

Richtplan Fussverkehr: Stellungnahme

Fussverkehr Region Luzern bedankt sich für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zum vorgelegten Richtplan Fussverkehr Stellung nehmen zu können. Im Folgenden finden Sie unsere Bemerkungen dazu sowie einige spezifische Forderungen.

1. Grundprinzipien

Im Grundsatz sind wir mit den 18 formulierten Grundprinzipien einverstanden. Sie sind aber teilweise zu vage und unverbindlich formuliert.

1.1 Entwicklung von ortsspezifischen Lösungen

Dieser Grundsatz ist sehr schwammig und unkonkret. Die Berücksichtigung der Planung an ortsspezifische Begebenheiten darf nicht dazu führen, dass notwendige Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs nicht realisiert werden.

1.2 Direkte Verbindung von Quell- und Zielorten

Diesem Grundsatz stimmen wir zu. Eine Hauptschwierigkeit bei der Umsetzung wird sein, wie die Überwindung von grossen Hauptstrassen, die die Fussverbindungen durchschneiden im Interesse des Fussverkehrs gelingt.

1.3 Bereitstellung eines durchgehenden Fussverkehrsnetzes

Diesem Grundsatz stimmen wir zu. Die in der Umfrage benannten und festgestellten Netzwerklücken müssen konsequent geschlossen werden.

1.4 Sicherstellung an das Basisnetz und das Wanderwegnetz

Keine Bemerkungen.

1.5 Optimale Erschliessung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Dies ist ein sehr wichtiger Grundsatz! Insbesondere ist auf die hindernisfreie Erschliessung der Haltestellen Wert zu legen. Dies gilt im Besonderen bei Baustellen. Ebenfalls muss gesichert werden, dass der Mindest-Freiraum von 1.5 Metern jederzeit und überall gewährleistet ist.

1.6 Sichere Anbindung von Einrichtungen mit besonderen Bedürfnissen

Mit diesem Grundsatz sind wir einverstanden. Hier ist ganz speziell auf die hindernisfreie Begehbarkeit der Fusswege Wert zu legen.

1.7 Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr

Das ist ein absolutes Muss! Ausnahmen sind nur in Begegnungszonen tolerierbar.

1.8 Getrennte Führung vom Veloverkehr

Auch hier fordert Fussverkehr Region Luzern eine konsequente Umsetzung! Die vorliegende Formulierung ist hier zu vage. Fuss- und Veloverkehr sollen nicht „möglichst“ getrennt geführt werden, sondern sollen unbedingt getrennt geführt werden. Der Richtplan soll die Ausmerzungen der existierenden Mischzonen anstreben und als Ziel festlegen! Wo Fuss- und Veloverkehr auf denselben Trassen verkehren, muss eine eindeutige, baulich abgegrenzte Trennung erfolgen. Kommunikative Massnahmen reichen nicht aus!

1.9 Gewährleistung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit

Die Erhöhung des Sicherheitsgefühls für die zu Fuss Gehenden muss hohe Priorität haben. Wir begrüssen daher alle Massnahmen, die dies unterstützen. Mit den formulierten Massnahmen sind wir einverstanden. Mischverkehrsflächen sind grundsätzlich zu vermeiden. Was unter einer „guten sozialen Integration der Fussverkehrsflächen“ zu verstehen ist, ist unklar.

1.10 Bereitstellung einer ausreichenden Kapazität

Im Grundsatz sind wir mit diesem Grundprinzip einverstanden. Es gibt in der Stadt Luzern aber noch zu viele Orte, wo die Trottoir-Mindestbreite nicht vorhanden ist. An diesen Orten muss angestrebt werden, dass der Verkehrsraum entsprechend neu organisiert wird, so dass die Mindestbreite realisiert werden kann. Wo nötig, sind dafür Parkplätze aufzuheben. Es muss unbedingt vermieden werden, dass zu Fuss Gehende auf die Strasse ausweichen müssen, insbesondere wenn sie mit Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs sind. Es muss gewährleistet sein, dass zwei Personen nebeneinander Platz haben.

1.11 Netzplanung für alle Alters- und Anspruchsgruppen

Einverstanden

1.12 Erfüllen des Behindertengleichstellungsgesetzes

Dies ist eine Grundbedingung, die aufgrund des BehiG und der UNO-BRK vorgegeben ist. In einem Punkt muss die Formulierung nachgebessert werden: Hindernisse auf den Fusswegen sind nicht nur zu „vermeiden“ sondern müssen klar und verbindlich ausgeschlossen werden. Dies betrifft unter anderem Schilder und Auslagen von Geschäften, Aussenbestuhlungen von Cafés und Restaurants oder auf den Fusswegen abgestellte Fahrzeuge. Besonders in der Neustadt und im Bruchquartier besteht diesbezüglich Handlungsbedarf! Als beispielhaft darf hier die Stadt Bern erwähnt werden mit ihrem [„Vollzugskonzept Geschäftsauslagen“](#).

