Vernehmlassungsbericht
Gesamtverkehrskonzept Kriens

Zusammenzug Stellungnahmen
22.08.2018

Legende für Kategorisierung
1 Kenntnisnahme – Vielen Dank für die Rückmeldung.
2 Weiterführende Arbeiten durch Gemeinde
3 Abgrenzung (Weiterleitung an zuständige Stelle)
4 Stellungnahme Gemeinde Kriens
5 Ergänzung Bericht

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Grundsatz zur Stellungnahme ASTRA: Das ASTRA äussert sich nicht inhaltlich zu Ziele, Vorgehen etc. des Gesamtkonzeptes. Dies liegt vollständig im Verantwortungsbereich der Gemeinde. Die unten aufgeführten Punkte beziehen sich auf die Schnittstelle zum Perimeter ASTRA beim Anschluss Luzern - Kriens.	1	
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Ziele GVKK Dritter Punkt: Hohe Zuverlässigkeit Diese ist erfahrungsgemäss im weitgehend vorhandenen Mischverkehr MIV/öV stark von der Gesamtverkehrssituation abhängig. In überlasteten Strassennetzen (wie im Ausgangszustand 2040 ohne Gesamtverkehrskonzept Bypass) wird vermutlich genau diese Situation eintreten (analog andere städtische Räume) und somit die Fahrplanstabilität des öV erschwert. Mit der genügenden Leistungsfähigkeit der A2 im AP und den FlaMa auf der Achse Obergrundstrasse – Pilatusstrasse wird genau diese Zuverlässigkeit erhöht und längerfristig gesichert	4	Der Bypass steht nicht in dem Zeitraum zur Verfügung, wo Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts gefordert sind. Die Siedlungen werden aktuell verdichtet, der Bypass wird erst viel später seine Wirkung entfalten.
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Ziele GVKK zweiter und letzter Punkt: Leistungsfähigkeit des öV auf Hauptachsen erhöhen Dieses abstrakte Ziel kann auf der „Hauptachse" Luzernerstrasse theoretisch wie folgt umgesetzt werden: - Mehr Buskurse = direkter Bezug zur Leistungsfähigkeit/öV-Bevorzugung - Grössere Busse = Einsatz von Doppelgelenkbussen oder Anhängerzüge (Zugfahr-zeug + Anhänger; wie früher bei vbl gängig) = geringer Einfluss auf Leistungsfähigkeit Knoten, - Mehr Linien = ergibt gleichen Einfluss wie mehr Buskurse Bemerkung: Es ist fraglich, wie viele zusätzliche Buskurse die Achse Pilatusstrasse – Pilatusplatz (trotz eigener Busspur) ohne Eigenbehinderung des öV) noch verkraften kann; mit der heutigen Taktfolge von 3.75 Minuten ist ein Busbetrieb eigentlich nicht mehr wirtschaftlich und es stellt sich eigentlich die Frage nach dem richtigen öV-Verkehrsmittel (siehe verschiedene Projekte zur Wiedereinführung eines Tram; Situation analog wie bei der Verbindung Bern-Köniz). Eine solche Betrachtung fehlt im GVKK völlig.	3	Mit der Einführung des Systems RBus auf der Linie 1 hat der Verkehrsverbund ein Bussystem in Annäherung an das Tram geschaffen. Dieses System liefert mittelfrisitg die nötigen Kapazitäten. Die neue Linie 5, welche zusammen mit der Linie 1 den 3.75 Minuten Takt bildet, hat eine andere Funktion. Während die Linie 1 die Agglomeration als Durchmesserlinie durchquert, verbindet die Linie 5 Kriens mit Emmenbrücke als kernnnahe Tangentiallinie.
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Wahl Perimeter für GVKK: Die Massnahmen in den jeweiligen Bereichen MIV; ÖV, LV etc sollten im Gemeindegebiet Kriens auch jene aus dem Grundkonzept Verkehr Luzer Süd beinhalten, um ein gesamthaftes Bild zu erhalten (betrifft insb. Perimeter ASTRA!).	5	Das Zuammenspiel der beiden Konzepte soll im Bericht noch besser aufgezeigt werden.
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Fazit zu Teil B: Im öV lieber weniger Fahrzeuge, dafür grössere Fahrzeugeinheiten anstreben. Dies im Hinblick auf die Abstimmung der Leistungsfähigkeit an den Anschlussknoten (insb. AS Luzern-Kriens).	4	Diese Strategie verfolgt bereits der Verkehrsvebrund Luzern u.a. mit dem System Rbus.
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Zu Teil B3 Veloverkehr: Abbildung Zielbild Veloverkehr: Lage Veloschnellroute als Verbindung Schachenstrasse - Freigleis ist unklar. Zzt wird der Anschluss vom Autobahndach der Grosshofbrücken entlang der Eichwilstrasse diskutiert. Parallel 2 Routen in Querverbindung zu führen ist fraglich (blau / grün). Blaue Verbindung auf Luzernerstrasse Richtung Kriens im Bereich des AS Kriens ist fraglich: warum nicht vollständig auf Schnellroute Langsägestrasse setzen? -> Weniger Konflikte auf Luzernerstrasse, klare Trennung der Funktionen	2	Zwischen dem Freigleis und der Langsägestrasse gibt es unterschiedliche Vorstellungen über die Verbindung zwischen Kanton und Gemeinde. Der Kanton stellt auf der Eichwilstrasse die Veloverbindung sicher. Die Gemeinde will eher die Quartierstrasse zur Veloverbindung nutzen. Eine Koordination ist bisher noch nicht gelungen.
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Zu Teil B4 Fussverkehr: Ziele GVKK, letzter Spiegelpunkt: dieses Ziel kann im Bereich der Anschlussknoten der NS nicht in jedem Fall umgesetzt werden. Oberste Prio hat eine abgestimmte Gesamtleistungsfähigkeitsbetrachtung. Zielbild: Entlang des Hangfusses Sonnenberg oberhalb Portal Süd Tunnel Sonnenberg: aufgrund der grün dargestellten Fusswege ist erkennbar, dass sowohl die horizontale Durchgängigkeit entlang des Hanges als auch die vertikale Durchgängigkeit in diesem Bereich noch nicht abschliessend durchdacht ist im Zusammenhang mit der Verbindung auf die neue Brücke Grosshof	2	Die Gemeinde ist sich bewusst, dass die Lichtsignalanlagen im Bereich der Autobahn auf das Gesamtsystem angepasst werden müssen. In weiteren Planungsarbeiten muss zudem das Fussegnetz auf die neue überdachte Autobahnbrücke im Grosshof abgestimmt werden.
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Zu Teil B5 MIV: Ziele: - Ziel-/Quellverkehr rasch auf übergeordnete Achsen lenken: Hier ist wohl auch die Nationalstrasse gemeint, jedoch nirgends benannt. -> Ziel funktioniert nur, wenn auch NS funktionstüchtig bleibt -> Zhang mit Bypass aufzeigen! - Funktionlalität für WIRTSCHAFTLICH notwendigen Verkehr aufzeigen: Was ist wirtschaftlich notwendiger Verkehr?? Wie bitte schön wird dies gemessen?	5	Die übergeordneten Achsen werden aufgeführt.
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Zofingen	Behörde				Zut Teil B7 Verkehrsmanagement: Ziele GVKK "Bevorzugung und Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs durch VM Massnahmen": Dieses Ziel ist bereits als Massnahme formuliert und steht im Widerspruch zum Ziel MIV "Attraktive Anbindung an das übergeordnete Strassennetz" im Perimeter der LSA Grosshof/Kupferhammer. Hier muss zwingend der Fokus auf die Gesamtleistungsfähigkeit gelegt werden.	4	Die Gemeinde ist sich bewusst, dass die Lichtsignalanlagen im Bereich der Autobahn auf das Gesamtsystem angepasst werden müssen.
Gemeinde Horw	Behörde	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Gemeinde Horw	Behörde	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Die Inputs beschränken sich auf Inhalte, welche im Gesamtverkehrskonzept überhaupt aufgegriffen wurden (s. dazu auch Ziff. 3). 3. Öffentlicher Verkehr: ÖV-3: Ein Kapazitätsausbau auf der «Rumpellinie» durch das Kuonimattquartier ist für Horw nicht interessant. Interessant wäre eine Ortsverbindung der Zentren Horw-Kriens auf kurzem Weg ÖV-6: Eine Verlängerung der Tangentiallinie Malters-Kriens nach Horw Bahnhof wäre für Horw und den ganzen Raum LuzernWest von Interesse, einerseits im Sinne der Bemerkung zu ÖV-3, anderseits auch als Zubringer zur zb in Richtung Süden ÖV-7: Keine Vorbehalte zu dieser Massnahme. Mit dem Ziegeleipark wird bereits ein erster Teil für eine attraktive fussgängige Anbindung der Talstation an den Bahnhof Horw noch in diesem Jahr realisiert. Mit der allfälligen späteren Realisierung einer SGV-Haltstelle Horw See ergäben sich zudem noch interessante Rundfahrt-Synergien. Zielbild Veloverkehr (Seite 34) Zwei Veloschnellrouten (Schlundstrasse und Entlang Autobahn) i.O., wobei die Über-fahrt/Querung Horwerstrasse im Bereich der Autobahnbrücke zu verbessern ist. Die Abstimmung (Schnittstellen) Horw-Kriens ist im Rahmen des Teilrichtplans LuzernSüd ver-bindlich zu regeln. Monitoring/Controlling (Seite 60) Wird auch von Horw als sehr wichtig und dringend erachtet	4	Ein allfälliger Kapazitätsausbau der Linien 16/21 wird nur bei entsprechender Nachfrageentwicklun durch den Verkehrsverbund Luzern realisiert. Mit der Linie 21 besteht bereits eine schnelle Verbindung zwischen Horw und Kriens. Da gemäss Angaben des Verkehrsverbundes eine Buslinie zwischen Kriens und Malters ein zu tiefes Potential aufweist, könnte sich der Verkehrsverbund eine Verbindung in Form eines Mitfahrsystems (z.B. Taxito) vorstellen. Die Option einer Verschiebung der Talstation von den Pilatus-Bahnen soll im Bericht noch näher beschrieben werden. Die Abstimmung zwischen dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, dem Richtplan LuzernSüd und dem Gesamtverkehrskonzept ist zentral.
Gemeinde Horw	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Unter der Annahme, dass die Abstimmung Horw-Kriens im Raum Luzern Süd mit dem Richtplan LuzernSüd erfolgen wird	4	Die Abstimmung zwischen dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, dem Richtplan LuzernSüd und dem Gesamtverkehrskonzept ist zentral.
Gemeinderat Schwarzenberg	Behörde				Der Gemeinderat hat keine Anregungen oder Bemerkungen anzubringen.	1	
Gemeindeverband LuzernPlus	Behörde	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Die dargestellten Grundsätze sowie Zielbilder des Gesamtverkehrskonzepts unterstützen die strategischen Stossrichtungen von LuzernPlus.	1	
Gemeindeverband LuzernPlus	Behörde	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Die Massnahmen stützen sich auf die 3V-Strategie und werden von LuzernPlus als richtig erachtet.	1	
Gemeindeverband LuzernPlus	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Die Koordination und Abstimmung zwischen allen Gesamtverkehrskonzepten im Grossraum Luzern erachtet LuzernPlus als wichtig und unerlässlich, um die künftige Mobilitätsentwicklung optimal bewältigen zu können.	4	Das Gesamtverkehrskonzept Kriens ist thematisch eingebettet in die Überlegungen zum Gesamtverkehr in der Agglomeration Luzern. Die Stossrichtungen stimmen mit den Planungen der Agglomeration überein, insbesondere mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation.
Gemeindeverband LuzernPlus	Behörde				Die Vision "Netzergänzung Tunnel" sieht LuzernPlus kritisch. Dieses Projekt würde in erster Linie den Verkehr verlagern und zudem zu Mehrverkehr auf der Horwerstrasse führen. Dies würde die Siedlungs- und Langsamverkehrsqualität beeinträchtigen.	5	Die erstellte Beurteilung im B&A (070/2017) zeigt, dass ein Tunnel nur einen Teil der Verkehrsprobleme im Ortskern von Kriens löst und neue schafft. Eine Tunnellösung bildet daher keine Alternative zu den Massnahmen gemäss Gesamtverkehrskonzept. Diese Idee soll allenfalls in 10-20 Jahren nochmals neu beurteilt werden. Die Erkenntnisse aus dem B&A werden aber im entsprechenden Kapitel im Gesamtverkehrskonzept noch ergänzt.
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Das angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt auch zu einem Wachstum bei der Mobilität. Die Bewältigung dieses Wachstums auf den weitestgehend gegebenen Infrastrukturen kann nur durch ein vielfälltiges und auf die verschiedenen Anspruchsgruppen ausgerichtetes infrastrukturelles und betriebliches Mobilitätsangebot bewältigt werden. Wir weisen ausdrücklich auf die verbindlichen Festlegungen in M1 (u.a. Bewältigung des Mehrverkehrs) des Kantonalen Richtplans Luzern 2015 sowie das ganze Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation hin.	4	Das Gesamtverkehrskonzept ist auf die Stossrichtungen im kantonalen Richtplan abgestimmt.
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?		Grundsätzlich sind wir mit den Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit eine qualitätsvolle Innenentwicklung stattfinden kann. Massnahmen des GVKK auf Gemeinde- und weiteren Strassen mit verkehrlichen Auswirkungen auf die Kantonsstrasse sind mit dem Kanton zu koordinieren. Aus Sicht Kanton beinhaltet das übergeordnete Strassennetz neben den Kantonsstrassen auch die Gemeindestrassen 1. Klasse. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit muss daher gesamtheitlich betrachtet werden. Massnahmen an Gemeindestrassen 1. Klasse sind immer auch auf die Auswirkungen auf die Kantonsstrasse zu untersuchen (Unterbindung Durchgängigkeit Schachen- / Amlehnstrasse, Verkehrsregime Gemeindestrasse, Bereich Gallusstrasse). Dabei sind die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse und die Verkehrssicherheit gemäss StrG zu gewähren. Erforderliche daraus resultierende Massnahmen gehen zu Lasten Dritter und bedingen die Bewilligung und Übertragung der Bauherrschaft durch den Regierungsrat. Im Rahmen des GVKK werden im Bereich der Kantonsstrasse auch konkrete Lösungsmassnahmen postuliert (Tempo 30 / Koexistenz). Der Entscheid über die Signalisation auf Kantonsstrassen obliegt dem Kanton und nicht der Gemeinde Kriens. Die Temporeduktion auf Strassen im Siedlungsgebiet eröffnet Gestaltungsspielraum für den öffentlichen Raum und eine Beruhigung des Verkehrsflusses. Beides sind wichtige Elemente für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für die Bewohner und damit Grundlage für die Akzeptanz der geforderten Innenentwicklung. Es können jedoch keine pauschalen Aussagen über die Errichtung von Tempo 30 Zonen auf verkehrsorientierten Strassen gemacht werden. Vielmehr muss jeder Streckenzug individuell betrachtet und beurteilt werden. Die gleiche Aussage gilt zum Fokusfeld Zentrum. Zu beachten ist, dass die vorgeschlagenen Querschnitte (Kreisel, flächiges Queren / Mehrzweckstreifen) nicht den aktuellen Normen entsprechen. Betreff weiteren Vorgehens ist bezüglich Kantonsstrassen das Bauprogramm für die Kantonsstrassen zu berücksichtigen. Die weitere Planung und die Realisierung der Kantonsstrassenprojekte hat gemäss dem neuen Bauprogramm 2019–2022 für Kantonsstrassen, welches demnächst dem Regierungsrat zum Beschluss unterbreitet wird, zu erfolgen.	4	Die Gemeinde Kriens ist sich bewusst, dass die Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum nur in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern erfolgen kann und hat diesbezüglich schon konkrete Koordinationsantrengungen unternommen. Das Projekt soll in Abstimmung mit der Massnahme "Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage" (78, Topf B) aus dem kantonalen Bauprogramm umgesetzt werden.
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Die Dokumente und insbesondere der "Erklärfilm" veranschaulichen das Gesamtverkerhskonzept Kriens sehr gut. Eine Zusammenführung des Gesamtverkehrskonzepts Kriens und des Grundkonzepts Verkehr Süd zu einem "Instrument" wäre prüfenswert.	5	Das Zuammenspiel der beiden Konzepte soll im Bericht noch besser aufgezeigt werden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde				Rahmenbedingungen Das GVKK stellt ein Planungsinstrument des Gemeinderats Kriens dar. Für den Kanton Luzern sind die formulierten Zielbilder und Fokusfelder mit den Massnahmen als Empfehlungen zu verstehen. Für die Kantonsstrassen gelten das Strassengesetz (StrG), das Strassenverkehrsrecht sowie der Kantonale Richtplan, das Bauprogramm für die Kantonsstrassen, die Agglomerationsprogramme, das Radroutenkonzept und die entsprechenden Standards.	1	
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde				Verweise zu den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Einige Massnahmen zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr sind auch im Agglomerationsprogramm Luzern (AP LU) enthalten. Wir beantragen, bei den jeweiligen Massnahmen konsequent auf die entsprechende Massnahme des AP LU (inkl. Nummer) zu verweisen. Somit können Missverständnisse vermieden werden und die Projektweiterbearbeitung sowie das jährliche Umsetzungsreporting gegenüber dem Bund vereinfachen sich dementsprechend.	5	Massnahmen mit Bezug zum Agglomerationsprogramm werden entsprechend im Konzept gekennzeichnet.
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde				Fokusfeld Zentrum Wir verweisen auf den Planungsprozess (Kantonsstrassenprojekt Zentrum Kriens) zur Lösungsfindung, der zusammen mit dem Kanton durchgeführt werden muss. Alle aufgezeigten Massnahmen haben Auswirkungen auf der oder auf die Kantonsstrasse.	4	Die Gemeinde Kriens ist sich bewusst, dass die Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum nur in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern erfolgen kann und hat entsprechende Koordinationsbetrebungen unternommen. Das Projekt soll in Abstimmung mit der Massnahme "Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage" (78, Topf B) aus dem kantonalen Bauprogramm umgesetzt werden.
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde				Hinweis Fokusfeld Horwerstrasse Die Aussage zum Lösungsansatz B: Kernfahrbahn "Der Begegnungsfall Velo/PW/PW/Velo ist möglich." ist unter der aktuellen Norm zum Lichtraumprofil zu prüfen (evtl. nur bei reduzierter Geschwindigkeit möglich).	4	Die VSS hat die neue Norm in der Zwischenzeit zurückgezogen. Gemäss SN 640 201, 1992 ist das Begegnen von Velo/PW/PW/Velo bei Geschwindigkeit 50 bei 8 m Fahrbahnbreite möglich.
Kanton Luzern; Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	Behörde				Hinweis Gemeindestrassen Die vorgeschlagenen Querschnitte und Begegnungsfälle, insbesondere auf der Schachen- / Amlehnstrasse entsprechen nicht den aktuellen Normen. Das Zielbild zum MIV definiert die heutige Belastung auf der Kantonsstrasse als maximal verträgliche Belastbarkeit. Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell ist auf der Kantonsstrasse weiterhin mit einer leichten Zunahme des Tagesverkehrs zu rechnen.	4	Die Schachen- / Amlehnstrasse soll neu als Tempo-30-Zone organisiert werden. Gemäss SN 640 201, 1992 ist das Begegnen von Velo/PW/PW/Velo und Velo/LW/Velo bei Geschwindigkeit 30 bei 6 m Fahrbahnbreite möglich. Die Resultate des kantonalen Verkehrsmodell werden zur Kenntnis genommen. Die Festlegung der Belastbarkeit basiert auf zwei Aspekten, der Leistungsfähigkeit und der Verträglichkeit (bspw. mit angrenzenden Nutzungen). Die heutige Verkehrsmenge wird als maximal verträgliche Verkehrsmenge beurteilt. Das Gesamtverkehrskonzept sieht vor, die Verkehrsentwicklung so zu lenken, dass in Zukunft ein Teil des MIV-Mehrverkehrs und ein Teil bestehenden MIV-Verkehrs zukünftig durch den öV und Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Für eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr müssen all diese Themen berücksichtigt werden.	1	
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Die Stadt Luzern äussert sich nicht zu den einzelnen Massnahmen. Sie bietet bei gemeindeübergreifenden Massnahmen Hand, diese gemeinsam zu entwickeln.	1	
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde				Das Thema Velosharing wird nur am Rande erwähnt. Die Stadt Luzern hat mit "take a bike" gute Erfahrungen gemacht und kann diese nur empfehlen.	5	Die Förderung eines Bikesahring soll im Bericht ergänzt werden. Bikesharing ist eine ideale Ergänzung zum öV.
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde				In der Stadt Luzern rücken die Themen Logistik / Güterumschlagsflächen / Anlieferung (inkl. Ver- und Entsorgung) immer mehr in den Fokus. Eventuell wären Aussagen zu diesem Themenfeld auch in Kriens hilfreich.	3	Danke für den Hinweis. In Kriens sind aktuell Strassenraumgestaltungen prioritär. Logistik und Güterumschlag ist im Rahmen dieser Projekte Bestandteil. Ein eigenes Themenfeld scheint nicht adequat zum Güterverkehrsherausforderung in Kriens. Gerne wird aber die spannende Diskussion verfolgt, von Erfahrungen in der Stadt proftiert. Mit der Organisation K5 ist ein Austausch gewährleistet.
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde				Die Bedeutung der Pilatusbahn und der Zu- und Abgänge mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird im GVKK kaum erwähnt. Die Vorteile der Entlastung im Dorfkern (und auch der Linie 1) bei einem neuen Standort der Talstation liegen auf der Hand. In welchem Zeithorizont ist dies vorgesehen?	5	Die Thematik Verschiebung der Talstation von den Pilatus-Bahnen wird im Bericht näher beschrieben.
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde				Ein Ausblick auf die gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen in den kommenden Jahren mit einer Abschätzung der Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten wäre hilfreich.	5	Die Thematik ist im Bericht im Kapitel "langfristige Entwicklung" beschrieben. Es wird in der Einleitung des Gesamtverkehrskonzepts noch darauf verwiesen.
Stadtrat, Stadt Luzern	Behörde				Da innerhalb der K5-Gemeinden ähnliche Massnahmen vorgesehen sind, sehen wir Synergien z.B. in der Kommunikation und auch bei einzelnen Mobilitätsmanagementmassnahmen.	3	Das Gesamtverkehrskonzept Kriens ist thematisch eingebettet in die Überlegungen zum Gesamtverkehr in der Agglomeration Luzern. Die Stossrichtungen stimmen mit den Planungen der Agglomeration überein. Wenn möglich, soll die Umsetzung von Massnahmen oder die Kommunikation in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden erfolgen. Mit dem Gebietsmanagement Luzern Süd sind gemeideübergreifende Planungen und Kommunikation bereits installiert. Ein weiteres verbindendes Element ist das Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Verkehrsverbund Luzern	Behörde	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Aus Sicht des VVL geht ein integraler Ansatz zur Planung aller Verkehrsträger in gegenseitiger Abstimmung in die richtige Richtung. Die gewählten Planungsgrundsätze entsprechen den zeitgemässen Prinzipien der Verkehrsplanung, daraus lassen sich entsprechende Massnahmen ableiten. Im öV-Bericht des Kantons Luzern sind diverse Aspekte, welche im GVK Kriens aufgeführt werden, ebenfalls wichtige Bestandteile der Strategie (insbesondere das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement). Aus Sicht der öV-Angebotsplanung ist insbesondere das Push-and-Pull - Prinzip von grosser Bedeutung. Nur bei entsprechender Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie zwischen MIV und öV lassen sich mit öV-Angebotsausbauten und -verbesserungen die gewünschten Ziele und Verlagerungen effizient erreichen. Ein Ausbau des öV-Angebotes ohne begleitende Massnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, konsequente öV-Bevorzugung sowie eine aktive Verkehrssteuerung ist aus Sicht des VVL wenig zielführend. Daher begrüsst der VVL den Ansatz des GVK Kriens.	1	
Verkehrsverbund Luzern	Behörde	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Der VVL ist mit den aufgeführten Massnahmen grundsätzlich einverstanden und ist bereit, bei Massnahmen welche den öffentlichen Verkehrs betreffen, entsprechend an deren Weiterentwicklung und Umsetzung gemeinsam mit der Gemeinde Kriens und Dritten mit zu arbeiten. Allerdings haben wir zu den einzelnen aufgeführten öV-Massnahmen noch entsprechende Anmerkungen (siehe Weitere Bemerkungen).	1	
Verkehrsverbund Luzern	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Insgesamt ist der VVL mit dem Inhalt des GVK einverstanden. Der Aufbau des Konzeptes anhand von Grundsätzen welche dann in Zielbildern für die jeweiligen Verkehrsthemen konkreter vertieft werden, ist nachvollziehbar und dem Massstab des Konzeptes angemessen. Die Einleitung des GVK samt Erläuterung der Ziele/Rahmenbedingungen sowie den wichtigsten Grundlagen zur Interaktion Raum-Verkehr erachten wir als wertvoll.	1	
Verkehrsverbund Luzern	Behörde				Die insgesamt acht Zielbilder beinhalten jeweils diverse Ziele und Massnahmen für die einzelnen Verkehrsträger oder übergeordnete Verkehrsthemen. Bei der Umsetzung oder Konkretisierung der Zielbilder ist auf eine entsprechende Koordination und Abstimmung zwischen den Zielbildern zu achten.	4	Die Umsetzung soll verkehrsmittel-übergreifend erfolgen. Zu diesem Zweck wurden auch die 4 Kernanliegen "Verkehr besser organisieren", "Verkehr auf Hauptrouten effizient und attraktiv abwickeln", "Verkehr im Zentrum neu gestalten" und "Verkehr im Quartier verträglich machen" etabliert.
Verkehrsverbund Luzern	Behörde				In der Beilage zum Planungsbericht Nr. 2015-206 sind auf Seite 14 Massnahmen für den öV aufgeführt, welche durch eine Kommission eingereicht wurden. Aus Sicht des VVL sind beide formulierte Massnahmen (öV-Priorisierung nur in Spitzenstunde sowie Schnellbusse zur Verbindung der Zentren) nicht zielführend. Die Priorisierung des öV muss in Abstimmung mit dem effektiven Verkehrsaufkommen erfolgen. Es sollte möglichst ganztägig eine hohe Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit der Buslinien angestrebt werden. Somit empfiehlt der VVL, die Priorisierung nicht auf zeitliche Spitzenstunden zu beschränken, sondern in einem übergeordneten Verkehrsmanagement abhängig vom Verkehrsaufkommen zu gewährleisten. Die Einführung von Schnellbussen zur Verbindung von Zentren wurde in AggloMobil geprüft, begründet verworfen und ist deshalb derzeit in keinem öV-Konzept des VVL vorgesehen	4	Die beiden Massnahmen sind nicht im Gesamtverkehrskonzept enthalten.
Verkehrsverbund Luzern	Behörde				Der VVL nimmt die Massnahmenliste öV zur Kenntnis und ist gerne bereit, gemeinsam mit der Gemeinde Kriens und Dritten entsprechende Massnahmen weiter zu entwickeln. - Insbesondere die Massnahme ÖV-5 (mögliche Verknüpfung der Linien 15 und 11 via Sonnenbergstrasse) bildet für die zukünftige Angebotskonzeption eine wichtige Voraussetzung. Der VVL wird die Quartierbusstudie von 2016 im öV-Konzept AggloMobil 4 (aktuell in Erarbeitung) berücksichtigen und im Gesamtsystem einbetten darunter auch die in ÖV-5 beschriebene Linienverknüpfung. Die Linienführung sowie das Angebot welche infolge der ÖV-Massnahme 5 möglich werden, sollen in AggloMobil 4 entwickelt und verbindlich definiert werden. Für die Umsetzung ist der VVL auf die Unterstützung der Gemeinde Kriens angewiesen, insbesondere da für diese Massnahme Anpassungen der Infrastruktur notwendig würden. - Die Ausgestaltung der Massnahme öV-4 ist kritisch zu prüfen bzgl. Mitteleinsatz und Wirksamkeit (vgl. auch letzte Bemerkung ganz unten). - Der 15-Minuten-Takt zwischen Kriens und Horw bietet einen angemessenen Standard für eine tangentiale Agglomerationsverbindung. Die heute bescheidene Nachfrage lässt auf absehbare Zeit keine weitere Taktverdichtung gemäss öV-3 zu. Im GVKK fehlt die Direktverbindung Motelstrasse für die Linie 21 gemäss AggloMobil 2. In Abstimmung mit den laufenden Planungen von AggloMobil 4 ist die Notwendigkeit des Ausbaus Motelstrasse für die Buslinienführung nochmals zu prüfen und gegebenenfalls rasch umzusetzen. - Mit der Einführung der Linie 5 konnten die wesentlichsten Kapazitätsengpässe zwischen Kriens und Luzern behoben werden. Ein unmittelbarer weiterer Ausbau steht derzeit nicht im Fokus, insb. nicht zur HVZ.	4	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Den Lead bei der Umsetzung wird der Verkehrsverbund Luzern haben. Die Gemeinde gibt sich bei der Planung gerne aktiv ein. Der Prüfung alternativer Ansätze steht die Gemeinde offen gegenüber. Die Gemeinde Kriens ist sich bewusst, dass der Kapazitätsausbau im öV erst bei steigender Nachfrage erfolgen wird. Die Führung der Linie 21 via Motelstrasse ist im Gesamtverkehrskonzept enthalten. Die Massnahme referenziert auf das Grundkonzept Verkehr Luzern Süd.
Verkehrsverbund Luzern	Behörde				öV-Angebot Kriens-Malters: Im Teil F - Anhang 1 sind verschiedene regionale Überlegungen für den öV enthalten. Unter anderem wird die Prüfung einer öV-Verbindung von Kriens nach Malters angeregt. Das Potential einer solchen Verbindung wurde in AggloMobil tre (www.agglomobil.ch) bereits untersucht und als sehr gering bewertet. Derzeit ist seitens VVL keine erneute Analyse des Potentials einer möglichen öV-Verbindungen in diesem Korridor angedacht. Allerdings wären alternative Erschliessungen, z.B. mit Taxito (siehe auch Massnahme ÖV-6) mittelfristig zu überprüfen. Der VVL nimmt dieses Anliegen in den weiteren Planungen und Konzeptionen zur Kenntnis.	4	Für die Gemeinde Kriens steht eine gute Verbindung nach Malters im Zentrum. Gerne ist die Gemeinde bereit auch alternative Systeme in Betracht zu ziehen.
Verkehrsverbund Luzern	Behörde				Im Fokusfeld Zentrum werden diverse Massnahmen zur Aufwertung des Zentrums von Luzern vorgeschlagen. Der VVL begrüsst diese grundsätzlich, soweit sie den zuverlässigen öV-Betrieb ermöglichen. Bei den angedachten Modifikationen beim Knoten Gemeindehaus-/Luzernerstrasse wurden offenbar verschiedene Knotenlösungen geprüft, darunter auch Knotengestaltungen mit Kreisverkehr. Die aufgeführten Vorteile einer neuen Verkehrsführung im Zentrum sind nachvollziehbar. Für den Betrieb der in diesem Perimeter verkehrenden Buslinien muss die Zuverlässigkeit gewährleistet sein, bei einem Kreisverkehr soll entsprechend die Priorisierung des öV berücksichtigt werden. Mögliche Ansätze dazu könnten Busspuren in den Zufahrtswegen zum Knoten mit LSA zur Busbevorzugung liefern.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Die Möglichkeit zur öV-Priorisierung muss in diesen Arbeiten berücksichtig werden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Verkehrsverbund Luzern	Behörde				Alternative Quartiererschliessungen: Der VVL regt an, neben den "konventionellen" Quartiererschliessung mit Linienbussen, auch über mögliche langfristige Alternativen nachzudenken. In Kriens liegen diverse Quartiere in Hanglagen, die Erschliessung mittels der Quartierbuslinie 15 ist aufgrund der sich dort bietenden schwierigen Betriebssituation (wenig dichte Bebauung, komplexe und enge Strassenverhältnisse, Steigung, geringe Geschwindigkeiten, schwierige Zugänglichkeit der Haltestellen) wenig effizient und bei geringen Nachfragen kostenintensiv. Aus Sicht des VVL wäre die Entwicklung alternativer Konzepte zur Quartiererschliessung vielversprechend. Denkbare Ansätze böten zum Beispiel der Einsatz von Schrägliften oder Seilbahnen (Überwindung steiler Abschnitte, Zugänglichkeit zu Haltepunkten durch horizontale Fusswege) oder neue öV-Angebote wie z.B. selbstfahrende Fahrzeuge (Ridesharing, Rufbusse, Uber 2.0). Passende Anwendungsorte/korridore für Schräglifte wären bspw. der Sonnenberg, der Haslibach zwischen Fenkernstrasse und Höhe Bachstrasse, Vorderschlundstrasse - Schattenbergstrasse.	3	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein wichtiges Anliegen der Gemeinde Kriens. Der Lead bei Schrägliften und Seilbahnen ist nicht abschliessend definiert. Wären dies Anlagen des öffentlichen Verkehrs, wäre das Angebot zu bestimmen und eine Transportunternehmung zu suchen, welche die Anlage betreibt und allenfalls gar baut. Will die Transportunternehmung keine Seilbahn bauen, könnten auch Dritte diese Aufgabe für sie übernehmen. Bei touristischen Anlagen liegt der Lead für Seilbahnen oder Lifte bei Dritten (z.B. bei den Pilatusbahnen). Die Gemeinde selber sieht sich aktuell nicht im Lead, Seilbahnen und Lifte zu projektieren und zu bauen. Die Gemeinde gibt sich aber bei der Planung gerne aktiv ein. Der Prüfung alternativer Ansätze steht die Gemeinde offen gegenüber.
Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern, Sternmattstrasse 50, 6005 Luzern, Beat Husmann	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern, Sternmattstrasse 50, 6005 Luzern, Beat Husmann	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Im Gesamtverkehrskonzept fehlen im Teil B, Öffentlicher Verkehr, Zielformulierungen wonach dieser für Alle, auch für Menschen mit Behinderung autonom benutzbar sein muss. Gleiches trifft für die 5. Fussverkehr S. 39 zu. Die Ziele der Strategie lassen hindernisfreie Verbindungen vermissen. 1. Absatz: Direkte, attraktive.... mit hindernisfrei ergänzen. Unter Ziele GVKK ist zwar unter dem 5. Absatz die Schaffung eines hindernisfreien Raums, festgehalten. Die Auslegung dieses Absatzes kann dahin gehend ausgelegt werden, dass sich dies auf einzelne Plätze bezieht. Es muss aber der gesamte öffentliche Raum gemeint sein. In diesem Sinne ist der 5. Absatz zu präzisieren. Im Strategiepapier ist zwar unter Pkt. 5.8 Unterziele öffentlicher Raum die hindernisfreie Gestaltung der Strassen und Plätze sowie öffentlicher Wege niedergeschrieben. Nebst dem Strategiepapier ist dies auch im Gesamtkonzept festzuhalten.	5	Der Bericht wird präzisiert.
Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern, Sternmattstrasse 50, 6005 Luzern, Beat Husmann	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Wir unterstützen diesen Ansatz. Doch es fehlen Entwicklungen, die v.a. auch den Platz von FussgängerInnen mitbeanspruchen wie FäG (fahrzeugähnliche Geräte) und Postroboter. Diese dürfen den Platz bzw. die Sicherheit für die FussgängerInnen nicht einschränken. Steigerung Fussverkehr von 25 (2015) auf 27% (2030) ist wenig. Dieser Anteil soll sich wie in anderen mit Kriens vergleichbaren Städten entwickeln.	4	FäG: Das Gesamtverkehrssystem orientiert sich an der Verkehrsregelnverordnung (741.11). Dieses Thema kann nicht kommunal geregelt werden. Die Wege des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) sollen um 28 % gesteigert werden. Damit kann der FVV einen Teil des Mehrverkehrs bis 2030 übernehmen und erreicht 27 % FVV-Anteile am Modal Split (Zeithorizont 2030). Die Gemeinde Kriens erachtet dies als ambitioniertes Ziel.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Trottoirs sind den FussgängerInnen, velofahrende Kinder bis 8/10 Jahre, RollstuhlfahrerInnen vorbehalten.	4	Die Benutzung von Trottoirs ist in der Verkehrsregelnverordnung (741.11) geregelt. Das Gesamtverkehrskonzept muss sich daran orientieren.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Trottoirs müssen mind. 2 m breit sein (gewährleistet Anhang 2 S. 90). Wenn diese zusätzlich genutzt werden, muss das Trottoir mind. 3 Meter breit sein (Horwerstrasse Lösungsansatz C ist zu schmal. Auf der Horwerstrasse keine Velos auf dem Trottoir, da hier das Trottoir intensiv von Fussgängerinnen genutzt wird). Bei einem Rad-Gehweg mit Velogegenverkehr, muss dieser Weg mind. 5 m breit sein und die Bereiche klar abgetrennt.	4	In den weiteren Planungen zur Umgestaltung der Strassenräume werden im Rahmen der räumlichen Gegebenheiten Lösungen entwickelt, welche die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden bestmöglich berücksichtigen. Die Raumverhältnisse in der Horwerstrasse sind sehr eng. Im Rahmen des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts sollen Lösungen entwickelt werden, welche die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs bestmöglich berücksichtigen und verhältnismässig sind.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Wartezeit für FussgängerInnen bei Lichsignalanlage: Züricher Modell = höchstens 30 sec	4	Eine Verbesserung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs ist geplant: Bevorzugung und Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs durch Verkehrsmanagement-Massnahmen (siehe Ziel Verkehrsmanagement). Im Zentrum setzt sich die Gemeinde für ein flächiges Querungsangebot (ohne LSA) ein.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Aufenthaltsqualität für FussgängerInnen: Bänke mit Rückenlehne, keine Lounge ähnlichen Sitzgelegenheiten, da es schwierig ist aufzustehen. Bei Sitzgelegenheiten muss ein Wetterschutz gewährleistet sein. Bei allen Haltestellen des öV müssen witterungsgeschützte Sitzgelegenheiten installiert werden. Diese müssen nahe bei der Einsteigekante vorhanden sein.	4	Die Möbilierung des öffentlichen Raums wird bei weiterführenden Projektierungsarbeiten definiert.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Querbarkeit, Fussgängerstreifen: In Gebieten mit FussgängerInnen muss alle 100 Meter ein Fussgängerstreifen (wenn nicht 30-er Zone) markiert werden.	4	Die Gemeinde hält sich bei Ihren Planungsarbeiten an die geltenden Normen und Standards.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Gebiet unter Autobahnausfahrt Reussporttunnel: Die Situation für FussgängerInnen ist lückenhaft. Zwischen der Kreuzung Kupferhammer und dem Restaurant Eichhof gibt es keine Querungsmöglichkeiten für die FussgägerInnen. Die Qualität der Fussgängerverbindung Kupferhammer Richtung Südpol (Querung Luzernerstr.-Hofstetterstr.-Eichwilstr.- Arsenalstr.-Südpol/Allmend) muss verbessert werden.	4	Im Rahmen des Grundkonzepts Verkehr Luzern Süd und des Projekts Bypass sind Verbesserungen im Bereich Kupferhammer/Eichhof für den Fussverkehr geplant.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Die Aufwertung der Plätze im Zentrum muss mit einem klaren Verkehrsregime einhergehen. Die Befahrbahrkeit darf nicht auf Kosten der Sicherheit und Bewegungsfreiheit der FussgängerInnen geschehen. Auch hier soll die Aufenthaltsqualität durch angepasste Sitzgelegenheiten erhöht werden.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen gemeinsam mit dem Kanotn nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Da grosse Busse und viel weiterer privater Verkehr zur Talstation Seilbahn Krienseregg fahren, müssen die Quartierstrassen besser vor Schleichverkehr und unerwünschtem Parkieren geschützt werden. Da viele Quartierstrassen keine Trottoirs haben, sind FussgängerInnen, u.a. viele SchülerInnen in ihrer Sicherheit beeinträchtigt.	5	Grundsätzlich soll die zukünftige Lage und Erschliessung der Talstation von den Pilatus-Bahnen im Bericht näher beschrieben werden.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Der Rad-Gehweg entlang dem Krienbach, parallel zur Obernaustrasse Herigiswaldstrasse bis Südstrasse, soll klarer zwischen dem Bereich für FussgängerInnen und Velofahrenden getrennt werden. Da es hier Velogegenverkehr gibt, muss die Breite überall auf mind. 5 m ausgebaut werden.	4	Da mit der Umgestaltung der K4 (Obernauerstrasse) ein neuer Radweg entsteht, wird diese Erschliessungsroute entlastet. Deshalb erachtet die Gemeinde die Breite vorerst als ausreichend, beobachtet aber die Entwicklung genau.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Vermehrt werden KITAS in Arbeitsgebieten entstehen (z. Bsp. Stärnschnuppe, Sternmatt 6 nähe Nidfeld Kreisel). Diese müssen in die Schulwegverbindungen integriert werden, da viele Eltern mit ihren Kindern zu Fuss/mit Velo/per öV zu diesen KITAS gehen.	4	Sichere, komfortable Schulwege sind ein Ziel des Gesamtverkehrskonzepts. Priorität haben Schulen und Kindergärten, da dort die Kinder ohne Begleitung unterwegs sind.
Fussverkehr Region Luzern Fachstelle der FussgängerInnen	Organisation				Fussgängerfreundliche Verbindung Renggloch-Obernau und Malters : Ausbaus der Kantonsstrasse K 4 im Abschnitt Ränggloch inkl. durchgehende Radverkehrsanlage. Ein beliebter Wanderweg führt von Luzern über den Sonnenberg und das Ränggloch nach Malters und quert die Verbindungsstrasse zwischen Obernau und Horüti. Die Gemeinde Kriens empfiehlt als Wanderung ab Ränggloch auch die Fortsetzung Richtung Obernau. Kriens selber hat einen Fussweg aber nur bis zu den Industriebauten erstellt. Es braucht eine sichere Querungsmöglichkeit (Mittelschutzinseln) im Bereich Ränggloch sowie einen gemeinsamen Fuss-/Radweg Richtung Obernau.	4	Der Kanton Luzern wirrd den rund 2,2 Kilometer langen Abschnitt zwischen der Kreuzung Hergiswaldstrasse im Obernau und dem Knoten Horüti bei Littau ausbauen. Geplant sind unter anderem ein durchgehender Rad- und Gehweg
Gewerbeverband Kriens	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Grundsätzlich JA. Der MIV wird aber im jetzigen Konzept klar benachteiligt. Es darf jedoch nicht Sinn einer nachhaltigen Politik sein, einzelne Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, denn alle Verkehrsteilnehmer haben gleichermassen das Recht auf einen dem Wachstum angepassten Ausbau. Es darf auch kein Denkverbot für langfristige Massnahmen im Krienser Verkehrskonzept geben. Das jetzige Verkehrskonzept ignoriert auch komplett die technische Entwicklung im motorisierten Verkehr.	4	Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll die Situation für alle Verkehrsteilnehmende verbessert werden – es profitieren der Autoverkehr, der öV, der Veloverkehr und die Fussgänger. Das Gesamtverkehrskonzept stellt sicher, dass auch künftig in Kriens der Verkehr fliesst und die Quartiere eine hohe Lebensqualität haben. Zum Beispiel erreichen Verkehrsmanagement-Massnahmen, dass die Autos auf den Hauptrouten auch zu Hauptverkehrszeiten fliessen können. Schlussendlich kommen alle Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept auch den Autofahrer zu Gute: Denn wenn ein Teil des Verkehrs auf den öV oder die Velos verlagert werden kann, profitieren die Autofahrenden. Zudem gibt es beispielweise mit der Sanierung Kantonsstrassen Renggloch und Obernauerstr (M-10) auch konkrete Projekte für den Autoverkehr. Der Verkehr im Krienser Zentrum staut sich heute in den Spitzenstunden, es besteht jetzt Handlungsbedarf. Das Gesamtverkehrskonzept legt dar, wie die Verkehrsentwicklung in den nächsten 15 Jahre organisiert werden soll und beinhaltet Massnahmen, welche in diesem Zeitraum realisierbar sind. Das Gesamtkonzept kann im weiteren Zeithorizont durch neue, innovative Lösungen ergänzt und weiterentwickelt werden. Welche Lösungen das sein werden, wird sich in Zukunft zeigen. Z.z. scheint eine Tunnellösung nicht realistisch. Der Regierungsrat beurteilt eine Tunnellösung mit Blick auf die zahlreichen, berechtigten Anliegen der Agglomeration als „nicht möglich". Die Kosten werden auf deutlich mehr als 100 Millionen Franken geschätzt. Die Frage der Finanzierung ist nicht geklärt. Zudem ist auch keine planungsrechtliche Verankerung einer Tunnellösung vorhanden. Derzeit ist eine dynamische Entwicklung von neuen Technologien im Gange und weiterhin absehbar. Eine davon ist die Technik von autonomen / selbstfahrenden Fahrzeugen im privaten und öffentlichen Verkehr. Trends zu Eletrobikes mit grösserem Aktionsradius, zum vermehrten CarSharing usw. sowie die Vernetzung der Mobilitätsangebote über optimale Informationen sind weitere bedeutende Entwicklungen. Es besteht eine grosse Unsicherheit über die weitere Entwicklung. Vor diesem Hintergrund sind zuverlässige Aussagen z.Z. schwierig. Die mit dem Gesamtverkehrskonzept erzielte Lenkung der Verkehrsentwicklung bietet jedoch eine gute Basis für neue Zukunfts-Lösungen.
Gewerbeverband Kriens	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Nein	Die Bevormundung des Verkehrsteilnehmers (speziell des MIV) durch Zwangsmassnahmen wird durch dieses Gesamtverkehrskonzept durch die Gemeinde klar gefördert. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist jedoch nicht nur für das Gewerbe überlebenswichtig, sondern wird auch von Privaten gewünscht. Es ist an der Zeit, dass Planer, Politik und Gemeinde die Bedürfnisse der Wähler ernst nehmen und auch ernsthafte Varianten prüfen, die dem zukünftig erhöhten Mobilitätsbedürfnis Rechnung tragen.	4	Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet alle Verkehrsmittel. Die Wahlfreiheit ist weiterhin vollumfänglich gewährleistet. Denn die Bevölkerung nutzt vermehrt nicht nur ein einziges Verkehrsmittel, sondern wählt für jeden Zweck und für jede Strecke das Passende aus. Zudem müssen Finanzrahmen und übergeordnete Strategien wie das Agglomerationsprogramm Luzern 3. Genereation berücksichtigt werden. Weiter folgt das Gesamtverkehrskonzept den Legislaturzielen der Gemeinde, welche legtimiert sind.
Gewerbeverband Kriens	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Nein	Die Strategie zielt ganz klar auf einen Verkehrskollaps hin, der die Bürger zum Umsteigen zwingen soll. Im Bericht harmlos als „Push and Pull" beschrieben. Darunter leidet nicht nur das Gewerbe, das auf das Auto angewiesen ist, sondern auch alle Krienser Bewohner die in ihrer Bewegungsfreiheit massiv eingeschränkt werden. Die gemeinderätliche Strategie stipuliert ein Denkverbot für innovative und zukunftsgerichtete Ideen und Projekte und ignoriert den Wirtschaftsraum Luzern Süd komplett. Die Bezeichnung Gesamtverkehrskonzept ist irreführend und falsch.	5	Der Wirtschaftsraum Luzern Süd wird in einem separaten, aber auf das Gesamtverkehrssystem abgestimmten Konzept behandelt. Das Zusammenspiel wird im Bericht noch besser erläutert. Die Bezeichnug Gesamtverkehrskonzept ist richtig gewählt, da alle Verkehrsmittel koordiniert beplant werden. Praxisbeispiele wie die Umgestaltung der Schwarzenburgstrasse in Köniz zeigen, dass eine Zentrumsentwicklung und Attraktivierung des Strassenraums zu einer Zunahme der Kundschaft führen kann (mit der Umgestaltung resultierte beinahe eine Verdoppelung der mittleren Ausgaben (CHF/Woche) im Zentrum von Köniz). Im Bericht soll die Auswirkungen einer solchen Umgestaltung aufs Gewerbe anhand von Beispielen aufgezeigt werden.
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Durchflussprognosen Die angegebenen Belastungsgrenzen sind für eine Stauprognose sind ungenügend, da sie nicht den maximalen Durchfluss pro Stunde angeben, sondern die Belastung über den ganzen Tag. Somit ist zu befürchten, dass es bei gleicher Gesamtbelastung (effektive Fahrten), durch die neuen Massnahmen zu massiven Rückstaus kommt. Die Massnahmen müssen mit Verkehrsflussberechnungen für die Spitzenzeiten simuliert werden. Grössere Wartezeiten als heute können nicht akzeptiert werden, im Gegenteil ist eine Verflüssigung anzustreben. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Verkehr in Zukunft wachsen wird (auch ÖV) und somit Reserven zu schaffen sind.	4	Zentrum: Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Dies soll unter engem Einbezug des Kantons Luzern als Strasseneigentümer geschehen. Dabei werden Kapazitäten des MIV und öV näher studiert sowie die Buspriorisierung untersucht.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Tempo 30 Tempo 30 auf Quartierzubringern, Hauptverkehrsachsen und Kantonsstrassen werden grundsätzlich abgelehnt. Die Argumentation zur Angleichung des Tempos von Fahrradverkehr und Auto ist falsch und funktioniert nur bei horizontalen Strassen. Zudem wird in Tempo-30-Zonen nicht nur die Geschwindigkeit herabgesetzt, sondern die Strassen auch baulich gänzlich unattraktiv für den MIV gemacht. Wie das Beispiel Alpenstrasse zeigt, werden teure und gut ausgebaute Strassen mit Hindernissen verbaut. Tempo-30-Zonen bringen keinen Vorteil für die Verflüssigung des Verkehrs, kosten viel und bringen den Anwohnern an Hanglagen massiv mehr Lärm (hochtouriges Fahren). Hauptverkehrsachsen wie die Horwerstrasse sind wichtige Entlastungsachsen und systemrelevant für die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses. Speziell auch bei Störungen auf anderen Hauptachsen (z. B. Unfälle, Feuerwehreinsätze usw.) sind diese Strassen für ein redundantes System unverzichtbar. Die Wichtigkeit der Horwerstrasse wird klar dokumentiert durch den Willen des Kantons diese Strasse zu übernehmen. Hingegen können wir der Idee der Gemeinde, das effektive Dorfzentrum als Tempo 30 Zone zu gestalten, unter bestimmten Bedingungen viel Positives abgewinnen. Eine Tempo 30 Zone würde das neue Zentrum aufwerten und den, für das Gewerbe wichtigen, Langsam- und Fussverkehr attraktiver machen. Dies kann jedoch nur funktionieren, wenn die restlichen Entlastungstrassen (Schachen-Amlehnstrasse und Horwerrstrasse) ihre volle Funktionsfähigkeit behalten.	2	Tempo 30: In einem grossen Teil der Quartiere besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone. Aufgrund der Erfahrungen (mehr Sicherheit, weniger Lärm und weniger Emissionen) soll dies auf weitere Quartiere ausgeweitet werden, um die Sicherheit und Lebensqualität zu erhöhen. Ob die Bedingungen für Tempo-30 gegeben sind, wird bei jeder Strasse planerisch aufgearbeitet und ordentlich aufgelegt. Im Gesamtvekehrskonzept wird empfohlen, die Horwerstrasse bezüglich Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit zu optimieren und die Einführung von Tempo 30 zu überprüfen. Die generelle Eignungsprüfung hat ergeben, dass auf dem Abschnitt Pilatusstrasse bis Zentrum die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30 gegeben sind. Ziel ist die Verbesserung der Verträglichkeit von Verkehr und angrenzenden Nutzungen (Zentrumsnutzungen, Schulen, Freizeitnutzungen) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität, insbesondere für den Veloverkehr. Ob dies Tempo-30 bedingt, ist offen. In weiteren Planungsarbeiten soll dies nun vertieft werden.
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Gallusstrasse Die vorgeschlagene Begegnungszone „Gallusstrasse“ wird in der autofreien Variante abgelehnt. Bereits frühere Studien haben gezeigt, dass eine autofreie Zone für Kriens nicht funktioniert. Kriens befindet sich zu nahe an der Stadt Luzern, um eine eigene Fussgängerzone zu beleben. Das Gewerbe lebt zu einem grossen Teil vom „Durchgangsverkehr“, den kurzen Stopps mit Einkäufen bei den unmittelbar zu erreichenden Geschäften. Die Zufahrt zu den Geschäften und genügend oberirdische Kurzeitparkplätze sind elementar für das Überleben des Gewerbes im Zentrum. Es wird zudem bezweifelt, dass der grosse Verkehrsanteil, der durch die Gallusstrasse abfliesst, auf anderen Wegen aufgefangen werden kann. Der vorgeschlagene Kreisel auf der Luzernerstrasse beim Bahnhöfli ist nicht nur aufgrund der Platzsituation (neuer Chilbiplatz), sondern vermutlich auch bewilligungstechnisch schwierig. (Kanton / Trolleybus).	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse, Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Die Ausgestaltung der Gallusstrasse wird dabei näher untersucht. Ein angemessenes Parkierungsangebot unmittelbar im Zentrum ist für das Gewerbe im Zentrum und die Attraktivität von Kriens essentiell. Im Rahmen einer Machbarkeitsabklärung (Massnahme Z-2) soll dies näher geprüft werden.
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Schachen-Amlehenstrasse Die vorgeschlagene Reduktion (und teilweise Einbahnverkehr und Unterbrechung) auf der Schachen-Amlehnstrasse wird abgelehnt. Es gab bereits eine Volksabstimmung hierzu, die gezeigt hat, dass das Volk keine zusätzliche Reduktion auf diesem Streckenabschnitt will. Die Schachen-Amlehnstrasse ist momentan die einzige Entlastungsstrasse, die den Verkehrskollaps im Zentrum verhindert. Wie sich bei kürzlich zugetragenen Ereignissen gezeigt hat, bei denen die Schachen-Amlehnstrasse für mehrere Stunden gesperrt werden musste, bricht der Verkehr komplett zusammen. Die Auswirkungen waren bis in die Stadt Luzern und die Autobahn A2 spürbar. Auch das ansässige Gewerbe in der Amlehnstrasse ist von einer Reduktion des Durchgangverkehrs massiv beeinträchtigt. Wie empfindlich das Gewerbe auf negative Veränderungen bei Verkehrsfluss und Parkplatzreduktionen reagiert, zeigen die eingebrochenen Verkaufszahlen bei der Bäckerei Koch nach Änderung des Parkplatzregimes vor dem Geschäft. Auch hier vermissen wir die Prüfung von innovativen Lösungen wie z.B. einer tageszeitabhänigen Einbahnregelung um in Spitzenzeiten den Verkehr Bedarfsgerecht abzuwickeln. Dies würde auch zu einer Massiv höheren Zuverlässigkeit des Bussbetriebes ermöglichen.	4	Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Die bestehende Situation ist entsprechend zu optimieren. Wie die genaue Umsetzung erfolgen wird, soll zu einem späteren Zeitpunkt eine Planung unter Einbezug aller Beteiligten und unter Berücksichtigung der Verträglichkeit zeigen. Deshalb weist die Massnahme die Priorität "mittel" auf.
Gewerbeverband Kriens	Organisation				K4 (Luzernerstrasse Zentrum bis Obernau) Zum kantonalen Projekt K4 hat sich der Gewerbeverband bereits geäussert und mit Einsprachen beim Kanton viele Verbesserungen erreicht. Zum Thema Zentrum steht der Gewerbeverband immer noch hinter der Grundidee des Zentrumswettbewerbs und ist der Meinung, dass diese auf den Architekturwettbewerb abgestimmte Verkehrsplanung vertieft geprüft werden sollte, zumal diese auch damals mit dem Kanton vorbesprochen wurde und dieser, wie es scheint, auch auf dieser Grundlage weiterplant (Aussage Kanton gegenüber dem Gewerbeverband anlässlich der Einspracheverhandlung K4). Die neuen Busspuren sind zu begrüssen, wenn die Durchlässigkeit für den MIV (Durchfahrten pro Stunde) nicht reduziert wird. Hingegen ist die geplante Dossierungsanlage beim Knoten Obernau unbedingt weiter gegen das Renggloch zu verschieben. Der momnetn geplante Standort schneidet das gesammte Gewerbe im Obernau während Stunden vom Verkehr ab. Der provozierte Stau in Spitzenstunden legt sämtlich Betrieb oberhalb der Dossieranlage faktisch still. Das Gewerbeland im Obernau wird unattraktiv und bestehende Betrieb werden in Ihrer Existenz bedroht.	2	Zentrum: Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Dies soll unter engem Einbezug des Kantons Luzern als Strasseneigentümer geschehen. Dabei werden Kapazitäten des MIV und öV näher studiert sowie die Buspriorisierung untersucht. Dosieranlage Obernau: Verkehrsmanagement-Massnahmen erreichen, dass der Verkehr auf Hauptrouten auch zu Hauptverkehrszeiten fliesst. Dies ist vor allem dort nötig, wo der öV keine eigenen Busspuren hat und bei Stau damit gleich unattraktiv ist, wie der im Stau stehende MIV. Für den MIV ist über die ganze Strecke vom Start zum Ziel der Zeitverlust gleich, ob er an vorgelagerten Dosierstelle oder vor dem Zentrum im Stau steht. Die Dosierstelle soll vor Engpässen dort gewählt werden, wo der öV behinderungsfrei den Stau umfahren kann. Je näher die Dosierstelle am Engpass liegt, desto wirkungsvoller ist die Anlage, da mit zunehmender Distanz auf die Hauptachse fahrende Fahrzeuge schwierig in der Steuerung berücksichtigt werden können. Richtung Obernau kann vor der Hergiswaldwaldstrasse wegen engen Verhältnissen nirgends Stauraum geschaffen werden, wo der Bus den Stau überholen kann. Daher ist die aktuell durch den Kanton geplante Lage bei der Hergiswaldstrasse richtig.
Gewerbeverband Kriens	Organisation				ÖV Die vorgeschlagene Anbindung des ÖV über das Renggloch nach Littau / Malters wird begrüsst und die Öffnung des Rengglochs durch eine neue Strasse, die für alle Verkehrsträger sicher ist, unterstützt. Wir sind sehr erfreut, dass der Kanton schneller als geplant die Sanierung des Rengglochs umsetzt. Die verbesserte Anbindung der Pilatusbahnen an den Bahnhof Mattenhof ist eine mutige und bestechende Vision. Die Wohnquartiere im Bereich der momentan bestehenden Bahn würden massiv profitieren, die Auffindbarkeit der Talstation verbessert und das Zentrum vom Verkehr entlastet. Trotz den vermutlich enormen Kosten wurde hier eine gute Idee entwickelt. Wir wünschten uns mehr solch mutige Ideen für den MIV. Dieser Ansatz dürfte ungefähr denselben Planungs- und Realisierungshorizont haben wie das vom Gewerbeverband als langfristig deklarierte Projekt eines Umfahrungstunnels.	1	
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Veloverkehr Dem Velo werden neben den Hauptrouten neu auch noch zusätzliche Schnellrouten angeboten. Dies jedoch auf Kosten des MIV, was der Gewerbeverband nicht akzeptieren kann. Anstelle von bereits „MIV-beruhigten“ Strassen, wie Hohenrainstrasse oder die Schlundstrasse, sollen Hauptverkehrsachsen des MIV’s zu Velostrassen umfunktioniert werden. Jahrelang wurden diese Strassen, unter dem Vorwand den Veloverkehr von den Hauptachsen auf die Neben- und Quartierstrassen zu verlegen, beruhigt. Obwohl diese Veloachsen genügend Kapazitäten haben, sollen nun die Hauptverkehrsachsen plötzlich doch wieder dem Veloverkehr dienen. Grundsätzlich sind zu viele Haupt- und Schnellrouten auf dem Zielbild definiert, die parallel verlaufen. Eine Überprüfung der Kapazitäten ist dringend notwendig.	4	Das Gesamtverkehskonzept setzt auf zwei Veloschnellrouten (abgesetzt vom MIV): Zentrum–Eichhof–Luzern und Zentrum–LuzernSüd. Die Hauptrouten bilden das Basisnetz. Diese Strassen sind aber weiterhin auf dem MIV ausgerichtet. Verbindungsrouten und Erschliessungsrouten sind Wege auf Nebenstrassen im Mischverkehr.
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Fussverkehr Die Ansätze im Zielbild Fussverkehr erachtet der Gewerbeverband grundsätzlich für falsch. Kriens verfügt über viele beruhigte und gut gestaltete Quartierstrassen, die für den Fussverkehr attraktiv sind und bereits entsprechend rege genutzt werden. Fehlende Anbindungen und Querungen zu schaffen, erachten wir als sinnvoll, bestehende Hauptverkehrsachsen zu Promenaden umfunktionieren zu wollen (mit Ausnahme des Zentrums) jedoch als Fehlplanung. Wenn die bestehenden Parallelstrassen zu den Hauptverkehrsachsen mit Anbindungen an diese optimiert werden, entsteht ein viel attraktiveres Wegenetz für den Fussgänger. Sollten die Promenaden als „Spazierwege“ für den Sonntagsspaziergang angedacht worden sein, sind wir der Meinung, dass auch dies ein falscher Ansatz ist. Kriens verfügt über äusserst attraktive Naherholungsgebiete, die für diese Zwecke bereits heute funktionieren.	5	Der Begriff "Promenade" ist irreführend und wird durchgängig in "Hauptverbindung regionaler und touristischer Ziele" umbenannt. Diese Wege sollen besonders attraktiv gestaltet werden, da sie wichtige touristische / regionale Ziele anbinden, Kriens möchte sich auf diesen Routen attraktiv präsentieren.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Parkierung Das Konzept fördert, ungeachtet der mit über 62 % verlorenen Abstimmung über das Musterparkplatzreglement des Vereins Luzern Süd, wieder dessen Einführung. Der vorgelegte Bericht missachtet somit einen weiteren sehr aktuellen Volksentscheid. Beim Parkplatzreglement sollte eine Obergrenze bei Bauprojekten ohne Planungsverfahren eigentlich nach dem klaren Abstimmungsresultat ein für alle Mal vom Tisch sein! Wir fordern jedoch das die sture Mindestregelung der Parkplatzzahl flexibler wird und Bauherren, die weniger Parkplätze als in der VSS-Norm vorgeschrieben bauen wollen, dies ohne finanzielle Nachteile auch tun können.	2	Das Gesamtverkehrskonzept geht auf den Volksentscheid ein. Die Überarbeitung der Regelung zur Parkierungsbemessung ist weiterhin notwendig, da das aktuelle Regelment nicht zur dynamischen Sieldungsentwicklung passt. Der Inhalt der Regelung, soll nach Kenntnissnahme des Gesamtverkehrskonzepts erarbeitet und wiederum politisch diskutiert werden.
Gewerbeverband Kriens	Organisation				Luzern Süd Die Abstimmung mit dem Verkehrskonzept Luzern-Süd ist nicht aufgezeigt. Es fehlen Zahlen der zusätzlichen Belastung für das Zentrum nach Fertigstellung des Baugebietes Luzern-Süd. Der Gewerbeverband ist der Meinung, dass die Bevölkerung (und die Politik) von einer Verkehrskommission, die ein Gesamtverkehrskonzept verabschieden soll, erwarten kann, dass auch das Gebiet Luzern–Süd in die Überlegungen mit einbezogen wird. Ein Ausschluss dieses Gebietes kann von uns nicht akzeptiert werden. Der vorgelegte Bericht ist definitiv kein Gesamtverkehrskonzept wenn die Hälfte des gemeindegebietes ausgeklammert wird. Die aufgezeigte „Abkürzung" über die Motelstrasse für den ÖV im Zielbild ÖV muss auch für den MIV geprüft werden. Wie der Gewerbeverband schon lange vorgeschlagen hat, könnte dies eine einfache Lösung sein, um den Kreisel Mattenhof vor einem Kollaps zu bewahren. Im Leitbild Luzern Süd wird auf die Aufwertung der bestehenden Arbeitszonen hingewiesen. Für das auf den MIV angewiesene Gewerbe in den südlichen Quartieren ist die verkehrsmässige Anbindung an die Zentrumslage zu gewährleisten.	5	Das Zusammenspiel der beiden Konzepte soll im Bericht noch besser aufgezeigt werden. Eine Öffnung der Motelstrasse im Gegenverkehr für den motorisierten Individualverkehr ist gemäss Grundkonzept Verkehr Luzern Süd wenig sinnvoll und schafft neue Probleme.
Hausverein Zentralschweiz, Brüggligasse 2, 6004 Luzern	organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Der Hausverein (Sektion Zentralschweiz, mit 1000 Mitgliedern in Kriens) setzt sich für eine zukunftsgerichtete Raumplanung und Mobilität ein. Der Verkehr in einer dicht besiedelten Gemeinde mit all seinen (negativen) Facetten lässt sich nur integral betrachten. Insofern ist der Ansatz des Gemeinderates Kriens richtig.	1	
IG attraktives Kriens, I.A. D. Hertach, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Der Ansatz ist richtig, insbesondere die Förderung vom Zweiradverkehr und ÖV; eine Verbesserung der Situation ist nur durch mehr Effizienz im Verkehr zu erzielen (ÖV, intelligente Leitsysteme, etc.). Wichtig zudem für die Attraktivität des Zentrums ist die geplante Tempo-30-Zone im Zentrum; für mehr Lebensqualität und ein lebendiges Zentrum mit attraktivem Laden- und Gastronomieangebot ist die Verkehrsberuhigung schlicht Voraussetzung. Inzwischen haben bald 500 Personen die entsprechende Petition der IG attraktives Kriens an den Regierungsrat unterzeichnet.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
IG attraktives Kriens, I.A. D. Hertach, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Es ist unabdingbar, dass alle Massnahmen in der ganzen Breite umgesetzt werden müssen, damit die gesteckten Ziele erreicht werden können und die verschiedenen Massnahmen ineinander greifen. Als zentraler Punkt ist die Verkehrsberuhigung im Zentrum vordringlich umzusetzen, zumal weitere Massnahmen zu noch mehr Verkehr auf der Hauptverkehrsachse führen ("Kanalisierung des Verkehrs auf der Hauptachse"). Ohne Tempo-30-Zone im Zentrum können wir die übrigen Massnahmen nicht unterstützen (siehe Anträge).	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
IG attraktives Kriens, I.A. D. Hertach, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Das Verkehrskonzept zielt in die richtige Richtung. Es ist verständlich aufbereitet und klar dargestellt.	1	
IG attraktives Kriens, I.A. D. Hertach, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Organisation				Antrag 1: Die Tempo-30-Zone auf der Luzernerstrasse im Zentrum ist zwingend in erster Priorität einzuführen, weil andere Massnahmen auf der Hauptverkehrsachse zu Mehrverkehr führen und dies ohne flankierenden Massnahmen für Anwohner und Gewerbe im Zentrum unhaltbar wäre. Die Verkehrsberuhigung im Zentrum mit der Tempo-30-Zone ist ein Herzstück des Verkehrskonzept und betrifft nicht nur Verkehrsfragen sondern auch Fragen der Gemeindeattraktivität (Lebensqualität, Läden, lebendiges Zentrum, Sicherheit, Lärm).	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
IG attraktives Kriens, I.A. D. Hertach, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Organisation				Antrag 2: Vom Kanton sind vor allfällig weiteren Planungsschritten verbindliche Zusagen zur Bereitschaft für Tempo 30 auf der Luzernerstrasse zu erwirken. Ohne diese löst sich das Verkehrskonzept im Herzstück "Zentrum" in Luft auf - und wir müssten andere Massnahmen, die zu Mehrverkehr im Zentrum führen, bekämpfen.	2	Die weiteren Planungsarbeiten sollen im engen Austausch mit dem Kanton Luzern erfolgen. Die Gemeinde wird sich für eine Temporeduktion einsetzen. Schlussendlich entscheidet aber der Eigentümer von Anlagen über seine Infrastrukturen.
IG attraktives Kriens, I.A. D. Hertach, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Organisation				Antrag 3: Ein On-Demand-Busangebot ist für die Aussenquartiere/Randstunden zu prüfen. Nur wenn ein attraktives, funktionierendes ÖV-Angebot besteht, lassen sich die Leute zum Umsteigen vom Auto zum ÖV bewegen; gute ÖV-Verbindungen vom Zentrum in die Aussenquartiere steigert zudem die Attraktivität des Zentrums. Das ÖV-Angebot in die Aussenquartiere ist im Verkehrskonzept aber ungenügend. Statt weiterer fixen Buslinien, die dann abends beispielsweise leer auf den Sonnenberg fahren, wäre ein – Digitalisierung sei Dank – modernes On-Demand-Busangebot zu prüfen (Beispiel Duisburg: https://www.dvg-duisburg.de/mybus/); allenfalls als Pilotprojekt zusammen mit den VBL und dem Telebus.	2	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Die detaillierte Umsetzung wird jedoch vom Verkehrsverbund Luzern geplant. So ist diese Massnahme im kantonalen öV-Bericht 2018-2021 verankert. Die Gemeinde wird bei der Planung einbezogen. Im Rahmen dieser Massnahme werden auch alternative Systeme geprüft.
IG attraktives Kriens, I.A. D. Hertach, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Organisation				Antrag 4: Die Tempo-30-Zentrumszone ist in Richtung Luzern zu verlängern. Tempo 30 verflüssigt den Verkehr und sorgt für weniger Lärm, mehr Sicherheit und mehr Lebensqualität. Das funktioniert besser, je länger die Tempo-30-Zone ist; mehr Leute profitieren von besserer Lebensqualität und die Autofahrer profitieren von weniger Stau.	4	Die Länge der Zentrumszone wird in den weiterführenden Planungsarbeiten geprüft. Es ist jedoch zu beachten, dass die Luzernerstrasse weiterhin eine Hauptachse mit den entsprechende Verkehrsmengen bleiben muss.
