



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

31/15 Beantwortung des Postulates vom 3. November 2015 von Martin Birrer und Patrick Schmid betreffend sicherer Verkehrsführung Kirchfeldstrasse

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut des Postulats

Die Gemeinde Emmen verfügt seit diesem Herbst über eines der modernsten Betagtenzentren des Kantons Luzern. Der Bau ist kurz vor der Vollendung und die Bewohner können sich in der neuen Umgebung einleben. Die neue Verkehrserschliessung über die Kirchenfeldstrasse lässt aus unserer Sicht jedoch zu wünschen übrig. Fakt ist: Die Kirchfeldstrasse wurde vor einigen Jahren so saniert, dass der Langsamverkehr sein eigenes Trasse getrennt von den übrigen Verkehrsteilnehmern erhalten hat. Seit Einführung der 30er Zone und der Beruhigungsmassnahme „Tor zu Emmen“ wurde der Verkehr nachträglich in beiden Richtungen noch einmal beruhigt. Diese Lösungen waren für sämtliche Verkehrsteilnehmer annehmbar und waren ein Erfolg. Dass das Betagtenzentrum mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, erachten wir als zwingend und richtig. Die neue Bushaltestelle verhindert jedoch einen flüssigen Verkehr. Zwei Fahrzeuge können nicht mehr kreuzen. Wenn der Bus an der Haltestelle steht, wird der Verkehr beidseitig aufgehalten. Durch die Einengung der Fahrspur nach der Bushaltestelle in Richtung Kirche sind zudem gefährliche Manöver der Autos und Lastwagen vorprogrammiert. Ausserdem wurde die Situation für die Velofahrer stark verschlechtert. Die Velofahrer müssen nämlich bereits ab dem Tor zu Emmen auf die enge Strasse wechseln und müssen so den separaten Fuss- und Fahrradweg verlassen, was eine grosse Gefahr darstellt. Die Forderungen für mehr Sicherheit für den Langsamverkehr werden immer ins Zentrum gestellt, hier lösen wir einen sicheren Weg auf und verweisen die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf eine gefährliche Strasse.

Wir erachten es als richtig, dass für die Verkehrsführung im Bereich des Betagtenzentrums Emmenfeld neue Lösungen geprüft werden. Dabei muss die Sicherheit der Velofahrer, der Schulkinder, der Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch des motorisierten Verkehrs hoch gewichtet werden. Es sollte verhindert werden, dass die Fussgänger und Velofahrer im Bereich des Betagtenzentrums die Strasse benützen müssen. Die Kosten von Anpassungen sind zu evaluieren.

Wir fordern den Gemeinderat insbesondere auf, folgende Anpassungen im Bereich des Betagtenzentrums Emmenfeld zu prüfen:

1. Durchgehender Fuss- und Fahrradweg auch im Bereich des Betagtenzentrums Emmenfeld.
2. Prüfung von Varianten für die neue Bushaltestelle unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte für alle Verkehrsteilnehmer und eines geordneten Verkehrsflusses.

B. Stellungnahme des Gemeinderates

Einleitung

Der Neubau des Betagtenzentrums im Emmenfeld erforderte auch eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Deshalb wurde direkt vor dem Haupteingang des Betagtenzentrums eine Bushaltestelle geplant und im September 2015 gleichzeitig mit der Eröffnung des Betagtenzentrums in Betrieb genommen. Während der Planung der Bushaltestelle wurden zwei Ausführungsvarianten mit verschiedenen Teilloptionen entwickelt und verglichen. Insbesondere der speziellen Konstellation der hauptsächlichen Benutzer sollte bei der Gestaltung der Haltestelle eine hohe Priorität zukommen. Hierbei sind folgende Hauptnutzergruppen zu erwähnen: Betagte, Bewohner der Alterswohnungen, Mitarbeitende, Besucher und allenfalls Eltern mit Kindern, welche die Kindertagesstätte "Luuszapfe" benutzen. Einige dieser Nutzergruppen bringen eine überproportionale Anzahl an mobilitätsbehinderten bzw. in der Mobilität eingeschränkte Personen mit sich.

Als mobilitätsbehindert werden Menschen bezeichnet, welche aufgrund von körperlichen Gebrechen auf fremde Hilfe und/oder technische Hilfsmittel angewiesen sind. Dazu zählen Personen mit Rollstühlen, Rollatoren oder Gehhilfen (Stöcken etc.) mit oder ohne Begleitung und auch stark sehbehinderte Menschen.

