

Stadt Kriens
Stadtkanzlei
z.H. Zita Bucher
Postfach
6011 Kriens

Kriens, 19.01.2026

Dringliches Postulat

Sehr geehrter Frau Ratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bitten Sie, folgendes Postulat dem Stadtrat zu überweisen:

Mittels einem Road Safety Audit (RSA) soll durch den Stadtrat geprüft werden, ob die Verkehrssicherheit hinsichtlich der geplanten baulichen Anpassungen des Knotenbereichs Hergiswaldstrasse – Hubelstrasse und der im Knotenperimeter befindlichen Fussgängerquerungen ausreichend gewährleistet ist.

Begründung:

Gemäss dem Bericht und Antrag Nr. 066/2025 «Sonderkredit Sanierung Hergiswaldstrasse» wurde mit der Projektierung der Hergiswaldstrasse im Jahr 2010 begonnen und einige der Untersuchungsberichte seien bereits 15-jährig. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des Projekts im Juli 2024 wurde ein RSA (Bericht Nr. 18-201 vom 28.09.2018, TRATUS AG) mit einem entsprechenden Monitoringbericht aufgelegt. Im Bericht, Kapitel 3 «Gesamtbeurteilung und Zusammenfassung» unter Punkt Nr. 5 «Geometrie Knoten» wird vom Auditor folgendes festgehalten:

«Gemäss der VSS-Norm SN 640 250, Ziff. 12 sind die Abmessungen der Knoten möglichst knapp zu halten. Die Geometrie der Knoten Hubelstrasse und Brunnenhöfli ist teilweise zu gross gewählt. Abweichungen gibt es bei den Geometrien der Strassenränder und den Dimensionen bzw. Grösse der Knoten. Es wird empfohlen im technischen Bericht zu dokumentieren, wieso in gewissen Bereichen keine Massnahmen möglich oder verhältnismässig sind. Allenfalls zeigt sich bei dieser Überprüfung, dass weitere Optimierungsmöglichkeiten bestehen (beim Befahren durch grosse Fahrzeuge angrenzende Fahrstreifen mitbenutzen). Grundsätzlich wäre eine Redimensionierung der Knoten aufgrund der Tempo-30-Zone anzustreben.»

In den weiteren Projektunterlagen, z.B. dem Monitoringbericht zum RSA vom 01.02.2019 oder dem Technischen Bericht zum Strassenprojekt, Stand Auflageprojekt 2024, finden sich keine Hinweise dazu ob Optimierungsmöglichkeiten geprüft wurden. Stattdessen wird das Thema damit abgehandelt, dass der Einmündungsbereich des Knotens Hubelstrasse infolge der Schleppkurve der Doppelgelenkbusse nicht reduziert werden kann. Aufgrund des mit dem Strassenprojekt gesetzten Ziels der Verbesserung der Verkehrssicherheit, ist es nicht nachvollziehbar weshalb keine anderen Varianten, bzw. Optimierungen geprüft wurden.

Der geplante Ausbau des Knotens Hubel- / Hergiswaldstrasse wird hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Fussgänger und insbesondere für Kinder aufgrund der nachfolgenden Ausführungen als kritisch erachtet.

1. Die notwendige Sichtweite auf den Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens ist abhängig von der signalisierten Geschwindigkeit. Vorliegend wird die signalisierte Geschwindigkeit 30 km/h betragen. Die ausgewiesene Sichtweite von 25 m entspricht grundsätzlich der notwendigen Sichtweite nach Norm und bei 30 km/h. Da aber davon ausgegangen werden muss, dass die gefahrene Geschwindigkeit in dem Abschnitt, nicht zuletzt wegen dem Gefälle der Hergiswaldstrasse, höher sein wird als 30 km/h wäre es nicht falsch die Sichtweite auf eine anzunehmende Geschwindigkeit anzupassen.
2. Fahrzeuge, welche aus der Hubelstrasse geradeaus fahren oder nach links abbiegen wollen, können die Sicht auf den Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens verdecken. Insbesondere durch Fahrzeuge mit einer hohen Front, z.B. Lieferwagen, Lastwagen oder landwirtschaftliche Fahrzeuge können Kinder aufgrund ihrer Grösse schlecht oder allenfalls zu spät erkannt werden.
3. Der überaus gross dimensionierte Einlenkradius (Kurvenradius) begünstigt ein hohes Tempo beim Einbiegen von der Hubelstrasse in die Hergiswaldstrasse. Weil bei diesem Fahrmanöver (Rechtseinbiegen) der Fokus in der Regel auf den von links kommenden Verkehr auf der vortrittsberechtigten Strasse liegt und nicht auf das rechtsseitige Trottoir gerichtet ist, wird das Übersehen von Fussgängern beim Fussgängerstreifen begünstigt.
4. Der geplante Fussgängerstreifen über die Hergiswaldstrasse im unmittelbaren Knotenbereich und der sehr gross dimensionierte Einlenkradius machen die Situation für Fussgänger, insbesondere für Schulkinder trotz Tempo-30 komplex. Kinder haben im Strassenverkehr aufgrund ihrer noch nicht voll entwickelten kognitiven Fähigkeiten eine höhere Gefährdung da sie über ein geringeres Gefahrenbewusstsein verfügen und Geschwindigkeiten wie auch Distanzen nicht korrekt einschätzen können.

Eine Prüfung des Knotenbereichs Hergiswald- / Hubelstrasse inkl. der Fussgängerquerungen mittels einem RSA soll aufzeigen, ob allfällige Sicherheitsdefizite vorliegen bzw. welchen Einfluss Normabweichungen auf die Verkehrssicherheit haben. Angesichts der hohen Baukosten darf erwartet werden, dass den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung getragen wird.

Es wird begrüßt, wenn die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu mit dem RSA beauftragt wird.

Erklärung Road Safety Audit RSA

Das RSA dient dem Erkennen von Sicherheitsdefiziten in den Projektierungsunterlagen beim Entwurf der Strasseninfrastruktur. Systematisch werden durch eine unabhängige Auditorin oder einen unabhängigen Auditor potenziell sicherheitskritische Situationen identifiziert. Die Prüfung wird nach einem standardisierten Prüfverfahren (VSS Norm SN 641 722) ausgeführt. Strasseneigentümerinnen und -eigentümer erhalten so die Möglichkeit, Projekte frühzeitig zu korrigieren, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu verbessern – noch bevor die Anlage gebaut ist.

Vielen Dank und freundliche Grüsse



Ruedi Wechsler
Einwohnerrat SVP Kriens

Begründung der Dringlichkeit:

Die Dringlichkeit ist nach Art. 66 a der Geschäftsordnung des Einwohnerrates Kriens gegeben, da bei Annahme des traktandierten B&A «Sonderkredit Sanierung Hergiswaldstrasse» das Projekt in die Realisierungsphase übergeht. Allfällige unabdingbare Anpassungen des Projekts sind sowohl aus Gründen der Zweckmässigkeit wie auch der Wirtschaftlichkeit noch im Rahmen der Realisierung umzusetzen.

Beilage:

Planausschnitt Sichtweitenplan

Ausschnitt Sichtweitenplan

