

Stellungnahme zum Postulat 75

Velorowdies beim Sälischulhaus

Patrick Zibung und Samuel Zwimpfer namens der SVP-Fraktion vom 2. Mai 2025
Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 784 vom 22. Oktober 2025

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 27. November 2025 abgelehnt

Ausgangslage

Seit der Einführung der Velostrasse auf der Taubenhaus- und der Bruchstrasse liesse sich ein zunehmend rücksichtsloses Verhalten von Velofahrenden beobachten. Dies stelle insbesondere im Umfeld des Sälischulhauses ein Sicherheitsrisiko für die Schulkinder dar.

Die Postulanten bitten den Stadtrat zu prüfen, ob die Schülerinnen und Schüler des Sälischulhauses beim Überqueren der Bruchstrasse speziell geschützt werden können. Konkret erwähnen sie beispielsweise Schülerlotsen während der Hauptverkehrszeiten.

Erwägungen

Die Taubenhaus- und die Bruchstrasse haben sich seit Jahrzehnten als Veloachse etabliert. Die Achse ist im Gegenvorschlag «Luzerner Velonetz jetzt!» als Hauptroute definiert und auch im Richtplan Veloverkehr als solche ausgewiesen. Die Velostrasse Taubenhaus-/Bruchstrasse wurde 2016 als Pilotversuch umsignalisiert und 2021 definitiv eingeführt. An der Messstelle auf der Taubenhausstrasse werden täglich über 2'000 Velos gezählt.

Die Stadt Luzern hat im Rahmen des Projekts «Schulwegsicherheit» von 2023 bis 2024 die Schulwege untersucht. Bei der Überprüfung der Schulwegsicherheit wurden einzelne Defizite bei den Zebrastreifen im Bereich des Schulhauses Säli festgestellt. Die notwendigen Massnahmen werden zeitnah erarbeitet und umgesetzt. Grundsätzlich geht es dabei um die Verbesserung der Signalisation und der Sichtbarkeit. Ein weiteres Sicherheitsdefizit besteht auch durch Manövriervorgänge von Fahrzeugen im Aufstellbereich verschiedener Zebrastreifen, teilweise mit angrenzenden Parkplätzen oder Anlieferflächen. Mit den geplanten Massnahmen werden die festgestellten infrastrukturellen Defizite behoben.

Die Analyse der Verkehrsunfälle zeigt, dass auf der Bruchstrasse, im Abschnitt des Schulhauses Säli, in den letzten zehn Jahren keine Unfälle mit Schulkindern registriert wurden. Bei einem Unfall mit Fussgängerbeteiligung wurde eine Person beim Überqueren des Zebrastreifens von einem Personenwagen erfasst. Das bestehende Unfallgeschehen weist in keiner Art auf eine besondere oder erhöhte Gefährdung der Schulkinder durch Velos hin. Die Unfallauswertungen der vergangenen fünf Jahre zeigen, dass bei den registrierten 13 Unfällen auf diesem Abschnitt in drei Fällen Velofahrende Hauptverursachende und in zehn Fällen Personen- oder Lieferwagen als Hauptverursacher ausgewiesen wurden. Die Fachleute der Verkehrssicherheit kommen zum Schluss, dass dieser Abschnitt der Bruchstrasse keine Auffälligkeiten hinsichtlich Unfallgeschehen aufweist und sich im Quervergleich mit anderen Umfeldsituationen bei Schulhäusern in einem regulären Rahmen bewegt.