Als in der Mobilität eingeschränkt werden Menschen bezeichnet, welche kein körperliches Gebrechen haben, aber aufgrund der aktuellen Gegebenheiten eingeschränkt werden. Dazu zählen beispielsweise Personen mit Kinderwagen, Koffern oder "schweren" Einkaufstaschen.

Gemeinsam ist allen, dass sie in der Regel mehr Zeit für die gleichen Aktionen brauchen und dass höhere Absätze oder Stufen ein schwer zu bewältigendes, teilweise unüberwindbares Hindernis darstellen.

Als weitere wichtige Rahmenbedingung ist die Verschiebung des Tempo-30-Zoneneingangs zu erwähnen. Neu beginnt die Tempo-30-Zone bereits vor dem Betagtenzentrum. Sie wurde damit in Richtung Flugfeld verlängert, was sich auf die Möglichkeiten der Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung auswirkt. Innerhalb von Tempo-30-Zonen gilt das Prinzip des Mischverkehrs, das heisst der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Fahrradverkehr finden gemeinsam auf der Fahrbahn statt, ohne dabei separate Verkehrsflächen (Radstreifen oder ähnliches) auszuscheiden. Der Grund dafür liegt in den sehr ähnlichen Geschwindigkeiten, welche diese Verkehrsteilnehmer erreichen können bzw. maximal dürfen. Fahrradfahrende erreichen im ebenen Terrain problemlos Tempi im Bereich von 20 bis 30 km/h und geübte Lenker oder ganz speziell moderne Elektrobikes erreichen Tempi in der Höhe von bis zu 40 km/h.

Auch aufgrund der steigenden Geschwindigkeiten der Fahrradfahrenden wird heute im Siedlungsgebiet tendenziell auf gemeinsame Verkehrsflächen für Fussgänger und Velofahrende verzichtet. Die grosse Geschwindigkeitsdifferenz der beiden Gruppen führt zu Konflikten und das

Unfallrisiko steigt vor allem bei unübersichtlichen und engen Platzverhältnissen stark an. Als Konsequenz soll der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr, auf Radstreifen oder auf eigenen Radwegen abgewickelt werden.

Kaphaltestelle

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation publizierte 2009 einen Forschungsbericht zum Thema "Kaphaltestellen – Anforderungen und Auswirkungen". Dieser Bericht wurde im Auftrag des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) erarbeitet. Nachfolgende Tabelle ist ein Auszug aus dem Bericht und beschreibt den Anwendungsbereich von Kaphaltestellen anhand von diversen Kriterien.

Kriterium	Kaphaltestellen / Fahrbahnhaltestellen		
	empfohlen	prüfen	nicht empfohlen
Strassentyp			
ausserhalb besiedelter Gebiete			•
Hauptverkehrsstrassen (HVS) innerorts		•	
Sammelstrassen (SS)	•		
Erschliessungsstrassen (ES)	•		
Betriebsform auf der Strecke			
Mischverkehr MIV/ÖV	•		
Eigentrassee ÖV		•	
Haltestellenabfolge			
1 Kaphaltestelle	•		
2 Kaphaltestellen hintereinander	•		
3 und mehr Kaphaltestellen hintereinander		•	
Verkehrsplanerische Zielsetzung			
Erhöhung Durchfahrtswiderstand für MIV erwünscht	•		
Flüssiger und leistungsfähiger MIV erwünscht		•	
Platzverhältnisse bei der Haltestelle			
Beengt	•		
Grosszügig		•	
Velofahrer (nur bei Tram-Kaphaltestellen zu beachten)			
Anzahl gering/mittel	•		
Anzahl hoch		•	
Haltestellen in Steigung		•	
Belastung MIV in der Spitzenstunde (pro Richtung)			
< 600 Mfz/h	•		
> 600 Mfz/h		•	
Anzahl ÖV-Kurse			
Anzahl ÖV-Kurse	1)	1)	1)
Mittlere Haltezeit ÖV			
Ø 20 sec	•		
> 30 sec		•	
Endhaltestellen und Haltestellen mit Ausgleichszeiten			•
Weitere Aspekte			
Gestaltung Strassenraum	•		
Erhöhung Sicherheit	•		
Bei wichtigen Haltestellen (viele Ein-/Aussteiger)	•		
Erhöhung Komfort für Fahrgäste	•		
Erfüllung Behindertengleichstellungsgesetz	•		