1.13 Entwicklung von fussgängerfreundlichen Fusswegverbindungen sowie Aufenthaltsflächen und Begegnungsorten

Dies ist ein begrüßenswerter Grundsatz. Es ist sehr wichtig, dass die Räume nicht nur den Normen genügen, sondern auch einen einladenden, wenn möglich die Begegnungen fördernden Erlebnisscharakter haben. Uns fehlt aber im Richtplan eine Vision, die aufzeigt, wie dies konkret umgesetzt werden soll. Eine klare Vision der "fussgängerfreundlichen Stadt Luzern 2040" fehlt.

1.14 Prüfung beidseitiger Trottoirs im Innenstadtbereich

Einverstanden. Es ist zu prüfen, ob auch in Bereichen ausserhalb der Innenstadt ein Bedarf nach beidseitigen Trottoirs besteht.

1.15 Reduktion der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

Sehr wichtiger Grundsatz!

1.16 Wegweisung mittels Signalisation

Einverstanden. Hier hat die Stadt Luzern noch viel Handlungsbedarf, gerade im Vergleich mit anderen touristischen Städten. Auch WC-Anlagen sind leicht auffindbar zu signalisieren.

1.17 Sicherstellung einer angemessenen Materialisierung

Hier sind wir im Grundsatz einverstanden. Wo vom Grundprinzip (Innenstadt befestigt, auf Wanderwegen unbefestigt) abgewichen werden soll, muss im Einzelfall geprüft und mit den Interessengruppen zusammen abgestimmt werden.

1.18 Sichere Fussverkehrsführung im Baustellenbereich

Sehr wichtiger Grundsatz! Das Thema wurde in der Vergangenheit immer wieder diskutiert und es besteht weiterhin Handlungsbedarf. Die Absicherung von Baustellen muss jederzeit gewährleistet sein und die Signalisation muss immer klar und eindeutig sein. Auch auf die diesbezüglichen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen (Rollstuhl, Sehbehinderte, etc.) ist zu achten.

2. Massnahmen

Fussverkehr Region Luzern ist erfreut, dass die Ergebnisse der Umfrage zu grossen Teilen in den Massnahmenplan eingeflossen sind.

Nicht zufrieden sind wir mit den Vorschlägen zu den Massnahmen M1.1 und M2.1. Wir sind zwar mit der Zielsetzung einverstanden, dass Konflikte reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden sollen. Wir sind aber der Meinung, dass die zu Fuss Gehenden als eindeutig schwächste Verkehrsteilnehmende besonders zu schützen sind. Was unter der Thematik „Mischen und Trennen“ zu verstehen ist, wird nicht ausgeführt und ist für uns nicht klar. Fussverkehr Region Luzern hat anlässlich der Umfrage zu Netzlücken und Schwachstellen unter anderem klar eine Entflechtung des Verkehrs in der Kleinstadt gefordert.

Die Stadt Luzern versucht die bestehenden Konflikte schon zu lange mit Kommunikationsmassnahmen zu lösen, ohne dass diese messbare Verbesserungen bringen. Es ist an der Zeit, dass die Stadt die zu Fuss Gehenden wirksam schützt, indem sie die Zeiten, in denen Mischverkehr zugelassen sind, drastisch reduziert. Dies nach dem Grundsatz „Trennen vor Mischen“.

Wir möchten aus unserer Sicht einige für die Zu Fuss Gehenden besonders dringliche Punkte herausstreichen.

- Raum Seebrücke/Bahnhofplatz

Hier ist der Platz für die zu Fuss Gehenden häufig zu eng. Insbesondere an den schönen Wochenenden hat es auf dem östlichen Trottoir der Seebrücke zu wenig Platz. Am südlichen Ende der Seebrücke sind die Mittelinseln deutlich zu klein, so dass häufig nicht alle Querenden darauf Platz finden. Es besteht dringender Handlungsbedarf!

- Xylophonweg

Insbesondere an schönen Wochenenden sowie zu Zeiten des Pendlerverkehrs besteht ein hohes Konfliktpotential zwischen (schnellen) E-Bikes und zu Fuss Gehenden. Es braucht dringend eine Entflechtung. Die schnellen E-Bikes sollen auf die Kantonsstrasse gelenkt werden, um die zu Fuss Gehenden zu schützen. Die nur aufgemalte Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr genügt nicht. Eine bauliche Trennung der Spuren ist notwendig. Beispielhaft könnte hier die Lösung auf der Quaibrücke in Zürich sein.

- Pilatusplatz

Wir finden keine Massnahme zur bekannten Problematik am Fussgängerstreifen zwischen Luna-Apotheke und Hotel Adler. