die in keinem Zusammenhang mit der tatsächlichen Situation beruht.

GVKK: Das Gesamtverkehrskonzept Kriens wurde nie vom Volk oder Einwohnerrat legitimiert. Der Stadtrat hat dies lediglich zur Kenntnisnahme vorgelegt. Es wurde sogar verschiedentlich mündlich versprochen dass "selbstverständlich" bei den einzelnen Massnahmen bei den Projekten ein ordentliches Verfahren durchgeführt werde. Mit einem Pseudomitwirkungsverfahren wird nun versucht den Eindruck von einem Mitspracherecht zu erzeugen und von der bereits ausgestellten Verfügung abzulenken.

Fazit:

Die Ziele der Verkehrsberuhigung werden nicht erreicht oder es kann nicht glaubhaft bewiesen werden, dass die Ziele erreicht werden. Das Gutachten ist mangelhaft und die Massnahmen untauglich, teilweise sogar kontraproduktiv. Die zahlreichen Poller wirken optisch eher als Verunstaltung, denn als eine aufwertende Strassenraumgestaltung, wie es bei Tempo-30-Zonen gefordert und in Quartieren erwünscht ist.

Auf Grund der obigen Argumentation ist auf die Tempo-30-Zone zu verzichten. Ein neues Verkehrsregime ist nicht notwendig und führt nur zu unnötigen Kosten. Die Stadt steht finanztechnisch nicht gerade gut da und die Bevölkerung hat mehrfach an der Urne kundgetan, dass Mehrausgaben und Steuererhöhungen nicht gewünscht sind. Falls eine Temporeduktion von der Bevölkerung gewünscht wird, sollen die geplanten Poller alle weggelassen werden, um eine unnötige Verkleinerung der Strassenfläche und somit eine neue zusätzliche Gefährdung durch Ausweichmanöver auszuschliessen. Falls notwendig sollen Eingangstore / Bushaltestellen usw. nur durch Bodenmarkierungen (z. B. grüne Flächen) kenntlich gemacht werden, jedoch jederzeit überfahrbar sein. Es könnte auch über eine Tempo-40-Signallistaion diskutiert werden, die weniger gesetzliche Auflagen zu erfüllen hat als eine Tempo-30-Zone und / oder die Einführung von Tempo 30 nur im Bereich des Schulhauses.

In jedem Fall müssen so weitreichende Massnahmen im Strassenraum nach Strassengesetz öffentlich aufgelegt werden und vorgängig durch den Einwohnerrat oder besser durch die Bevölkerung verifiziert werden. Das Momentane Vorgehen zerstört nicht nur das Vertrauen der Bevölkerung in das Baudepartement, sondern missachtet auch das rechtliche Gehör der Anwohner. Verkehrsanordnungen werden nach Signalisationsverordnung des Bundes publiziert, bei baulichen Massnahmen ist nach Strassengesetz des Kantons Luzern zu verfahren. Fahrbahnmarkierungen sind Verkehrsanordnungen. Bei den geplanten Pollern "Pole Cones" handelt es sich um flexible, biegbare Absperrpfosten. Sie sind kostengünstiger als bauliche Massnahmen und ermöglichen dem Radverkehr die Durchfahrt. Bei punktuellen Massnahmen oder bei Provisorien können sie als "Ausrüstungen" der Strasse gesehen werden, die nicht baubewilligungspflichtig sind. Beim vorliegenden Projekt haben sie allerdings eine grössere Wirkung: Mit den horizontalen Versätzen wird die Strasse an vielen Stellen eingeengt, respektive die benutzbare Fläche zugunsten des Fuss- und Radverkehrs umverteilt. Ein Strassenprojekt enthält die genaue Linienführung, die Länge und Breite sowie die wesentlichen Bestandteile der Strasse. Das vorgesehene Projekt verändert das äussere Erscheinungsbild der Strasse wesentlich. Das rechtliche Gehör der Eigentümer und Anwohnenden muss deshalb mit der öffentlichen Auflage eines Strassenprojekts sichergestellt werden.

Schikanöse Stellen (Siehe Beilage Massnahmen Zumhofstrasse):

Bushaltestelle Zumhofstrasse 28 / Ehrendingerstrasse

Gegenüber der bestehenden Bushaltestelle sind zwei Poller und somit eine Verengung der Strasse geplant. Die Anordnung führt dazu, dass alle Autos, die dem Bus entgegenkommen, anhalten müssen und warten bis der Bus weiterfährt. Dies führt nicht nur bei den Autofahrern zu unnötigen Stopps, sondern auch die talwärts fahrenden Zweiräder können nicht an den Autos vorbei, hinter den Pollern durchfahren und müssen anhalten. Das Teilstück der Strasse ist besonders steil und die Geschwindigkeit der talwärts fahrenden Velos sehr hoch, hier entsteht eine neue Gefährdung.

Weiteres Vorgehen

Eine Gruppe von 15 Anwohnern hat das einzige mögliche Rechtsmittel ergriffen und gegen die Verfügung des Stadtrates eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht. Die FDP hat mittels Interpellation Fragen zum Projekt gestellt und die SVP plant eine Petition.

Weitere Auskunft: Patrick Müller, Zumhofrain 6, 6010 Kriens, pm@arch.ch, 079 211 13 11