

Antwort auf die Dringliche Interpellation 210

Littauerberg dichtmachen?

Marco Baumann namens der FDP-Fraktion, Roger Sonderegger namens der Mitte-Fraktion und Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion vom 7. Oktober 2022
StB 658 vom 26. Oktober 2022

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 27. Oktober 2022 beantwortet.

Ausgangslage

Die Güterstrassen über den Littauerberg werden seit Jahren verstärkt als Schleichwege benützt. Schon im Verkehrsrichtplan Littau von 2004 ist im Kapitel «Konzept öffentliche Güterstrassen» die Zielvorstellung ausgewiesen, dass das Güterstrassennetz in erster Linie dem Anstösserverkehr dienen soll und sekundär als Radrouten- und Wanderwegnetz. Der gebietsfremde motorisierte Individualverkehr soll ferngehalten werden. Das erhöhte Verkehrsaufkommen über den Littauerberg hat dazu geführt, dass der Stadtrat mit Postulat 200, Agnes Keller-Bucher namens der CVP-Fraktion vom 20. Mai 2011: «Erhöhtes Verkehrsaufkommen Littauerberg», aufgefordert wurde, den Verkehr über den Littauerberg einzudämmen bzw. den Durchgangsverkehr ganz zu unterbinden. In seiner Stellungnahme hat der Stadtrat eine Überprüfung und Massnahmen in Aussicht gestellt.

Im Jahr 2014 wurden durch das Tiefbauamt der Stadt Luzern Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einem Testabschnitt umgesetzt. Neben geringfügigen baulichen Anpassungen wurde der Fahrbahnbereich optisch durch Randlinien verschmälert, und zur Verhinderung, dass die Randlinien auf der angedachten Fussgängerseite überquert werden, wurden Sichtzeichen montiert. Erläuterungen dazu sind in der Antwort auf die Interpellation 207, Peter With namens der SVP-Fraktion vom 9. Juli 2014: «Unsinnige Markierungen auf der westlichen Bergstrasse in Littau», enthalten. Mangels Akzeptanz seitens der Fahrzeuglenkenden und wegen vorsätzlicher Beschädigung der Sichtzeichen wurde auf eine Weiterführung der Massnahme verzichtet. Somit besteht auf den Strassen über den Littauerberg nach wie vor ein Sicherheitsrisiko, welches sich in den hohen und für eine Güterstrasse zudem ungewöhnlichen Unfallzahlen widerspiegelt.

Die Anordnung eines Fahrverbotes erachtet der Stadtrat als geeignete Massnahme, um in einem ersten Schritt die Verkehrsbelastung und damit die Unfallwahrscheinlichkeit zu reduzieren. Gleichzeitig wird dadurch die Strasseninfrastruktur vor übermässiger Belastung geschützt. Damit den Alltagswegen im gemeindeübergreifenden Littauerberg Rechnung getragen werden kann, soll das Teilfahrverbot mit dem Zusatz «Zubringerdienst Littauerberg und land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gestattet» ergänzt werden. Der Littauerberg wird dabei in der Verkehrsanordnung grosszügig definiert: Er wird eingegrenzt durch die Kleine Emme und die Bauzone im Süden, die Kantonsstrasse K 12 und die Stadtgrenze Luzerns im Norden, die Gemeindestrasse 1. Klasse Malters–Hellbühl sowie die Bauzonen der Gemeinden Malters und Neuenkirch im Westen und die Bauzone der Gemeinde Emmen im Osten. Mit diesem Zusatz ist es auch den Anwohnerinnen und Anwohnern und deren Zubringern von ausserhalb

des Fahrverbotsgebietes möglich, die mit dem Teilfahrverbot belegten Strassen zu befahren. Der Perimeter berücksichtigt damit das gesamte Landwirtschaftsgebiet innerhalb der besagten Grenzen.

Das publizierte Teilfahrverbot wird von den Gemeinden Malters und Neuenkirch abgelehnt, da sie Mehrverkehr auf der Gemeindestrasse (Maltersstrasse) zwischen ihren Gemeinden erwarten und damit die Verkehrssicherheit der Schulkinder beim Schulhaus Hellbühl gefährdet sehen. Eine Verkehrszunahme auf der gut ausgebauten Maltersstrasse ist zu erwarten. Die Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit dem Mehrverkehr in Schulhausnähe Hellbühl werden vonseiten der Stadt Luzern ernst genommen. Bei der besagten Strasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse 1. Klasse und damit um eine verkehrsorientierte Strasse. Auch der Gemeinderat Neuenkirch hat sich 2017 dahingehend geäussert, dass es sich bei der Maltersstrasse um eine verkehrsorientierte Strasse handelt und ein sicherer Fussweg ab der Treppe bei der Maltersstrasse zum Schulhaus bestehe. Auch die Luzerner Polizei betonte, dass in diesem Schulwegbereich keine Auffälligkeiten registriert worden seien, im Kreuzungsbereich seien lediglich zwei Selbstunfälle innert zehn Jahren verzeichnet worden (Quelle: «Anzeiger vom Rottal» vom 16. März 2017). 2018 wurde auf der Maltersstrasse zwischen dem Sägewerk und der Luzernstrasse – d. h. in Schulhausnähe – Tempo 30 eingeführt. Die Strasse verfügt in diesem Bereich inzwischen über ein strassenbegleitendes Trottoir. Bei der Einmündung in die Luzernstrasse quert ein Fussgängerstreifen die Maltersstrasse hin zum Schulhaus Hellbühl. Die Einschätzung, dass die Verkehrssicherheit der Schulkinder aufgrund der Zunahme der Verkehrsmenge auf der Maltersstrasse nun gefährdet sei, wird nicht geteilt. In unzähligen Gemeinden liegen Schulhäuser an stark befahrenen Strassen, massgebend für die Beurteilung der Verkehrssicherheit ist vor allem die vorhandene Strasseninfrastruktur.

Zu 1.:

Die Teilfahrverbote werden mit der Verkehrssicherheit begründet. Wie viele Unfälle wurden in den letzten fünf Jahren auf diesen Strassen registriert?

Der Knoten westliche Bergstrasse / Ruswilerstrasse (K 12) war 2019 und 2020 ein Unfallschwerpunkt. Die Auswertung 2021 liegt noch nicht vor. Im Zeitraum von 2016 bis 2020 ereigneten sich an dieser Kreuzung elf polizeilich registrierte Unfälle. Bei den sechs Unfällen mit Personenschaden wurden neun Personen verletzt, zwei davon schwer und sieben leicht. Auf der 4 km langen westlichen Bergstrasse zwischen der Einmündung Thorenbergstrasse und der Einmündung Ruswilerstrasse ereigneten sich im gleichen Zeitraum 14 polizeilich registrierte Unfälle. Dabei wurden zehn Personen leicht und zwei Personen schwer verletzt. Eine Unfallhäufung ist im Bereich des Knotens Krattenbach zu beobachten, welcher in der Vergangenheit auch bereits als Unfallschwerpunkt gelistet wurde. Beim Einmünden der westlichen Bergstrasse in die Thorenbergstrasse (K 10) ereigneten sich im gleichen Zeitraum vier Unfälle mit sechs leicht verletzten Personen.

Auf der östlichen Bergstrasse ereigneten sich im Zeitraum von 2016 bis 2020 fünf polizeilich registrierte Unfälle mit insgesamt 14 leicht verletzten Personen.

Zu 2.:

Die Gemeinden Malters und Neuenkirch haben angekündigt, dass sie die Teilfahrverbote bekämpfen werden. Wie wird sich diese Gegenwehr auf die Zusammenarbeit bei betroffenen Strassengenossenschaften auswirken, bei welcher sich neben der Stadt Luzern auch die Gemeinde Malters beteiligt? Droht dieser Entscheid des Stadtrates dazu zu führen, dass sich Malters aus den Genossenschaften zurückzieht, wenn ihre Bevölkerung die Strassen nicht mehr nutzen darf? Was würde ein solcher Austritt für den Unterhalt und den Betrieb der Strassen bedeuten?

Soweit bekannt gibt es keine Strassengenossenschaften unter Beteiligung der Stadt Luzern und einer Nachbargemeinde. Die westliche und die östliche Bergstrasse sind im alleinigen Eigentum der Stadt Luzern. Die Verbindungsstrasse von Spitz bis Malters gehört bis zur Gemeindegrenze ebenfalls der Stadt Luzern. Alle genannten Strassenverbindungen im Eigentum der Stadt Luzern werden durch die Eigentümerin unterhalten. Dies gilt sowohl für den baulichen als auch den betrieblichen Unterhalt. Hinsichtlich Finanzierung und Unterhalt der Güterstrassen gilt das jeweilige Strassenreglement der Gemeinde. Die

Strassengenossenschaft Spahau-Fluck-Chrattenbach setzt sich seit Jahren für ein Fahrverbot ein und stützt das Vorhaben der Stadt Luzern.

Zu 3.:

Die Sperrung der Nord-Süd-Verbindung wird auch in der betroffenen Quartierbevölkerung als übertrieben beurteilt. Ist der Stadtrat bereit, die Nord-Süd-Verbindung vom Stechenrain bis zum Thorenberg (westliche Bergstrasse) vom Teilfahrverbot auszunehmen, um der Stadtbevölkerung den kürzeren und somit ökologischeren Weg vom Littauer Boden nach Hellbühl zu ermöglichen?