Dem Stadtrat ist die Verkehrssicherheit, besonders für Kinder, ein grosses Anliegen. Aufgrund des Postulats wurden zusätzliche Erhebungen vor Ort – vor und nach der Schulzeit – durchgeführt, um die Situation objektiv zu beurteilen. Es wurde festgestellt, dass auf der Bruchstrasse die Velofahrenden den Zufussgehenden, welche den Zebrastreifen benutzen, grossmehrheitlich den Vortritt gewähren. Von den knapp 1'800 beobachteten Querungen über die Zebrastreifen im Bereich des Schulhauses gab es 1'260 Querungen, bei denen kein Velo oder Auto in unmittelbarer Nähe war. Bei Querungen mit Veloverkehrsbeteiligung missachteten rund zehn Prozent der Velofahrenden die Vortrittsverhältnisse in unterschiedlichem Ausmass, d. h., die Bandbreite umfasst Manöver von einem Schwenker im Zebrastreifenbereich bis zu fehlender Bremsbereitschaft. Bei knapp einem Prozent der Fälle wurde eine heikle Situation beobachtet. Untersuchungen zur Vortrittsmissachtung von verschiedenen Verkehrsarten in Zürich und Winterthur und Beobachtungen im Alltag werden zur Einordnung der Beobachtungen beigezogen. Die Studien zeigen, dass sich Verkehrsteilnehmende aller Verkehrsarten, also Auto- und Velofahrende wie auch Fussgängerinnen und Fussgänger, teilweise nicht an Vortrittsregeln halten. Die Vortrittsmissachtung des Veloverkehrs befindet sich mit zehn Prozent in einem vergleichbaren Rahmen wie in der Stadt Zürich. In einem Forschungsbericht aus dem Jahre 2020 wurden neun Prozent Vortrittsmissachtungen durch den fahrenden Verkehr festgestellt.

Die Schulleitung Säli/Steinhof unterstützt sämtliche Massnahmen, die zur verstärkten Sicherheit der Kinder führen. Auch die Elternmitwirkung Säli setzt sich mit der Situation auseinander. Aufgrund der verkehrstechnischen Beurteilung und der Einschätzungen aus der Schule kommen die Fachleute zum Schluss, dass keine weiteren Massnahmen angezeigt sind. Die Situation im Umfeld des Sälischulhauses ist vergleichbar mit derjenigen der meisten Schulhäuser in der Stadt Luzern. Ein Lotsendienst ist aufgrund der Beurteilung nicht notwendig und würde aus Sicht des Stadtrates ein Präjudiz darstellen, da dann auch auf zahlreichen anderen Schulwegen, die als zumutbar eingestuft werden, ein Lotsendienst in Betracht gezogen werden müsste.

Nichtsdestotrotz will der Stadtrat die Situation nicht schönreden. Er erwartet, dass sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an die geltenden Regeln halten. Die Anhaltebereitschaft der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden variiert zudem je nach Tageszeit, und die Problematik ist nicht nur auf eine Verkehrsachse oder eine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden beschränkt. Mangelnde Anhaltebereitschaft und Vortrittsmissachtungen sind Phänomene, die vielerorts vorkommen. Daher ist der Stadtrat der Meinung, dass dies stadtweit angegangen werden muss. Ein punktueller Lotsendienst an drei Zebrastreifen bei der Bruchstrasse schafft keine Abhilfe bei diesem generellen Problem.

Die notwendigen Arbeiten für die Schulwegsicherheit werden mit den bestehenden Ressourcen des Tiefbauamtes umgesetzt. Bei einer Erheblicherklärung des Postulats müsste auf mehreren Zebrastreifen ein Lotsendienst eingesetzt werden. Ein Lotsendienst an 195 Tagen im Jahr kostet bei einem Einsatz auf einem Zebrastreifen zwischen Fr. 40'000.– und Fr. 45'000.– pro Schuljahr. Für das Sälischulhaus würden je nach Einsatzstandorten Kosten von bis zu Fr. 200'000.– pro Jahr fällig.

Fazit

Der Stadtrat stützt sich auf die Verkehrssicherheitsbeurteilung der Fachstellen und auf die Einschätzungen vonseiten der Schule. Er will kein Präjudiz für den Einsatz eines Lotsendienstes bei einem zumutbaren Schulweg schaffen und lehnt deshalb das Postulat ab. Der Stadtrat anerkennt aber die Problematik, dass die Einhaltung der Verkehrsregeln stadtweit ungenügend ist, und setzt sich neben den bereits geplanten Massnahmen zur Schulwegsicherheit auch für weitere kommunikative Massnahmen ein, welche darauf abzielen, die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besser zu schützen. Dies soll im Rahmen von laufenden Präventions- und Kommunikationsmassnahmen stadtweit erfolgen. Zudem setzt sich der Stadtrat bei der Luzerner Polizei dafür ein, dass vermehrte Polizeipräsenz sowie Kontrollen erfolgen.