Pro Velo Luzern	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Das angestrebte Miteinander verschiedener Mobilitätsformen ist zu begrüssen. Dabei soll der Akzent insbesondere auf flächeneffiziente Verkehrsmittel gelegt werden-	1	
Pro Velo Luzern	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	ja		1	
Pro Velo Luzern	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	ja		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Zielbild Veloverkehr Wir erachten die Trennung in Verkehrskonzept LuzernSüd und (Rest)Kriens als nicht so glücklich. Insbesondere die Velohauptrouten zwischne dem Gebiet Luzern-Süd und dem Zentrum von Kriens müssten im Gesamtkontext angeschaut werden:	5	Das Zuammenspiel der beiden Konzepte soll im Bericht noch besser aufgezeigt werden.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Erläuterungen zum Zielbild Veloverkehr (Seite 35) "Stossrichtungen der Entwicklung" und "Netzhierarchie": wir unterstützen die Vorüberlegungen voll und ganz. Viellicht wäre noch zu ergänzen, dass "Hauptrouten" und "Veloschnellrouten" so auszugestalten sind, dass sie auch mit schnellen E-Bikes funtionieren. Geschwindikeitsbeschränkungen auf 30km/h sind mittelfristig wohl auch für schnelle E-Bikes durchsetzbar, eine entspechende Gesetzesänderung ist zu erwarten.	4	E-Bikes müssen sich an die geltenden Regeln halten. Die Infrastruktur richtet sich nach diesen Regeln aus. Die Gemeinde Kriens beobachtet die Entwicklung der Regeln für E-Bikes genau.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / VS-1 sehr wichtig, die Priorität hoch angemessen. Betr. Querungen ist noch zu konkrete, wichtige zusätzliche Querungen aufzuführen: - Verbindung vom Zumhofweg in Obernauerstrasse Richtung Zentrum (nach links Einmünden) ermöglichen und/oder - Querung Zumhofweg zur Kosthausstrasse (möglichst direkt und in beide Richtungen) schaffen - Querung von Zumhofstrasse durch Stummel Obernauerstrasse zur Südstrasse und umgekehrt ermöglichen (Anpassung Leitplanke + LSA) - Querverbindung vom westlichen Ende der Eichenspesstrassse zur Freizeitanlage Langmatt ermöglichen	3	Die Federführung liegt beim Kanton Luzern. Die öffentliche Planauflage des überarbeiteten Projektes K4 ist in der zweiten Hälfte 2018 vorgesehen.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / VS-3 Priorität auf "mittel" erhöhen, Angebot für beide Fahrtrichtungen (direkte Zu- und Wegfahrt Migros, Post, Bibliothek etc. ermöglichen)	4	Die Prioritätensetzung basiert auf ersten Überlegungen zur Umsetzungsplanung über die nächsten Jahre. Die Massnahmen können aus Gründen der Ressourcen und Finanzen nicht generell erhöht werden.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / VS-4 bis VS-8 Prioritäten generell erhöhen	4	Die Prioritätensetzung basiert auf ersten Überlegungen zur Umsetzungsplanung über die nächsten Jahre. Die Massnahmen können aus Gründen der Ressourcen und Finanzen nicht generell erhöht werden.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / VN-1 wichtige Route, Priorität sehr hoch	1	
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / VN-2 Priorität auf "mittel" erhöhen	5	Die Priorität wird auf "mittel" angepasst.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / VN-3 Priorität auf "hoch", mindestes aber auf "mittel" erhöhen	5	Die Priorität wird auf "mittel" angepasst.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / VN-4 Attraktives, dezentrales Velo-Parktplatzangebot mit deutlich grösserem Angebot sehr wichig	4	Die Massnahme VN-4 sieht die Überprüfung des Angebots der Veloparkierung vor.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / neu aufzunehmende Massnahme VN Verbindung des oberen Endes der Schachenstrasse (vis-a-vis Busschleife) über Andriz-Hydro-Areal zum Einkaufszentrum SchappeCenter, resp. Zumhofweg ermögilchen, Priortät "mittel"	5	Im Rahmen der Neugestaltung des Andritz-Areals werden diese Überlegungen einbezogen. Die Massnahme wird im Bericht aufgenommen.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / Verweis auf weitere Massnamen GVKK / AS-1 / Fokusfeld Schachen-/ Amlehnstrasse Eine Umgestaltung der Achse Schachen-/Amlehn-/Langsägestrasse ist sehr wichtig, die Priorität dafür müsste "sehr hoch" sein. Der Ist-Zustand ist für Velofahrende unzumutbar, dir Velostreifen werden von rund 90% des MiV auf der ganzen Länge ignoriert. Im Abstimmungskampf des seinerzeitigen Sanierungskonzeptes wurde von den siegreichen Gegnern fast ausschliesslich gefordert, dass diese Achse nur im Rahmen eines GVK angschaut werden dürfe. Das ist nun der Fall. Damit diese Achse die zugedachte Rolle als Veloache auch erfüllen kann, ist eine Unterbrechung des MiV-Durchgangsverkehres in beide Richtungen unabdingbar! Die Bildung von Erschliessungszellen mit Bollern o.ä. ist darum auf jeden Fall auszuführen.	4	Die bestehende Situation weist nach fachlicher Beurteilung hinsichtlich Verträglichkeit motorisierter Verkehr / Veloverkehr und Verkehrssicherheit Verbesserungspotential auf. Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Dies beinhaltet u.a. die Einführung von Tempo 30, Massnahmen zur Attraktivierung für den Veloverkehr und die Attraktivierung für den öffentlichen Raum als Verbindung regionaler Ziele. Alle Massnahmen sollen auf die Verträglichkeit hin überprüft werden. Die Priorität "mittel" soll beibehalten werden. Die Ausgangslage erfordert eine breit abgestützte Planung unter Einbezug aller Beteiligten.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / Verweis auf weitere Massnamen GVKK / HS-1 / Fokusfeld Horwerstrasse, Abschnitt 1: - Priorität "hoch" ist richtig und zielführend - Velos Richtung Zentrum müssen stehenden MiV rechts überholen können (Fahrbahnbreite)	4	Ziel ist die Verbesserung der Verträglichkeit von Verkehr und angrenzenden Nutzungen (Zentrumsnutzungen, Schulen, Freizeitnutzungen) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität insbesondere für den Veloverkehr (auch bei stehendem MIV). Im Rahmen eines Verkehrs, Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen Lösungen entwickelt werden, welche die Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der räumlichen Gegebenheiten bestmöglich miteinander vereinen.
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / Verweis auf weitere Massnamen GVKK / HS-2 / Fokusfeld Horwerstrasse, Abschnitt 2: - Priorität auf "hoch" erhöhen, da sich einige publikumsintenesive Ziele (Parkbad, Sportanlagen) an dieser Achse befinden - Kernfahrbahn als wohl beste Lösung, anzustreben ist jedoch eine breitere Fahrbahn, da bei sonst die Akzeptanz der Velostreifen und die Sicherheit der Velofahrenden ungenügend gegeben sind.	2	Ziel ist die Verbesserung der Verträglichkeit von Verkehr und angrenzenden Nutzungen (Zentrumsnutzungen, Schulen, Freizeitnutzungen) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität insbesondere für den Veloverkehr. Ob dies Tempo-30 oder eine Kernfahrbahn bedingt, ist offen. Im Rahmen eines Verkehrs, Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen Lösungen entwickelt werden, welche die Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der räumlichen Möglichkeiten bestmöglich miteinander vereinen. Die generelle Eignungsprüfung hat ergeben, dass auf dem Abschnitt Pilatusstrasse bis Zentrum die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30 gegeben sind. In weiteren Planungsarbeiten soll dies nun vertieft werden. Die Gemeinde möchte den Abschnitt zum Zentrum prioritär behandeln.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Pro Velo Luzern	Organisation				4. Massnahmenliste Veloverkehr / Verweis auf weitere Massnamen GVKK / Fokusfeld Horwerstrasse und weiteren Abschnitt ergänzen - Verlängerund von HS-2 über die Autobahn hinaus, Querung der A2 auf der Achse der alten Horwerstrasse - Priorität "mittel" - Ergänzung des GVK Luzern Süd um Querverbindung ab Autobahnbrücke bis Freigleis	4	Im Zielbild Veloverkehr ist in Abstimmung mit dem Grundkonzept LuzrnSüd eine Haupt- bzw. Erschliessungsroute bis zum Freigleis vorgesehen. Zudem ist eine Verloschnellroute Zentrum–Schlundstrasse–LuzernSüd geplant.
Pro Velo Luzern	Organisation				7. Zielbild Verkehrsmanagement / LSA-1 und LSA-2 Alle Dossieranlagen auf Haupt- und Nebenstrassen so realisieren, dass der Veloverkehr nicht zurückgehalten wird, insbesondere auch bei allfälligen Ausfahrtsdossierungen! (Bypasslösungen, separate Veloampeln etc.)	4	Ist im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen: Bevorzugung und Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs durch Verkehrsmanagement-Massnahmen.
Pro Velo Luzern	Organisation				10. Fokusfeld Zentrum / Tempo 30 Zonen Fahrbahnbreiten sind so zu bemessen, dass Velofahrende stehende Autos rechts überholen können, ohne Fussgängerflächen zu beanspruchen.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Im Rahmen der weiteren Planungen sollen gemeinsam mit dem Kanton Lösungen entwickelt werden, welche die Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten bestmöglich miteinander vereinen.
Pro Velo Luzern	Organisation				10. Fokusfeld Zentrum / Querungen (annähernd) flächige Querungsmöglichkeiten auch für Velos anstreben, insbesonde zu Veloparkplätzen, wichtigen Zielen und allen Querstrassen	4	Gemäss Zielbild Zentrum sind flächigen Querungsmöglichkeiten vorgesehen.
Pro Velo Luzern	Organisation				10. Fokusfeld + Zielbild Zentrum / weiterer Zentrums- und Aufenthaltsraum "Andirz-Hydro-Areal/SchappeCenter" Die drei Zentrums- und Aufenthaltsräume Dorfplatz-Gallusstrasse, Gemeindehaustrasse sowie Fenkern-/Kosthausstrasse sind durch eine vierte Zone Andirz-Hydro-Areal/SchappeCenter zu ergänzen.	5	Im Rahmen der Neugestaltung des Andritz-Areals werden diese Überlegungen einbezogen. Die Massnahme wird im Bericht aufgenommen.
Pro Velo Luzern	Organisation				10. Fokusfeld + Zielbild Zentrum / Vernetzung der einzelnen Zentrums- und Aufenthaltsräume auch für Velofahrende Die nun vier Zentrums- und Aufenthaltsräume Dorfplatz-Gallusstrasse, Gemeindehaustrasse, Fenkern-/Kosthausstrasse und Andirz-Hydro-Areal/SchappeCenter sind durch attraktive Velo-Quer- und Längsverbindungen zu vernetzten	4	Gemäss Zielbild Zentrum sind flächigen Querungsmöglichkeiten vorgesehen.
Quartierverein Obernau	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
Quartierverein Obernau	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
Quartierverein Obernau	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Nein	Kernanliegen: Verkehr im Quartier verträglich machen (Tempo-30-Zonen in Quartieren) Es wird zu generell auf Tempo-30- und Begegnungszonen hingewirkt, ohne dass der Charakter einer Strasse näher angeschaut wird resp. abgeklärt wird, ob dies auch sinnvoll/nötig ist oder Alternativen möglich wären. Dies ist nur ein Beispiel, dass der MIV in Tat und Wahrheit in Zukunft ausgebremst wird.	4	In einem grossen Teil der Quartiere besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone. Aufgrund der positiven Erfahrungen bezüglich mehr Sicherheit (geringeres Unfallrisiko und geringere Unfallschwere), weniger Lärm und damit mehr Lebensqualität soll dies auf die weiteren Wohnquartiere ausgeweitet werden. Für einzelne Strassen wurde bereits eine grundsätzliche Eignungsprüfung erstellt, worauf die Empfehlung zu Tempo-30 des Gesamtverkehrskonzepts basiert. In einem weiteren Schritt wird mit einem Gutachten bei jeder Strasse untersucht ob die Voraussetzungen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit gegeben sind, d..h. es wird geprüft, ob ein Schutzbedürfnis der Verkehrsteilnehmenden oder Defizite bei der Verkehrssicherheit bestehen (Prüfung nach Art. 108 Signalisationsverordnung, Abs. 2). Allfällige Tempo-30-Projekte werden inkl. Gutachten ordentlich offentlich aufgelegt werden.
Quartierverein Obernau	Organisation				Massnahmenliste ÖV, Seite 31 Massnnahme ÖV-2 Was bedeuete eine Taktverdichtung der Linie 1 Kriens Zentrum - Stadt Luzern? Es ist nicht akzeptabel, wenn Krienser und Obernauer nur mit jedem zweiten Kurs ab Kriens Zentrum Richtung Obernau fahren können. Jedoch würde ein Ausbau des Schnellkurs von/nach Obernau (Postauto oder auch vbl) in den Stosszeiten seitens der Bevölkerung sehr begrüsst. Diese Option mit Priorität Mittel bis Hoch prüfen.	3	Heute besteht zu Hauptverkehrszeiten alle 7,5 Minuten eine Busverbindung nach Luzern. Der Verkehrsverbund Luzern – zuständige für die Bestellung des öV – baut den Takt gestützt auf Analysen des Fahrgastaufkommens aus. Ein Ausbau bedeutet einen hohen finanziellen Mitteleinsatz für Gemeinde und Kanton, welcher im angespannten finanziellen Umfeld nur Sinn macht, wenn die Nachfrage dies verlangt. Im Abschnitt Obernau-Kriens genügen die aktuell neu beschafften langen RBusse alle 7.5 Minuten.
Quartierverein Obernau	Organisation				Zielbild Veloverkehr, Erschliessungsroute (Seite 37) Der Hubelweg führt direkt um die Hausecke vom Wohnhaus der Liegenschaft Hubel. Dieser Weg wird von Fussgänger sowohl auch von Velofahrer genutzt. Die Situation ist total unübersichtlich/gefährlich und beim Passieren dieser Stelle werden die Verkehrsteilnehmer unvorbereitet überrascht. Dieser Punkt ist als neue Massnahme mit Priorität "Sehr Hoch" aufzunehmen. Hinweis: Bereits im Sommer 2017 wurde dieser Punkt im Rahmen der Präsidentenkonferenz der Quartiervereine eingebracht. Diese Massnahme wird aber nicht mit der unserer Meinung nach nötigen Priorität vorangebracht.	5	Die Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Ecke der Liegenschaft Hubel 159 wird mit Priorität mittel ins Gesamtverkehrskonzept aufgenommen. Es soll eine verträgliche Situation geschaffen werden.
Quartierverein Obernau	Organisation				Zielbild Veloverkehr, Erschliessungsroute (Seite 37) Der Fuss- und Veloweg entlang der Langmatt ist für beide Verkehrsteilnehmer zu schmal. Hier ist eine - zumindest teilweise - Verbreiterung des Weges zu prüfen oder Alternativen ins Auge zu fassen.	4	Da mit der Umgestaltung der K4 (Obernauerstrasse) ein neuer Radweg entsteht, wird diese Erschliessungsroute entlastet. Deshalb erachtet die Gemeinde die Breite vorerst als ausreichend, beobachtet aber die Entwicklung genau.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Quartierverein Obernau	Organisation				Kernanliegen: Verkehr im Quartier verträglich machen (Tempo-30-Zonen in Quartieren) Es ist falsch, generell Tempo-30 Zonen in den Quartieren einzuführen. Es gibt Gemeindestrassen, welche unserer Meinung nach nicht unbedingt geeignet sind für Tempo 30-Zonen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die betroffene Strasse den Charakter einer verkehrsorientierten Strasse hat und Alternativrouten für den nicht quartierbezogenen Verkehr fehlen (Beispiel Hergiswaldstrasse). Gerade am Beispiel Hergiswaldstrasse kann das einzige Argument für Tempo 30 nur die Lärmbelastung sein (Wurden konkreten Lärmmessungen überhaupt einmal durchgeführt?). Mit gerade mal drei registrierten Unfällen mit Personenschäden in den Jahren 2011-2017 ist die Hergiswaldstrasse eine sichere Strasse (Quelle ASTRA). Dies zeigt eindrücklich auf, dass Strassen welche für eine Temporeduktion zur Diskussion stehen, individuell geprüft werden müssen.	4	In einem grossen Teil der Quartiere besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone. Aufgrund der positiven Erfahrungen bezüglich mehr Sicherheit (geringeres Unfallrisiko und geringere Unfallschwere), weniger Lärm und damit mehr Lebensqualität soll dies auf die weiteren Wohnquartiere ausgeweitet werden. Für ausgewälte Strassen basiert die Empfehlung für Tempo-30 auf einer grundsätzliche Eignungsprüfung (vgl. Erläuterung S. 41, Abschintt Tempo-30- und Begegnungszonen). Auch für die Hergiswaldstrasse wurde eine Eignungsprüfung durchgeführt. Im Zeitraum vom 1.1.12 bis 31.12.16 wurden 11 Unfälle registriert, wovon 3 mit einer niedrigen Geschwindigkeitsregelung vermieden oder vermindert hätten werden können. Weiter besteht im Bereich der Schule ein erhöhtes Schutzbedürfnis. Die Eignungsprüfung geht davon aus dass im Abschnitt Obernauerstrasse bis Horwerstrasse 6 sowie Kleinbuholz bis Ortseingang Begleitmassnahmen resp. allenfalls Umgestaltungen des Strassenraums erforderlich sind. In einem weiteren Schritt wird mit einem Gutachten bei jeder Strasse untersucht ob die Voraussetzungen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit gegeben sind, d.h. es wird geprüft, ob ein Schutzbedürfnis der Verkehrsteilnehmenden oder Defizite bei der Verkehrssicherheit bestehen (Prüfung nach Art. 108 Signalisationsverordnung, Abs. 2). Allfällige Tempo-30-Projekte werden inkl. Gutachten ordentlich offentlich aufgelegt werden.
Quartierverein Obernau	Organisation				Zielbild Verkehrsmanagement Die neuen durch LSA geregelte Knoten wiedersprechen dem Ziel, Quartierstrassen durch Tempo 30-Zonen zu beruhigen. Indem diese nahezu 24 Stunden am Tag den Verkehr regeln, wird insbesondere in den Stosszeiten der MIV in den Quartieren gestaut --> Lärm, Gestank... Die Gemeinde soll insofern auf den Kanton einwirken, dass a) LSA geregelte Knoten vorbereitet, aber nicht/zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden b) nur während den Stosszeiten den Verkehr regeln Von dieser Massnahme ausgenommen ist der Knoten Hergiswaldstrasse/Obernauerstrasse	4	Verkehrsmanagement-Massnahmen erreichen, dass der Verkehr auf den Hauptrouten auch zu Hauptverkehrszeiten fliessen kann. Sie werden dann erstellt, wenn das Verkehrsaufkommen hoch ist und geregelt werden muss. Die Dosieranlagen sind nur dann in Betrieb, wenn es das Verkehrsaufkommen verlangt (Hauptverkehrszeiten). Dosierungen sollen so eingesetzt werden, dass der Verkehr im Zentrum fliessen und der öV priorisiert werden kann. Es besteht jetzt Handlungsbedarf, das Gesamtverkehrskonzept ist auf die nächsten 15 Jahre ausgelegt. Die im Gesamtverkehrskonzept vorgesehenen Massnahmen kommen allen Verkehrsteilnehmenden zu Gute, auch dem Autofahrer: Denn wenn ein Teil des Verkehrs auf den öV oder die Velos verlagert werden kann, profitieren die Autofahrer auch vom Gesamtverkehrskonzept. Der Ausbau von Strassen ist keine Alternative zum Gesamtverkehrskonzept. Neue Strassenprojekte erfordern langwierige politische Prozesse (z.Z., ist keine Verankerung bspw. einer Tunnellösung vorhanden). Die Betrachtungen im Modell zeigen, dass eine Tunnelvariante zu Verkehrsverlagerungen führt, die Probleme im Zentrum aber nicht löst und andernorts neue Probleme schafft.
Quartierverein Obersteinhof – Dattenberg – Grossweid – Oberhusrain	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
Quartierverein Obersteinhof – Dattenberg – Grossweid – Oberhusrain	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
Quartierverein Obersteinhof – Dattenberg – Grossweid – Oberhusrain	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
Quartierverein-Schattenberg-Himmelrich	organisation				Als Vertreter des QVSH Kriens bedanke ich nochmals ganz herzlich für das spannende Projekt welches ich während den vergangenen 4 Jahren mitgestalten und unsere Bedürfnisse aus dem Quartier Schattenberg-Himmelrich einbringen durfte. Es war für mich das erste mal, in solche einer fachkompetenten Runde mitarbeiten zu dürfen. Vielleicht nicht das letzte Mal... Den 91-seitigen Bericht Des GVKK vom 23. März 2018 haben wir im Vorstand des QVSH studiert und geben diesen zur geplanten 'Umstetzung frei'. Wir sind mit dem Inhalt kongruent und freuen uns auf die ersten sichtbaren Erfolge aus dem Gesamtkonzept 2018.	1	
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation	1	**Ansatz:** Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Die zunehmende Mobilität kann nur durch diesen integralen Ansatz bewältigt werden. Wie in den Planungsgrundsätzen richtig festgehalten, gilt es in erster Linie Verkehr zu vermeiden.	1	
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation	2	**Massnahmen:** Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Mehrheitlich sind wir mit den Massnahmen einverstanden. Einzelne detaillierte Ausführungen finden Sie unter "Weitere Bemerkungen".	1	
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation	3	**Gesamteindruck:** Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Das Konzept erscheint uns durchdacht und stringent.	1	
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation				Verkehr vermeiden: Diesen Ansatz gilt es weiter zu vertiefen. Es fehlen konkrete Ansätze zur Förderung von Quartierstrukturen "Stadt der kurzen Wege".	4	Das Gesamtverkehrskonzept fokussiert auf Mobilität & Verkehr. Dabei ist auch der Ansatz "Verkehr vermeiden" berücksichtigt und u.a. auf die Wichtigkeit der Zentrumsattraktivierung hingewiesen (vermehrtes Einkaufen und Flanieren in Kriens statt in Luzern, im Pilatusmarkt usw.). Die verkehrlichen Voraussetzungen dazu sind Kernbestandteil des Konzeptes. Darüber hinaus sind in weiteren Planungsprozessen auch raumplanerische Aspekte in Abstimmung zum Gesamtverkehrskonzept vermehrt abzustimmen. In diesem Zusammenhang ist z.B. der laufende Prozess "Entwicklungskonzept Luzerner-/Obernauerstrasse" zu nennen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation				MIV: Wir begrüssen die Einführung von weiteren Tempo-30-Zonen. Zur Förderung der Quartierstrukturen fordern wir zudem die Prüfung von Begegnungszonen.	4	In einzelnen kleinräumigen Bereichen des Zentrums sieht das Zielbild MIV zudem neu Begegnungszonen vor: - Gemeindehausstrasse Süd - Fenkernstrasse - Gallusstrasse und Hohle Gasse Flächendeckende Begegnungszonen sind im Horizont der nächsten 15 Jahre kaum politisch umsetzbar, müssen daher künftig wieder diskutiert werden.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation				Parkierung: Wir begrüssten die Bewirtschaftung der Parkierung. Nicht Begrüsst würde eine neue Parkierungsanlage im Zentrum. Die Parkierung ist in bestehenden Parkierungsanlagen (Schappe-Center, Hofmatt) vorzusehen.	2	Ein angemessenes Parkierungsangebot beispielsweise für Geschäftskunden im Zentrum ist wichtig für die Attraktivität von Kriens. Deshalb gilt es zwischen den verschiedenen Anforderungen sorgfältig abzuwägen und das Parkierungsangebot bezüglich Menge und Verfügbarkeit für die jeweilige Zielgruppe gezielt zu gestalten. Bei der Zentrumsparkierung handelt es sich um wenige Parkplätze, die vorallem als Ersatz für oberirdische Parkplätze in der heutigen Gallusstrasse dienen sollen. Die Aufwertung der Gallusstrasse ist fast nur dann gewerbefreundlich zu realisieren, wenn ein gewisser Ersatz geschaffen werden kann. Bei der Prüfung einer Lösung für die öffentliche, unterirdische Zentrumsparkierung handelt es sich vorerst um eine Machbarkeitsabklärung. Sie wird zeigen, ob das Vorhaben sinnvoll ist und finanziert werden kann.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation				Fokusfeld Zentrum: Wir begrüssen den geplanten Mischverkehr mit Tempo 30. Diese Massnahme ist vordringlich umzusetzen. Im Sinne einer attraktiven Begegnungszone ist das Zentrum von Parkplätzen für den MIV zu befreien.	2	Eine Lösung für die öffentliche, unterirdische Zentrumsparkierung würde Spielraum in der Anzahl an oberirdischen Parkplätzen im Zentrum geben. Dies soll in der Machbarkeitsabklärung geklärt werden.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation				Fokusfeld Horwerstrasse: Die Weiterführung des Regimes "Mischverkehr und Tempo 30" ist vertieft zu prüfen. Die Argumentierung Tempo 30 könne nicht durchgesetzt werden ist nicht nachvollziehbar.	2	Im Gesamtvekehrskonzept wird empfohlen, die Horwerstrasse bezüglich Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit zu optimieren und die Einführung von Tempo 30 zu überprüfen. Die generelle Eignungsprüfung hat ergeben, dass auf dem Abschnitt Pilatusstrasse bis Zentrum die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30 gegeben sind. Im Abschnitt 2 (insbesondere Zumacher- / bis Pilatusstrasse) ist die Bebauungssituation räumlich einseitig, bauliche Massnahmen müssen die Anforderungen von Veloverkehr und ÖV berücksichtigen. Die Umsetzung von Tempo-30 auf diesem Abschnitt ist eine Herausforderung, welche im Rahmen eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept geprüft werden soll. Die Formulierung im betreffenden Abschnitt "Lösungsansatz A: Mischverkehr und Tempo-30" wird angepasst.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern	Organisation				Fokusfeld Schachen- / Amlehnstrasse: Wir begrüssen die verschieden geplanten Massnahmen. Hohe Priorität hat die Unterbindung des Durchgangverkehrs. Der MIV ist im Einbahnregime zu führen.	4	In der Umgestaltung der Schachen- / Amlehnstrasse geht es primär um die Ausrichtung auf die Funktion als Veloschnellroute und auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers. Dies beinhaltet u.a. die Einführung von Tempo 30, Massnahmen zur Attraktivierung für den Veloverkehr und die Attraktivierung des öffentlichen Raums als Verbindung regionaler Ziele („Promenade“). Das Konzept soll im Rahmen eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt werden, wobei u.a. geklärt werden soll, welche Massnahmen zur Unterbindung des quartierfremden Verkehrs umgesetzt werden sollen. Alle Massnahmen sollen auf die Verträglichkeit hin überprüft werden. Die Priorität "mittel" soll beibehalten werden.
WOGENO Luzern	Organisation	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
WOGENO Luzern	Organisation	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Im Grundsatz ja, alle einzelnen Massnahmen wurden nicht im Detail gepr ft. ü	1	
WOGENO Luzern	Organisation	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Im Grundsatz ja, alle einzelnen Massnahmen wurden nicht im Detail gepr ft. ü	1	
WOGENO Luzern	Organisation				Luzernerstrasse: Die WOGENO Luzern ist Eigent merin der Liegenschaft Luzernerstrasse 18, 6010 Kriens. Insofern betreffen uns nur Massnahmen im Zentrum von Kriens. Die geplante Tempo 30 Zone im Zentrum unterst tzen wir.	1	
WOGENO Luzern	Organisation				Amlehnstrasse: Eine Sperrung f r den Durchgangsverkehr wird zwangsl ufig zu Mehrverkehr auf der Luzernerstrasse und der Horwerstrasse f hren. W hrend den Stosszeiten (wo schon heute viel Geduld ben tigt wird) ist tagt glich ein Verkehrskollaps zu bef rchten. Aufgrund der heutigen Strassenf hrungen erfolgt die einzige Entlastung ber die Amlehnstrasse. Eine Sperrung f r den Durchgangsverkehr muss wohl überlegt sein. ü ü ü

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
CVP Kriens	Partei				Zuerst danken wir der breit abgestützten Verkehrskommission für die grosse Arbeit beim Verfassen des Gesamtverkehrskonzepts. Wir erachten es als aussagekräftiges Dokument, das als gute Basis für die weitere Verkehrsplanung in der Gemeinde Kriens dienen kann. Unsere Fraktion (CVP/JCVP, Vorstoss Piazza Nr. 281/11) hatte eine partizipative Erarbeitung der Verkehrsplanung verlangt. Mit der Kommission und dem ersten Workshop ist die Gemeinde gut auf diesem partizipativen Weg gestartet. Zentral bei der Erreichung der Ziele ist es, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer/innen anzusprechen, dass sie in Zukunft ihr Verkehrsmittel bewusst wählen und wenn möglich auf ÖV oder Velo umsteigen. Im Gegensatz zum früheren Verkehrsrichtplan sollen die vorgesehenen Verkehrsmassnahmen nicht in der Schublade landen, sondern möglichst rasch umgesetzt werden.	4	Ziel ist es, dass die Wahl des Verkehrsmittels in Zukunft bewusst erfolgt. Zu diesem Zweck soll der Stellenwert des öV und des Fuss- und Veloverkehrs in Kriens erhöht werden. Dies aber nicht zu Lasten des Autoverkehrs, dessen Stellenwert erhalten bleiben soll. Dieser Ansatz geht von der Erkenntnis aus, dass die Menschen insgesamt schneller vorwärtskommen, wenn sie für einen Weg das jeweils passende Verkehrsmittel auswählen und damit zu einem insgesamt flüssigen Gesamtverkehrssystem beitragen können. Um Verbindlichkeiten zu schaffen, sollen die Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept zu konkreten Projekten weiterentwickelt werden.
CVP Kriens	Partei				MIV/Zentrum: Wir unterstützen die Koexistenzzone mit Tempo 30 im Zentrum. Es ist eine grosse Chance, das Zentrum nicht nur von den Gebäuden her neu zu gestalten, sondern auch durch die Verkehrsregelung. Wir sind überzeugt, dass die Realisierung einer solchen Koexistenzzone entscheidend zur Attraktivität des Zentrums und zur Verbesserung der Verkehrssituation im Zentrum beiträgt (rollender Verkehr, kein Stop and Go-Verkehr, mehr Raum für den Fussgängerverkehr). Für die jüngeren Schüler bzw. Kindergärtner, aber auch für ältere Bewohner/innen wird die Überquerung der Luzernerstrasse ein Problem bzw. eine Herausforderung. Zwar rollt der Verkehr langsam, doch die Kinder lernen, dass sie erst über die Strasse gehen dürfen, wenn das herannahende Auto steht. Der Slogan dazu heisst: "Rad steht, Kind geht". Zudem hat der Verkehr bei der 30er Zone Vortritt. Für sichere Fussgängerquerungen beantragen wir - wie in Köniz - die Realisierung sogenannter Fussgänger-Buchten, z.B. bei der Querung Hofmatt-Bellpark, oder das Aufmalen an zwei Stellen von Fussgängerstreifen (z.B. bei Hofmatt und Busschleife Kriens). Hinweis: Im Wesemlinquartier Luzern (Dreilindenstrasse/Mettenwylstrasse, Strassen mit Busverkehr) mit durchgehender 30er Zone sind die Fussgängerstreifen nicht entfernt worden. Zudem sollten vor Geschäften im Zentrum "Haltezonen" als Abstellplätze für kurzzeitige Stopps eingeplant werden. Gemäss GVKK soll eine bedarfs- und ortsgerechte Anzahl an Abstellplätzen realisiert werden (S. 45 GVKK). Dieser Absichtserklärung ist nachzukommen.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Die Verbesserung der Querungssituation ist ein wichtiger Bestandteil der Neugestaltung des Strassenraums im Zentrum. Dabei werden auch die Anforderungen an die Hindernisfreiheit und Verkehrssicherheit berücksichtigt (bspw. bei Querungssituationen). Ein angemessenes Parkierungsangebot beispielsweise für Geschäftskunden im Zentrum ist wichtig für die Attraktivität von Kriens. Im Rahmen einer Machbarkeitsabklärung (Massnahme Z-2) soll dies näher geprüft werden.
CVP Kriens	Partei				MIV/Quartiere und Tempo 30: Wir unterstützen die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren. Dies führt eindeutig zu einer Aufwertung und Verbesserung der Lebensqualität in den Quartieren.	1	
CVP Kriens	Partei				MIV/Gallusstrasse und Knotenlösung Horwer-/Luzernerstrasse: Diesem Knoten kommt für die Realisierung des Projekts Gallusstrasse eine entscheidende Bedeutung zu. Im GVKK sind bisher nur Skizzen vorhanden. Die Attraktivierung der Gallusstrasse mit weniger Verkehr würde die Gemeinde sehr aufwerten. Wir sehen daher auch bei diesem Projekt eine Chance, die Lebensqualität im Zentrum zu verbessern.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
CVP Kriens	Partei				MIV/Horwerstrasse: Wir erachten Tempo 30 für die Horwerstrasse als angemessen, gerade auch im Hinblick auf die Sicherung der Schulwege.	1	
CVP Kriens	Partei				MIV/Gabeldingenstrasse: Das geltende Fahrverbot auf der Gabeldingenstrasse wird regelmässig nicht eingehalten. Dies trifft sowohl während der Woche als auch am Wochenende zu. Der Grund liegt darin, dass die Gabeldingenstrasse als Schleichweg dient, um via Zumhof – Gabeldingenstrasse – Bergstrasse – Obere Dattenbergstrasse – Sonnenbergstrasse – Sälihalde – Sälistrasse in die Stadt oder zur Autobahneinfahrt am Kasernenplatz zu gelangen. Es ist eine Massnahme zu ergreifen (u.a. auch vermehrte Kontrollen), um den Schleichverkehr zu verhindern.	3	Für die Gemeinde Kriens ist die Einhaltung des bestehenden Fahrverbots auf der Gabeldingenstrasse zentral. Das Gesamtverkehtskonzept bildet jedoch nicht das richtige Gefäss, um die Durchsetzung von bestehenden Fahrverboten zu fordern. Die Kontrolle obliegt der Polizei. Das ist vermutlich nicht ganz richtig, weil die Strasse der Gemeinde gehört, das Verbot ist auch so gestaltet, dass es für die Polizei so gut wie nicht umgesetzt werden kann. Ich habs schon oft mit der Polzei angesehen, es war auch im alten Verkehrsrichtplan eine Massnahme.
CVP Kriens	Partei				MIV/Dosierstellen (GVKK S. 51): Wir befürchten, dass es für die Anwohner und die Krienser Gewerbetreibenden in diesem Gebiet mit der Dosierstelle Hergiswaldstrasse/Rengglochstrasse/Luzernerstrasse sehr schwer sein wird, in die Hauptachse einzufahren. Wir beantragen daher, die Position dieser Dosierstelle zu ändern und für diese einen neuen Standort vorzusehen, z.B. auf der Höhe der Garage Bolzern bzw. Huber Transporte.	4	Verkehrsmanagement-Massnahmen erreichen, dass der Verkehr auf Hauptrouten auch zu Hauptverkehrszeiten fliesst. Dies ist vor allem dort nötig, wo der öV keine eigenen Busspuren hat und bei Stau damit gleich unattraktiv ist, wie der im Stau stehende MIV. Die Dosierstelle soll vor Engpässen dort gewählt werden, wo der öV behinderungsfrei den Stau umfahren kann. Je näher die Dosierstelle am Engpass liegt, desto wirkungsvoller ist die Anlage, da mit zunehmender Distanz auf die Hauptachse fahrende Fahrzeuge schwierig in der Steuerung berücksichtigt werden können. Richtung Obernau kann vor der Hergiswaldwaldstrasse wegen engen Verhältnissen nirgends Stauraum geschaffen werden, wo der Bus den Stau überholen kann. Daher ist die aktuell durch den Kanton geplante Lage bei der Hergiswaldstrasse richtig.
CVP Kriens	Partei				ÖV/Knoten Busschlaufe: Die Ein- und Ausfahrt der Busse verursacht den bekannten Rückstau in den Stosszeiten. Damit die Koexistenzzone mit Tempo 30 ein Erfolg wird, ist eine Lösung für die Situation beim Knoten Busschlaufe zu finden, damit der Bus in den übrigen Verkehr einfädeln kann, möglichst ohne diesen zu stoppen. In der 30er Zone gilt Rechstvortritt. Das wird wohl für die Ausfahrt aus der Busschlaufe nicht gelten. Also müssten weiterhin vom Bus gesteuerte Lichtsignale aufgestellt werden. Dies würde den flüssigen Verkehr mit Tempo 30 stoppen. Oder wäre ein vom Bus gesteuerter gelber Blinker mit Hinweise „Achtung Busausfahrt“ möglich?	2	Der planerische Einbezug der Busschlaufe ist zentral. Die Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
CVP Kriens	Partei				ÖV/ Ortsbus: Für die Ortsbusse (ausser Schädrüti) ist eine gegenüber heute geänderte Fahrlinie zu wählen, so dass nicht alle Busse über die Busschleife zu fahren und dort zu wenden haben. Dies hätte auch den Vorteil, dass die Ortsbusse einen direkten Bushalt im Zentrum an der Luzernerstrasse hätten.	3	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Die detaillierte Umsetzung wird jedoch vom Verkehrsverbund Luzern geplant. So ist diese Massnahme im kantonalen öV-Bericht 2018-2021 verankert. Die Gemeinde wird bei der Planung einbezogen. Die Quartierlinien sind aus betrieblichen Gründen meist auf beiden Hangseiten zusammengehängt. Würden sie getrennt, ergeben sich nicht optimale, wirtschaftlich teure Umläufe. Dies ist der Grund, wieso meist die Wendeschlaufe bedient wird. Neuste Planungserkenntnisse bringt aber AggloMobil 4, welches der VVL aktuell ausarbeitet.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
CVP Kriens	Partei				ÖV/Anschluss Bus Bahnhof Mattenhof und Realisatierung der Bus-Tangentiallinien Kriens - Malters und Kriens - Littau/Luzern: Für den Bus Richtung Mattenhof ist ein zeitlich idealer Anschluss, ohne lange Wartezeiten, an den S-Zug zu gewährleisten. Zudem tragen Tangentiallinien Kriens - Malters und Kriens - Littau/Luzern zu einer Attraktivierung des ÖV und der Reduktion des Staus auf der Obernauerstrasse bei. Diese Tangentiallinien sind daher prioritär zu realisieren.	3	Das Gesamtverkehrskonzept und das Grundkonzept Verkehr Luzern Süd sehen eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus am Mattenhof vor: - Ausbau Bahnhof Mattenhof mit guter Verknüpfung Bus - Linie 14 via Mattenhof - Linie 21 via Motelstrasse Die Ausgestaltung von neuen Tangentiallinien erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Luzern. Da gemäss seinen Angaben eine Buslinie zwischen Kriens und Malters ein zu tiefes Potential aufweist, könnte sich der Verkehrsverbund eine Verbindung in Form eines Mitfahrsystems (z.B. Taxito) vorstellen. Zwischen Kriens und Littau ist aufgrund der Nachfrage keine neue Linie vorgesehen.
CVP Kriens	Partei				Veloverkehr/Schnellroute Schachen-/Amlehnstrasse: Entscheidend für die Attraktivierung des Veloverkehrs in Kriens ist die Realisierung der Veloschnell-Route auf der Schachen-/Amlehnstrasse. Zudem sind wir der Ansicht, dass bereits verschiedene weitere kleinere Massnahmen eine grosse Wirkung bei der Verbesserung des Veloverkehrs hätten.	4	Im Gesamtverkehrskonzept sind zahlreiche Massnahmen mit unterschiedlichem Umfang verankert. Jede Massnahme trägt zur Zielerreichung bei. Die Gemeinde ist offen, weitere konkrete Verbesserungsvorschläge zur Velosituation entgegenzunehmen und zu prüfen.
CVP Kriens	Partei				Veloverkehr/Querungen Lindenplatz und Schappe: Für den Veloverkehr soll eine Querung beim Lindenplatz von der Luzernerstrasse in die Schachenstrasse realisiert werden. Eine zusätzliche Querung soll beim Schappe-Zenter über die Obernauerstrasse in den Schappe-Weg realisiert werden.	4	Im Rahmen der Neugestaltung des Strassenraums im Zentrum ist eine verbesserte Querungssituation beim Lindenplatz geplant. Im Zuge des kantonalen Strassenbauprojekts K4 soll sich allgemein die Situation für Velofahrer auf der Obernauerstrasse verbessern. Das entsprechende Projekt K4 ist bereits öffentlich aufgelegen, wartet auf die Umsetzung.
FDP. Die liberalen Kriens	Partei	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Der Ansatz alle relevanten Verkehrsteilnehmer miteinzubeziehen unterstützen wir. Leider liegt ein Gesamtverkehrskonzept vor, welches sehr einseitig ist und den MIV sowie den ÖV im Gegensatz zum Velo viel zu wenig berücksichtigt. Der ÖV der Hauptlinie 1 wird nicht gefördert, sondern das Gegenteil ist der Fall.	4	Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll die Situation für alle Verkehrsteilnehmende verbessert werden – es profitieren der Autoverkehr, der öV, der Veloverkehr und die Fussgänger. Das Gesamtverkehrskonzept stellt sicher, dass auch künftig in Kriens der Verkehr fliesst und das Zentrum und die Quartiere eine hohe Lebensqualität haben. Zum Beispiel erreichen Verkehrsmanagement-Massnahmen, dass die Autos auf den Hauptrouten auch zu Hauptverkehrszeiten fliessen können. Schlussendlich kommen alle Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept auch den Autofahrer zu Gute: Denn wenn ein Teil des Verkehrs auf den öV oder die Velos verlagert werden kann, profitieren auch die Autofahrenden. Zudem gibt es beispielweise mit der Sanierung Kantonsstrassen Renggloch und Obernauerstr (M-10) auch konkrete Projekte für den Autoverkehr. Das Gesamtverkehrskonzept sieht beim öV mittel- bis längerfristig eine Fahrgastverdoppelung vor, wozu im Konzept zahlreiche öV-Massnahmen verankert sind. Der VVL plant aktuell im AggloMobil 4, die Quartiererschliessung zu optimieren. Mit der Busspur Hergiswaldstrasse, der Buspriorisierung im Zentrum oder den öV-Massnahmen im Kupferhamer sind weitere konkrete Massnahmen vorgesehen (siehe Zielbild Verkehrsmanagement). Auf der Hauptachse wurde der öV wurde vor kurzem massiv ausgebaut (RBus-Standard auf der Linie 1 mit längeren Fahrzeugen, neue kernnahe Tangentiallinie 5, Tangentiallinie nach Horw). Eine Taktverdichtung des ÖV auf der Hauptachse ist laut VVL technisch möglich und realisierbar, sobald die Nachfrage entsprechend steigt.
FDP. Die liberalen Kriens	Partei	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Nein	Nein, siehe dazu unsere Bemerkungen unten. Uns würde zudem interessieren, ob alle diese vorgeschlagenen Massnahmen dem Konsens des Gemeinderates entsprechen.	4	Der Entwurf vom Gesamtverkehrskonzept wurde am 19. April 2018 an der Medienkonferenz im Namen des Gemeinderats präsentiert. Der Gemeinderat wird nach der Vernehmlassung den B&A zu Handen des Einwohnerrats frei geben. Dieser kann über das Gesamtverkehrskonzept beraten und dieses zur wertend zur Kenntnis nehmen.
FDP. Die liberalen Kriens	Partei	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Nein	Wir sind enttäuscht vom Ergebnis, welches keine Vision für die Verkehrsprobleme von Kriens enthält und einseitig vor allem die Velofahrer im Fokus hält. Überwiesene Vorstösse durch den Einwohnerrat wurden nicht behandelt. Auch eine Förderung des ÖV auf der Hauptverkehrsachse fehlt, um das Angebot zum Umsteigen auf den ÖV attraktiveren. Wir haben den Eindruck, dass dieses Konzept von der Verwaltung getrieben worden ist und die Verkehrskommission zu wenig einbezogen wurde. Offenbar wurden auch keine Simulationen durchgeführt aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen (bspw. Schachenstrasse).	4	Das Gesamtverkehrskonzept zeigt auf, wie die Gemeinde Kriens den Verkehr in den nächsten 15 Jahren abwickeln möchte. Das Gesamtverkehrskonzept beinhaltet auch Massnahmen für den Autoverkehr, zudem profitiert dieser vom Gesamtpaket der Massnahmen. Die Auswirkungen der im Gesamtverkehrskonzept vorgesehenen Massnahmen wurden im Gesamtverkehrsmodell Kriens durch Kontextplan auf ihre Auswirkungen überprüft. Das Ergebnis, inkl. Darlegung der Verkehrsmengen, ist im Anhang 3 des Konzepts dargelegt. Das Gesamtverkehrskonzept sieht beim öV eine Fahrgastverdoppelung vor, wozu im Konzept zahlreiche öV-Massnahmen verankert sind. Mehere Massnahmen zum Ausbau des öV sind im Konzept enthalten. Eine Taktverdichtung des öV auf der Hauptachse ist laut VLL technisch möglich und realisierbar, sobald die Nachfrage entsprechend steigt. Sie ist ebenfalls im Konzept verankert (ÖV-2). Bereits 2015 legte der Einwohnerrat mit dem Entscheid zur „Strategie der verkehrlichen Entwicklung“ den Grundstein für die Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts. Das Gesamtverkehrskonzept wurde 2015–2017 von der Gemeinde Kriens unter Einbezug von externen Fachleuten und der Krienser Verkehrskommission erarbeitet. Aktuell wird es in der Öffentlichkeit diskutiert. Zudem findet eine ordentliche Vernehmlassung statt.
FDP. Die liberalen Kriens	Partei				Die Unterbrechung der Schachen-/Amlehnstrasse sehen wir überhaupt nicht. Dieser Verkehr würde sich auf die Luzernerstrasse verlagern und das Verkehrsproblem würde sich weiter akzentuieren. Wir sehen die heutige Lösung mit 40 km als richtig und eine Veränderung hat die Bevölkerung erst kürzlich abgelehnt. Weiter fordern wir dazu eine Stellungnahme der Verkehrsbetriebe Luzern. Dieser Vorschlag missachtet zudem eine abgelehnte Initiative.	5	Die bestehende Situation weist nach fachlicher Beurteilung hinsichtlich Verträglichkeit motorisierter Verkehr / Veloverkehr und Verkehrssicherheit Verbesserungspotential auf. Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Die bestehende Situation ist entsprechend zu optimieren. Mit welchen Massnahmen dieses Ziel erreicht werden soll, soll zu einem späteren Zeitpunkt eine Planung unter Einbezug aller Beteiligten zeigen. Deshalb weist die Massnahme die Priorität "mittel" auf.
FDP. Die liberalen Kriens	Partei				Weiter sehen wir es als nicht zielführend, flächendeckend alle Quartierstrassen mit Tempo 30 zu versehen. Auch hier werden Entscheide aufgrund von politischen Vorstössen missachtet.	4	In einem grossen Teil der Quartiere besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone. Aufgrund der positiven Erfahrungen bezüglich mehr Sicherheit (geringeres Unfallrisiko und geringere Unfallschwere), weniger Lärm und damit mehr Lebensqualität soll dies auf die weiteren Wohnquartiere ausgeweitet werden. Für einzelne Strassen wurde bereits eine grundsätzliche Eignungsprüfung erstellt, worauf die Empfehlung zu Tempo-30 des Gesamtverkehrskonzepts basiert. In einem weiteren Schritt wird mit einem Gutachten bei jeder Strasse untersucht ob die Voraussetzungen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit gegeben sind, d.h. es wird geprüft, ob ein Schutzbedürfnis der Verkehrsteilnehmenden oder Defizite bei der Verkehrssicherheit bestehen (Prüfung nach Art. 108 Signalisationsverordnung, Abs. 2). Allfällige Tempo-30-Projekte werden inkl. Gutachten ordentlich offentlich aufgelegt werden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
FDP. Die liberalen Kriens	Partei				Für die Beurteilung eines Kreisels auf der Luzernerstrasse fehlen uns konkrete Verkehrsnachweise und Auswirkungsberechnungen über den neuen Verkehrsfluss. Weiter würde dieser Kreisel zu viel Freiraum beim neuen Gemeindezentrum einnehmen, was wir ablehnen. Weiter wäre zu klären, ob dieser Kreisel nicht eine Behinderung der Bus Linie 1 wäre.	2	Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Die Ausgestaltung des Knotens Horwer-/Luzernerstrasse ist ein wichtiger Bestandteil der Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum. Eine Kreisel-Lösung wird hier in Zusammenarbeit mit dem Kanton näher untersucht. Dazu werden Modellrechnungen nötig sein, welche den Kreisel als beste Variante noch bestätigen müssen.
FDP. Die liberalen Kriens	Partei				Einen Test (begrenzte Zeit) mit Tempo 30 im Zentrum könnten wir zustimmen. Aufgrund diesen Erfahrungen könnte dann ein Beschluss erfolgen.	2	Die Umsetzung von Tempo 30 im Zentrum wird im Rahmen von weiteren Planungsarbeiten zusammen mit dem Kanton vertieft studiert.
FDP. Die liberalen Kriens	Partei				Eine Tempo 30 Zone auf der Horwerstrasse lehnen wir ab. Es besteht bereits eine gesicherte Velostrasse in den Schlund.	2	Ziel ist die Verbesserung der Verträglichkeit von Verkehr und angrenzenden Nutzungen (Zentrumsnutzungen, Schulen, Freizeitnutzungen) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität insbesondere für den Veloverkehr. Die generelle Eignungsprüfung hat ergeben, dass auf dem Abschnitt Pilatusstrasse bis Zentrum die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30 gegeben sind. In weiteren Planungsarbeiten soll dies nun vertieft werden. Mit Tempo-30 auf der Horwerstrasse können dort liegende Freizeiteinrichtungen wie Stadion oder Freibad sicher mit dem Fuss- und Veloverkehr erreicht werden und die Querbarkeit der Strasse kann verbessert werden (auch im Zentrumsabschnitt). Ev ergänzen: insbesondere die Durchfahrten zwischen Schulanlagen, Sortanlagen und Heimen ist mit Tempo 50 problematisch.
Grüne	Partei	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Das GVKK analysiert die Istsituation realistisch. Es kommt zum Schluss, dass ohne aktive Verkehrssteuerung zukünftig eine massive Netzüberlastung die Folge wäre, mit Verkehrsdruck auf die Quartiere, Behinderungen im ÖV und insgesamt einem Attraktivitätsverlust für den Standort Kriens. Dies gilt es zu verhindern. Das Krienser Verkehrsproblem soll jetzt mit einem breiten Massnahmenfächer, der seine Wirkung auch kurzfristig entfaltet, angegangen werden. Organisatorische Massnahmen (Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement) werden dabei eine wichtige Rolle spielen. Neue grosse Infrastrukturvorhaben sind, wenn überhaupt, nur langfristig zu bewerkstelligen.	1	
Grüne	Partei	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Die Leistungsfähigkeit auf dem Zentrumsabschnitt der Luzernerstrasse ist in Spitzenzeiten bereits heute erreicht oder gar überschritten. Damit ein weiteres, moderates Wachstum insbesondere im westlichen Gemeindegebiet möglich wird, muss das Krienser Verkehrssystem effizienter werden, der MIV plafoniert und zukünftiges Verkehrswachstum auf den ÖV und Langsamverkehr beschränkt wer-den. Dies kann nur gelingen, wenn Siedlung und Verkehr besser aufeinander abgestimmt und sämtliche Verkehrsträger miteinbezogen werden. Wir begrüssen die Stossrichtung und den breiten Massnahmenmix des GVKK. Insbesondere begrüssen wir die richtungsweisenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr im Zentrum und die Umgestaltung der Schachen-/Amlehnstrasse hin zur Veloschnellroute. Diese Massnahmen müssen aus Sicht der Grünen nur prioritär umgesetzt werden.	1	
Grüne	Partei	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Den Autoren ist es gelungen, pro Verkehrsart Zielbilder zu formulieren und die für die Entwicklung der heutigen Situation hin zum Zielbild erforderlichen Massnahmen mit Fokus auf das Zentrum, die Hor-wer- und die Schachen-/Amlehnstrasse konkret auszuformulieren. Falls es gelingt, das Verkehrskonzept in wesentlichen Teilen umzusetzen, wird die Verkehrskapazität bereits mittelfristig spürbar zunehmen, die Koexistenz des Fuss-, Velo- und MIV wesentlich verbessert, was zur angestrebten Aufwertung des Zentrums führt. Davon profitieren alle, nicht zuletzt das Krienser Gewerbe.	1	
Grüne	Partei				Tempo 30 im Nahbereich der Schulanlagen Wir begrüssen die konsequente Weiterentwicklung der T-30-Zonen in den Quartieren, insbesondere auch im Zentrum. Aus unserer Sicht ungenügend umgesetzt ist die Schulwegsicherheit. Antrag: Wir beantragen daher die Aufnahme von T-30 Zonen im Nahbereich sämtlicher Schulanlagen in das GVKK, auch auf der Obernauerstrasse beim Feldmühleschulhaus	4	Die Schulanlagen sind bei der Einfürhung von Tempo-30-Zonen grossmehrheitlich berücksichtigt. Obernauerstrasse: Die Federführung liegt beim Kanton Luzern. Die öffentliche Planauflage des überarbeiteten Projektes K4 ist in der zweiten Hälfte 2018 vorgesehen. Aktuell ist kein Tempo-30 auf dieser Kantonsstrasse vorgesehen.
Grüne	Partei				Verlängerung der nach dem Koexistenzprinzip organisierten T30-Zentrumszone in Richtung Obernau. Die Anbindung des südwestlichen Gemeindegebietes (St. Niklausengasse, Wichlernstrasse) an die zukünftigen Veloschnellroute Schachen-/Amlehnstrasse erfordert eine sichere und attraktive Querungsmöglichkeit der Luzernerstrasse im Zentrumsbereich. Der Veloverkehr soll gemäss GVKK zukünftig über die neu zu schaffende Verbindungsroute VS-8 Fenkernweg-Fenkerstrasse geführt werden, die Luzernerstrasse im Bereich des Lindenplatzes queren und via Gemeindehausstrasse in die Velo-Schnellroute Schachen-/Amlehnstrasse einmünden. Diese Querungroute ist unübersichtlich, weist ein hohes Konfliktpotential mit dem Fussverkehr auf und ist gegenüber der heutigen Route entlang des alten Feuerwehrgebäudes unattraktiv. Die heutige Veloquerung der Luzernerstrasse (von der St. Niklausengasse- auf der Obernauerstrasse entlang des alten Feuerwehrgebäudes bis zur Busschlaufe mit anschliessender Einmündung in die Schachenstrasse) soll daher beibehalten werden und mit einer Verlängerung der T-30-Zone im Zentrum um rund 200 m bis Höhe Schappe-Zentrum sicherheitstechnisch aufgewertet werden. Antrag: Die T-30-Zentrumszone soll in westlicher Richtung um rund 200 m bis Höhe Schappe Zentrum verlängert werden um die Engstelle entlang des alten Feuerwehrgebäudes sicherheitstechnisch zu entschärfen.	2	Die Länge der Zentrumszone soll in den weiterführenden Planungsarbeiten geprüft werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die Luzernerstrasse weiterhin eine Hauptachse mit den entsprechende Verkehrsmengen bleiben muss.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Grüne	Partei				Überprüfung der Anbindung der Fussverkehrverbindungen an die Bushaltestellen Das GVKK hat zum Ziel, durch direkte, attraktive, sichere, hindernisfreie und konfortable Fussverkehrverbindungen den Langsamverkehr zu stärken. Eine Reihe der heutigen Fusswege und Zugänge zu den Bushaltestellen im Zentrum wie auch in der Peripherie sind heute lieblos gestaltet oder verstellt. Als Beispiel sei der Zugang von der Südstrasse zur Busshaltestelle Feldmühle genannt. Antrag: Die Fusswegverbindungen sind systematisch zu überprüfen und behindertengerecht in Stand zu stellen. Der Richtplan ist, wo notwendig, anzupassen.	4	Das Gesamtverkehrskonzept definiert die Strategie, an welcher sich nachher diverse weitere Planungsinstrumente orientieren werden. Diese Instrumente werden zum sinnvollen Zeitpunkt und deren Fahrplan überarbeitet.
Grünliberale Kriens	Partei	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Ich finde den Ansatz gut und richtig. Das ausgewiesene Ziel für den Anteil des Fahrradverkehrs finde ich zu niedrig. Dieser sollte mindestens analog zu Luzenr Süd auf über 30 % gesetzt werden. Halbherzige und mutlose Ziele führen zwangsläufig zu mutlosen Lösungen... Warum können andere Städte (z.B. Bern) sich zum Ziel setzen, Velohauptstadt zu werden und dabei innert 3 Jahren den Veloanteil um 35% steigern und Kriens begnügt sich mit mageren 8%? Mehr Mut, Kreativität und Initiative wäre an dieser Stelle angezeigt.	4	Die Wege des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) sollen um 28 % gesteigert werden. Damit kann der FVV einen Teil des Mehrverkehrs bis 2030 übernehmen und erreicht 27 % FVV-Anteile am Modal Split (Zeithorizont 2030). Die Gemeinde Kriens erachtet dies als ambitioniertes Ziel.
Grünliberale Kriens	Partei	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Grundsätzlich ja. Es fehlen mir Ideen resp. Konzepte, wie die Anbindung der oberen Gemeindehälfte an die Veloschnellrouten verbessert resp. gewährleistet werden soll (siehe Aspekt 1 und 2). Die Veloschnellrouten enden bequemerweise genau vor den neuralgischen Punkten.	4	Im oberen Gemeindeteil existieren Verbindungsrouten (Obernau–Langmatte–Südstrasse–Zentrum)
Grünliberale Kriens	Partei	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Grundsätzlich ja. Die Darstellung finde ich äusserst gelungen.	1	
Grünliberale Kriens	Partei				Die Querung der Luzernerstrasse auf der Höhe des Schappes und der Busschleife zum Beispiel grenzt auch für geübte Velofahrer oft an eine Harakiri-Aktion und verhindert zuverlässig die Nutzung des Fahrrades durch weniger Geübte aus dem Obernau, Teilen des Oberdorf und Spitzmattquartieres. Die Anbindung der St.Niklausengasse wäre über eine Fahrradbrücke (beginnend über dem dem Krienbach und vor dem Kulturquadrat die Luzernerstrasse querend) einfach und äusserst attraktiv zu verbinden. Die Sicherheit wird zudem massiv erhöht, was besonders für Kinder/Schüler und ältere Menschen wichtig wäre. Die Neugestaltung des Andritz-Areals ist am Laufen und es wäre jetzt Zeit mögliche Synergien zu klären und allenfalls etwas Innovatives zu erschaffen.	2	Die Querungssituation soll im Rahmen der Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum verbessert werden. So ist im Zielbild Zentrum auch eine Querungsangebot auf Höhe Andritz-Areal vorgesehen. Die Gemeinde wird dabei die Entwicklung auf dem Anditz-Areal berücksichtigen.
Grünliberale Kriens	Partei				Analoges gilt für die Verbindung Richtung Horw. Der Abschnitt zwischen Dorfzentrum und Kreisel Johanneskirche ist unattraktiv und birgt ein hohes Sicherheitsrisiko durch die unübersichtliche Situation (Bushaltestelle, Autoverkehr, Kreuzungen, fehlender Fahrradstreifen resp. Signalisation, etc.). Aus meiner Sicht zu prüfen wäre eine Führung des Fahrradverkehrs über die Hohle Gasse und um das Schulhaus Krauer herum. Damit könnte der MIV im Abschnitt 1 der Horwerstrasse ohne Einschränkung geführt werden.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt) und Horwerstrasse (Zentrum bis Pilatusstrasse) sowie die Attraktivierung des öffentlichen Raums und die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Im Rahmen dieser Planungen werden Lösungen entwickelt und geprüft, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich miteinandern vereinen.
Grünliberale Kriens	Partei				Die GVKK Massnahme AS-1 ist höher zu priorisieren. Zahlreiche Fahrradfahrer loben die neue Veloschnellroute vom Eichhof übers Bruchquartier. Es wäre der optimale Zeitpunkt daran anzuknüpfen um den Fahrradverkehr zu fördern.	4	Die Massnahmen zur Umgestaltung der Schachen- / Amlehnstrasse und Ausrichtung auf die Funktion als Veloschnellroute und Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers ist im Gesamtverkehrskonzept enthalten (AS-.1). Sie beinhaltet u.a. die Einführung von Tempo 30, Massnahmen zur Attraktivierung für den Veloverkehr und die Attraktivierung für den öffentlichen Raum als Verbindung regionaler Ziele („Promenade"). Alle Massnahmen sollen auf die Verträglichkeit hin überprüft werden. Wie die genaue Umsetzung erfolgen wird, soll zu einem späteren Zeitpunkt eine Planung unter Einbezug aller Beteiligten zeigen. Deshalb weist die Massnahme die Priorität "mittel" auf.
JCVP Kriens, Postfach, 6011 Kriens	Partei	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
JCVP Kriens, Postfach, 6011 Kriens	Partei	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
JCVP Kriens, Postfach, 6011 Kriens	Partei	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
Liberale Senioren Kriens	Partei	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Nein	Der Langsamverkehr (LV) und der ÖV werden gut dargestellt	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Liberale Senioren Kriens	Partei	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Nein	Visionen fehlen, die angeführten Massnahmen sind z.T. unrealistisch	4	Das Gesamtverkehrskonzept zeigt, wie die Gemeinde Kriens den Verkehr in den nächsten 15 Jahren abwickeln möchte. Es beinhaltet Massnahmen, deren Umsetzung in diesem Zeithorizont realistisch ist.
Liberale Senioren Kriens	Partei	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Nein	Die heutige Planung nimmt keinen Bezug auf frühere Konzepte, alles beginnt wieder bei Null ! Verkehrsplanung muss sich mindestens vorausschauend auch auf die nächste Generation beziehen	4	Das Gesamtverkehrskonzept ist eingebettet in bestehende, übergeordnete Strategien wie in den Richtplan oder in das Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Zudem legte der Einwohnerrat bereits 2015 mit dem Entscheid zur „Strategie der verkehrlichen Entwicklung“ den Grundstein für die Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts.
Liberale Senioren Kriens	Partei				Den Unterbruch Schachen- / Amlehnstrasse für den MIV finden wir unrealistisch, die Amlehnstrasse könnte leicht verbreitert werden für alle Verkehrsteilnehmer.	4	Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Die bestehende Situation ist entsprechend zu optimieren. Wie die genaue Umsetzung erfolgen wird, soll zu einem späteren Zeitpunkt eine Planung unter Einbezug aller Beteiligten zeigen. Deshalb weist die Massnahme die Priorität "mittel" auf. Die bestehenden Trottoirs sind mit 2.00 m gerade ausreichend breit. Für eine Verbreiterung der Schachen-, Amlehnstrasse wäre Landerwerb erforderlich.
Liberale Senioren Kriens	Partei				Verkehrsfreie Gallusstrasse ist nur machbar, wenn die Zufahrt ins Spitzmattquartier, insbesonders zur Kriensereggbahn mit Car gesichert ist	4	Die funktionalen Anforderungen aller Verkehrsmittel (Cars, MIV, öV, Fuss- und Veloverkehr), welche u.A. aus dem Standort der Talstation der Pilatus-Bahnen resultieren, werden bei der Ausgestaltung des Strassenraums im Zentrum berücksichtigt.
Liberale Senioren Kriens	Partei				Tempo 30: Grundsätzlich einverstanden, wo sinnvoll und begründet. Bei abfallenden Strassen berücksichtigen, dass der Velofahrer oft mit Tempo 50 unterwegs ist! Versuch Tempo 30 im Zentrum unterstützen wir, damit endlich Klarheit besteht, dass dies machbar ist . Vorausschauende Planungen fehlen: Untertunnelung Zentrum , für ein lebendiges und florierendes Kriens ein absolutes Muss. Seilbahnprojekte zu Ergänzung des ÖV muss heute studiert werden. Seilbahnprojekt sollte mindestens "gleichen Status" wie Tunnelprojekt haben. Das wird, wenn wir das richtig verstanden haben, nach einer verbindlich festgelegten Zeit, 10? Jahre, erneut überprüft.	4	Tempo 30: In einem grossen Teil der Quartiere besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone. Aufgrund der Erfahrungen (mehr Sicherheit, weniger Lärm und weniger Emissionen) soll dies auf weitere Quartiere ausgeweitet werden, um die Sicherheit und Lebensqualität zu erhöhen. Ob die Bedingungen für Tempo-30 gegeben sind, wird bei jeder Strasse palnerisch aufgearbeitet und ordentlich aufgelegt. Umfahrungstunnel: Die erstellte Beurteilung im B&A (070/2017) zeigt, dass ein Tunnel nur einen Teil der Verkehrsprobleme im Ortskern von Kriens löst und neue schafft. Eine Tunnellösung bildet daher keine Alternative zu den Massnahmen gemäss Gesamtverkehrskonzept. Diese Idee soll allenfalls in 10-20 Jahren nochmals neu beurteilt werden. Die Plafonierung des MIV ist weiterhin notwendig. Seilbahn: Gemäss kantonalem Richtplan und kantonalem öV-Bericht sind keine Seilbahnen vorgesehen. Der Verkehrsverbund setzt auf bestehenden Verkehrsmittel auf und entwickelt diese weiter. Dies ist wirtschaftlich, realistisch umsetzbar und sichert die nötigen Kapazitäten. Ein Beispiel ist die Einführung des Systems RBus auf der Linie 1.
SP Kriens, Präsidium und Fraktion	Partei	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Uns gefällt die Idee der Umlagerung zu raumsparenden Verkehrsträgern statt Kapazitätserweiterung des Strassenraums … gleichzeitig fragt sich aber auch, ob die bestehenden Kapazitäten für den Langsamverkehr auch ausreichen, wenn die Umlagerung erfolgreich ist. Vor allem die Idee eines Verkehrsbruhigenden Zentrum scheint für uns eine längerfristige und wirksame Lösung zur Beruhigung des Verkehrs zu sein. Weniger Lärmbelastung, höhere Lebensqualität und eine Aufwertung des ganzen Zentrums werden die Folgen sein. Weiter ist es richtig, Tempo 30 auszubauen. Dies grossflächig und vor allem in den Quartieren. Wer einmal Tempo 30 hat, will es nicht mehr hergeben. Da die Schachenstrasse schon heute viel durch Velofahrer genutzt wird ist vor allem auch auf dieser Achse der Langsamverkehr zu fördern.	1	
SP Kriens, Präsidium und Fraktion	Partei	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Wir erachten es aber als wichtig zu betonen, dass Verkehrswege nur geplant werden können, wenn die Verkehrsknoten klar definiert sind. Deshalb wäre es für neue Schulzentren oder Quartiertreffpunkte unabdingbar, wenn auch alle sozialräumlichen Aspekte für die Weiterentwicklung beachtet würden. Das heisst, dass zukünftig zu erwartende Menschen- und Verkehrsströme genau analysiert werden müssen. Wo werden sich in Zukunft Menschen wie und wohin verschieben. Vielleicht sind dann plötzlich Prioritäten anders zu setzen. Wichtig erscheint uns auch die Idee des Push and Pull Gedankens. ÖV und Langsamverkehr fördern, MIV wenn nötig steuern und plafonieren.	3	Die Fragestellung ist interessant. Das Gesamtverkehrskonzept behandelt jedoch in erster Linie verkehrliche Fragen. Die Thematik wird in Überlegungen zur Gemeindeentwicklung / Raumplanung miteinbezogen. So wird im Rahmen einer Freiflächenanalyse mit anschliessendem Freiflächenkonzept zur zeit die Verortung der Sozialräume im Gebeit Luzern Süd analysiert. Dasselbe passiert im Rahmen eines Entwicklungskonzeptes Entlang der Luzernerstrasse. Dabei werden die Verkehrswege integral mitgedacht.
SP Kriens, Präsidium und Fraktion	Partei	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Mit dem vorliegenden GVKK macht Kriens einen Schritt in die richtige Richtung hin zu einer modernen, lebendigen und lebenswerten Stadt. Gleichzeitig wird elegant das Lärmproblem im Zentrum von Kriens gelöst, indem die Geschwindigkeit heruntergesetzt wird und gleichzeitig auf Ampeln verzichtet wird. Dass die "Portemonnaie-Dichte" steigt und gleichzeitig der Verkehr flüssiger wird und weniger Zeit benötigt wird um hinauf ins Obernau zu fahren, tönt einfach wunderbar! Wir sind überzeugt, dass mit dem GVKK auch das Gewerbe profitiert Kriens und attraktiver macht. Dies wird sich auch in der Attraktivität für Wohnungssuchende und schlussendlich in Mehreinnahmen durch Steuern niederschlagen.	1	
SP Kriens, Präsidium und Fraktion	Partei				Wie werden wir dem Fakt gerecht, dass Kriens im Gegensatz zu Köniz richtig gebirgig ist? Uns fehlen Massnahmen, welche der Topographie von Kriens gerecht werden. Wir haben in Kriens sehr viele steile Treppen, die Quartiere verbinden. Wenn selbst die Stadt Luzern in ihrem neusten Mobilitätsstrategie explizit auch Lifte in ihre Überlegungen mit einbezieht, so wäre dies in Kriens vermutlich auch angebracht?!	3	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein wichtiges Anliegen der Gemeinde Kriens. Der Lead bei Schräglift en und Seilbahnen ist nicht abschliessend definiert. Wären dies Anlagen des öffentlichen Verkehrs, wäre das Angebot zu bestimmen und eine Transportunternehmung zu suchen, welche die Anlage betreibt und allenfalls gar baut. Will die Transportunternehmung keine Seilbahn bauen, könnten auch Dritte diese Aufgabe für sie übernehmen. Bei touristischen Anlagen liegt der Lead für Seilbahnen oder Lifte bei Dritten (z.B. bei den Pilatusbahnen). Die Gemeinde selber sieht sich aktuell nicht im Lead, Seilbahnen und Lifte zu projektieren und zu bauen. Die Gemeinde gibt sich aber bei der Planung gerne aktiv ein. Der Prüfung alternativer Ansätze steht die Gemeinde offen gegenüber.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
SP Kriens, Präsidium und Fraktion	Partei				Uns fehlen etwas die visionären Gedanken (Langzeitlösungen). Darunter fallen zum Beispiel: Velo Schnellverbindungen nach Littau, Emmen und Hergiswil. Oder auf lange Sicht dann halt immer noch die Tunnelvariante, Tieflegung der Luzernerstrasse oder Anbindung an eine "Metro Kriens".	4	Das Gesamtverkehrskonzept zeigt, wie die Gemeinde Kriens den Verkehr in den nächsten 15 Jahren abwickeln möchte. Es ist u.a. auf den kantonalen Richtplan oder den öV-Bericht abgestimmt. Diese Strategien setzen auf bestehenden Verkehrsmittel wie z.B. dem Trolleybus (System RBus) auf und sehen keine neuen Traktionen wie Metro vor. Die erstellte Beurteilung im B&A (070/2017) zeigt, dass ein Tunnel nur einen Teil der Verkehrsprobleme im Ortskern von Kriens löst und neue schafft. Eine Tunnellösung bildet daher keine Alternative zu den Massnahmen gemäss Gesamtverkehrskonzept. Diese Idee soll allenfalls in 10-20 Jahren nochmals neu beurteilt werden.
SP Kriens, Präsidium und Fraktion	Partei				Anhand der Erfahrungen bei der Teilsperre Luzernerstrasse, wäre auch ein Grosskeisel Kriens eine überlegenswerte Alternative. Das heisst: Einbahnverkehr Schachenstrasse stadtaufwärts Richtung Obernau; Einbahnverkehr Luzernerstrasse Richtung Luzern. Dies würde Platz auf der Luzernerstrasse für den ÖV schaffen der die Luzernerstrasse in beiden Richtungen befahren könnte.	4	Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Sie soll nicht zu einer Durchgangsstrasse werden, da dies nicht verträglich ist, mit den angrenzenden Quartiernutzungen und den Anforderungen als Velochnellroute.. Grosskreisel haben zudem den Nachteil, dass viele Umwegfahrten erzeugt werden. Wird beispielsweise - von Luzern kommend - ein nahes Ziel im Kupferhammer angepeilt, muss zuerst der Grosskreisel befahren werden (Anwohner haben mehr Lärm und Immissionen zu erdulden).
SP Kriens, Präsidium und Fraktion	Partei				Verkehrsförderung des ÖV vermehrt Richtung Mattehhof mit Anschluss an die ZB.	3	Das Gesamtverkehrskonzept und das Grundkonzept Verkehr Luzern Süd sehen eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus am Mattenhof vor: - Ausbau Bahnhof Mattenhof mit guter Verknüpfung Bus - Linie 14 via Mattenhof - Linie 21 via Motelstrasse
SVP Kriens, Ausschuss GVK	Partei	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?		Miteinander und nicht Gegeneinander lautet das Kredo der SVP! Das Ausspielen der einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeneinander bringt Kriens nicht weiter. Es braucht alle Verkehrsteilnehmer den MIV und den ÖV. Mit dem dosieren des MIV, der Streichung von Parkplätzen und dem priorisieren des ÖV werden die Verkehrsprobleme nicht nachhaltig gelöst. Die Leidtragenden sind wie immer die Benützer des MIV. Die Krienser Verkehrspolitik entwickelt sich mit diesem GVK in die falsche Richtung. Der motorisierte Individualverkehr wird mit diesen Massnahmen im Dorfzentrum zu stark bedrängt. Im GVK ist unseres Erachtens viel Wunschdenken vorhanden. Mit der Regelung zur Erstellung neuer Parkplätze soll eine «Stellschraube» entstehen, die zur aktiven Steuerung der Verkehrsentwicklung dienen soll. Also die Quantität privater Parkfelder werden vorgegeben. Die Gemeinde verweigert sich seit Jahren einer ernsthaften Auseinandersetzung mit zukunftsträchtigen Lösungen für das Stauproblem in Kriens. Vorschläge die eine nachhaltige Lösung des Verkehrsproblems versprechen, werden seit Jahren ignoriert. Lieber versucht die Gemeinde mit Restriktionen, Verboten und Schikanen den motorisierten individualen Verkehr zu reduzieren. Neustes Beispiel, der Volksentscheid vom 12. Februar über das Parkplatzreglement. Das wuchtige NEIN an der Urne hätte die Gemeinde wecken müssen und ein Umdenken in der Verkehrspolitik zu veranlassen. Die SVP Kriens hat in den letzten Jahren die Führungsrolle in der Krienser Verkehrspolitik übernommen. Sie hat dabei sämtliche Volksbefragungen zu ihren Gunsten entschieden (Parkplatzreglement, Strassenprojekt Schachen-/Amlehnstrasse, Initiative «1-Fränklerbarriere gegen die Parkplatzbewirtschaftung ausserhalb des Siedlungsraumes usw.). Mit diesem GVK wird durch die Hintertüre versucht diese Volksentscheide wieder zu kippen. Ein besonderes Beispiel dafür ist die Schachen-/Amlehnstrasse. Nachdem die Krienser Bevölkerung im Jahr 2015 nein zum Verkehrsprojekt auf dieser Verkehrsachse sagte, ist eine Unterbrechung dieser wichtigen Entlastungsstrasse im GVK wieder ein Thema. Zugleich soll im Dorfkern Tempo 30 eingeführt werden. Eine Unterbrechung der Schachen-/Amlehnstrasse mit Einführung von Tempo 30 auf der Hauptverkehrsschlagader führt zwangsläufig zu einem Chaos. Einer Abwürgung des Individualverkehres werden wir nicht tatenlos zusehen. Auch wenn das Postkutschenzeitalter sehr idyllisch war, möchte die SVP keine Zeitreise in das 19. Jahrhundert antreten. Wir sind auch vehement gegen Signalisationswälder, Blumenkistenparcours und flächendeckende Tempo 30-Zonen.	4	Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll die Situation für alle Verkehrsteilnehmende verbessert werden – von den Massnahmen profitieren der Autoverkehr, der öV, der Veloverkehr und die Fussgänger. Das Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt die vorgesehene Siedlungsentwicklung und stellt sicher, dass der Verkehr auf der Strasse weiterhin und besser als heute funktionieren kann und das Zentrum und die Quartiere eine hohe Lebensqualität haben. Schlussendlich kommen alle Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept auch den Autofahrer zu Gute: Denn wenn ein Teil des Verkehrs auf den öV oder die Velos verlagert werden kann, profitieren die Autofahrer, die auf der Strasse unterwegs sind. Zudem gibt es beispielweise mit der Sanierung Kantonsstrassen Renggloch und Obernauerstr (M-10) auch konkrete Projekte mit direktem Hauptnutzen für den Autoverkehr.
SVP Kriens, Ausschuss GVK	Partei	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?		Die SVP ist konsterniert über die misslungene Verkehrspolitik in Kriens. Es hat in den letzten Jahren kein politischer Prozess stattgefunden und ist ein Werk von linken Technokraten. Die SVP Kriens hat in den letzten Jahren bei folgenden Vorlagen das Referendum ergriffen: -Fahrtenmodell im Schlund -Bewirtschaftung der Parkplätze ausserhalb des Siedlungsgebietes.! -Sichere Verbindung Kriens Luzern. -Parkplatzreglement. Alle Vorlagen wurden vom Volk mit grosser Mehrheit abgelehnt. Nun wird versucht die abgelehnten Vorlagen durch die Hintertüre einzuführen? So werden die Stimmbürger übergangen und hinter das Licht geführt!	4	Bereits 2015 legte der Einwohnerrat mit dem Entscheid zur „Strategie der verkehrlichen Entwicklung" den Grundstein für die Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts. Das Gesamtverkehrskonzept wurde 2017 von der Gemeinde Kriens unter Einbezug von externen Fachleuten und der Krienser Verkehrskommission erarbeitet. Aktuell wird es in der Öffentlichkeit diskutiert. Zudem findet eine ordentliche Vernehmlassung statt. Die Umsetzung der Massnahmen in den nächsten 15 Jahren erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern, dem Verkehrsverbund Luzern und den Nachbargemeinden. Der Gemeinderat berücksichtigt Haltung der Bürger und lässt diese in die weitere Bearbeitung der Parkierungs-Thematik miteinfliessen. Das Gesamtverkehrskonzept geht auf den Volksentscheid ein. Die Überarbeitung der Regelung zur Parkierungsbemessung ist weiterhin notwendig, da das aktuelle Regelment nicht zur dynamischen Sieldungsentwicklung passt. Der Inhalt der Regelung, soll nach Kenntnissnahme des Gesamtverkehrskonzepts erarbeitet und wiederum politsich diskutiert werden. Aus fachlicher Sicht stellt die Schachen- / Amlehnstrasse bereits heute eine absolut zentrale Veloverbindung nach Luzern dar. Das zeigen auch die erhobenen Daten zum Veloverkehr (täglich rund 1'200 Velos auf der Schachenstrasse, 2'300 Velos auf der Langsägestrasse, Erhebungszeitraum 1.1. bis 11.8.16). Unter Einbezug der Bevölkerung soll ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, bei dem die BewohnerInnen von Kriens ihre Haltung miteinbringen können.
SVP Kriens, Ausschuss GVK	Partei	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?		Dieses Verkehrskonzept soll willkürlich umgesetzt werden. Dem Einwohnerrat wird es zur Kenntnisnahme vorgelegt. Es besteht keine Möglichkeit das Referendum zu ergreifen. Dieses Verkehrskonzept ist undemokratisch. Wir sind der Meinung, dass das Volk das letzte Wort hat.	4	In einem nächsten Schritt werden aus den Gesamtverkehrskonzept-Massnahmen konkrete Projekte gemacht. Diese werden mehrheitlich öffentlich aufgelegt oder gemäss Finanzkompetenzen im Einwohnerrat verabschiedet. Damit ist eine verbindliche Mitwirkung gewährleistet. Zudem fand beim Gesamtverkehrskonzept eine breite Mitwirkung statt (Workshop und vorliegende Vernehmlassung).
SVP Kriens, Ausschuss GVK	Partei				Veloschnellroute Schachen-Amlehn-Langsägestrasse: Wird abgelehnt, da damit die einzige Alternative zur Luzernerstrasse für den Durchgangsverkehr (Pw etc.) praktisch verschwindet.	4	Der Verkehr soll auf den Hauptrouten konzentriert werden, die Quartierstrassen sollen auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers ausgerichtet werden. Es ist nicht das Ziel, den Durchgangsverkehr in die Quartiere bzw. in die Schachen-/Amlehnstrasse zu verlagern. Die Funktion der Quartiererschliessung und der Veloschnellroute auf der Schachen-/Amlehnstrasse sind vereinbar. Im Rahmen eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts sollen Varianten geprüft und konkrete Lösungen dazu erarbeitet werden (Massnahme AS-1).

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
SVP Kriens, Ausschuss GVK	Partei				Veloschnellroute Friedhofstrasse-Schlundstrasse bis Horw: wird aus mehreren Gründen abgelehnt: Schnellstrasse bedeutet E-Bike's etc. mit hohen (30 km/h und mehr) Geschwindigkeiten; eine Trennung zum Fussgänger ist praktisch nicht möglich, resp. Mit sehr hohen Kosten verbunden; es ist nicht zielführend, dass Velofahrer gegenüber den spazierenden Personen (u.a. Familien mit Kindern etc.) Vortritt haben. Auch können die Anwohner der Friedhof- und Schlundstrasse nicht mehr zu ihren Liegenschaften gelangen (über 50 Liegenschaften haben Fahrwegrechte auf der Schlundstrasse)	4	Die Gemeinde Kriens erachtet eine optimale Velo-Verbindung zwischen dem bestehenden Zentrum und dem neuen Zentrum Süd als zentral. Bei der Ausgestaltung der Veloschnellroute sind die Anforderungen an die Verkehssicherheit des Fussverkehrs und an die Liegenschaftserschliessungen zu gewährleisten.
A.M.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Das Gesamtverkehrskonzept ist ein guter Ansatz die Verkehrsprobleme im Zentrum aber auch in den anderen Gemeindegebiete (wie z. B. Schlund/Kuonimatt) anzugehen. Den Ansatz ist gut, ist aber aus meiner Sicht verbesserungswürdig. Siehe unten bei Bemerkungen.	1	
A.M.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Nein	Ich bin mit den Massnahmen grössententeils einverstanden. Jedoch frage ich mich, ob tatsächlich im Zentrum von Kriens Tempo 30 eingeführt werden soll. Zu Stosszeiten fährt sowieso kein Auto über 30 km/h. An anderen Zeiten soll dann auch nur 30 km/h gefahren werden? Das finde ich nicht in Ordnung. Viel lieber wäre mir auch auf der Motelstrasse bei den umliegenden Wohnüberbauungen Schällenmatt und Schweighof Tempo 30 einzuführen! Auch eine Busführung von Buslinie 21 auf der Motelstrasse muss unbedingt abgeleht werden. Dies macht aus meiner Sicht keinen Sinn. Siehe Bemerkungen unten.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums im Zentrum von Kriens, die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr sind ein zentrales Ziel der Gemeinde Kriens. In der weiteren Planung werden gemeinsam mit dem Kanton Lösungen für die Umgestaltung entwickelt, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich berücksichtigen.
A.M.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Nein	Ja, mit vielen Punkten bin ich einverstanden. Doch gibt es auch Punkte, mit denen ich als direkter Anwohner der Motelstrasse nicht einverstanden bin. Wir wohnen an der Motelstrasse in der Überbauung Schällenmatt. Ich habe als Anwohner aus meiner Sicht einige Bemerkungen unten geschrieben.	1	
A.M.	Privat				Bus Motelstrasse: Optimierung Linienführungen: Businie 14 über Arsenalstrasse und Bahnhof Mattenhof (ÖV-3), Buslinie 21 über die Motelstrasse (ÖV-5): Es ist geplant die Buslinie 21 von Kriens Zentrum neu über die Motelstrasse fahren zu lassen. Ich bin klar dagegen. Warum wird daran festgehalten den Bus Nr. 21 neu auf die Motelstrasse zu leiten? Wer steht dahinter? Wer hat daran das Interesse? Ist es der Pilatusmarkt, welcher dadurch sich mehr Besucher wünscht? Das Argument, welches mir an der Veranstaltung von Luzern Süd am 29. Juni 2016 im Sportpark Pilatus mitgeteilt wurde ist, weil mit den neuen Wohnungen im Schweighof jetzt 'etwas gemacht' werden muss, damit die Wege zu den Bushaltestellen für die neuen Bewohner weniger lang sind. Es ist nicht nötig, da von der Schällenmatt her zur Bushaltestelle Grabenhof nur ca. 350 Meter weit weg entfernt ist, von der Sidhalde ca. 550 Meter. Im Stadtzentrum von Luzern wird auch nicht eine Buslinie zugunsten von neuen Wohnhäusern die Linie auf eine Nebenstrasse verlegt. Kommt dazu, dass die Entfernung von Schällenmatt/Sidhalde doch gar nicht so weit weg ist. Heute funktioniert es ja auch. Weiter müssten aufwendige bauliche Massnahmen an der Motelstrasse bei der Einfahrt nördlich bei der Horwerstrasse ausgeführt werden und vermutlich auch unten am Vorderschlund-Kreisel. Weiter muss auch noch berücksichtigt werden, dass die Motelstrasse eine Einbahnstrasse ist, und das soll bitte so bleiben. Nebst den baulichen Massnahmen, hätten wir Anwohner auch vermehrt Lärm von den Bussen zu ertragen. Wie soll dann die Busführung hin und her ausgeführt werden bei Einbahnverkehr? Aus meiner Sicht macht es keinen Sinn die Buslinie 21 auf der Motelstrasse zu verlegen. Bitte weiterhin über Horwerstrasse und Kreisel Mattenhof.	4	Eine Öffnung der Motelstrasse im Gegenverkehr für den motorisierten Individualverkehr ist gemäss Grundkonzept Verkehr Luzern Süd wenig sinnvoll, schafft neue Probleme und soll daher nicht weiterverfolgt werden. In der öV-Planung Agglomobil ist die Anforderung verankert, die Motelstrasse für den Busverkehr der Linie 21 im Gegenrichtungsverkehr zu öffnen und im Raum Motelstrasse eine neue Haltestelle zu schaffen. Planungen dazu laufen bei der zuständigen Gemeinde Kriens, wobei die Strasse gemäss aktuellem Planungstand nicht auf der ganzen Länge verbreitert werden soll. Kann die öV-Linie 21 auf der Motelstrasse verkehren wird die Erschliessung durch die Haltestelle für das Quartier verbessert, sowie eine schnell öV-Tangentialverbindung Kriens-Horw geschaffen (mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten auf die Zentralbahn Richtung Ob- und Nidwalden am neuen Bushub Horw).
A.M.	Privat				Tempo 30: Wenn schon angedacht ist Tempo 30 im Zentrum und noch viel weiter auf fast das gesamte Gemeindegebiet auszudehnen, dann hätte ich mir auch gewünscht, dass Tempo 30 auch auf der Motel- und Vorderschlundstrasse eingeführt wird! Es kann ja nicht sein, dass das Zentrum davon profitiert, doch in "urbanen" neuen Wohngebieten mit viel mehr Bewohnern dies nicht eingeführt wird. Weshalb wird im Zentrum, im ganzen Obernau, fast überall auf dem Sonnenberg bis in den Kupferhammer Tempo 30 eingeführt, aber in Süden von Kriens, wo durch die vielen Bautätigkeiten schon sehr viel Verkehr damit ausgelöst wird, kein Tempo 30 auf der Motel- und Vorderschlundstrasse signalisiert wird? An der Verzweigung Horwerstrasse/Arsenalstrasse/Lauerzring hört gemäss GVK Tempo 30 auf. Weshalb nicht weiter bis zur Ringstrasse? Im Bericht zum Postulat Nr. 195/210 wurde damals für die Sicherheit auf der Motelstrasse bauliche Massnahmen vorgeschlagen. Z. B. örtliche Einengung der Fahrbahn und an drei Stellen mit Baum-Bepflanzung. Ist das nach wie vor noch ein Thema? Wird das im Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt? Postulat Müller, Verkehrssicherheit auf der Motelstrasse mit Tempo 30 und Bericht zum Postulat Müller, Nr. 195/210. (siehe Dokumente im Anhang)	2	Das Gesamtverkehrskonzept enthält keine Aussage zum Geschwindigkeitsregime auf der Motelstrasse/Vorderschlundstrasse, da diese nicht im Perimeter des Gesamtverkehrskonzepts sind. Dieses Gebiet liegt im Perimeter vom Grundkonzept Verkehr LuzernSüd. Tempo-30 auf diesen Strassen widerspricht nicht im Grundsatz der Haltung der Gemeinde. Mit der Planung der neuen Buslinie muss die Gestaltung dieser Strassenräume konzipiert werden, wobei auch das Geschwindigkeitsregime festgelegt werden soll. Die Gemeinde prüft die Fragestellung zu gegebenem Zeitpunkt.
A.M.	Privat				Motelstrasse: Die Motelstrasse war schon früher in den Zeitungen und Politik der Gemeinde Kriens ein Thema. Zu der Aufforderung vom Gewerbeverband die Motelstrasse zukünftig im Gegenverkehr (neu auch von Süden her) zu befahren, um eine bessere Verbindung von Horw nach Kriens Zentrum zu erhalten, entgegnete Herr Cyrill Wiget (Gemeindepräsident Kriens), dass das für ihn kein Thema ist. Ich (und sicher auch viele andere Bewohner der Überbauung Schällenmatt) sind froh über den Grundsatz, dass die Motelstrasse auch in Zukunft eine Einbahnstrasse bleibt. Es macht in meinen Augen keinen Sinn noch viel mehr PW-Verkehr über die Motelstrasse zuzulassen. Seit einigen Jahren nimmt der PW-Verkehr an den Stosszeiten am Morgen und vor allem am Abend merklich zu. Spüren tun wir dies als direkt angrenzende Bewohner der Überbauung Schällenmatt immer mehr, indem sich die Autos manchmal auf der Motelstrasse bis fast hinauf zur Auto-Garage Wild stauen! Sehen Sie dazu das Bild im Anhang. Seit einigen Jahren ist aus der Nebenstrasse (ist so markiert) eine Durchgangsstrasse geworden. Dass in Zukunft die Motelstrasse im Gegenverkehr befahren werden soll, muss unbedingt verhindert werden. Wie erwähnt ist die Motelstrasse schon heute zu Stosszeiten eine Durchgangsstrasse. Dabei fahren viele PW-Lenker von Kriens her und nehmen als Abkürzung die Motelstrasse in Richtung Autobahn. Besser wäre es natürlich, wenn der Verkehr über den Mattenhof-Kreisel geleitet würde. So hätten wir als direkt betroffene Anwohner nicht (fast) jeden Abend den Stau auf der Motelstrasse. Doch wie lässt sich das regeln? Wie kann verhindert werden, dass fast jedes zweite Auto durch die Motelstrasse fährt anstatt über den Mattenhof-Kreisel und anschliessend weiter zum Schlundkreisel fährt? Vor ca. 5 Jahren initierte Frau Müller (damals noch im Einwohnerrat Kriens) ein Postulat um die Verkehrssicherheit auf der Motelstrasse zu verbessern und Tempo 30 einzuführen. Leider wurde dies abgelehnt. Ein Lastwagen-Verbot wurde hingegen als zweckmässig angesehen und mit einem Fahr-Verbots signalisiert. (siehe oben) Wünschenswert wäre auch eine besser Strassenbeleuchtung auf der Motelstrasse, um die Sicherheit zu erhöhen. Vom Abschnitt bei der Garage Steiner AG (BMW) bis kurz vor dem Kreisel Vorderschlund fehlt eine Strassenbeleuchtung. Auch einen Fussgängerstreifen vermissen viele Anwohner. Es gibt auf dem ganzen Strassenabschnitt keinen einzigen Fussgängerstreifen, wohlbemerkt bei Tempo 50 km/h. Währenddessen auf vielen Strassen neu im Zentrum von Kriens auf Tempo 30 umgestaltet wurde und wird, wird bei uns Tempo 30 und Fussgängerstreifen abgelehnt. Das verstehe ich nicht. Es suggeriert, dass hier die Sicherheit der Anwohner und vor allem der Kinder für das benachbarte Schulhaus Roggern nicht wichtig ist. Was wird hier unternommen? Aber das Beste aus meiner Sicht wäre es, wenn die Motelstrasse gar nicht mehr eine Durchgangsstrasse geführt wird. So wie früher, als es den Abschnitt vom Kreisel Vorderschlund zur Ringstrasse gar nicht gab! Nur noch eine Zufahrtstrasse hin und zurück für die Anwohner der Überbauung Schällenmatt.	4	Eine Öffnung der Motelstrasse im Gegenverkehr für den motorisierten Individualverkehr ist gemäss Grundkonzept Verkehr Luzern Süd wenig sinnvoll und schafft neue Probleme. Auch das Gesamtverkehrskonzept sieht in keinem der Stossrichtungen vor, verkehrsberuhgite Strassen wieder für den MIV-Durchgangsverkehr zu attraktivieren. Es verbleibt die Anforderung aus der öV-Planung Agglomobil, diese Strasse für den Busverkehr der Linie 21 im Gegenrichtungsverkehr zu öffnen und im Raum Motelstrasse eine neue Haltestelle zu schaffen. Planungen dazu laufen bei der zuständigen Gemeinde Kriens, wobei die Strasse gemäss aktuellem Planungstand nicht auf der ganzen Länge verbreitert werden soll. Kann die öV-Linie 21 auf der Motelstrasse verkehren wird die Erschliessung durch die Haltestelle für das Quartier verbessert, sowie eine schnell öV-Tangentialverbindung Kriens-Horw geschaffen (mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten auf die Zentralbahn Richtung Ob- und Nidwalden am neuen Bushub Horw).

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
B.A.C.	Privat				Dattenbergrain-Sonnenbergstrasse nur für Bus mit Schranke befahrbar.	3	Eine Öffnung heute unterbrochender Strassen sieht das Gesamtverkehrskonzept nicht vor (erfolgreiche Massnahmen im Sinn des Gesamtverkehrs bleiben damit bestehen). Der VVL prüfte in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für die bessere Quartiererschliessungen (www.vvl.ch/planung). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei ist offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient. Die Studie dient dem aktuell in Ausarbeitung befindlichen öV-Konzept "AggloMobil 4" als Grundlage. Ob sich diese Verknüpfungs-Idee beim zuständigen Verbundrat durchsetzt, ist aktuell offen. Käme es zur Umsetzung, würden die Arbeiten in enger Absprache mit der Gemeinde erfolgen. Diese ist an MIV-Durchgangsverkehr nicht interessiert. Ersatzmassnahmen für die heutige bauliche Trennung wären daher zu prüfen, würden vor der Umsetzung öffentlich aufgelegt. In der VVL-Studie ist ein für den öV versenkbarer Poller erwähnt, was eine mögliche Massnahme wäre.
B.S.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Nur ein Miteinander der verschiedenen Mobilitätsformen kann langfristig zu einer optimalen Mobilität für die Mehrheit der Bevölkerung führen.	1	
B.S.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Grundsätzlich Ja. Eine angebotsorientierte Verkehrsplanung kann für gewisse Verkehrsteilnehmer sehr negativ wirken. Was zu starker Opposition führen kann / wird, siehe Abstimmung zum Parkplatzreglement. Die Push-Massnahmen müssen sehr sorgfältig geplant und kommuniziert werden. Gute Pull-Massnahmen dürften eher umsetzbar sein. Somit müssten diese höhere Prioritäten erhalten. Es ist heikel über «notwendigen» Verkehr zu sprechen (Seite 12, Kantonsstrassen / Kommunales Basisnetz). Jeder findet, dass sein Verkehr notwendig ist, Widerstand gegen solche Formulierungen ist garantiert. Schön wäre es, wenn die Pull-Massnahmen so attraktiv sind, dass keine harten Push-Massnahmen notwendig sind. Grundsätzlich ist zu bedenken, dass das Umsetzen von Massnahmen (egal ob Push oder Pull) wesentlich mehr Zeit beanspruchen wird, als die Erzeugung von zusätzlichem Verkehr. Das System Monitoring / Controlling wird tendenziell immer etwas der Entwicklung hinterher hinken.	4	Die Umsetzung sowohl von Push- als auch Pull-Massnahmen ist für die Wirkung des Gesamtverkehrskonzepts zentral. Die Gemeinde Kriens ist sich bewusst, dass dies viel Kommunikaiton und der Einbezug der Betroffenen erfordert.
B.S.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Ja	1	
B.S.	Privat				Massnahmen ÖV; ÖV-3, Linien 16 und 21. Vermisst werden Massnahmen zum Verhindern, dass die Busse in Fahrtrichtung Kriens Zentrum im MIV-Stau Horwerstrasse / Luzernerstrasse stecken bleiben. Dies gilt vorallem nach einer Fahrplanverdichtung.	4	Beim öV bestehen mit der Busspur Hergiswaldstrasse, der Buspriorisierung im Zentrum oder den öV-Massnahmen im Kupferhamer konkrete Massnahmen (siehe Zielbild Verkehrsmanagement).
B.S.	Privat				Massnahmen ÖV; Mit einem Kreisel Horwerstrasse / Luzernerstrasse wird keine Busbevorzugung im Zentrum mehr möglich sein. Betroffen sind alle Buslinien, welche über die Luzernerstrasse verkehren.	4	Die Buspriorisierung im Zentrum ist bei den zahlreichen Anforderungen bereits heute mit Lichtsignalanlagen schwierig. Wirkungsvoller ist das Dosieren der Verkehrsmenge vor dem Zentrum, wie es im Kupferhammer realisiert und im Obernau geplant ist.
B.S.	Privat				Zielbild Veloverkehr. Hier rächt sich die Trennung in Verkehrskonzept (Rest)Kriens und LuzernSüd. Eventuell müsste noch eine Fahrradhauptverbindung Mattenhof (Nidfeldstrasse) zu Kriens Zentrum zur Verfügung gestellt werden.	4	Der Bedarf für eine attraktive Veloroute Kriens Zentrum–Mattenhof besteht und wurde im Gesamtverkehrskonzept auch berücksichtigt. Dabei stellt die Horwerstrasse die logische Verbindung dar. Diese Achse soll als Velohauptroute aufgewertet und sicherer gestaltet werden (Massnahmen HS-1 und HS-2). Zwischen dem Zentrum und LuzernSüd ist zudem eine Veloschnellroute vorgesehen (via Schlund- / Friedhofstrasse). Sie ist explizit als Massnahme (VN-1) mit Priorität "hoch" aufgeführt. Sie schliesst im südlichen Teil an die Veloschnellroute aus dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd an.
B.S.	Privat				Zielbilder Veloverkehr und Fussverkehr. Fahrrad- und Fussweghauptachsen: Eine Promenade-Verbindung für Fussgänger auf einer Fahrradhauptachse birgt ein Zielkonflikt. Beim Spazieren wird relativ viel Fläche beansprucht, vorallem wenn kleinere Kinder dabei sind (quasi Siedlungsorientiert). Auf einer Fahrradhauptachse sollte ein zügiges vorwärtskommen möglich sein (Verkehrsorientiert). Werden beide Achsen auf ein und denselben Weg gelegt, sind Konflikte und Attraktivitätsverminderung vorprogrammiert. Dies wird sich vorallem bei der Schlundstrasse zeigen.	4	Als nächster Schritt ist vorgesehen, für die neuen Veloschnellrouten je ein Verkehrs-, Betirebs- und Gestaltungskonzept auszuarbeiten. Im Rahmen dieser Konzepte werden Lösungen entwickelt, welche die Anforderungen aller Nutzenden, u.A. der der Veloschnellroute und des Fussverkehrs bestmöglich miteinander kombinieren. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, auch des Fussverkehrs, wird berücksichtigt.
B.S.	Privat				Erläuterungen zum Zielbild Veloverkehr. Fahrradparkierung: Je nach Nutzung am Zielort müssen genügend Abstellplätze zur Verfügung stehen. Genügend heisst hier in der Anzahl, in der Qualität (Parkplatzrasterweite), in der Überdeckung (Wetterschutz) und Länge (Anhänger).	4	Das Gesamtverkehrskonzept strebt ein adäquates Angebot an sicheren, gedeckten und gut zugänglichen Veloabstellplätzen unmittelbar bei Bushaltestellen, bei wichtigen Zielorten des Veloverkehrs, sowie bei neuen Überbauungen (nahe an den Gebäudezugängen) an.
B.S.	Privat				Massnahmenliste Veloverkehr, Massnahme VN-3. Diese Massnahme sollte in Zusammenhang mit der Entwicklung Luzern-Süd eine höhere Priorität erhalten.	5	Die Massnahme VN-3 wird überprüft und mit Priorität "Mittel" angepasst.
B.S.	Privat				Massnahmenliste Veloverkehr, Massnahme VN-3. Diese Massnahme ist im Plan Massnahmen Veloverkehr zu kurz eingetragen. Es fehlt die Verbindung ab der Brisenstrasse / Pilatusstrasse, nicht erst ab der Brunnmattstrasse.	5	Die Massnahme VN-3 wird überprüft und angepasst.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
B.S.	Privat				Massnahmenliste Veloverkehr, Massnahme VN-3. Diese Massnahme ist unvollständig. Stand 19. Juni 2018 ist auf der Rigistrasse ein Allgemeines Fahrverbot signalisiert. Wahrscheinlich ist dies kein rechtkräftiges Fahrverbot, weil so wie es signalisiert ist, auch die Anstösser der Rigistrasse diese nicht befahren dürfen. Dennoch sollten auf einer Fahrradroute keine Fahrradfahrverbote signalisiert sein.	5	Die Massnahme VN-3 wird überprüft und angepasst.
B.S.	Privat				Kapitel 6 Parkierung Aufgrund des Inhalts dieses Kapitels müsste es in «Parkierung MIV» unbenannt werden. Zu einer aktiven Fahrradförderung gehört auch ein Fahrradparkierungskonzept. ZB. Wo sollen wieviele Fahrrad-PP erstellt werden / vorhanden sein und in welcher Qualität (Rasterweite, überdeckt / nicht überdeckt; Fahrradanhänger).	5	Im Bericht wird präzisiert, dass es sich beim Kapitel "Parkierung" um die MIV-Parkierung handelt. Die Überprüfung der Veloparkierung ist im Gesamtverkehrskonzept als Massnahme enthalten (VN-4).
B.S.	Privat				Kapitel 9 Minotoring & Controlling. Die zu ergreifenden Massnahmen sind nicht kurzfristig umsetzbar. Zum Teil werden Jahren vergehen, zwischen der Feststellung, dass gelenkt werden sollte und dem effektiven Lenken. Wie kann / soll mit diesem Zeitversatz umgegangen werden?	4	Nach heutiger Planung soll das Gesamtverkehrskonzept im November 2018 dem Krienser Einwohnerrat zur Kenntnisnahme unterbreitet werden. Anschliessend ist die Umsetzung des Konzeptes geplant. Es sollen möglichst rasch aus den Massnahmen konkrete Projekte entstehen. Einige Massnahmen befinden sich aber bereits in Umsetzung oder stehen kurz vor Baubeginn: Z.B. öV-Massnahmen Kupferhammer oder Sanierung Renggloch. Zudem wird bereits heute mit dem Monitoring Gesamtverkehr Luzern die Verkehrsentwicklung in der Stadt, der Agglomeration und im Kanton festgehalten. Jährliche Kennblätter dokumentieren die Entwicklung an Korridorgrenzen. Gestützt auf die Resultate können jährlich Massnahmen beschleunigt oder in Planung befindliche Projekte angepasst werden.
B.S.	Privat				Fokusfeld Zentrum, Seite 68 Handlungsfeld 1. Die angedachte Deregulierung wird in Widerspruch zu den Controlling- und Lenkungsmassnahmen stehen. Nur mittels LSA sind Buspriorisierungen und Lenkung von Verkehrsströme möglich. Nach schweizerischem Strassenrecht wird in jeder Situation immer ein Verkehrstrom den Vortritt haben und dieser Strom wird alle anderern dominieren. Bei Kreiseln mit ungleich start belasteten Zufahrten «dominieren» diejenigen Zufahtren mit der grössten Belastung alle anderen.	4	Die Buspriorisierung im Zentrum mit Lichtsignalanlagen ist bei den zahlreichen Anforderungen bereits heute schwierig und steht im Widerspruch zur angestrebten Attraktivierung des Stadtraumes. Die Dosierung muss primär auf den Zufahrtsachsen jeweils vor dem Zentrum erfolgen, also primär in den Bereichen Kupferhammer und Obernau, sowie koordiniert auch in den Übergangsbereichen zwischen Ortseinfahrt und Zentrum. Ziel ist es, dass mit dem Verkehrsmanagement sichergestellt werden kann, dass die Verkehrsströme im Zentrum fliessen und nach dem Koexistenz-Prinzip funktionieren können. Kreisverkehrs-Lösungen funktionieren oft gut, da der Verkehr in der Kreiselfahrbahn Vortritt hat und die Kreisverkehrszufahrten damit gleichmässig abgewickelt werden können.
B.S.	Privat				Fokusfeld Zentrum, Knoten Luzernerstarsse / Horwerstrasse. Kreisel mit einem Durchmesser von 28m sind deutlich zu klein. Massgebendes Fahrzeug dürfte vorliegend das 15m lange 3-Achsige Postauto sein. Dieser Fahrzeugtyp weisst den grössten Platzbedarf auf und hat vorne einen Überhang von über 3m und hinten einen solchen von über 2m. Dies macht das Befahren von engen Radien in Bereichen mit Fussverkehr extrem gefährlich (das Fahrzeug «räumt» das Trottoir förmlich ab). Mit Fahrzeuge des ÖV's sollte nicht über Mittelinseln von Kreiseln gefahren werden müssen.	5	Im Bericht werden Kreiselbeispiele ergänzt, wie sie heute realisiert sind. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte wird die Kreisverkehrslösung detailliert geprüft und ausgearbeitet. Dabei werden u.A. die funktionalen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden (Fussverkehr, Veloverkehr, MIV und ÖV) berücksichtigt. Der für die Befahrbarkeit grosser Fahrzeuge erforderliche Raumbedarf ist stark von der Fahrbeziehung abhängig.
B.S.	Privat				Zentrumsbereich, Tempo 30 Zonen. Es muss davon ausgegangen werden, dass einige der «schnellen» E-Bike Fahrer auf den Fussgängerbereich ausweichen werden um an den «langsamen» Autos vorbei zu fahren. In de Schweiz müssen E-Bikes keine Geschwindigkeitsanzeige haben. Entsprechend müssen sie sich nicht an Tempo 30 halten (allerdings müssen sie immer mit an den Verhältnissen angepasster Geschwindigkeit fahren, das ist aber ein dehnbarer Begriff). Gewisse Konflikte sind vorprogrammiert.	4	E-Bike-Fahrende müssen sich wie die übrigen Verkehrsteilnehmenden an die geltenden Regeln halten. Im Zentrumsbereich ist im Zuge der Koexistenzlösung beabsichtigt, die Velos konsequent auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen.
B.S.	Privat				Fokusfeld Horwerstrasse, Abschnitt 1. Das angedachte Verkehrsregime mit Tempo 30 und Mischverkehr MIV / FR kann nur funktionieren, wenn sichergestellt wird dass auf dem Abschnitt 1 nie ein MIV-Stau entsteht. Ansonsten werden die Radfahrer auf die Trottoirs ausweichen, was sie heute legal machen dürfen und sie es somit gewohnt sind. Die entsprechenden Konflikten sind vorprogrammiert.	2	Ziel ist die Verbesserung der Verträglichkeit von Verkehr und angrenzenden Nutzungen (Zentrumsnutzungen, Schulen, Freizeitnutzungen) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität insbesondere für den Veloverkehr. Ob dies Tempo-30 bedingt ist offen. Die generelle Eignungsprüfung hat ergeben, dass auf dem Abschnitt Pilatusstrasse bis Zentrum die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30 gegeben sind. In weiteren Planungsarbeiten (u.A. Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und Kreisel Luzernerstrasse) soll dies nun vertieft werden. Ob das Velofahren auf den Trottoirs weiterhin zugelassen wird, wird ebenfalls in der weiteren Planungsarbeit geprüft. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, auch des Fussverkehrs, wird berücksichtigt.
B.S.	Privat				Zielbild Schachen- / Amlehnstrasse. Der Begriff Veloschnellroute sollte nicht verwendet werden. Für gewisse E-Bike-Fahrer heisst dies 45 km/h, siehe Bemerkung zu Zentrumsbereich, Tempo 30 Zonen.	4	Das Gesamtverkehrskonzept orientiert sich an den aktuell geltenden Begrifflichkeiten. Der Begriff Veloschnellrouten wurde im SVI-Forschungsbericht "Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten ("Velobahnen") in Städten und Agglomerationen" definiert.
B.S.	Privat				Fokusfeld Schachen+/ Amlehnstrasse. Das angedachte Verkehrsregime kann nur funktionieren, wenn kein MIV-Durchgangsverkehr mehr auf diesem Abschnitt verkehren kann.	4	Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Das Konzept soll im Rahmen eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt werden, wobei u.A. unter Berücksichtigung der Verträglichkeit geklärt werden soll, welche Massnahmen zur Unterbindung des quartierfremden Verkehrs umgesetzt werden sollen. Alle Massnahmen sollen auf die Verträglichkeit hin überprüft werden.
B.S.	Privat				Fokusfeld Schachen+/ Amlehnstrasse. Sofern der Bund den Fahrradstrassen zustimmt, sollten diese beiden Strassen zu Fahrradstrassen umgestaltet werden.	3	Die Thematik Fahrradstrassen wird aktuell beim Bund in Pilotversuchen getestet. Steht die Möglichkeit zur Verfügung, können Veloschnellrouten künftig als Fahrradstrasse signalisiert und betrieben werden.
B.Z.	privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
B.Z.	privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
B.Z.	privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
B.Z.	privat				Als Anwohner der Bergstrasse unterstütze ich, wie die meisten meiner Nachbarn, die Einführung von Tempo 30. Von der Stellungnahme des Quartiervereins „Obersteinhof – Dattenberg – Grossweid – Oberhusrain“ zu Gunsten von Tempo 50 distanziere ich mich vollumfänglich und bitte den Gemeinderat inständig, mit der Einführung von Tempo 30 eine zukunftsorientierte Lösung zu realisieren. Tempo 30 erhöht erwiesenermassen die Sicherheit aller, speziell der Kinder und der Fahrradfahrer. Ich fahre täglich mit dem Fahrrad zu Arbeit ins Zentrum von Kriens und zurück. Auf der langgezogenen, teilweise geraden Strecke von Bergstrasse 28 bis Bergstrasse 13 werde ich jeweils von der Autofahren in horrendem Tempo (oft weit über die erlaubten 50 km/h) überholt und dies meist mit viel zu knappen Abstand. Wenn ich dann auch noch beobachten muss, dass Kinder, die auf dem Schulweg sind, oder Mütter und Väter mit ihren Kleinkindern sich auf diesem Strassenanschnitt bewegen, wird mir zusätzlich angst und bange. Zudem sind meine Nachbarn und meine Familie von Lärm geplagt, da die Auto- und Motoradfahrer nach Verlassen der 30er Zone (Obere Dattenbergstrasse) ihre Fahrzeuge auf 50 km/h (oder in der Regel mehr) beschleunigen und somit viel Krach erzeugen. Die jeweils bergwärts Fahrenden, vor ab die Motorradfahrer, wiederum nutzen die gerade Strecke, um ihr Tempo kontinuierlich zu steigern und die Motoren aufheulen zu lassen. Wie das Bundesgericht unlängst bestätigt hat, stellt eine Tempo-30-Zone ein wirksames und wirtschaftlich kostengünstiges Mittel zur Lärmreduktion dar. Der Lärm wiederum wird bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h nachweislich um durchschnittlich 50% reduziert. Die Lebensqualität aller Anwohnerinnen und Anwohner der Waldheimstrasse, des Oberhusrains, der Bergt- und Grossweidstrasse würde signifikant verbessert. Viele Anwohner der Bergstrasse orientieren sich für Arbeit, Bildung und Freizeit Richtung Luzern und sind daher auf gute öV-Anbindung Richtung Stadtzentrum Luzern, angewiesen. Die Anbindung an den öV jedoch ist nicht optimal. Demzufolge bevorzugen viele das eigene um Auto in Richtung Stadtzentrum Luzern zu kommen, sei es via Obere Dattenberg- und Sonnenbergstrasse oder via staugeplagtem Krienser-Zentrum. Was für alle, auch für die Anwohner am Fusse des Sonnenberges, eine grosse Zumutung ist. Zudem gibt es eine beträchtliche Gruppe von Autofahren, die zur abendlichen Stosszeit (ab 17.00 – ca. 18.30 Uhr) die Obere Datten- und Bergstrasse als Schleichweg benutzen, um ins Zentrum der Gemeinde Kriens oder ins Obernau zu gelangen. Sollte die Bergstrasse von der 30er Zone ausgenommen werden, wird sich dieses Verhalten sicher noch verstärken und die mit ihm verbundenen Gefahren. Tempo 30 km/h als Basisgeschwindigkeit innerhalb unserer Gemeinde ist ein klares Bekenntnis für mehr Sicherheit und Lebensqualität, nicht nur direkt vor den Schulen, sondern überall dort, wo wir unterwegs sind und uns aufhalten. Eine Änderung der Strassenverkehrsordnung, die Tempo 30 km/h als Basisgeschwindigkeit Innerorts vorsieht, bewirkt viel: Mehr Klarheit im Strassenverkehr, ein flüssiger Verkehrsablauf und ein wirksamer Lärmschutz. Tempo 30 km/h für die Bergstrasse ist eine zwingende, kohärente, nachhaltige Lösung für die Verkehrssituation im Bereich Dattenberg/ Sonnenberg.	5	Die Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Obersteinhof/Dattenberg (Massnahme M7) soll neu mit Priorität "hoch" geplant werden (statt "mittel"). Dies umfasst auch die Bergstrasse.
C.R.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
C.R.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
C.R.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
C.R.	Privat				Die Einführung von Tempo 30 in allen Quartieren finde ich dringend nötig und kann gerne möglichst schnell eingeführt werden. Es sind nicht alle vom Quartierverein Dattenberg mit Tempo 30 auf der Bergstrasse einverstanden, doch ein grosser Teil der Anwohner begrüsst die schnelle Umsetzung der Temporeduktion. Besonders der Bus Nr. 15 ist sehr laut, fährt schnell und stellt zudem mit seiner Breite auf der engen Strasse eine Gefahr dar.	5	Die Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Obersteinhof/Dattenberg (Massnahme M7) soll neu mit Priorität "hoch" geplant werden (statt "mittel"). Dies umfasst auch die Bergstrasse.
C.R.	Privat				Nicht einverstanden bin ich mit der zusätzlichen Bus-Erschliessung von Sonnenbergstrasse nach Bergstrasse und Obergütsch nach Bergstrasse. Ich bin der Meinung, dass die Stadt mit Bus 15 und 1 gut erschlossen ist. Auch der kurze Fussweg zu den Haltestellen Bus 11 und Bus 10 sind kein Problem. Die Öffnung der beiden Strecken wäre eine Kapazitätserweiterung des Strassennetzes, was noch mehr Verkehr und Lärm im Quartier zur Folge hätte. Da der Bus 15 auf der Berstrasse nur von sehr wenigen Leuten benutzt wird, erachte ich auch eine höhere Frequenz als unnötig.	3	Die Weiterentwicklung des öV-Angebots ist für Kriens zentral, vor allem auch für die Quartiererschliessungen, um die absehbare Entwicklung gewährleisten zu können. Der VVL prüfte in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für die bessere Quartiererschliessungen (www.vvl.ch/planung). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei ist offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient. Die Studie dient dem aktuell in Ausarbeitung befindlichen öV-Konzept "AggloMobil 4" als Grundlage. Ob sich diese Verknüpfungs-Idee beim zuständigen Verbundrat durchsetzt, ist aktuell offen. Käme es zur Umsetzung, würden die Arbeiten in enger Absprache mit der Gemeinde erfolgen. Diese ist an MIV-Durchgangsverkehr nicht interessiert. Ersatzmassnahmen für die heutige bauliche Trennung wären daher zu prüfen, würden vor der Umsetzung öffentlich aufgelegt. In der VVL-Studie ist ein für den öV versenkbarer Poller erwähnt, was eine mögliche Massnahme wäre.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
C.R.	Privat				Den Ausbau der Velowege unterstütze ich. Auch fände ich es toll, wenn man die Sonnenbergbahn mit den Tickets der VBL (Kurzstrecke) benutzen dürfte und mehrere Velos einladen könnte (evtl. mit einem Anbau/Anhänger für Velos?)	5	Die verbesserte Anbindung des Sonnenbergs an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Ob die Sonnenbergbahn im Tarifverbund Passepartout aufgenommen wird, entscheiden die Eigentümer der Bahn und die im Passepartout zusammengeschlossenen Transportunternehmen. Es gab und gibt immer wieder Anläufe, die Bahn in den Passepartout aufzunehmen. Bisher konnte aber kein gemeinsamer Nenner gefunden werden. Die Pendenz zur Lösungsuche soll im Gesamtverkehrskonzept aber den Bahneigentümern (Gemeinde Kriens) erhalten bleiben.
C.S.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	JA	Ich finde es extrem wichtig, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Weiter bin ich der Ansicht, dass der Langsamverkehr (Velo) und der ÖV ganz speziell gefördert werden muss, da schlichtweg der Platz für zusätzliche Strassen nicht besteht.	1	
C.S.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	JA	JA: Tempo 30 in Quartieren und Verkehrsberuhigung wie geplant auf der Luzernerstrasse. Die Amlehnstrasse würde ich für Autos nur noch als Einbahnstrasse signalisieren. Die Strasse ist zu schmal für breite Velostreifen und Autoverkehr in beide Richtungen! Evtl. wäre es sogar möglich die Richtung nach Verkehrsaufkommen zu wechseln: Morgenverkehr in Richtung Luzern / Abendverkehr in Richtung Obernau!	4	Gemäss Gesamtverkehrskonzept soll die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Anforderungen als Quartierstrasse und als Hauptroute für den Veloverkehr ausgerichtet werden. Die bereits umgesetzten Massnahmen hin zu diesem Ziel bewähren sich, eine Änderung drängt sich vorderhand nicht auf. Nächste Schritte sind die Einführung von Tempo 30 sowie die einheitliche Gestaltung der Einmündungen mit Trottoirüberfahrten. Der quartierfremde Durchgangsverkehr soll vermieden werden. Dies kann mittels Massnahmen im Bereich Knoten Schachenstrasse / Amlehnstrasse erreicht werden. Die weitergehende Konkretisierung kann allenfalls auch noch alternative Lösungen hin zum geschilderten Ziel ergeben. Einbahnregimes führen i.d.R. zu Mehrverkehr und damit zu mehr negativen Auswirkungen (Lärmbelastungen, etc.)
C.S.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	JA	Grundsätlich Ja. Ich finde es wichtig, dass bei der Umsetzung nicht Rosinen gepickt werden, also nicht nur einzelne, von allen akzeptierten Massnahmen umgesetzt werden. Es ist ein Gesamtverkehrskonzept, das nur funktioniert durch das Zusammenspiel aller Massnahmen. So soll zB. Tempo 30 in den Quartieren möglichst flächndeckend eingesetzt werden.	1	
C.S.	Privat				Tempo 30 Bergstrasse Diese Massnahme finde ich extrem wichtig! Wir wohnen an der Bergstrasse 47 und unsere Garagenausfahrt ist extrem unübersichtlich. Wir müssen soger mit dem Auto in diesem gefährlichen Strassenabschnitt rückwärts in die Bergstrasse einbiegen. Die Talwärts fahrenden Autos kommen häufig zu schnell und sind sich dieser Gefahr nicht bewusst. Die Autos beschleunigen aus der Kurve heraus und die Sichtweite ist zu kurz. Es gab schon mehrere sehr gefährliche Situationen. Wir haben schon vor 15 Jahren, als unsere Kinder noch kleiner waren, die Initiative für Tempo 30 ergriffen, doch speziell im oberen Teil der Bergstrasse gibt es einige Personen, die die Bergstrasse als schnelle Zufahrtsstrasse anschauen und Tempo 30 nicht unterstützen. Trottoir nur auf einer Strassenseite: Unmittelbar nach der scharfen Kurve bei der Verzeigung mit der Sonnenbergstrasse (Haus Bergstrasse 49) ist die Bushaltestelle Dattenbergrain (Bus 15). An dieser Stelle ist das Trottoir talseitig und endet direkt in der Kurve. Nach der Kurve ist das Trottoir auf der anderen Strassenseite! Es gibt keinen Fussgängerstreifen, es hat lediglich kurz vor der Kurve zwei gelbe Füsse auf dem Boden. Dies bedeutet, dass die Fussgänger im Bereich dieser gefährlichen Kurve die Strassenseite wechseln müssen, um auf dem Trottoir weitergehen zu können. Diese Strassensituation ist für mich nicht mit einer Tempolimite 50 vereinbar!! Es scheint mir selbstverst ndlich, dass erfahrene Verkehrsspezialisten die Gef hrlichkeit einer Strasse analysieren und dann die Geschwindigkeit aufgrund von Fakten wie z.B. Breite der Strasse, Trottoir auf beiden Strassenseiten, Mittellinie, Sichtweite, ... festlegen. Selbstverst ndlich kann die Meinung der Quartierbewohner in die Entscheidung miteingebunden werden, aber schlussendlich ist die Sicherheit massgebend! Weiter scheint mir wichtig, dass in der ganzen Gemeinde und auch in den angrenzenden Gemeinden die Strassen nach dem gleichen Massstab beurteilt werden.	5	Die Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Obersteinhof/Dattenberg (Massnahme M7) soll neu mit Priorität "hoch" geplant werden (statt "mittel"). Dies umfasst auch die Bergstrasse.
C.St.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
C.St.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
C.St.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
C.St.	Privat				Auf Seite 31 Massnahme OV-5 ist die Durchbindung der Linien 11 und 15 vorgeschlagen, gemäss Quartiererschliessungskonzept Bramberg, Dattenberg etc. Dazu erhalte ich widersprüchliche Informationen, ob diese Buslinie dann immer noch wie der 11er Bus heute an den Bahnhof Luzern geführt wird oder beim Eichhof endet, respektive ins Tribschenquartier weiterfährt. Es wäre schön, wenn sich Kriens dafür einsetzten könnte, dass die kombinierte Linie 15/11 immer noch bis zum Bahnhof Luzern geführt wird, da diese den Bewohnern vom Sonnenberg erlaubt, zuverlässig Anschlüsse am Bahnhof Luzern zu erreichen. Als täglicher Pendler weiss ich dies sehr zu schätzen. Vielen Dank.	3	Der VVL prüfte in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für die bessere Quartiererschliessungen (www.vvl.ch/planung). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei ist offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient. Die Studie dient dem aktuell in Ausarbeitung befindlichen öV-Konzept "AggloMobil 4" als Grundlage. Ob sich diese Verknüpfungs-Idee beim zuständigen Verbundrat durchsetzt, ist aktuell offen. Käme es zur Umsetzung, würden die Arbeiten in enger Absprache mit der Gemeinde erfolgen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
D.B.	Privat				Das Szenario geht von einer Plafonierung des privaten Individualverkehrs und von einer Steigerung des ffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs aus. Es handelt sich hier um ein Wunschszenario, welches im Wesentlichen auf einer «Vergr mungstaktik» gegen den Individualverkehr basiert. Ist der Zugang zu Liegenschaften zeitweise oder dauerhaft gest rt oder mit grossen Zeitverlusten verbunden, so entwerten sich die Liegenschaften verbunden mit dem Abfluss von Steuersubstrat. Dies f hrt zu Unzufriedenheit und politischen Blockaden. Gefprdert wird eine berpr fung des Szenarios «Plafonierung des Individualverkehrs» auf dessen Auswirkung auf Liegenschaftswerte und Steuersubstrat der betroffenen/ benachteiligten Einwohner (Abwanderung guter Steuerzahler).	4	Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll die Situation für alle Verkehrsteilnehmende verbessert werden – es profitieren der Autoverkehr, der öV, der Veloverkehr und die Fussgänger. Das Gesamtverkehrskonzept stellt sicher, dass auch künftig in Kriens der Verkehr fliesst und die Quartiere eine hohe Lebensqualität haben. Zum Beispiel erreichen Verkehrsmanagement-Massnahmen, dass die Autos auf den Hauptrouten auch zu Hauptverkehrszeiten fliessen können. Schlussendlich kommen alle Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept auch den Autofahrer zu Gute: Denn wenn ein Teil des Verkehrs auf den öV oder die Velos verlagert werden kann, profitieren die Autofahrer, die zwingend unterwegs sein müssen – wie zum Beispiel ein Handwerker. Zudem gibt es beispielweise mit der Sanierung Kantonsstrassen Renggloch und Obernauerstr (M-10) auch konkrete Projekte für den Autoverkehr. Eine Abwanderung von guten Steuerzahlenden kann nicht beobachtet werden. Vielmehr zieht gut gestalteter urbaner Raum aktuell neue Einwohner an. Dies belegen steigende Einwohnerzahlen von Stadt und Agglomerationen.
D.B.	Privat				Die Massnahmen bilden ein Sammelsurium von mehr oder weniger wirksamen Eingriffen, welche weder an einem Computermodell simuliert wurden und auch keine Gesamtstrategie erkennen lassen. Vielmehr bilden sie ein «Flickenteppich», der uns weiter in den verkehrstechnischen Sumpf treibt. Gemeinderat und Einwohnerrat machen uns Einwohner zu Versuchskaninchen. Gefordert wird das Feststellen der Auswirkungen von einzelnen Massnahmen in Computersimulationen. Damit kann der Bev lkerung vor der Umsetzung gezeigt werden, wie sich die Massnahme auf sie auswirkt.	4	Die Auswirkungen der im Gesamtverkehrskonzept vorgesehenen Massnahmen wurden im Gesamtverkehrsmodell Kriens durch Kontextplan auf ihre Auswirkungen überprüft. Das Ergebnis, inkl. Darlegung der Verkehrsmengen, ist im Anhang 3 des Konzepts dargelegt. Die einzelnen Massnahmen bilden gemeinsam ein intgrales, abgestimmtes Massnahmenpaket, welches die Entwicklung des Verkehrs in die gewünschte Richtung ermöglicht.
D.B.	Privat				Die Massnahmen im Zentrum f hren dazu, dass das Dorf verkehrstechnisch in zwei Teile geteilt wird. N mlich in den mit der Autobahn und dem kommenden Bypass gut erschlossene «untere» Dorfteil und in den vom Individualverkehr weitgehend abgeschnittene «obere» Dorfteil. Die Teilung d rfen wir im «oberen» Dorfteil keinesfalls akzeptieren. F r uns ist der Durchgang durchs Zentrum weit mehr wert als eine «Ballenberg- hnliche» Gestaltung des Dorfzentrums. Sobald ein nachhaltiges, das Zentrum entlastende Verkehrskonzept eingef hrt ist, kann man sich bei die Umgestaltung Gedanken machen. Ein vor Jahren erst rter Dorfkern kann nicht durch Verkehrsmassnahmen wiederhergestellt werden. Dieser entsteht erst durch das Bed rfnis der Bewohner, sich dort aufzuhalten, was wiederum davon abh ngig ist, welche Angebote zu finden sind. Die Bewohner versorgen sich weitgehend in den naheliegenden Einkaufszentren. Durch die Verschiebung des Verkehrs von den Quartierstrassen zur Hauptstrasse in den letzten Jahren ist der Durchsatz im Zentrum, namentlich bei der Bussschleife, zu gering geworden. Trotz allen Massnahmen reicht es in diesem Bereich nicht aus. Die Massnahmen f hren dazu, dass der Zugang f r den Individualverkehr zum «oberen» Dorfteils via Littau attraktiver wird, was schon heute beobachtet werden kann. Die stillschweigende Abschiebung eigener Verkehrsprobleme ist einer grossen Gemeinde, respektive bald schon Stadt nicht w rdig.	4	Die Vision eines attraktiven, belebten, sicheren und kundenfreundlichen Zentrums ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts. Die Voraussetzung dazu bildet die Bereinigung und Vereinfachung des Verkehrsregimes im Zentrum Kriens sowie mehr Platz für die Bevölkerung im öffentlichen Raum. Dies kann auf den Hauptachsen grundsätzlich unter Gewährleistung der bestehenden Verkehrsmenge erfolgen. Dabei müssen jedoch die Verkehrsführung und –abläufe besser und effizienter organisiert werden, mit einem geringeren Flächenanspruch. Die Optimierung muss insbesondere auch örtlich und zeitlich flexiblere Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr beinhalten. Der geregelte und zuverlässige Betrieb des öV muss gewährleistet werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums insgesamt muss gewährleistet sein. In den Prozess der Zentrumsentwicklung sollen auch die Gewerbetreibenden miteinbezogen werden. Oft zeigt sich, dass nach einer Attraktivierung des öffentlichen Strassenraums private Anrainer ihre angrenzenden Liegenschaften und Angebote aufwerten resp. weiterentwickeln. Die Gemeinde Kriens möchte mit der Vereinfachung des Zentrums den ersten Beitrag zur Zentrumsattraktivierung leisten. Praxisbeispiele wie die Umgestaltung der Schwarzenburgstrasse in Köniz zeigen, dass eine Zentrumsentwicklung und Attraktivierung des Strassenraums zu einer Zunahme der Kundschaft führen kann (mit der Umgestaltung resultierte beinahe eine Verdoppelung der mittleren Ausgaben (CHF/Woche) im Zentrum von Köniz).
D.B.	Privat				Das Konzept sieht weitgehend starre L sungen vor. Es nimmt keine R cksicht auf tageszeitliche und jahreszeitliche Gegebenheiten. Es liegen dann Verkehrsfl chen brach, welche genutzt werden k nnten. Eine dynamische Verkehrsregelung zur Behebung von Stausituationen fehlt g nzlich. Es macht wenig Sinn, wenn eine ganze Durchgangsstrasse im Winterhalbjahr f r den Langsamverkehr reserviert ist und dann weitgehend leer ist.	4	Massnahmen des Verkehrsmanagements berücksichtigen das aktuelle Verkehrsaufkommen. Es sind mehrheitlich keine starren Systeme (Vergleichbeispiel: Busschleuse Ebikon, welche nur zu Hauptverkehrszeiten dosiert, wenn im Schlossberg Stau dedektiert wird). Zudem haben alle Verkehrsmittel Spitzen, sei es das Auto, der öV, das Velo oder der Fussverkehr. So sind beispielsweise zu Nachtstunden alle Verkehrsanlagen überdimensioniert. Ein attraktives und ganzjährlich nutzbares Veloverkehrsangebot ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass der Veloverkehr innerhalb der nächsten 15 Jahre einen Teil des Mehrverkehrs übernehmen kann.
D.B.	Privat				Im Raum Luzern wird vollst ndig auf den Bus als V-Verkehrsmittel gesetzt. Es ist bereits heute absehbar, dass eine Steigerung der Buskapazit ten praktisch nicht m glich ist, respektive vollst ndig zu Lasten des Individualverkehrs erfolgt. Heute behindern sich die Busse in Kriens (und nebenbei in Luzern ganz extrem) gegenseitig.	4	Mit der Einführung des Systems RBus auf der Linie 1 mit langen Doppelgelenktrolleybussen und der neuen Tangential-Linie 5 nach Emmenbrücke bestehen mittelfristig genügend Kapazitäten. Bei Engpässen würde der Verkehrsverbund Luzern das Angebot erhöhen. Mittelfristig sind mit der neuen S41 weitere Bahnausbauten zwischen Luzern und Horw geplant. Der Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht langfristig einen weiteren Bahnausbau und neue Haltestellen, für Kriens interessant beispielsweise im Raum Paulusplatz.
D.B.	Privat				Erweiterung des Durchsatzes im Bereich Busschleife / Schappezentrum im Rahmen der Umgestaltung des ehemaligen «Bell»-Areals. Dies ist aus meiner Sicht so oder so notwendig.	2	Der planerische Einbezug der Verkehrssituation im Bereich Busschlaufe ist zentral. Die Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
D.B.	Privat				Entflechtung der wendenden Busse bei der Busschleife.	2	Der planerische Einbezug der Busschlaufe ist zentral. Die Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
D.B.	Privat				Einf hrung eines modernen Verkehrsleitsystems f r die Schachenstrasse um diese tageszeit- und jahreszeitabh ngig im Einbahnbetrieb f r den Individualverkehr betreiben zu k nnen.	4	Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Der quartierfremde Durchgangsverkehr soll vermieden werden. Dies kann mittels Massnahmen im Bereich Knoten Schachenstrasse / Amlehnstrasse erreicht werden. Die weitergehende Konkretisierung kann allenfalls auch noch alternative Lösungen hin zum geschilderten Ziel ergeben. Einbahnregimes führen i.d.R. zu Mehrverkehr und damit zu mehr negativen Auswirkungen (Lärmbelastungen, etc.)
D.B.	Privat				Gemeinde- und Einwohnerrat sollen kontinuierlich Druck auf den Kanton aus ben, um die Kantonsstrasse so zu gestalten, dass eine der Anzahl Einwohner entsprechende L sung gefunden wird. Scheinbar ist das Geld f r Verkehrsverbesserungen im Entlebuch und Emmen in grosser Menge vorhanden. Dabei sind auch Tunnelvarianten oder Tieferlegungen anzugehen.	4	Die Gemeinde Kriens ist in engem Austausch mit dem Kanton Luzern. Zudem bringt sich die Gemeinde bei den verbindlichen Plungsgrundalgen wie dem Richtplan, Agglomerationsprogramm. Bauprogramm für Kantonsstrassen oder dem öV-Bericht aktiv ein. Sämtliche Entwicklungen bei der Verkehrsinfrastruktur müssen auf diese Grundlagen abgestimmt sein. Das Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation sieht im dichten Siedlungsraum keine Ausbauten bei der Strasse vor, auch nicht als Tunnelvarianten.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
D.B.	Privat				Druck auf die Stadt Luzern aus ben um im Bereich V alternative L sungen zum Bus zu pr fen. ü Ö ö ü	3	Mit dem System RBus (BRT-light-System) auf der Linie 1 setzt der Verkehrsverbund bereits auf neue Ansätze. Im Rahmen der Überarbeitung des Quartierbusnetzes sollen auch alternative Systeme geprüft werden. Die Gemeinde arbeitet in der Planung mit.
D.M.	privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Das Gesamtverkehrskonzept Kriens ist sehr gut. Ich unterstütze dieses vollumfänglich. Explizit unterstütze ich den Ansatz, alle relevanten Verkehrsthemen zu betrachten - dies ist im vorliegenden Konzept auch überaus gut gelungen.	1	
D.M.	privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Die Massnahmen sind sehr gut. Ich unterstütze deren Umsetzung vollumfänglich.	1	
D.M.	privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Das Gesamtverkehrskonzept Kriens ist eine gelungene Sache. Lieber heute als morgen umsetzen.	1	
D.M.	privat				Forderungen: Begegnungszone Fenkernstrasse: 1) Priorität erhöhen von mittel auf hoch und 2) Begegungszone nicht nur im vorderen Teil der Fenkernstrasse umsetzen sondern bis mindestens Fenkernstrasse 12 ausdehnen. Begründungen der Forderungen: Die Massnahme ist einfach umsetzbar und ein Erfolgserlebnis kann schnell garantiert werden. Die Ausdehnung ist notwendig, weil der Langsamverkehr gerade auch in der Fortsetzung des vorderen Teils der Fenkernstrasse priorisiert werden muss.	5	Für die Fenkernstrasse ist im Zuge der Einführung einer Begegnungszone eine bauliche / gestalerische Umgestaltung vorgesehen. Die Priorität wird aufgrund der Zentrumsbedeutung auf "hoch" geändert. Die im Gesamtverkehrskonzept vorgesehene Begegnungszone beschränkt sich auf den als Zentrumsbereich definierten Abschnitt mit Geschäftsnutzung. Ausserhalb der Begegnungszone ist weiterhin Tempo 30 vorgesehen. Die genaue Abgrenzung der Begegnungszone ist noch nicht geklärt und ist im Rahmen der weiteren Planung zu konkretisieren.
E.F.M.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
E.F.M.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
E.F.M.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
E.F.M.	Privat				Eine allgemeine Beschränkung auf Tempo 30 auf allen Quartierstrassen, namentlich auch der Bergstrasse, ist absolut erforderlich, da ja dann auch im Zentrum Tempo 30 gilt. Der Entlastungsverkehr darf keinesfalls über Quartierstrassen (z. B. Gemeindehaus-, Berg- oder Sonnenbergstrasse) geführt werden. Eine Öffnung der Schranke zwischen Dattenbergrain und Sonnenbergstrasse würde einer Beruhigung der Verkehrsbelastung in den Quartieren total wiedersprechen. Hingegen hätten wir nichts gegen eine Öffnung für den Bus (11, 15), doch müsste man den Durchgang für den Privatbereich mit einer automatischen Barriere/Ampel sperren. Der begrüssenswerten Idee einer Begegnungszone im Bereich der Gemeindehausstrasse würde eine Entlastungsverbindung des MIV über die Gemeindehaus-, Berg- und Sonnenbergstrasse absolut widersprechen.	5	Die Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Obersteinhof/Dattenberg (Massnahme M7) soll neu mit Priorität "hoch" geplant werden (statt "mittel"). Dies umfasst auch die Bergstrasse. Eine Öffnung heute unterbrochender Strassen sieht das Gesamtverkehrskonzept nicht vor (erfolgreiche Massnahmen im Sinn des Gesamtverkehrs bleiben damit bestehen). Der VVL prüfte in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für die bessere Quartiererschliessungen (www.vvl.ch/planung). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei ist offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient. Die Studie dient dem aktuell in Ausarbeitung befindlichen öV-Konzept "AggloMobil 4" als Grundlage. Ob sich diese Verknüpfungs-Idee beim zuständigen Verbundrat durchsetzt, ist aktuell offen. Käme es zur Umsetzung, würden die Arbeiten in enger Absprache mit der Gemeinde erfolgen. Diese ist an MIV-Durchgangsverkehr nicht interessiert. Ersatzmassnahmen für die heutige bauliche Trennung wären daher zu prüfen, würden vor der Umsetzung öffentlich aufgelegt. In der VVL-Studie ist ein für den öV versenkbarer Poller erwähnt, was eine mögliche Massnahme wäre. Im Gesamtverkehrskonzept wird diese öV-Option ergänzt, welche aber eher mittel- bis langfristig zu erwarten ist.
E.O.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Positiv: + Tempo 30 in allen Quartieren, flächendeckend + Förderung des LV + Begegnungszone Zentrum + Monitoring / Kontrolle der Verkehrsströme	1	
E.O.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
E.O.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
E.O.	Privat				Wichtig: Durchgehend, vom MIV getrennte Routen für den LV vom Obernau (!) bis Eichhof, respektive Bahnhof Luzern. Auf diesen "Veloschnellrouten" muss wirklich ein zügiges Vorankommen möglich sein. Im Konzept fehlt aktuell der Teil von der Busschleife bis Obernau (respektive ist eckig durch Quartiere).	4	Zwischen dem Zentrum und dem Obernau ist keine Veloschnellroute vorgesehen, dafür eine Hauptroute (Obernauerstrasse) und Verbindungsroute (Südstrase). Im Zusammenhand mit dem kantonalen Bauprojekt K4 Luzerner-/Obernaustrasse wird die Situation für die Velos verbessert. So ist zum Beispiel bergwärts ein Radweg geplant, ergänzend zum Veloweg entlang des Krienbachs.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
E.O.	Privat				Es darf keinen Ausweichverkehr durch die Quartiere geben! --> Monitoring + flächendeckend Tempo 30 in Quartieren.	4	Der Verkehr soll auf den Hauptrouten konzentriert und der Auswechverkehr unterbunden werden. Dies wird u.a. im Fokusfeld Schachen-/Amlehnstrasse näher erklärt.
E.O.	Privat				Fehlende LV Schnellroute: Zentrum Kriens - Südpol/Mattenhof. Es muss immer ein sehr unschönes Eck über Eichhof (Nadelöhr) oder Schlund mit dem Velo gefahren werden, will man nicht in auf die Hauptstrasse mit dem Velo.	4	Der Bedarf für eine attraktive Veloroute Kriens Zentrum - Mattenhof besteht und wurde im Gesamtverkehrskonzept auch berücksichtigt (Massnahme VN1).
E.O.	Privat				Kriens wächst weiter als urbaner Raum: Dazu ist parallel zum jetztigen Konzept ein langfristige Planung mit einem grossen "Wurf" nötig um den Verkehr schlucken zu können, auch wenn die gefahrenen km/Person und Etappen /Person auch (hoffentlich) weniger werde. Stichworte: U-Bahn Luzern-Kriens-(Malters)-Littau. Dies auch im Zusammenhang mit dem geplanten Durchgangsbahnhof von Luzern.	4	Das Gesamtverkehrskonzept zeigt, wie die Gemeinde Kriens den Verkehr in den nächsten 15 Jahren abwickeln möchte. Es ist u.a. auf den Richtplan, den öV-Bericht oder das Strassenbauprogramm abgestimmt. Diese Strategien setzen auf bestehenden Verkehrsmittel wie z.B. dem Trolleybus (System RBus) auf. Auch das Projekt Durchgangsbahnof sieht keinen Schienenanschluss vom Zentrum Kriens vor.
F.D.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?		zu wenig bekannt!	1	
F.D.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?		Vor allem gegen eine evtl. Aufhebung der Abschrankung Dattenbergrain zur Sonnenbergstrasse zur Förderung des Durchgangsverkehrs. Die Abschrankung hat sich durch alle Jahre hindurch bewährt, als gut erwiesen.	3	Eine Öffnung heute unterbrochender Strassen sieht das Gesamtverkehrskonzept nicht vor (erfolgreiche Massnahmen im Sinn des Gesamtverkehrs bleiben damit bestehen). Der VVL prüfte in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für die bessere Quartiererschliessungen (www.vvl.ch/planung). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei ist offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient. Die Studie dient dem aktuell in Ausarbeitung befindlichen öV-Konzept "AggloMobil 4" als Grundlage. Ob sich diese Verknüpfungs-Idee beim zuständigen Verbundrat durchsetzt, ist aktuell offen. Käme es zur Umsetzung, würden die Arbeiten in enger Absprache mit der Gemeinde erfolgen. Diese ist an MIV-Durchgangsverkehr nicht interessiert. Ersatzmassnahmen für die heutige bauliche Trennung wären daher zu prüfen, würden vor der Umsetzung öffentlich aufgelegt. In der VVL-Studie ist ein für den öV versenkbarer Poller erwähnt, was eine mögliche Massnahme wäre.
F.D.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?		dazu nicht kompetent!	1	
F.R.B.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
F.R.B.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Wir möchten an der ganzen Zumhofstrasse als primäres Ziel (nicht sekundär wie im Konzept erwähnt wird) eine Tempolimite von 30 km/Std. realisiert sehen. In den letzten Jahren hat hier der Verkehr massiv zugenommen und die bisherige Tempolimite wird kaum mehr beachtet. Bisher ereigneten sich 2 grosse Unfälle - beide mit Hangübersturz. Dies ist auch im Sinne der Schulkinder zu verstehen, die 4 mal pro Tag zu Fuss die Strasse benützen.	4	Die Einführung von Tempo 30 auf der Zumhofstrasse ist im Zielbild und als Massnahme M-5 enthalten. Für die Einführung von Tempo 30 auf der Zumhofstrasse werden im südlichen Abschnitt bauliche / gestalterische Begleitmassnahmen notwendig. Die Prioritätensetzung basiert auf ersten Überlegungen zur Umsetzungsplanung über die nächsten Jahre. Die Massnahmen können aus Gründen der Ressourcen und Finanzen nicht alle gleichzeitig eingeführt werden.
F.R.B.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Abgesehen von oben erwähntem Text.	1	
F.S.B.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
F.S.B.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
F.S.B.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Nein	In unserem Quartier (Dattenberg) sind nach Einführung der Zone 30 alle Fussgängerstreifen entfernt worden. Alle Verkehrsteilsnehmer lassen nun die Fussgänger am Strassenrand warten. Dies ist für Kinder auf dem Schulweg belastend.	2	In der gesetzlichen Vorgabe (Verordnung über die Tempo-30 und Begegnungszonen, Art. 4, Abs. 2) ist verankert, dass Fussgängerstreifen im Tempo-30 und Begegnungszonen unzulässig sind, Aussnahmen sind in besonderen Fällen wie bei Schulen und Heimen möglich. Die gesetzliche Vorgabe basiert auf der fachlichen Beurteilung, wonach Tempo-30 und Begegnungszonen im Grundsatz nach dem Koexistenz-Prinzip, also dem "Miteinander" der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, funktionieren.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
F.S.B.	Privat				Mit der geplanten Begegnungszone im Zentrum (Gemeindehausstrasse) wird der Zugang zum Quartier Dattenberg nach Kriens extrem beeinträchtigt,was neuen Schleichverkehr durch unser Quartier Richtung Steinhof zur Stadt generiert. Unschön dabei zeigt sich zudem, dass dieser Schleichweg die Veloroute von Kriens nach Luzern kreuzt und jeden Morgen gefährliche Situationen zwischen Velo, Bus und Autos provoziert.	4	Die Einführung der Begegnungszone im Bereich der Gemeindehausstrasse Süd ist für die Attraktivierung des Zentrums und im Kontext mit den neuen Zentrum Pilatus entscheidend. Die Begegnungszone soll lediglich auf einem Abschnitt von 100 m eingeführt werden, der Zeitverlust für den motorisierten Verkehr ist minimal. Schleichverkehr in den Quartieren soll vermieden werden. Bei der Konkretisierung der Verkehrsmassnahmen in den Quartieren sind die Ziele Verkehssicherheit, Lämrreduktion und Vermeidung von Schleichverkehr "unter einen Hut" zu bringen.
F.S.B.	Privat				Erstaunt hat die Bewohner unsers Quartieres ebenso, dass die Buslinie 11 seit der Ausdünnung der Mittagskurse für Familien, die gerne zuhause miteinander Mittagessen möchten völlig unattraktiv wurde. (z.B. Kantischüler, Teilzeitarbeitende, Angestellte in der Stadt, Eltern mit kleinen Kindern.)	3	Die verbesserte Anbindung des Sonnenbergs an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Der Verkehrsverbund Luzern wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde das öV-Angebot ausgestalten. Der Verkehrsverbund entscheidet gestützt auf der gemessenen Nachfrage und damit einhergehend mit Blick auf den Kostendeckungsgrad der Linie und dem eigenen Finanzrahmen über das Angebot.
F.S.B.	Privat				Im Rahmen einer Innovation wäre die Linie 11 prädestiniert für ein Pilotprojekt, mit einem autom (führerlos) fahrendem Kleinbus (shuttle) von neu Station Eichhof bis Endstation Dattenberg zu fahren. Dies umsomehr, dass der heutige 11 Kurs die Fahrzeiten ab 16:30 bis 19:30 nicht einhalten kann. Ebenso ist zu beachten, dass mit der Einführung der Buslinie 5, attraktivere Kurse ab Eichhof entstanden sind. Zusätzliche Vorteile wären: Kleinere Busse, bressere und verlässlichere Verbindugen auf der Dattenberglinie, was zu nachhaltigeren Frequenzen führen könnte. Dieser Vorschlag lässt sich auch aufweitere Krienser-Quartierlinien anwenden.	3	Die verbesserte Anbindung des Sonnenbergs an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Der VVL prüfte seinerseits in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für die bessere Quartiererschliessungen (www.vvl.ch/planung). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei ist offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient. Die Studie dient dem aktuell in Ausarbeitung befindlichen öV-Konzept "AggloMobil 4" als Grundlage. Ob sich diese Verknüpfungs-Idee beim zuständigen Verbundrat durchsetzt, ist aktuell offen. Käme es zur Umsetzung, würden die Arbeiten in enger Absprache mit der Gemeinde erfolgen.
I.L.	privat				Allgemeines Es ist richtig, jetzt eine GVK zu erstellen mit Einbezug aller Verkehrsteilnehmer. Einzelne Massnahmen/Problemfelder sind noch vertieft zu überprüfen. Dazu nachfolgend einige Anträge/Vorschläge/Hinweise.	1	
I.L.	privat				30 Km-Zone Zentrum Unbedingt nötig und gegenüber dem Kanton durchzusetzen (Beispiel Köniz und andere).	1	
I.L.	privat				30 Km-Zone Horwerstrasse Prüfen: 30 Km-Zone auch in der Horwerstrasse bis Kreuzung Arsenalstrasse/Lauerzweg. Begründung Weniger Lärm, grösserer Sicherheit für Velos und Fussgänger.	2	Im Gesamtvekehrskonzept wird empfohlen, die Horwerstrasse bezüglich Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit zu optimieren und die Einführung von Tempo 30 zu überprüfen. Die erste, generelle Eignungsprüfung hat ergeben, dass auf dem Abschnitt Pilatusstrasse bis Zentrum die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30 gegeben sind. Der Abschnitt Pilatusstrasse bis Autobahnüberführung hat einen verkehrsorientierten Charakter, ist abschnittsweise räumlich nicht gefasst (teilweise keine Bebauung) und wurde in der ersten, generellen Beurteilung als nicht für Tempo-30 geeignet eingeschätzt. Die Gemeinde möchte daher prioritär das Tempo-30 auf dem Abschnitt Pilatusstrasse bis Zentrum weiterverfolgen.
I.L.	privat				Förderung öV und Langsamverkehr (Velo/Fussgänger) Sehr wichtig. Siehe auch nachstehende Anträge/Vorschläge.	1	
I.L.	privat				Dosierstelle Rengglochstrasse Obernau Damit die örtlichen Gewerbebetriebe auch in den Flutstunden rasch nach Kriens fahren können, ist eine 2. Dosierstelle ausserhalb der Gewerbezone Richtung Renggloch notwendig (oder zumindest bei der Sanierung Rengglochstrasse die notwendigen Leitungen usw. prä-ventiv einbauen, damit später bei unerträglicher Stauwirkung ohne grosse Kosten reagiert werden kann).	4	Verkehrsmanagement-Massnahmen erreichen, dass der Verkehr auf Hauptrouten auch zu Hauptverkehrszeiten fliesst. Dies ist vor allem dort nötig, wo der öV keine eigenen Busspuren hat und bei Stau damit gleich unattraktiv ist, wie der im Stau stehende MIV. Für den MIV ist über die ganze Strecke vom Start zum Ziel der Zeitverlust gleich, ob er an vorgelagerten Dosierstelle oder vor dem Zentrum im Stau steht. Die Dosierstelle soll vor Engpässen dort gewählt werden, wo der öV behinderungsfrei den Stau umfahren kann. Je näher die Dosierstelle am Engpass liegt, desto wirkungsvoller ist die Anlage, da mit zunehmender Distanz auf die Hauptachse fahrende Fahrzeuge schwierig in der Steuerung berücksichtigt werden können. Richtung Obernau kann vor der Hergiswaldwaldstrasse wegen engen Verhältnissen nirgends Stauraum geschaffen werden, wo der Bus den Stau überholen kann. Daher ist die aktuell durch den Kanton geplante Lage bei der Hergiswaldstrasse richtig.
I.L.	privat				Knoten Busschlaufe Die Ein- und Ausfahrt der Busse verursacht den bekannten Rückstau in den Flutstunden in beiden Fahrrichtungen. Der Knoten Busschlaufe ist der grösste Stauverursacher. Insbesondere auch seit den Taktverdichtungen der Linien 15, 16, 21 und der neuen Linie 5. Im Durchschnitt schalten die Signalanlagen für den Durchgangsverkehr alle 1.5 Minuten auf Rot. Dazu kommen die Phasen für die Fussgänger (die dann mit der 30 Km-Zone wegfallen dürften. Fussgänger überqueren dann die Strasse ohne Lichtsignale). An der Info wurde mitgeteilt, dass das Problem Busschlaufe noch nicht angegangen wurde! In der 30er Zone gilt Rechtsvortritt. Das wird wohl für die Ausfahrt aus der Busschlaufe nicht gelten. Also dürften weiterhin vom Bus gesteuerte Lichtsignale notwendig sein. Oder wäre ein vom Bus gesteuerter gelber Blinker mit Hinweise „Achtung Busausfahrt“ möglich? Damit flüs-sigerer Verkehr mit weniger Wartezeiten für Busse und Durchgangsverkehr. Für die Einfahrt in die Busschlaufe (Linksabbieger, ohne Linie 1 und 71 ab Hergiswald) wird wohl weiterhin eine vom Bus gesteuerte Lichtsignalanlage nötig sein. <u>Siehe auch separates Dokument: Neue Linienführung Ortsbus Kriens und Linie 71. Ziel, die Ein- und Ausfahrten Busschleife reduzieren.</u>	2	Der planerische Einbezug der Busschlaufe ist zentral. Die Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
I.L.	privat				Knoten Busschlaufe, aus Richtung Schachenstrasse Wenn ich das richtig verstanden habe, gibt es neu aus Richtung Schachenstrasse die Möglichkeit zum Linksabbiegen in die Luzernerstrasse. Das dürfte wegen den Zentrumsräumen Gemeindehausstr./Gallusstr. nötig sein, schafft aber im sonst schon schwierigen Raum Busschlaufe neue Probleme. Antrag: Kein Linksabbieger. Wer von der Waldheimstrasse und Gemeindehausstrass ins Zentrum will, fährt den Umweg über Schachenstrasse bis zur Avia-Tankstelle und dann die Luzernerstrasse hinauf. Dieser nicht sehr grosse Umweg für den MIV ist tragbar. Beispiel: Umwegverkehr ab Pilatusplatz via Bundesplatz zum Bahnhof Luzern statt wie früher direkt über die Pilatusstrasse. Das klappt heute sehr gut.	2	Detaillierte Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Dabei werden gemeinsam mit dem Kanton Lösungen für das künftige Verkehrsregime entwickelt und hinsichtlich ihrer Wirkungen / Verträglichkeit beurteilt.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
I.L.	privat				Begegnungszone/Zentrumsraum Gallusstr/Hohle Gasse So lange das Parkhaus Zentrum fehlt, ist der Zubringer-/Anstösserverkehr zu gestatten (Beispiel Bramberg Luzern). Der Durchgangsverkehr wird über den neuen Kreisel zur Horwerstrasse geführt. Die Busse Linie 15 (Sidhalde), Linien 16 und 21 (Horw) sollen auch im Endzustand via Gal-lusstrasse in die Horwerstrasse fahren. Haltestelle am bisherigen Ort. Im Endzustand Seite Luzernerstrasse versenkbare, vom Bus gesteuerte Poller (Beispiel Brig). Siehe auch separa-tes Dokument Neue Linienführung Ortsbus Kriens und Linie 71 (Ziffer 3). Für den Veloverkehr muss die Gallusstrasse in beiden Richtungen immer benützt werden können. Auch Veloquerung aus Gemeindehausstrasse Süd.	2	Die Gallusstrasse soll für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet werden (in beide Richtungen). Detaillierte Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Dabei werden gemeinsam mit dem Kanton auch Lösungen für das künftige Verkehrsregime entwickelt und hinsichtlich ihrer Wirkungen / Verträglichkeit beurteilt. Das Zentrumsparking und die Liinienführung des ÖV sind dabei wichtige Aspekte, welche in die Überlegungen miteinbezogen werden.
I.L.	privat				Begegnungszone/Zentrumsraum Gemeindehausstrassse Süd Velos in beiden Richtungen. Ortsbus 15 vom Sonnenberg kommend mit Rechtsabbieger zur Haltestelle Kriens Zentraum/Pilatus (statt via Schachenstrasse – Linksabbieger Busschleife). Seite Schachenstras-se versenkbare, vom Bus gesteuerte Poller (Beispiel Brig). Siehe auch separates Dokument: Neue Linienführung Ortsbus Kriens und Linie 71, Ziffer 3. Kurzzeit-Kundenparkplätze für Kantonalbank und für UBS/Marco an die Nordseite Kantonal-bankgebäude an der Schachenstrasse verlegen (statt gebührenpflichtige allgemeine Park-plätze).	2	Detaillierte Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Dabei werden gemeinsam mit dem Kanton Lösungen für das künftige Verkehrsregime der Gemeindehausstrasse Süd entwickelt und hinsichtlich ihrer Wirkungen / Verträglichkeit beurteilt. Dabei wird auch der VVL miteinbezogen, welcher in einer Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 bereits Varianten für die bessere Quartiererschliessungen geprüft hat (www.vvl.ch/planung).
I.L.	privat				Begegnungszone/Zentrumsraum Fenkernstrasse Besteht hier wirklich ein Bedürfnis? Keine Geschäfte, keine Restaurants. Einziges Argument wäre allenfalls, denP Schleichverkehr von Obernauerstr. – Südstrasse – St. Niklausengasse Richtung Stadt zu unterbinden. Vorschlag: St. Niklausengasse für Autos nur Zubringer/Anstösser gestatten (Beispiel Bram-berg Luzern). Zusätzlich Bus Richtung Pilatusbahn und Velos in beiden Richtungen. Einmündung in Obernauerstrasse: Verkehrsregime wie bisher, ohne Lichtsignalanlage. Funk-tioniert heute mit gegenseitiger Rücksichtnahme ohne Probleme.	4	Die Vision eines attraktiven, belebten, sicheren und kundenfreundlichen Zentrums ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts. Die Voraussetzung dazu bildet die Bereinigung und Vereinfachung des Verkehrsregimes im Zentrum Kriens sowie mehr Platz für die Bevölkerung im öffentlichen Raum. Zum Zentrum gehört mit der historischen Baustrukur und dem vorhandenen Kleingewerbe (Gastronomie, Coiffeur, Schuhgeschäft) auch der zentrumsnahe Abschnitt der Fenkernstrasse. Die Fenkernstrasse bindet zudem das Obernau und Schattenberg ans Zentrum an.
I.L.	privat				Knoten Horwerstrasse Nord – Luzernerstrasse. Neuer Kreisel In der heutigen Situation fliesst der Verkehr Richtung Stadt/Horw nach Zentrum Kriens / Gal-lusstrasse auch in den Spitzenzeiten recht gut. Der Platz in der Horwerstrasse Nord ist für den geplanten Gegenverkehr sehr knapp. Ich bezweifle zudem ob dieser Kreisel das Volumen in den Flutstunden besser als in der heutigen Situation bewältigen kann. Besonders der anteilmässig grössere Verkehr aus Richtung Stadt (inkl. öV!) wird durch den Verkehr aus der Horwerstrasse behindert (Kreisel = Linksvortritt). Neu auf der Luzernerstrasse auch der bisherige „Schleichverkehr“ aus der Schachenstr. Knoten Horwerstrasse Nord – Luzernerstrasse. Neuer Kreisel In der heutigen Situation fliesst der Verkehr Richtung Stadt/Horw nach Zentrum Kriens / Gal-lusstrasse auch in den Spitzenzeiten recht gut. Der Platz in der Horwerstrasse Nord ist für den geplanten Gegenverkehr sehr knapp. Ich bezweifle zudem ob dieser Kreisel das Volumen in den Flutstunden besser als in der heutigen Situation bewältigen kann. Besonders der anteilmässig grössere Verkehr aus Richtung Stadt (inkl. öV!) wird durch den Verkehr aus der Horwerstrasse behindert (Kreisel = Linksvortritt). Neu auf der Luzernerstrasse auch der bisherige „Schleichverkehr“ aus der Schachenstr. Knoten Horwerstrasse Nord – Luzernerstrasse. Neuer Kreisel In der heutigen Situation fliesst der Verkehr Richtung Stadt/Horw nach Zentrum Kriens / Gal-lusstrasse auch in den Spitzenzeiten recht gut. Der Platz in der Horwerstrasse Nord ist für den geplanten Gegenverkehr sehr knapp. Ich bezweifle zudem ob dieser Kreisel das Volumen in den Flutstunden besser als in der heutigen Situation bewältigen kann. Besonders der anteilmässig grössere Verkehr aus Richtung Stadt (inkl. öV!) wird durch den Verkehr aus der Horwerstrasse behindert (Kreisel = Linksvortritt). Neu auf der Luzernerstrasse auch der bisherige „Schleichverkehr“ aus der Schachenstr. Vorschlag: Kreisel in Richtung Stadt – Obernau mit 2 Spuren (allerdings zu Lasten freier Fläche vor dem Neubau Gemeindeverwaltung). Dies dürfte bei der grosszügig bemessenen Flanierfläche vor dem Neubau Zentrum möglich sein. •Äussere Spur : Durchgehende Busspur ab Halt Hofmatt/Bellpark bis Kriens Zent-rum/Pilatus. Auch Linien 15 von Sidhalde und Linien 16/21 von Horw fahren direkt in die äussere, für Busse reservierte Spur. •Innere Spur: MIV. Benützt nach dem Kreisel die Fläche der heutigen Spur für Linksabbie-ger Richtung Gallusstrasse.	2	Die Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum und der Gegenrichtungsverkehr auf der Horwerstrasse (Abschnitt Hohle Gasse bis Luzernerstrasse) sind eine wesentliche Voraussetzung für die Attraktivierung des Zentrums. Dazu ist die Organisation des Knotens Luzerner- / Horwerstrasse zentral. Mit der ersten Beurteilung im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts wurde eine Kreisverkehrslösung als sinnvoll beurteilt. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Eine Kreisel-Lösung wird dabei in Zusammenarbeit mit dem Kanton näher untersucht – auch bezüglich der Grösse, öV und Kapazität.
I.L.	privat				Durchgehende Busspur ab Haltestelle Schachenstrasse Richtung Kriens. Am späteren Nachmittag bleibt die Busse, Linien 1/5 von Luzern kommend, schon ab/nach der Schachenstrasse stecken. Wenn die beiden Velospuren aufgehoben werden, ist die Strasse für 3 Spuren breit genug. Mit dem Vorschlag gemäss Ziffer 11 ergibt sich eine durchgehende Busspur von der Schachenstrasse bis Kriens-Zentrum. Alternativen für Velos: Siehe unter Veloverkehr	4	Gemäss kantonalem Bauprogramm für Kantonsstrassen sind Busprioriserungsmassnahmen auf der Luzernerstrasse vorgesehen. Auch die Busschleuse im Kupferhammer (im Bau) wird dazu beitragen.
I.L.	privat				Busspur ab Einmündung Fenkernstrasse bis Haltestelle Kriens Zentrum. Fahrrichtung Luzern: Im Endzustand, wenn die Gallusstrasse zur Begnungszone wird, kann die bisherige Fahrspur für Rechtsabbieger zur Busspur umgewandelt werden.	2	Detaillierte Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Darin berücksichtigt werden u.a. die künftige Führung des öV sowie die räumlichen Gegebenheiten.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
I.L.	privat				Veloverkehr •Durchgehende Velospur auf der Obernauerstr. Richtung Renggloch ab (Schachenstras-se >) - Kriens Busschleife gemäss Planung Sanierung Obernauerstrasse. •Velospur ab Einmündung St. Niklausengasse bis Kriens Busschleife und Linksabbieger in die Schachenstrasse (wie bisher). •Nordroute: Velohauptachse Schachenstrasse. - Amlehnstrasse in beiden Richtun-gen. •Veloroute ab Hergiswaldstrasse – Langmatt – Südstrasse – St. Niklausengasse (mit Ab-zweigung nach Obernauerstrasse – Schachenstrasse)- Fenkernweg – Fenkernstrasse – Zentrumsplatz – Gallussstrasse in beiden Richtungen und weiter in Richtung: A: Mittlere Route: Querung Horwerstrasse – Schulhaus – Hofmattweg – Hofmattplatz –Jegerlehnerstrasse –Hochrainstrasse –Alpenstrasse von/nach Luzern B: Südroute Horwerstrasse und/oder Schlundstrasse (Schnellverbindung >Horw). •Veloquerungen Luzernerstrasse Schachenstrasse Süd – Gallusstrasse, neu. Auch Schulweg. Veloweg Bellpark – Hofmattweg, bisher. Hochrainstrasse via Avia-Tankstelle – Schachenstrasse zur Amlehnstrasse: Prüfen. Brunnmattstrasse zur Amlehnstrasse, bisher. Alpenstrasse zur Amlehnstrasse, bisher. Mit diesem Konzept kein Veloverkehr mehr auf der Hauptachse Luzernerstrasse ab Kriens-Zentrum bis Alpenstrasse in beiden Richtungen. Beispiel Luzern Pilatusstrasse / Obergrundstrasse und andere. (Siehe auch Ziffern 12/11, durchgehende Busspur ab Schachenstrasse – Kriens-Zentrum).	4	Obernauerstrasse: Verbesserungen im Rahmen K4-Projekt geplant Schachen-/Amlehnstrasse: Als Veloschnellroute geplant Obernau–Langmatte–Zentrum: Als Verbindungsroute geplant Querung Hofmatt: Verbindungs- bzw- Erschliessngsrouten geplant Verbindung Luzern Süd: Veloschnellroute geplant Veloquerung Zentrum: Mit Neugestaltung Verkehr im Zentrum geplant
I.L.	privat				Fussgängerstreifen im Zentrum Antrag: Fussgängerstreifen Kriens Zentrum (bei Mode Marco) und Bellpark/Hofmatt trotz 30 Km-Zone belassen. Begründung: Starke Frequenzen von/nach zum Bus, Schulweg und bei Kriens Zentrum ortsunkundige Touristen. Die Konzentration aller Fussgänger an einem Ort über den Streifen fördert die Sicherheit. Beispiel: Wesemlin Luzern, Dreilindenstrasse und Mettenwylstrasse. Alle Fussgängerstreifen wurden nach Einführung 30 Km-Zone belassen.	4	Im vorgesehen Modell orientiert sich die Gemeinde an den Vorbilden Köniz und Horw. Diese umgesetzten Beispiel funktionieren ohne Fussgängerstreifen.
I.L.	privat				•Der Ortsbus Kriens, Linie 15, Richtung Sonnenberg und Pilatusbahn verkehrt neu ganztags als Durchmesserlinie ohne Wendemanöver in der Busschleife. Details siehe Ziffer 3. Begründung: Wegfall von 12 Ein-/Ausfahrten in den Flutstunden nach/von der Busschlaufe und damit weniger Stau auf der Luzerner-/Obernauerstrasse. Das Umsteigen von/nach allen anderer Richtungen ist in Kriens Zentrum möglich. •Die fahrplanmässigen Fahrten der Linie 71 von/nach Garage (Hinfahrt ab Busschlei-fe, Rückfahrt bis Kriens Zentrum) fallen aus und verkehren neu als Leerfahrten von/nach Luzern. Begründung: Weitere Entlastung Knoten Busschleife. Diese Busse sind in der Regel nur von wenigen Einzelpersonen frequentiert. Die Busse 1/5 können diese Frequenzen ohne Nachteil aufnehmen. Der Knoten Busschlaufe wird zusätzlich entlastet. Die Leerfahrten fahren von der Gemeindehausstrasse mit links abbiegen in die Schachenstrasse – Luzernerstrasse (bei Avia-Tankstelle) und umgekehrt.	3	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Die detaillierte Umsetzung wird jedoch vom Verkehrsverbund Luzern geplant. So ist diese Massnahme im kantonalen öV-Bericht 2018-2021 verankert. Die Gemeinde wird bei der Planung einbezogen.
I.L.	privat				Linienführung Ortsbus 15 •Sonnenberglinie (1. Fahrt), ohne Wendemanöver in der Busschlaufe Start Stunde ..00 neu in Kriens Zentrum (von Sidhalde kommend) – Busschleife Perron E (Linie 1) - weiter wie bisher nach Gabeldingen (wenn nötig verlängerter Halt als Zeitaus-gleich, wenn vorzeitig) – Gemeindehausstrasse (Wegfall Halt) – Gemeindehausstrasse Süd - Rechtsabbieger zu Kriens Zentrum. Dann weiter nach Pilatusbahn. •Linie Pilatusbahn, ohne Wendemanöver in der Busschlaufe Start Stunde ..15. Kriens Zentrum – Busschleife Perron E (Linie 1) – weiter wie bisher zur Pilatusbahn (wenn nötig verlängerter Halt als Zeitausgleich, wenn vorzeitig) – weiter wie bisher bis Kriens Zentrum. Dann weiter nach Sonnenberg (2. Fahrt). •Sonnenberglinie (2. Fahrt), ohne Wendemanöver in der Busschlaufe Start Stunde ..30 ab Kriens Zentrum. Weiter wie 1. Fahrt (siehe oben) bis Kriens Zentrum. Dann weiter mit Ein-/Ausfahrt Busschlaufe zur Sidhalde. •Linie Sidhalde Start Stunde ..45 ab Kriens Zentrum – Wendemanöver/Halt Busschlaufe – Sidhalde wie bisher (wenn nötig verlängerter Halt als Zeitausgleich, wenn vorzeitig) – weiter wie bisher bis Kriens Zentrum. Dann weiter nach Sonnenberg (1. Fahrt)	3	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Die detaillierte Umsetzung wird jedoch vom Verkehrsverbund Luzern geplant. So ist diese Massnahme im kantonalen öV-Bericht 2018-2021 verankert. Die Gemeinde wird bei der Planung einbezogen.
J.M.W.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
J.M.W.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
J.M.W.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
J.M.W.	Privat				Einführung 30er Zonen in den Quartieren: Diese Massnahme ist sehr zu begrüssen und muss rasch und unkompliziert mit wenig Aufwand durchgeführt werden. Die Aufenthaltsqualität in den Quartieren wird durch die Lärmreduktion stark erhöht. Die Priorät zur Umsetzung muss bei allen Quartieren bei "hoch" eingestuft werden.	4	Für die Gemeinde Kriens hat die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Qurtieren einen hohen Stellenwert. Die Prioritätensetzung basiert auf ersten Überlegungen zur Umsetzungsplanung über die nächsten Jahre. Die Massnahmen können aus Gründen der Ressourcen und Finanzen nicht alle gleichzeitig eingeführt werden.
J.M.W.	Privat				M2/M8: Es ist unbedingt zu beachten, dass die Hohle Gasse bis Anfang Kirchbühlschulhaus (Übergang zur Gehristr.) reicht und nicht nur der Abschnitt nach der Gallusstrasse beachtet wird. Diese sehr schmale Quartierstrasse muss rasch in eine 30er Zone umgewandelt werden. Das Verkehrsaufkommen durch den Tourismus der Pilatusbahn ist beträchtlich und nimmt laufend zu. Pro Minute verkehren an schönen Tagen mehrere Cars in der Hauptverkehrszeit. Die Lärmbelastung durch Cars und MIV hat ein unerträgliches Mass angenommen für die Anwohnerschaft. Das Problem ist von Seiten Gemeinde auch mit der Pilatus-Bahn AG zu tematisieren und nach einer Lösung zu suchen (Shuttlebus, Verlegung der Talstation usw.). Es ist auch zu beachten, dass die Krauerstrasse/Hohle Gasse ein viel begangener Schulweg ist.	5	Die Massnahme M-8 (nach neuer Nummerierung M-9) sieht die Einführung der Tempo-30-Zone auf die Krauerstrasse und die gesamte Hohle Gasse (wo nicht bereits heute Tempo-30) vor. Die zukünftige Lage und Erschliessung der Talstation von den Pilatus-Bahnen soll im Bericht näher beschrieben werden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
J.M.W.	Privat				Gallusstrasse: Es ist sehr zu begrüssen, dass die Gallusstrasse in eine Begegnungszone umgewandelt wird. Somit wird der alte Dorfkern aufgewertet und es kann ein sehr schöner Quartier- und Aufenthaltsraum entwickelt werden	1	
J.M.W.	Privat				Zentrum: Es ist sehr zu begrüssen, dass das Zentrum (Luzernerstrasse) in eine Koexistenzzone umgewandelt und beruhigt wird. Das Gewerbe wird davon profitieren. Es ist möglichst zu vermeiden, dass weiterhin Fussgängerstreifen aufgemalt bleiben. Zur Sicherheit für Kinder und ältere Menschen können sogenannte Buchten mit aufgemalten Füssen eingefügt werden.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Die Verbesserung der Querungssituation ist ein wichtiger Bestandteil der Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum.
J.M.W.	Privat				Veloverkehr: Es ist sehr zu begrüssen, dass der Veloverkehr gefördert wird. Die Massnahmen müssen rasch und konsequent umgesetzt werden. Es sind vermehrt Querungen der Achsen einzubauen. Eine Veloschnellroute auf der Schachen/Amlehnstrasse ist sehr zu begrüssen und führt zu einer markanten Verbesserung. Dafür muss jedoch die Schachen/Amlehnstrasse vom MIV beruhigt werden (Unterbrechung, Einbahnverkehr, Fahrverbot mit Berechtigung Anwohnerschaft, usw.). Es gibt sehr viele Lücken und Unklarheiten im Veloroutennetz. Diese sollten systematisch erfasst und konsequent verbessert und mit guten Lösungen umgesetzt werden.	4	Ziel ist das Sicherstellen von direkten, attraktiven, sicheren und komfortablen Wegen sowohl für geübte, schnelle als auch für unsichere Velofahrende (Alltagsverkehr, Freizeitverkehr) zur Steigerung der Gesamtverkehrskapazität.
M.S.H.	privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
M.S.H.	privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Auf dem Papier klingt das Konzept vernünftig. Vieles müsste selbstverständlich sein. Einfache Dinge, die viel bewirken würden, fehlen im Moment (z.B. ein Fussgängerstreifen auf der Motelstrasse Nähe Kreisel und ein sicheres Trottoir zum Aldi). Der Kreisel Lauerzring/Horwerstrasse/Arsenalstrasse ist bereits seit Ewigkeiten überfällig. Wir hoffen, dass die Umsetzung gut klappt und das Konzept nicht nur Papier bleibt.	4	Gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd soll im Gebiet Schällenmatt/Schweighof die Situation für Fussgänger verbesser werden. Z.B. Massnaheme FN-16: "Fuss- und Veloweg aus Entwicklungsgebieten Schällenmatt / Schweighof für direkten Anschluss an SüdAllee, Promenade, Bahnhof Mattenhof"
M.S.H.	privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Zu wenig berücksichtigt wird das Thema "Fussgänger und E-Velo". Kriens verfügt über viele, wunderbare Fussgängerwege (z.B. Roggernweg), die nun auch ausgebaut werden sollen. Das Nebeneinander von Fussgängern und Velos wird durch E-Velofahrer, die mit bis zu 40 km/h oder sogar schneller über den gemeinsamen Weg donnern, gestört. Vielleicht müsste man eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10-20 km/h für E-Bikes anbringen.	4	Die Gemeinde Kriens berücksichtigt bei der Projektierung von kombinierten Fuss- und Velowege die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer. Geschwindigkeitenbegrenzungen für einzelne Verkehrsmittel können nicht kommunal geregelt werden.
M.S.H.	privat				Strasse Unter Sidhalden: Da der Verkehr zur Autobahn aus Kriens einspurig via Motelstrasse (Abschnitt Schällenmatt) geführt wird, ergibt sich die Situation, dass wir zu bestimmten Zeiten nicht aus unserem Quartier fahren können (Auto oder Motorroller/-rad). Der einzige Weg von der Unter Sidhalden führt über die Vorderschlundstrasse via Kreisel und Kreuzung Ringstrasse / Grabenhof. Die Motelstrasse ist v.a. im Feierabendverkehr nicht befahrbar (es staut sich teilweise über die ganze Strecke). Bei speziellen Anlässen (grosse Messen auf der Allmend) oder bei Überlastung der Autobahn ist die Situation in alle Richtungen prekär. Wir kamen schon mehrmals weder nachhause (20 Min. Stau vom Kreisel Ringstrasse bis Unter Sidhalden / 30 Min. Stau Motelstrasse) noch von zuhause weg (15-20 Min. Wartezeit beim Kreisel Vorderschlundstrasse/Motelstrasse). Uns ist schleierhaft, wie der Bus in solchen Situationen seinen Fahrplan einhalten soll, wenn die Linie 21 dann über die Motelstrasse geführt wird.	4	In LuzernSüd ist mittelfrstig ein Verkehrsmanagement mit Dosierungen geplant. Zudem sind Bevorzugungsmassnahmen für den öV vorgesehen.
M.S.H.	privat				Nicht nur wegen der Stausituation ist die Motelstrasse als Einbahnstrasse für Kriens negativ: Der Umweg, um ins Krienser Zentrum zu gelangen, ist zeitintensiv und nervig. Ich bin gleich schnell mit dem Auto im Länderpark Stans zum Grosseinkauf wie in der Krienser Migros Hofmatt. Diese Verkehrssituation ist für uns sehr unglücklich. Eine Führung der Motelstrasse mit Gegenverkehr würde uns einerseits ermöglichen, dem Stau auszuweichen (dieser entsteht durch den Verkehr zur Autobahn) und wir wären näher mit dem Zentrum verbunden.	4	Eine Öffnung der Motelstrasse im Gegenverkehr für den motorisierten Individualverkehr ist gemäss Grundkonzept Verkehr Luzern Süd wenig sinnvoll und schafft neue Probleme.
M.S.H.	privat				Generell ist uns wenig einsichtig, warum der Durchgangsverkehr von Kriens zur Autobahn über die Motelstrasse geführt werden muss. Hier ist bereits mit der Schällenmatt ein familienfreundliches Quartier entstanden. Es fehlt auf der Motelstrasse ein sicherer Fussgängerstreifen und eine sichere Möglichkeit mit Kinderwagen usw. zum Aldi zu gelangen. Wir hoffen sehr, dass diese Situation spät. mit Fertigstellung des Schweighof-Quartiers besser wird. Die Autofahrer auf der Motelstrasse nehmen kaum Rücksicht auf die Anwohner. Ich erlebe es dauernd selbst und beobachte es häufig, dass Eltern mit Kindern (zu Fuss, mit Velo, mit Kinderwagen usw.) ewig lange warten müssen, bis sie mit den Kindern die Strasse sicher überqueren können.	4	Gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd soll im Gebiet Schällenmatt/Schweighof die Situation für Fussgänger verbessert werden. Z.B. Massnaheme FN-16: "Fuss- und Veloweg aus Entwicklungsgebieten Schällenmatt / Schweighof für direkten Anschluss an SüdAllee, Promenade, Bahnhof Mattenhof"
N.M.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Unter dem Begriff Kriens Gesamtverkehrskonzept wird sugeriert, dass es sich um das gesamte Gemeindegebiet von Kriens handelt. Obwohl es in der Einleitung (S.7) erwähnt wird, wie es mit dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd zusammenhängt, ist es als Bewohnerin ohne Kentnisse von LuzernSüd etc. schwer verständlich, wie die Puzzleteile zusammengesetzt werden. Insbesondere bei den Schnittstellen müsste der Bezug besser in das Konzept einbezogen werden. Respektive eine Darstellung der Zielbilder mit beiden Konzepten zusammen. So kann der Gesamtkontext besser verstanden werden.	5	Das Zusammenspiel der beiden Konzepte soll im Bericht noch besser aufgezeigt werden (betrifft textliche Ergänzungen, insbesondere S.7).
N.M.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
N.M.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Die einzelnen Themen werde gut eingeleitet und verständlich erläutert.	1	
N.M.	Privat				Zielbild und Massnahmen ÖV - S.28-31 Als Hangbewohnerin unterstütze ich die Ansätze der Verbesserung der Anbindung des Sonnenberg an Kriens sehr. Insbesondere für die Kinder, welche im Zentrum von Kriens Musik und Sport haben, ist es heute umständlich selbstständig mit dem ÖV hin- und zurückzukommen. Somit unterstützen wir aus persönlichen Gründen die Massnahme ÖV-5 sehr.	1	
N.M.	Privat				Zielbild und Massnahmen ÖV - S.28-31 Damit der ÖV zuverlässig ist, unterstütze ich auch die Massnahmen zur Kapazitätssicherung der Linie 1 und 5.	1	
N.M.	Privat				Zielbild und Massnahmen Veloverkehr - S. 34-37 Das Zielbild ist insich schlüssig und erschliesst für die Velofahrer alle Quartiere. So werden auch die Hanglagen gut erschliessbar. Die Querungen der Hauptstrasse bleibt weiterhin ein Thema.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
N.M.	Privat				Zielbild Fussverkehr - S. 40-43 Mit einer Promede würde Kriens neben der Zentrumsplanung auch im öffentlichen Raum ein attraktives Gesicht bekommen.	1	
N.M.	Privat				Fokusfeld Zentrum - S. 65-75 Die verkehrlichen Ansätze unterstützen die Planungen von "Zentrum Kriens". Alle Bemühungen, die Aufenthaltsqualität im Zentrum von Kriens zu steigern, unterstütze ich. Die Bemühungen die Fenkernstrasse, Gallusstrasse und Gemeindehausstrasse aufzuwerten sind gut. Im Konzept wird aber keine Verknüpfung dieser Fussgängerbereiche dargestellt. Wichtig ist hier dass ein Zentrum entsteht und zu Fuss von einem Bereich zum anderen gegangen werden kann.	4	Die Aufenthaltsqualität im gesamten Zentrum soll verbessert werden, insbesondere auch für Fuss- und Veloverkehr. Das Gesmtverkehrskonzept sieht vor, die Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr beim Knoten Gemeindehaus- / Luzernerstrasse zu verbessern (vgl. Fokusfeld Zentrum, S. 69). In einem zweiten Schritt soll wie im Zielbild zum Zentrum (vgl. Fokusfeld Zentrum, S. 66) dargestellt, auf dem Zentrumsabschnitt der Luzernerstrasse ein flächiges Querungsangebot geschaffen werden soll. Damit wird das Queren der Hauptstrasse deutlich erleichtert, die Fussverkehrsräume Gallus- / Gemeindehaus- und Fenkernstrasse besser miteinander verknüpft. Als Referenzbeispiel dafür dient u.A. die Schwarzenburgstrasse in Köniz.
N.M.	Privat				Fokusfeld Zentrum - S. 65-75 Die Kreisellösung am Knoten Horwer-/Luzernerstrasse und die Idee der Koestinz bitte weiter verfolgen!	1	
N.M.	Privat				Fokusfeld Schachen- /Amlehnstrasse - S. 81-84 Diese Strasse ist für Velofahrende sehr gefährlich. Auch als Autofahrerin ist sie eine Herausforderung. Mit dem Wunsch eine Veloschnellverbindung zu erreichen, für die sich die Strasse sehr gut einigt, ist die Kernbahn eine gefährliche Lösung. Bitte die Priorität auf hoch setzen! Es ist für viele Kinder und Jugendliche eine wichtige Verbindung.	4	Die bestehende Situation weist nach fachlicher Beurteilung hinsichtlich Verträglichkeit motorisierter Verkehr / Veloverkehr und Verkehrssicherheit Verbesserungspotential auf. Ziel ist es, die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers und auf die Funktion als Veloschnellroute auszurichten. Im Rahmen von weiteren Planungen und unter weiterem Finanzeinsatz wird der Strassenraum weiter optimiert. Die Ausgangslage erfordert eine breit abgestützte Planung unter Einbezug aller Beteiligten.
R.L.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
R.L.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
R.L.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
R.L.	Privat				Motelstrasse darf nicht als Schleichweg missbraucht werden, mitten im Wohnquartier, für Ruhe im Quartier kämpften wir und erhielten wenigstens ein Nachtfahrverbot und ein Lastwagen-Verbot, ideal wäre nur für Zubringer geöffnet. Eine Verschlechterung können wir nicht akzeptieren.	2	Eine Öffnung der Motelstrasse im Gegenverkehr für den motorisierten Individualverkehr ist gemäss Grundkonzept Verkehr Luzern Süd wenig sinnvoll und schafft neue Probleme. Auch das Gesamtverkehrskonzept sieht in keinem der Stossrichtungen vor, verkehrsberuhgite Strassen wieder für den MIV-Durchgangsverkehr zu attraktivieren. Es verbleibt die Anforderung aus der öV-Planung Agglomobil, diese Strasse für den Busverkehr der Linie 21 im Gegenrichtungsverkehr zu öffnen und im Raum Motelstrasse eine neue Haltestelle zu schaffen. Planungen dazu laufen bei der zuständigen Gemeinde Kriens, wobei die Strasse gemäss aktuellem Planungstand nicht auf der ganzen Länge verbreitert werden soll. Kann die öV-Linie 21 auf der Motelstrasse verkehren wird die Erschliessung durch die Haltestelle für das Quartier verbessert, sowie eine schnell öV-Tangentialverbindung Kriens-Horw geschaffen (mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten auf die Zentralbahn Richtung Ob- und Nidwalden am neuen Bushub Horw).
R.L.	Privat				ÖV-Anschluss für Untere Sidhalden mit Fussweg nach Bushaltestelle "Wiggenhof", Buslinie über Motelstrasse mit Haltestelle bei Aldi nicht ideal (Strassenführung, 90°Winkel, Kreisel, Lichtsignalanlage).	2	Im öV-Konzept AggloMobil resp. im kantonalen öV-Bericht ist geplant, die Linie 21 künftig in beide Richtungen über die Motelstrasse zu führen und so Kriens direkt und schnell an den Pilatusmarkt und den neuen Bushub beim Bahnhof Horw anzubinden. Eine neue Haltestelle auf der Motelstrasse verbessert zudem die Erschliessung des dort in Fertigstellung befindlichen Quartiers.
R.L.	Privat				Zugedeckte Autobahn muss als Grüne Lunge für Naherholung erhalten bleiben (Hündeler, Betagte etc.), bei verdichteter Bauweise im Luzern-Süd "ein muss".	5	Auf der überdeckten Autobahn sind keine neuen Strassen- bzw. Siedlungsbauten geplant. In einem separaten Projekt arbeitet eine Arbeitsgruppe aus Bund, Kanton und Gemeinde an einem Komzept für Freiräume. Dies wird im Bericht nocht ergänzt.
R.P.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Eine wirkungsvolle Lösung bedingt den Einbezug und das Zusammenspiel der aufgeführten Themen. Dadurch erfährt das Konzept auch eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung.	1	
R.P.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Alle aufgeführten Massnahmen, resp. alle VerkehrsteilnehmerInnen leisten ihren Beitrag an ein funktionierendes Ganzes. Die VerkehrsteilnehmerInnen sind aufgefordert, nicht nur die eigenen Bedürfnisse wahrzunehmen und zu verfolgen, sondern Rücksicht zu nehmen auf die Bedürfnisse Anderer, insbesondere auf die Wohnbevölkerung.	1	
R.P.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Die Pläne / Vorschläge machen Hoffnung: Es zeigt den Willen der Verantwortlichen auf, die Thematik ernsthaft und ehrlich anzugehen.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
R.P.	Privat				Wohnquartiere: Es erscheint mir überfällig, dass nun in allen Wohnquartieren konsequent und einheitlich Tempo 30 eingeführt wird. Auch sogenannt "verkehrsorientierte Erschliessungsstrassen" in Wohnquartieren dürfen nicht weiter davon ausgeschlossen werden - auch sie müssen mit Tempo 30 belegt werden, egal, ob darauf der Quartierbus verkehrt oder nicht. Die Unzufriedenheit der Anwohner solcher Erschliessungsstrassen wächst ob der Ungleichbehandlung: Während sie sich einem immer grösser werdendem Verkehrsaufkommen mit allen negativen Begleiterscheinungen wie Sicherheitsrisiko, Lärmbelastung, Zerschneidung des Lebensraumes ausgesetzt sehen, geniessen die Anwohner der von den Erschliessungsstrassen abzweigenden Strassen schon seit Jahren ihre Ruhe und das Quartierleben in den Tempo 30er-Zonen. Im Falle der Zumhofstrasse sind die Zumhofhalde, Zumhofterrasse, Ehrendingenstrasse schon seit Jahren verkehrsberuhigt. Ein Argument für die Einführung der Verkehrsberuhigung war das Sicherheitsrisiko. In Anbetracht dessen, dass der Schulweg vieler Kinder und Jugendlicher nun einmal nicht an der Zumhofstrasse endet, sondern über weite Strecken genau ebendieser entlang führt, ist das bisherige Ausschliessen der Zumhofstrasse vom Tempo 30-Regime absolut unverständlich und nicht mehr zeitgemäss. Im Gesamtverkehrkonzept ist der Einführung von Tempo 30 auf der Zumhofstrasse nur die Priorität "mittel" zugeordnet: Ausschlaggebend dafür dürften befürchtete finanzielle Aufwendungen in der Umsetzung sein. Das darf nicht sein: Die Zumhofstrasse und alle verkehrsorientierten Erschliessungsstrassen in Wohnquartieren sind als "hoch" einzustufen, unabhängig von allfälligen Kosten, zugunsten einer hohen Lebensqualität.	4	Auch wenn die Priorität als "mittel" aufgeführt wird, ist die Einführung der Tempo-30-Zone auf der Zumhofstrasse ein wichtiges Element im Gesamtverkehrskonzept.
R.P.	Privat				sichere Veloverbindungen: Wenn der individuelle Motorfahrzeugverkehr nicht weiter wachsen soll, ist es unabdingbar, sichere Alternativen anzubieten, z.B. in Form von sicheren und direkten Veloverbindungen. Die Verbindung Schachenstrasse / Amlehnstrasse genügt sicherheitstechnisch diesen Anforderungen nicht. Insbesondere an der Amlehnstrasse im Bereich Bäckerei Koch inkl. Ein-/Ausfahrt Luzernerstrasse, Brockenhaus, Coop-Tankstelle, Einfahrt Eichhof besteht ein hohes Gefahrenpotential, insbesondere für Kinder und weniger routinierte Velofahrende. Solange diese Sicherheitsrisiken bestehen, werden Eltern ihre Kinder (die zukünftigen Nutzer unserer Verkehrsträger!) eher davon abhalten, diese Verbindung mit dem Velo zu bewältigen.	4	Die Massnahmen zur Umgestaltung der Schachen- / Amlehnstrasse und Ausrichtung auf die Funktion als Veloschnellroute und Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers ist im Gesamtverkehrskonzept enthalten (AS-.1). Sie beinhaltet u.a. die Einführung von Tempo 30, Massnahmen zur Attraktivierung für den Veloverkehr und die Attraktivierung öffentlicher Raum als Verbindung regionaler Ziele („Promenade“). Alle Massnahmen sollen auf die Verträglichkeit hin überprüft werden. Wie die genaue Umsetzung erfolgen wird, soll zu einem späteren Zeitpunkt eine Planung unter Einbezug aller Beteiligten zeigen. Deshalb weist die Massnahme die Priorität "mittel" auf.
R.S.D.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
R.S.D.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Wir kennen diese nicht im Detail, unterstützen Weiterentwicklung und schnelle Umsetzung.	1	
R.S.D.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
R.S.D.	Privat				Mobilitätsituation Dattenberg/ Sonnenberg: Bitte beachten Sie, dass der offizielle Quartierverein offenbar leider nicht die Mehrheits-Meinung der Anwohnenden vertritt. Viele "am Berg"-Wohnende orientieren sich für Arbeit, Bildung und Freizeit Richtung Luzern und sind daher auf gute öV-Anbindung Richtung Stadtzentrum Luzern, insbesondere auch Bahnhof Luzern angewiesen. Die Verkehrstechnische Anbindung der Berg-Anwohnenden ist evtl. organisch entstanden, sicher aber nicht gut gelöst! -> a. Das Velo ist aufgrund der Berglage leider nicht für alle (zB Kleinkinder, Senioren, Wetterlage) geeignet. -> b. Die öV-Anbindung (mit 15er oder 11er oder 10er oder gar mit staugeplagten 1er u. 5 er) sind, - teilw in 10 – 15 Min. Gehdistanz, - unzureichend und vielfach zu wenig attraktiv!! -> c. Daher steigen viele weiterhin in privaten PW Richtung Stadtzentrum Luzern, auch da die Routen: via staugeplagtem Krienser-Zentrum oder via Privatstasse/n Obere Dattenberg/Sonnenberg ist schlicht weg für alle eine grosse Zumutung. Fazit: Tempo 30 ist ein guter Schritt in die richtige Richtung. Wir bitten den Krienser Gemeinde/Stadtrat auch eindringlich -> zukunftsorientierte weitsichtige Massnahmen zu beschliessen und umzusetzen. Und insbesondere die für alle nützliche öV-Erschliessung mit Vehemenz zu fördern, um die Mobilität der „Sonnenberglerinnen“ an die grössere Stadtregion Luzern Süd zu verbessern. So kann auch die Lärm- und Verkehrsbelastung auf die Anwohnenden am Fusse des Sonnenbergs verbessert werden.	3	Die Berglage ist für Velos in der Tat wenig ideal. Eine Chance bieten Elektrobikes, welche gemäss Monitoring Gesamtverkehr Luzern sich aktuell stark verbreiten. Der VVL prüfte in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für die bessere Quartiererschliessungen (www.vvl.ch/planung). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei ist offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient. Die Studie dient dem aktuell in Ausarbeitung befindlichen öV-Konzept "AggloMobil 4" als Grundlage. Ob sich diese Verknüpfungs-Idee beim zuständigen Verbundrat durchsetzt, ist aktuell offen. Käme es zur Umsetzung, würden die Arbeiten in enger Absprache mit der Gemeinde erfolgen. Diese ist an MIV-Durchgangsverkehr nicht interessiert. Ersatzmassnahmen für die heutige bauliche Trennung wären daher zu prüfen, würden vor der Umsetzung öffentlich aufgelegt. In der VVL-Studie ist ein für den öV versenkbarer Poller erwähnt, was eine mögliche Massnahme wäre.
S.H.	Privat				Hindernisfreier Verkehrsraum: Die Trottoirkanten sollen konsequent auf 3 cm angehoben werden. Dies ist für meine Sicherheit als sehbehinderte Person auf der Strasse wichtig. Diese 3 cm entsprechen auch der VSS Norm 640 075 "Hindernisfreier Verkehrsraum" und gilt für die ganze Schweiz. Leider glaubt der Kanton Luzern, dass sie für sein Gebiet keine Gültigkeit habe und dass er dafür eigene "Normalien" schaffen müsse. Diese sind aber weder sinnvoll noch mit den Verbänden von Menschen mit Behinderungen und der Schweizerischen Fachstelle für Hindernisfreies Bauen abgesprochen.	4	Hindernisfreier Verkehrsraum ist der Gemeinde ein grosses Anliegen. Das Gesamtverkehrskonzept behandelt aber strategische Themen, nicht Detailplanungen. Diese folgen in ordentlichen nächsten Planungsschritten im Rahmen von konkreten Projekten. Bei diesen Detailplanungen verwendt die Gemeinde Kriens die aktuell geltenden Normen und Standards, inkl. der Anforderungen an die Hindersfreiheit. Auf Kantonsstrassen gelten die kantonalen Bestimmungen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
S.H.	Privat				Täglicher Stau an der Luzernerstrasse: Mein Vorschlag lautet, dass die Fahrt in Richtung Obernau jeweils bei der Einmündung Schachenstrasse in die Amlehnstrasse und der Ausfahrt der Schachenstrasse in die Obernauerstrasse endet. Damit wäre der Schleichweg Amlehn-/Schachenstrasse Richtung Obernau blockiert. Es könnten nur die Anwohner der Quartiere in Richtung Sonnenberg über diese beiden Strassen fahren. Ausnahme wäre der Bus, der vom Kupferhammer über die Amlehn- und Schachenstrasse in Richtung Obernau geführt würde. Damit könnte der Individualverkehr ohne Bushalt fahren. Der Busverkehr würde durch die Signalanlagen im Dorfzentrum nicht aufgehalten. Die Einfahrt in die Obernauerstrasse könnte durch die Signalanlage vor der Kreuzbäckerei gesteuert werden. Der Veloverkehr könnte dann in beide Richtungen auf der Schachen- und Amlehnstrasse geführt werden.	4	Gemäss Gesamtverkehrskonzept soll die Achse Schachen- / Amlehnstrasse auf die Anforderungen als Quartierstrasse und als Hauptroute für den Veloverkehr ausgerichtet werden. Die bereits umgesetzten Massnahmen hin zu diesem Ziel bewähren sich, eine Änderung drängt sich vorderhand nicht auf. Nächste Schritte sind die Einführung von Tempo 30 sowie die einheitliche Gestaltung der Einmündungen mit Trottoirüberfahrten. Der quartierfremde Durchgangsverkehr soll vermieden werden. Dies kann mittels Massnahmen im Bereich Knoten Schachenstrasse / Amlehnstrasse erreicht werden. Die weitergehende Konkretisierung kann allenfalls auch noch alternative Lösungen hin zum geschilderten Ziel ergeben. Eine Verschiebung des Busverkehrs ist nicht geplant. Dieser soll - mit seinen langen, breiten und schweren RBus-Fahrzeugen - weiterhin auf der Hauptachse geführt werden, dort wo auch die Trolleybusinfrastruktur besteht, Bevorzugungsmassnahmen umgesetzt sind oder noch werden und auch die meiste Nachfrage besteht (würden die Haltestellen auf die Schachen- / Amlehnstrasse verschoben, ändert auch der Einzugsradius der Haltestelle. Quartiere zwischen der Horwer- und der Luzernerstrasse wären so schlechter erschlossen, müssten weitere Wege zu den Haltestellen der RBus-Linie 1 auf sich nehmen. Allenfalls wären gar einzelne Gebiete ausserhalb der gesetzlich angepeilten öV-Abdeckung, resp. hätten keine Haltestelle innerhalb des Haltestellenradius von 300m.
S.L.	Privat				Der Kreisel Luzerner-/Horwerstrasse in der geplanten Geometrie beeinträchtigt den neuen Stadtplatz massiv. Bei dieser Platzgestaltung wurde alles unternommen, um möglichst viel Freiraum für Chilbi und andere Nutzungen zu erhalten. Dies hat bereits so zu einer sehr stark kompromiss-getriebenen Ausgestaltung geführt. Der Kreisel würde das Bild eines adäquaten Stadtplatzes vollends verunmöglichen. Daher ist eine Verschiebung des Kreisels zum Zeierhaus zu prüfen. Noch optimaler wäre die unterirdische Anlage dieses Kreisel inklusive der zu- und wegführenden Strassen (analog Kreisel in Frauenfeld).	2	Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Die Ausgestaltung des Knotens Horwer-/Luzernerstrasse ist ein wichtiger Bestandteil der Neugestaltung des Verkehrs im Zentrum. Eine Kreisel-Lösung wird hier in Zusammenarbeit mit dem Kanton näher untersucht – auch bezüglich der Grösse.
S.L.	Privat				Die Strassenraumgestaltung mit Grünflächen und Hochstammbäumen wird nicht behandelt, weil gemäss Seite 65 auf verkehrliche Fragen fokussiert werden soll. Der Ausgestaltung mit Bäumen und Grünflächen ist aber zwingend grosses Augenmerk zu schenken. Grundsätzlich sollte jede grössere Strasse mit einer beidseitigen Baumreihe versehen werden (Klimaerwärmung), die Mehrzweckstreifen (Seite 75) sollten als Rasen-Betonelemente (z. B. parallele Rillung, wie sie bereits für begrünte Parkplätze verwendet werden) dargestellt und ausgebildet werden. Entsprechend wären die Bilder auf Seite 74 zu ersetzen.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Der Mehrweckstreifen im Zentrum soll auch dem abbiegenden Veloverkehr und Autoverkehr als Aufstellfläche dienen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. In der weiteren Planungwird auch die Ausgestaltung mit Grünflächen, Bäumen und weiteren Elementen konzipiert.
S.L.	Privat				Die öffentlichen Parkfelder (Seite 45/47) sollten analog zu den privaten Parkplätzen bei der Neuerstellung oder Sanierung ebenfalls nach Art. 8 BZV materialisiert werden (extensiv begrünt).	1	.
S.L.	Privat				Der Dorfplatz ist weiterhin mit einem Fahr- und Parkverbot für Autos/LKW auszugestalten. Es sind bauliche Massnahmen zu treffen, damit das Fahrverbot auch tatsächlich durchgesetzt werden kann (im Gegensatz zu heute, wo der Platz täglich widerrechtlich befahren und beparkt wird).	4	De Dorfplatz soll weiterhin als Begegnungsraum ohne MIV dienen. Allfällige bauliche Massnahmen werden in weiteren Planungsarbeiten geprüft.
T.K.A.	Privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
T.K.A.	Privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja		1	
T.K.A.	Privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
T.K.A.	Privat				Es gibt Strassen, welche zur „Entleerung" der Quartiere auf die Hauptverkehrsachse dienen. Wenn bei diesen Tempo 30 oder gar 20 eingeführt wird, wird sich der Verkehr, wo möglich auf andere Quartierstrassen verlagern, wenn diese eine Abkürzung darstellen. Konkret sehe ich diese Gefahr beim Verkehr auf der Bergstrasse, wo bei Tempo 30 und 20 ein „Umweg" über das Zentrum Kriens sinnlos wird. Der Verkehr Richtug Stadt und Autobahn wird vermehrt über die Obere Datttenbergstrasse ausweichen. Es sollte allgemein darauf geachtet werden, nur dort eine Temporeduktion einzuführen, wo dies von der Verkehrssituation her offensichtlich mehr Sicherheit bzw. eine dringende Beruhigung des Verkehrs bringt. Beim Beispiel Bergstrasse meine ich den oberen Teil, ab der Abzweigung nach der Brücke. Im unteren Teil ist die Strasse breit und beidseitig mit Trottoirs gesäumt. Tempo 50 oder evtl. 40 scheint dort angemessen. Bei Tempo 50 sollten Massnahmen getroffen werden, dass dieses auch eingehalten wird. Oft wird generell das Tempolimit mit +10 Km/h befahren. Das ist inneorts entscheidend gefährlicher.	4	In einem grossen Teil der Quartiere besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone. Dies vor allem aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen. Aufgrund der positiven Erfahrungen soll dies auf weitere Qurtiere ausgeweitet werden, um auch dort die Sicherheit und Lebensqualität zu erhöhen. Ob die Bedingungen für Tempo-30 gegeben sind, wird bei jeder Strasse planerisch aufgearbeitet und ordentlich öffentlich aufgelegt. Sind Quartiere flächendeckend auf tieferem Geschwindigkeitsniveau, sind Umwegfahrten wieder weniger attraktiv. Die Hauptrouten gewinnen an Bedeutung, gerade wenn dort der Verkehr mittels Dosierungen flüssig gehalten wird. Schleichverkehr in den Quartieren soll vermieden werden. Bei der Konkretisierung der Verkehrsmassnahmen in den Quartieren sind die Ziele Verkehssicherheit, Lämrreduktion und Vermeidung von Schleichverkehr "unter einen Hut" zu bringen.
T.R.U.	privat	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja		1	
T.R.U.	privat	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Veloschnellroute Friedhofstrasse-Schlundstrasse bis Horw: wird aus mehreren Gründen abgelehnt: Schnellstrasse bedeutet E-Bike's etc. mit hohen (30 km/h und mehr) Geschwindigkeiten; eine Trennung zum Fussgänger ist praktisch nicht möglich, resp. Mit sehr hohen Kosten verbunden; es ist nicht zielführend, dass Velofahrer gegenüber den spazierenden Personen (u.a. Familien mit Kindern etc.) Vortritt haben. Auch können die Anwohner der Friedhof- und Schlundstrasse nicht mehr zu ihren Liegenschaften gelangen (über 50 Liegenschaften haben Fahrwegrechte auf der Schlundstrasse)	4	Die Gemeinde Kriens erachtet eine optimale Velo-Verbindung zwischen dem bestehenden Zentrum und dem neuen Zentrum Süd als zentral. Bei der Ausgestaltung der Veloschnellroute sind die Anforderungen an die Verkehrssicherheit des Fussverkehrs und die Liegenschaftserschliessungen zu gewährleisten.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
T.R.U.	privat	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
Workshop (Ergänzung zu schriftlichen Stellungnahmen)	Privat				Die Verbesserungen, die das Gesamtverkehrkonzept bringen soll, sind nicht fassbar.	2	Das Gesamtverkehrkonzept ist ein komplexes Zusammenspiel von rund 70 Massnahmen. Diese funktionieren einzeln, entfalten aber zusammen die höchste Wirkung. Die Gemeinde Kriens ist sich bewussst, dass die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes viel Kommunikationsarbeit erfordert. Die Bevölkerung soll verstehen, welche Massnahmen, welchen Nutzen bringen.
Workshop (Ergänzung zu schriftlichen Stellungnahmen)	Privat				Funktioniert der Koexistenz-Ansatz tatsächlich?	4	Als Referenzbeispiel dient die Schwarzenburgstrasse in Köniz. Vor und nach der Umgestaltung des Strassenraums in Köniz wurde eine Wirkungsanalyse durchgeführt. Folgende Erkenntnisse wurden gewonnen: - Die Verkehrssicherheit hat sich verbessert: Abnahme Unfälle um 33 % trotz Verfünffachung des Fussverkehrsaufkommens - Die Lärmbelastung hat abgenommen - Die Kundschaft hat zugenommen - Die Verkehrsmenge des MIV ist gleichbleibend, trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum - Die Reisezeit des MIV hat sich reduziert, dank einem stetigen Verkehrsfluss. Weitere Referenzbeispiele von Zentrumsabschnitten, die eine vergleichbare Verkehrsbelastung aufweisen und mit einem Mehrzweckstreifen gestaltet wurden, sind: - Wabern, Seftigenstrasse: Verkehrsbelastung 21‘000 Fahrzeuge / Tag, mit Tram - Visp, Kantonsstrasse: Verkehrsbelastung 20’000 Fahrzeuge / Tag
Workshop (Ergänzung zu schriftlichen Stellungnahmen)	Privat				Tempo-30 auf der Luzernerstrasse soll in einem Versuch getestet werden.	4	Die Idee ist grundsätzlich spannend. Jedoch sind für einen Testbetrieb bereits relativ viele Infrastrukturmassnahmen notwendig. Das Prinzip der Koexistenz und damit des Tempo-30 auf dem Zentrumsabschnitt der Luzernerstrasse funktioniert nur ohne die Lichtsignalanlagen. Eine Umgestaltung der Knoten wäre also womöglich bereits für den Testbetrieb erforderlich. Zudem braucht es für den Gewinn von aussagekräftigen Fakten nicht nur ein paar Wochen, sondern mehrere Jahre. Das Thema soll in der weiteren Planung gemeinsam mit dem Kanton evaluiert werden.
MEZZO Esskultur, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Unternehmen	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Der Ansatz ist richtig; nur eine Gesamtschau über alle Verkehrsmittel lässt sinnvolle Lösungen im einzelnen zu. Die Verkehrsbelastung ist im Zentrum mit der Hauptverkehrsader Luzernerstrasse allerdings ungleich grösser als in den Aussenquartieren. Darunter leiden nebst den Anwohner auch das lokale Gewerbe. Vor diesem Hintergrund ist – trotz grundsätzlich integraler Betrachtung aller relevanten Verkehrsthemen – der Abfederung der Auswirkungen des MIV im Zentrum erhöhte Beachtung zu schenken.	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse, Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden.
MEZZO Esskultur, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Unternehmen	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Die Richtung stimmt. Als Laden/Café-Bar im Zentrum ist für uns insbesondere die geplante Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 im Zentrum (Luzernerstrasse) von Kriens von Bedeutung. Wir begrüssen diese Pläne, sie helfen mit, das Zentrum attraktiver zu machen; für die Anwohner, für die Fussgänger und eben auch für die Läden. Erfahrungen in anderen Gemeinden (z.B. Köniz) zeigen, dass Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen durch Zentren keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben (im Gegenteil), dass sie aber umso mehr helfen, das Zentrum lebendig zu machen, die Lebensqualität steigern, die Passantenfrequenz und damit auch die Umsätze der Läden. Aber auch die Stossrichtung der übrigen Massnahmen zielen in die richtige Richtung; das Umsteigen vom MIV auf den ÖV ist - mit leichtem Druck - zu fördern, nur so kann der Verkehrskollaps in Kriens abgewendet werden. Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV müssen verstärkt gefördert werden, nur so kann auch das Gewerbe im Zentrum gewinnen.	1	
MEZZO Esskultur, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Unternehmen	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	
MEZZO Esskultur, Luzernerstr. 32, 6010 Kriens	Unternehmen				Das beruhigte Zentrum mit Tempo-30 ist mindestens bis Einmündung Schachenstrasse zu verlängern. Tempo 30 wirkt besser, je länger die Zone ist. Zudem wird damit die "Flanierzone" verlängert, was eine Belebung des Zentrums mit Läden, Ateliers etc. - und damit mit Passanten - verstärkt.	2	Die Länge der Zentrumszone soll in den weiterführenden Planungsarbeiten geprüft werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die Luzernerstrasse weiterhin eine Hauptachse mit den entsprechende Verkehrsmengen bleiben muss.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen	1	Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	Ja	Die Verfolgung einer ganzheitlichen Sichtweise und dadurch keine Schwerpunktsetzung auf einzelne Verkehrsträger bzw. -themen ist aus unserer Sicht der richtige Ansatz und wird unsererseits vollumfänglich unterstützt.	1	
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen	2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Den Ansatz konkrete Massnahmen über alle Verkehrsmittel weiterzuentwickeln finden wir sinnvoll. Zu einzelnen Massnahmen sind wir nicht einverstanden (siehe unsere Kommentare unten unter Aspekte)	1	
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja	Mit den Hauptaussagen des Gesamtverkehrskonzepts sind wir einverstanden und auch die Darstellung ist übersichtlich und transparent. Die Ausarbeitung der Details wird aber noch zahlreiche Fragestellungen aufwerfen welche man sorgfältig diskutieren und ausarbeiten muss.	1	
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Aufwertung des Zentrums Kriens: Dass die Gemeinde Kriens das Zentrum aufwerten und attraktiver gestalten will, können wir nachvollziehen und grundsätzlich finden wir das Ziel richtig. Der Gemeinderat hat sich anlässlich unserer Abklärungen einer möglichen Verlagerung der Talstation in den Schlund, klar dahingehend geäussert, dass das Interesse besteht, die Talstation der Pilatus-Bahnen weiterhin möglichst zentral in Kriens zu behalten. Die geplanten Massnahmen zur Aufwertung dürfen die optimale Erreichbarkeit der Pilatus-Bahnen mit MIV und insbesondere Cars nicht beeinträchtigen. Die optimale Erreichbarkeit muss auch für die Zukunft garantiert werden können, da die Investitionen in einen neue Bahnanlage Investitionen für 30-40 Jahre umfassen.	5	Grundsätzlich sollen die sinnvollen Möglichkeiten der zukünftige Lage und Erschliessung der Talstation der Pilatusbahn im Bericht näher beschrieben werden. Die Gemeinde ist aber nicht im Lead, wo Dritte ihre Investitionen planen. Abschliessend ist auch noch kein Entscheid im Gemeinderat gefallen, welche Standort-Varianten favorisiert wird. Sollte der Standort am heutigen Ort bleiben, ist dies bei der Ausgestaltung des neuen Zentrums gebührend zu berücksichtigen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Parkierung Talstation Kriens: Die Parkingmöglichkeiten an der Talstation sind im Gesamtverkehrskonzept aufzunehmen und dementsprechend vorzusehen, dass genügend Parkplätze (Auto und Car) erhalten bzw. realisiert werden können.	5	Grundsätzlich soll die zukünftige Lage und Erschliessung der Talstation von den Pilatus-Bahnen im Bericht näher beschrieben werden. Auch das Thema Parkierung soll aufgenommen werden. Aktuelle Studienarbeiten zeigen, dass der Parkplatzbedarf bei der heutigen Talstation erhöht werden müsste.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				ÖV-Anschluss Talstation Pilatus-Bahnen: Die Pilatus-Bahnen unterstützen die Bestrebungen den ÖV attraktiver zu machen. Das bedingt jedoch, dass die Talstation der Pilatus-Bahnen besser an den ÖV angebunden werden. Am besten einen direkte Anbindung an den Bahnhof Luzern. Mindestens jedoch eine Buslinie mit Taktfahrplan (15 min.) mit Haltstelle Talstation Pilatus-Bahnen mit Verbindung an Linie 1. Es ist auch zu prüfen, die Linie 16 an die Talstation Pilatus-Bahnen zu führen.	4	Am aktuellen Standort sind laut Aussagen des Verkehrsverbundes Luzern kaum Verbesserungen möglich, die wirtschafltich vertretbar sind und einen hohen Kundenutzen haben. Eine Verschiebung der Talstation, wie sie im Rahmen der Sarnierung dr Gondebahn diskutiert wird, könnte neue Möglichkeiten bringen.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Massnahme M-2 Gallusstrasse / Hohle Gasse: Mit der angedachten Sperrung der Gallusstrasse und dem damit verbunden Kreisverkehr auf der Luzernerstrasse und dem Gegenverkehr auf der Horwerstrasse Nord wird der grosse Teil der Pilatus Bahn Gäste welche mit dem MIV anreist von der Horwerstrasse Nord in die Hohle Gasse einbiegen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse wird es Reisebussen nicht möglich sein, das Abbiegemanöver durchzuführen ohne auf die Gegenfahrbahn zu geraten. Stehen da bereits Autos, die von der Hohle Gasse in die Horwerstrasse einbiegen wollen, wird es zu Staus, Behinderungen und gefährlichen Situationen kommen. Die Hohle Gasse wird weiterhin die Hauptverkehrsachse für die Zubringung des MIV und Cars bleiben, somit muss sichergestellt werden, wie bereits an anderer Stelle erwähnt, dass die Talstation der Pilatus-Bahnen auch für die Zukunft sichergestellt ist.	2	Die funktionalen Anforderungen aller Verkehrsmittel (Cars, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr), welche aus dem Standort der Talstation der Pilatus-Bahnen resultieren, werden bei der Ausgestaltung des Strassenraums im Zentrum berücksichtigt.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Promenanden als Hauptverbindungen touristischer Ziele: Grundsätlich sehr begrüssenswert. Dies auf der ohnhin engen Hohle Gasse zu realsieren darf nicht zu Lasten der Zugänglichkeit des touritischen Zieles Pilatus-Bahnen) für Cars realisiert werden. Cars sind ein effizientes und gegenüber dem Auto ökologischeres Transportmittel.	2	Die funktionalen Anforderungen aller Verkehrsmittel (Cars, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr), welche aus dem Standort der Talstation der Pilatus-Bahnen resultieren, werden bei der Ausgestaltung des Strassenraums im Zentrum berücksichtigt.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Massnahme HS1 - Es muss genügend Platz für Reisebusse geben (siehe Massnahme M2)	2	Die funktionalen Anforderungen aller Verkehrsmittel (Cars, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr), welche aus dem Standort der Talstation der Pilatus-Bahnen resultieren, werden bei der Ausgestaltung des Strassenraums im Zentrum berücksichtigt.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Massnahme ÖV7 :"Eine Verschiebung der Talstation der Pilatus-Bahnen ermöglicht eine verbesserte Anbindung an das Bahn-Netz und vermeidet Verkehr." Wohin soll die Talstation denn verschoben werden? In diesem Zusammenhang soll nicht nur die Verschiebung der Talstation Pilatus-Bahnen geprüft werden, sondern auch eine besser Anbindung der Talstation an den ÖV zum Beispiel mit der Linie 16 oder Ausbau der Linie 15 mit einem Taktfahrplan (15 Min.) mit Anschluss an Linie 1.	4	Am aktuellen Standort sind laut Aussagen des Verkehrsverbundes Luzern kaum Verbesserungen möglich, die wirtschafltich vertretbar sind und einen hohen Kundenutzen haben. Eine Verschiebung der Talstation, wie sie im Rahmen der Sarnierung dr Gondebahn diskutiert wird, könnte neue Möglichkeiten bringen.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Massnahme ÖV4 - Verbesserte Anbindung Schattenberg (Linie 15). Relativ hoher Anteil an Gäste die mit ÖV anreisen, daher begrüssen wir diese Entwicklung	1	
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				P-1: Ein angemessens Parkierungsangebot in der Nähe der Talstation ist für die Pilatus-Bahnen überlebenswichtig. Es wird immer ein Anteil an MIV-Gästen geben und diese wollen möglist nahe an die Talstation gelangen (ältere, gebrechliche, behinderte Menschen).	5	Grundsätzlich soll die zukünftige Lage und Erschliessung der Talstation von den Pilatus-Bahnen im Bericht näher beschrieben werden. Auch das Thema Parkierung soll aufgenommen werden.
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				P-2: Einen Bewirtschaftung der Parkplätze begrüssen wir. Diese wird bereits heute bei den PP der Pilatus-Bahnen praktiziert.	1	
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Massnahme VS-6 Hohle Gasse - siehe oben	1	
PILATUS-BAHNEN AG	Unternehmen				Massnahme FS-2 Die Verbesserung der Verkehrssicherheit Hohle Gasse | Kirchrainweg begrüssen wir sehr, sowohl für Schulen wie auch unseren Gästen.	1	
Hausverein Zentralschweiz, Brüggligasse 2, 6004 Luzern		2	Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	Ja	Das Gesamtverkehrskonzept Kriens zielt in die richtige Richtung; Plafonierung MIV, effizientere Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur (mit Förderung ÖV, Langsamverkehr), etc. Ein Mangel besteht bei der Erschliessung der Aussenquartiere. Grundsätzlich und erst recht zu den Randstunden. Hier besteht zusätlicher Handlungsbedarf (siehe Antrag unten). Für die Attraktivität des Zentrums (und auch im Interesse der Hauseigentümer) ist zudem die Tempo-30-Zone durch das Zentrum das eigentliche Herzstück; sie ist Voraussetzung, um im Krienser Zentrumsbereich für Mieter, Hauseigentümer, Läden, Fussgänger, Gewerbe, Velofahrer einen Mehrwert zu schaffen.	1	
Hausverein Zentralschweiz, Brüggligasse 2, 6004 Luzern		3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	Ja		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung Gemeinde
Hausverein Zentralschweiz, Brüggligasse 2, 6004 Luzern					Für die Anbindung der Aussenquartiere auch zu Randstunden sind zukunftsfähige Mobilitätslösungen zu wählen. Dieser Betrieb soll die Fläche nicht etwa eine Linie bedienen.	3	Die verbesserte Anbindung der Quartiere an Kriens und Luzern ist ein Anliegen der Gemeinde Kriens. Die detaillierte Umsetzung wird jedoch vom Verkehrsverbund Luzern geplant. So ist diese Massnahme im kantonalen V-Bericht 2018-2021 verankert. Die Gemeinde wird bei der Planung einbezogen. Im Rahmen dieser Massnahme werden auch alternative Systeme geprüft.
Hausverein Zentralschweiz, Brüggligasse 2, 6004 Luzern					Die Tempo-30-Zone durch das Zentrum ist prioritär einzuführen. Die Verkehrsberuhigung durch das Zentrum ist Voraussetzung für weitere geplante Massnahmen ("Kanalisierung des Verkehrs auf der Hauptachse").	2	Die Umgestaltung des Strassenraums (Luzernerstrasse (Zentrumsabschnitt), die Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie die Verbesserung der Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr werden mit hoher Priorität angegangen. Weitere Planungsarbeiten sollen nach Kenntnisnahme des Gesamtverkehrskonzepts gestartet werden. Die Hauptachse ist jedoch eine Kantonsstrasse. Dessen Planung obliegt dem Kanton. Dessen Anforderungen sind mit jenen der Gemeinde noch abzugleichen.

Fragen	Antwort			
	Ja	Nein	Enthaltung	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
1. Ansatz: Das Gesamtverkehrskonzept betrachtet integral alle relevanten Verkehrsthemen (öV, Velo, Fussverkehr, MIV, Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Monitoring und Controlling). Unterstützen Sie diesen Ansatz?	42	1	2	45
2. Massnahmen: Sind Sie grundsätzlich mit den aufgeführten Massnahmen über alle Verkehrsmittel einverstanden, damit diese in der Folge weiterentwickelt werden können?	38	4	3	45
3. Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts und dessen Darstellung einverstanden?	37	6	2	45