

Stellungnahme zum Postulat 397

Die Bottom-up-Verkehrswende beginnt im Quartier

Jules Gut vom 27. August 2024

Antrag des Stadtrates: Teilweise Entgegennahme, StB 72 vom 5. Februar 2025

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 27. März 2025 teilweise überwiesen.

Ausgangslage

Der Postulant bezieht sich auf das Anliegen, den Durchgangsverkehr in den Stadtquartieren konsequent zu unterbinden. Als erster, konkreter Schritt soll die Trüllhofstrasse auf der Höhe Spitalstrasse 65/67 für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt werden. Der Postulant ist der Meinung, dass die Kehrichtabfuhr und der Schneepflug auch so organisiert werden können, dass eine Sperrung möglich sei.

Die Trüllhofstrasse ist eine Gemeindestrasse dritter Klasse, die der Feinerschliessung des Quartiers dient und in verkehrorientierte Gemeindestrassen einmündet (Spitalstrasse und St.-Karli-Strasse). Auf der Trüllhofstrasse besteht schon seit der Einführung des Fahrverbotes im Brambergquartier vor rund 20 Jahren ein zweiteiliges Fahrverbot (ausgenommen Zubringerdienst), das sich über den gesamten Bramberg erstreckt. Seit Sommer 2022 ist auf dem Abschnitt Trüllhofstrasse 15–20 eine Begegnungszone signalisiert. Im Jahr 2021 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Trüllhofstrasse 160 Fahrzeuge und 475 Zweiräder.

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 vom 29. April 2010; sRSL 6.4.1.1.2](#)). An verschiedenen Orten in der Stadt Luzern ist der Durchgangsverkehr bereits mit geeigneten Massnahmen wie Teilfahrverboten oder Pollern unterbunden, zum Beispiel in der Taubenhausstrasse, der Libellenstrasse, der Sagenmattstrasse, der Landenbergstrasse oder der Bürgenstrasse.

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.

Aktuelle Zahlen zum Durchgangsverkehr auf der Trüllhofstrasse liegen keine vor. Grundsätzlich kann aber gesagt werden, dass bei einer Verkehrsbelastung von durchschnittlich 160 Fahrzeugen pro Tag die effektive Belastung durch den unerwünschten und verbotenen Durchgangsverkehr in absoluten Zahlen gering sein dürfte. Auch wurden in den letzten Jahren mit der Begegnungszone, der Aufhebung von Parkplätzen innerhalb der Begegnungszone sowie dem Fahrverbot verschiedene Massnahmen umgesetzt, um den Durchgangsverkehr oder Parksuchverkehr zu verringern.

Unterschiedliche Massnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr

Neben dem bestehenden Teilfahrverbot auf der Trüllhofstrasse gibt es weitere technische Massnahmen, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Mit festen baulichen Hindernissen wie beispielsweise Pollern oder Pflanztrögen 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 grosszügige und sichere 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 hohen administrativen Aufwand für die Bewilligung und Zutrittserteilung zu rechnen.

Fazit

Der Stadtrat schätzt die Verkehrsbelastung in der Trüllhofstrasse aufgrund der Verkehrszählenden aus dem Jahr 2021 als gering ein und erachtet deshalb Massnahmen wie Senkpoller mit entsprechender Zutrittsberechtigung als unverhältnismässig. Eine einfache Durchgangssperre wie beispielsweise Poller oder Pflanztröge hätte in der beengten Trüllhofstrasse zur Folge, dass die Blaulichtorganisationen, die Müllabfuhr oder die Quartierbevölkerung auf Privatgrund wenden und unerwünschte, teils gefährliche Rückwärtsmanöver in einer Begegnungszone ausführen müssten. Der Stadtrat sieht aus Verkehrssicherheitsgründen von solchen Durchgangssperren ab.

Der Stadtrat ist aber bestrebt, Durchgangsverkehr in Quartieren zu unterbinden. Derzeit fehlen auf der Trüllhofstrasse verlässliche Zahlen mit dem neuen Verkehrsregime (Begegnungszone seit 2022). Der Stadtrat ist darum bereit, eine Verkehrserhebung durchführen zu lassen. Nach Abschluss der Werkleitungserneuerung auf der St.-Karli-Strasse ist dort in der zweiten Jahreshälfte 2025 bereits eine Verkehrserhebung des Durchgangsverkehrs geplant. Folglich kann der Erhebungssperimeter von der St.-Karli-Strasse auf die Trüllhofstrasse ausgeweitet werden. Je nachdem, wie hoch der Anteil des Durchgangsverkehrs tatsächlich ist, prüft die Stadt Luzern anschliessend weitere Massnahmen. Zwischenzeitlich wird die Luzerner Polizei darauf aufmerksam gemacht, an den bekannten Stellen die Nichteinhaltung der Fahrverbote zu ahnden. Der Stadtrat nimmt die Forderung aus dem Postulat in diesem Sinne teilweise entgegen.

Für die in Aussicht gestellten Massnahmen fallen beim Tiefbauamt der Stadt Luzern Kosten für die Verkehrserhebung von etwa Fr. 20'000.– an. Die Kosten werden über das Globalbudget des Tiefbauamts getragen. Bei einer vollständigen Überweisung wäre mit Kosten für die Senkpolleranlage von etwa Fr. 140'000.– zuzüglich Betriebs- und Unterhaltsaufwand zu rechnen.