Tab: Anwendungsbereich von Kaphaltestellen/Fahrbahnhaltestellen

Die Verkehrsmengen auf der Kirchfeldstrasse sind mit rund 2'000 Fahrzeugen durchschnittlichem täglichen Verkehr (DTV) gering. Daraus ergibt sich in den Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von rund 200 Fahrzeugen (Summe beider Richtungen). Beobachtungen zu den Spitzenzeiten am Morgen, Mittag und Abend zeigen, dass sich der Rückstau hinter dem Bus während dem Halt auf wenige Fahrzeuge beschränkt. Wenn sich kein Bus im Haltestellenbereich befindet, dann dient das Kap als Verkehrsberuhigung und trägt wesentlich zum Einhalten der maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h bei. Auch in diesen Zeiten kommt es zu keinen bemerkenswerten Verkehrsproblemen. Der Verkehrsfluss ist stets gewahrt und das angeordnete Tempo wird zudem besser eingehalten.

Der Schwerverkehrsanteil ist sehr tief und beschränkt sich vor allem auf die Anlieferung zum Betagtenzentrum sowie auf die Busse des öffentlichen Verkehrs. Aus diesem Umstand ergibt sich der massgebende Begegnungsfall (hier PKW/LKW) und daraus wiederum der Querschnitt der Fahrbahn bei Tempo 30. Ein Kreuzen von zwei LKW's ist möglich, jedoch nur auf tieferem Geschwindigkeitsniveau.

Im Bereich der Haltestelle wurde der Querschnitt so gewählt, dass ein Kreuzen von Fahrzeugen nicht möglich ist. Dies gilt auch für den Begegnungsfall Bus/Fahrrad. Als Folge können die Fahrgäste hinter dem stehenden Bus die Fahrbahn queren, ohne dass sie Gefahr laufen einem Fahrzeug zu begegnen. Die Haltestelle ist jedoch so konzipiert, dass auch überbreite Fahrzeuge gemäss Strassenverkehrsordnung (z.B. Mähdrescher) durchfahren können.

Der Variantenentscheid wurde unter Berücksichtigung der Hauptkriterien Benutzerfreundlichkeit, Verkehrssicherheit, Kosten und Land-/Platzbedarf gefällt. Dabei kam die Kaphaltestelle als Bestvariante schlussendlich zur Ausführung. Für die realisierte Kaphaltestelle sprechen in diesem Fall:

- der hohe Komfort für die Busbenutzer (kürzest mögliche Wege, hohe Haltekante),
- die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (kurze Fahrbahnquerung, keine Konflikte mit dem Individualverkehr beim Queren der Fahrbahn und im Bereich des Wartens, kein Überholen des stehenden Busses),
- die minimalsten Kosten (sehr kompakte Anlage innerhalb des bestehenden Strassengrundstückes),
- kein zusätzlicher Landbedarf.

Kurzbeschrieb einer "klassischeren" Variante

Eine "klassische" Bushaltestelle vor dem Betagtenzentrum hätte folgende Auswirkungen auf die baulichen Elemente und den Verkehr:

- Der gesamte Haltestellenbereich wird viel länger und grösser, weil die Fussgängerquerung jeweils in Fahrtrichtung hinter dem Bus angeordnet werden sollte, damit die aussteigenden Fahrgäste das Wegfahren des Busses nicht behindern. Zudem müssen die Sichtwinkel bei der jeweiligen Gegenfahrbahn gewährleistet sein, was zu einem grösseren Abstand zwischen Bus und Fussgängerstreifen führt.
- Aus Sicherheitsgründen wird heute beim Fussgängerstreifen über zwei Fahrspuren eine Mittelinsel empfohlen. Das führt zu einer punktuellen Aufweitung des Strassenraumes.

- Allenfalls wären zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig, damit die angeordnete Geschwindigkeit eingehalten würde.

Fazit: Der Platzbedarf jeder anderen Variante wäre wesentlich grösser und könnte nicht innerhalb der bestehenden Strassenparzelle realisiert werden. Dies hätte zur Folge, dass ein Landerwerb und damit einhergehend der Verlust von Kulturland notwendig wäre.

