

Stellungnahme zum Postulat 382

Massnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehr

Benjamin Gross, Adrian Albisser und Karin Pfenninger namens der SP-Fraktion vom 1. Juli 2024
Antrag des Stadtrates: Entgegennahme, StB 827 vom 27. November 2024

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 19. Dezember 2024 überwiesen.

Ausgangslage

Die SP-Fraktion schlägt im Nachgang zur Stellungnahme und Debatte zum [Bevölkerungsantrag 301](#) vor, die Libellenstrasse durch eine Massnahme zu «unterbrechen», ähnlich wie dies bereits in der Tribschenstadt umgesetzt wurde. Dort sei das Quartier für die Anwohnenden mit dem Auto erreichbar, indem Fahrzeuge von einer Seite zu- und wegfahren können. Die Staus des Durchgangsverkehrs blieben auf der Tribschen- und Werkhofstrasse, ohne das Quartier übermässig zu belasten. Velos und Zufussgehende sollen die unterbrochenen Strassen weiterhin ungehindert nutzen können. Je nach Umsetzung soll es auch für Blaulicht- und Entsorgungsfahrzeuge möglich sein zu passieren.

Die Postulanten und die Postulantin fordern den Stadtrat auf, die Möglichkeit der Unterbrechung der Durchfahrt für alle Strassen zu prüfen, die von Ausweichverkehr betroffen sind. Neben der Libellenstrasse wären dies auch die Bruchstrasse, Taubenhausstrasse, Sagenmattstrasse und möglicherweise weitere.

Mobilitätsstrategie und Vorgaben der Stadt Luzern zum Durchgangsverkehr

In der aktuellen [Mobilitätsstrategie 2024–2028](#) hat die Stadt Luzern festgelegt, dass sie Durchgangsverkehr in den Quartieren vermeiden will (Leitlinie 11). Das ist eine Massnahme, um Verkehrsräume lebenswerter zu gestalten (Leitlinie 9) und Quartierzentren zu stärken (Leitlinie 10). Dies entspricht auch den Vorgaben aus dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, wonach das kommunale Verkehrsnetz so entwickelt und betrieben wird, dass Durchgangsverkehr vermieden und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden (Art. 5 Abs. 4 [Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität](#)). An verschiedenen Orten in der Stadt Luzern ist der Durchgangsverkehr bereits mit geeigneten Massnahmen wie Teilfahrverboten oder Pollern unterbunden, z. B. in der Taubenhausstrasse, Libellenstrasse, Sagenmattstrasse oder der Landenberg- und der Bürgerstrasse.

Das Unterbinden von Durchgangsverkehr führt im besten Fall zu einer Reduktion des motorisierten Verkehrs. Wahrscheinlicher ist es jedoch, dass sich in einer ersten Phase die Verkehrsströme idealerweise auf das übergeordnete Netz, im schlechtesten Fall auf andere «Schleichwege» verlagern. Es gilt insbesondere darauf zu achten, dass das Unterbinden von Durchgangsverkehr nicht zu (deutlich längeren) Umwegfahrten führt oder sensible Gebiete wie etwa Schulhäuser betrifft. Deshalb muss in jedem einzelnen Fall sorgfältig abgeklärt werden, ob und welche Massnahme für die jeweilige Fragestellung zweckmässig und umsetzbar ist.

Um geeignete Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs zu erarbeiten, stützt sich das Tiefbauamt auf belastbare Verkehrszahlen und eine zweckmässige Beurteilung der Verkehrssituation. Die Analyse der Verkehrssituation sollte dabei ohne übergeordnete Einflüsse wie beispielsweise grössere Strassenbaustellen oder seltene Ereignisse erfolgen, um zuverlässige Grundlagendaten zu erhalten.

Unterschiedliche Massnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr

Es gibt unterschiedliche technische und betriebliche Massnahmen, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Mit festen baulichen Hindernissen wie beispielsweise Pollern kann der gesamte Durchgangsverkehr verhindert werden, gleichzeitig wird auch die Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen, die Müllabfuhr und die Quartierbevölkerung mit dem Auto oder Lieferwagen verunmöglicht, und es braucht an geeigneter Stelle Wendemöglichkeiten. Lösungen mit Senkpollern ermöglichen zwar mit verschiedenen Zutrittssystemen ausgewählten Fahrzeugen die Durchfahrt. Wie der Stadtrat in seiner [Stellungnahme zum Bevölkerungsantrag 301](#) ausweist, ist für zwei Senkpoller mit Betriebs- und Unterhaltskosten sowie je nach Kreis der Zutrittsberechtigung mit einem entsprechenden administrativen Aufwand für die Bewilligung und Zutrittserteilung zu rechnen. Eine weitere Massnahmenkategorie beruht auf Verkehrssignalen. Konkret sind das Teilfahrverbote oder Einbahnabschnitte, die die Durchfahrt in die unerwünschte Richtung unterbinden. Während Teilfahrverbote so ausgestaltet werden können, dass sie für die Quartierbevölkerung kein Hindernis darstellen, gelten Einbahnabschnitte für alle betroffenen Verkehrsteilnehmenden. Die Wirkung dieser Verkehrssignale hängt dabei massgeblich davon ab, wie stark sich die Verkehrsteilnehmenden an die Verkehrsregeln halten. Eine weitere zeitlich flexible Massnahme ist die Dosierung der Ausfahrt oder Durchfahrt einer Strasse mit einer Lichtsignalanlage. Diese verhindert den Durchgangsverkehr nicht explizit, die Durchfahrt wird aufgrund der Wartezeiten jedoch unattraktiver.

Diese Zusammenstellung zeigt, dass je nach Situation eine andere Massnahme geeignet ist, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Je nach Strassenzug sind auch Buslinien, der Velo- und der Fussverkehr sowie die Anlieferung und die Entsorgung bei der Massnahmenerarbeitung zu berücksichtigen. Abhängig von der Wahl der Massnahme und der Wirksamkeit entstehen pro Strassenzug Kosten von wenigen Tausend Franken, beispielsweise für die Umsetzung eines Teilfahrverbotes. Für die Realisierung von Senkpollern werden pro Strassenzug etwa Fr. 140'000.– zuzüglich Betriebs- und Unterhaltsaufwand veranschlagt. Wenn zudem Wendemöglichkeiten baulich realisiert werden müssen, sind höhere Kosten zu erwarten.

Fazit

Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Das Grundanliegen des Postulates ist für ihn nachvollziehbar, und die Thematik des Durchgangsverkehrs ist in der aktuellen Mobilitätsstrategie bereits integriert und im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität enthalten. Das Anliegen wird im Rahmen der Grundlagenarbeiten zu Klimaquartieren weiter konkretisiert bzw. in laufenden Planungen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt. Mehrkosten entstehen durch die Überweisung des Postulates nicht, da die Vermeidung von Durchgangsverkehr bereits in den übergeordneten Strategien enthalten ist und die Grundlagenarbeiten dazu in laufenden Projekten des Tiefbauamtes erfolgen. Bei der konkreten Umsetzung der Massnahmen gegen Durchgangsverkehr wird sich der Stadtrat auch auf Kosten-Nutzen-Überlegungen stützen.