Nein, der Stadtrat hat das Vorgehen in Kenntnis der langen Vorgeschichte und unter Abwägung der verschiedenen Interessen so beschlossen. Das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat in den vergangenen Jahren verschiedene alternative Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft und teilweise ohne Erfolg umgesetzt. Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass das geplante Teilfahrverbot über den Littauerberg mit dem Zusatz «Zubringer Littauerberg und land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gestattet» als zweck- und verhältnismässige Massnahme umgesetzt werden soll. Die Hierarchie einer Strasse wird von der zuständigen Gemeinde aufgrund der Funktion der Strasse festgelegt. Die westliche Bergstrasse ist eine Güterstrasse 1. Klasse. Diese dienen gemäss § 2 Abs. 2 der Strassenverordnung vom 19. Januar 1996 (StrV; SRL Nr. 756) vorwiegend der Land- und Waldwirtschaft. Sie können zudem für die Erschliessung grösserer Gemeindeteile genutzt werden und daneben eine Bedeutung für den Tourismus- und Freizeitverkehr haben. Der Strassenquerschnitt und die Tragfähigkeit der Strasse ist auf diese Nutzung ausgerichtet.

Würde die Nord-Süd-Verbindung für den Durchgangsverkehr offen gehalten, müsste die Strasse für ein Verkehrsaufkommen von 1000 bis 2000 Fahrzeugen sowie den Fuss- und den Reitverkehr erweitert und ausgebaut werden, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet werden könnte. Für den Stadtrat ist ein Ausbau der westlichen Bergstrasse von einer Güter- zu einer Verbindungsstrasse jedoch nicht mit der städtischen Mobilitätsstrategie vereinbar. Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2) besagt, dass der Durchgangsverkehr konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen werden soll (Art. 5 Abs 2). Strassenausbauten sind zu vermeiden, denn sie würden zudem für den motorisierten Individualverkehr attraktiver, was auch im Widerspruch zur städtischen Klima- und Energiestrategie steht. Weitere Argumente, die für den Stadtrat gegen einen Ausbau sprechen, sind die zu erwartenden hohen Kosten und der Verlust von Kulturland.

Zu 4.:

Warum wird der Bevölkerungsumfrage des Quartiervereins von 2021 keine Rechnung getragen? Die Resultate liegen der Stadt Luzern vor.

Die erwähnte Bevölkerungsbefragung wurde selbstverständlich in die Überlegungen miteinbezogen. Die Umfrage zeigt u. a. eine kritische Haltung gegenüber dem Teilfahrverbot. Zu bedenken ist aber, dass die Umfrage auf einer unklaren Ausgangslage basierte. Zudem ergab sich bei genauer Analyse der Umfrage unter Einbezug der Kommentare der Befragten ein durchaus heterogenes Resultat. Die Umfrage und das abgegebene Informationsmaterial hat der Quartierverein eigenständig aufgearbeitet. Er hat dabei der Variante der Stadt Luzern eine Alternativvariante gegenübergestellt. Diese beinhaltet grob folgende Elemente:

- Westliche Bergstrasse: Temporeduktion auf allen betroffenen Strassen auf 60 km/h; Sanierung der Strasse mit einem Ausbau Fuss-, Velo- und Reitweg sowie zusätzlichen Ausweichstellen ohne Fahrverbot;
- Östliche Bergstrasse: Sanierung der östlichen Bergstrasse sowie Signalisation eines Fahrverbotes (Zubringerdienst gestattet);
- Querstrasse: Ausgestaltung nach Absprache der Anwohnerinnen und Anwohner mit Fahrverboten, mindestens der Zubringerdienst für den Littauerberg soll möglich sein.

Die Stadt Luzern hatte keine Möglichkeit, unabhängig über das geplante Teilfahrverbot zu informieren und die Alternativvariante detailliert auf ihre Machbarkeit zu prüfen bzw. deren Konsequenzen aufzuzeigen. Aus den Bemerkungen der Teilnehmenden geht hervor, dass die abgegebenen Unterlagen, insbesondere was das geplante Vorhaben der Stadt angeht, mangelhaft oder zumindest lückenhaft waren. Beispielsweise wurde bei der Umfrage die Stadtvariante mit einer «kompletten Sperrung aller Strassen» beschrieben, was mit dem geplanten Teilfahrverbot und der grosszügigen Definition des Zubringergebietes nicht der Fall ist. Der Alternativvorschlag geht zudem davon aus, dass auf den Querstrassen auch auf den benachbarten Gemeindegebieten ein Fahrverbot realisiert werden kann, was bekannterweise durch die Gemeinden Malters und Neuenkirch abgelehnt wird. Damit ist diese Variante nicht im vorgesehenen Ausmass umsetzbar. Letztlich liegt die Verantwortung für den sicheren Betrieb der Güterstrasse aber beim Tiefbauamt der Stadt Luzern. Und die Massnahme wird aufgrund des ungewöhnlich hohen Unfallaufkommens als geeignete und verhältnismässige Massnahme beurteilt.

Zu 5.:

Was bedeuten die Teilfahrverbote für den Unterhalt und den Betrieb der betroffenen Strassenabschnitte wie z. B. die Schneesäuberung und Sanierungsarbeiten? Werden diese Strassen auch in Zukunft noch bedarfsgerecht durch die Stadt Luzern unterhalten?

Die östliche und die westliche Bergstrasse sind Güterstrassen 1. und 2. Klasse. Diese Einordnung ändert sich durch den Erlass des Teilfahrverbots nicht. Art. 12 Abs. 4 des Reglements über Bau und Unterhalt von Strassen vom 28. September 2000 (sRSL 6.3.2.1.1) legt fest, dass für den Unterhalt von Güterstrassen im Eigentum der Stadt keine Beiträge erhoben werden.

Das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat ein Vorprojekt zur umfassenden Sanierung der östlichen und der westlichen Bergstrasse erarbeitet. Das Sanierungsvorhaben sieht vor, die westliche Bergstrasse auf 3,6 m Breite zurückzubauen und in regelmässigen Abständen Ausweichstellen anzuordnen. Dieser Strassenausbau ist bei moderatem Verkehrsaufkommen zweckmässig. Zusätzlich soll neben der Strasse ein breites, befestigtes Bankett für den Fuss- und den Reitverkehr erstellt werden. Der geplante Fuss- und Reitweg reicht vom Knoten Spitz bis zur Burg Thorenberg. Von dort führt der Weg über den bestehenden Wanderweg zur östlichen Bergstrasse. Auf der östlichen Bergstrasse soll der Fussweg bis zur Einmündung in die Thorenbergstrasse auf dem neuen Damm entlang der Kleinen Emme fortgeführt werden. Für diese Sanierung der östlichen und der westlichen Bergstrasse sind 2,4 Mio. Franken veranschlagt. Bund und Kanton leisten substantielle Beiträge an den Bau von Güterstrassen, sofern diese der Erschliessung von landwirtschaftlich genutzten Flächen und nicht dem Durchgangsverkehr dienen. Die zu erwartenden Beitragszahlungen in der Höhe von 30 bis 40 Prozent der Baukosten sind bei der Kostenschätzung nicht berücksichtigt. Bei einem Ausbau zu einer Verbindungsstrasse würden sich nicht nur die Investitionskosten erhöhen, gleichzeitig würden auch die Bundesbeiträge wegfallen.

Zu 6.:

Was bedeuten die Teilfahrverbote für die Hofläden bezüglich Umsatzeinbussen? Wurden diese Auswirkungen erhoben und beim Entscheid für die Teilfahrverbote berücksichtigt?

In Art. 17 Abs. 3 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) ist der Zubringerdienst wie folgt beschrieben: «Bei Fahrverboten sowie Mass- und Gewichtsbeschränkungen erlaubt der Vermerk «Zubringerdienst gestattet» Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren bei Anwohnern oder auf anliegenden Grundstücken, Fahrten von Anwohnern und von Personen, die Anwohner zu treffen oder auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben sowie die Beförderung solcher Personen durch Dritte.» Die Erreichbarkeit der Hofläden wird somit durch das Teilfahrverbot grundsätzlich nicht eingeschränkt.

Zu 7.:

Gilt die Sperrung auch für landwirtschaftliche Betriebe, die das Gebiet aus betrieblichen Gründen teilweise queren müssen?

Nein, das publizierte Teilfahrverbot gestattet landwirtschaftlichen Fahrzeugen die uneingeschränkte Nutzung der Strasse, sofern das zulässige Höchstgewicht nicht überschritten wird. Für Fahrten, die Start oder Ziel innerhalb des definierten Perimeters «Littauerberg» haben, dürfen die mit dem Teilfahrverbot belegten Strassen befahren werden.

Zu 8.:

Werden die Teilfahrverbote aufgehoben, wenn die Auswirkungen auf die Bewohnenden sowie auf das Gewerbe in den angrenzenden Quartieren zu negativ ausfallen und die Wirksamkeit in Frage steht? Wie wird diese Überprüfung vorgenommen?

Nach einem Jahr werden das Verkehrsaufkommen über den Littauerberg und auf der Malterstrasse sowie die Unfallsituation beurteilt und allfällige Anpassungen geprüft. Eine darüber hinausgehende Überprüfung der Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere bzw. das Gewerbe wird im Zusammenhang mit Verkehrsanordnungen nicht vorgenommen.