Sollte zusätzlich der gemeinsame Rad- und Gehweg beibehalten werden, so müsste dieser aufgrund der höheren Nutzerfrequenzen breiter ausgeführt und im Bereich der Haltestelle und der Ein- und Ausfahrten mindestens teilweise aufwendiger gelöst oder gar entflechtet werden, was wiederum zu einem grösseren Raumbedarf führt. Da auf der Seite des Betagtenzentrums wegen der vorhandenen Versickerungsanlage kein weiterer Platz zur Verfügung steht, müsste der vorhandene Sickerstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg entfernt werden, was grössere Investitionen in die Strassenentwässerung zur Folge hätte. Alternativ könnte das ganze Bauwerk in Richtung des gegenüberliegenden Landwirtschaftslandes verschoben werden, was aber einen weiteren beträchtlichen Landerwerb notwendig machen würde.

Zu den Forderungen im Postulat nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

1. Durchgehender Fuss- und Fahrradweg auch im Bereich des Betagtenzentrums Emmenfeld.

Wie oben ausgeführt gilt innerhalb von Tempo-30-Zonen grundsätzlich das Prinzip des Mischverkehrs, weshalb die Fahrradfahrenden gemeinsam mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt werden sollen. Zudem erzeugen das Betagtenzentrum und der neue Kindergarten beim Schulhaus Emmen zusätzlichen Fussverkehr, was vor allem zu höheren Frequenzen zwischen Emmen Dorf und dem Betagtenzentrum führt. Aus verkehrstechnischer Sicht und im Sinne der Verkehrssicherheit ist von einem gemeinsamen Fuss- und Fahrradweg im Bereich des Betagtenzentrums abzusehen. Es würden im Gegenteil neu Konfliktpunkte bei den Grundstückseinfahrten und -ausfahrten sowie bei der Fusswegverbindung von der Haltestelle zum Betagtenzentrum und im Bereich des Wartehäuschens entstehen.

2. Prüfung von Varianten für die neue Bushaltestelle unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte für alle Verkehrsteilnehmer und eines geordneten Verkehrsflusses.

Wie eingangs erwähnt wurden verschiedene Varianten geprüft. Dabei spielte die Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle. Die realisierte Variante bietet die notwendige Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner des Betagtenzentrums und der Alterswohnungen, welche oftmals mobilitätsbehindert oder in der Mobilität eingeschränkt sind. Der Verkehrsfluss ist jederzeit gewährleistet, die kurzen Wartezeiten sind zumutbar und die Verengung bei der Haltestelle hilft das angeordnete tiefe Geschwindigkeitsniveau einzuhalten, was seinerseits ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheit ist.

Kostenfolge der Umsetzung des Postulates

Für die Umsetzung des Postulates müsste mit folgenden grobgeschätzten Kosten gerechnet werden:

• Variantenstudie/Vorprojekt	Fr.	30'000.00
• Bau- und Ausführungsprojekt	Fr.	40'000.00
• Realisierung inkl. Landerwerb	Fr.	300'000.00
• Eigenleistungen	Fr.	10'000.00
• MwSt	Fr.	30'000.00
• Total (gerundet)	Fr.	400'000.00

Schlussfolgerung

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass in der Bevölkerung bei der erstmaligen Realisierung einer Kaphaltestelle auf Gemeindegebiet Fragen über die Zweckmässigkeit einer solchen Anlage aufkommen. Gestützt auf die klare Priorisierung der Bedürfnisse der Hauptnutzergruppen sowie dem Anspruch, möglichst wenig Kulturland zu beanspruchen und die Kosten minimal zu halten, ist die Kaphaltestelle an diesem Ort die Bestvariante. Der Gemeinderat anerkennt aber auch den Umstand, dass sich insbesondere Primarschülerinnen und Primarschüler, welche mit dem Fahrrad die Kaphaltestelle durchfahren, aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmer, sich auf die neue Situation einstellen und daran gewöhnen müssen, dass ausser Fahrräder jeweils nur ein Verkehrsteilnehmer die Haltestelle durchfahren kann.

Aufgrund der vorgängigen Ausführungen beantragt der Gemeinderat die Ablehnung des Postulates.

Emmenbrücke, 23. November 2016

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber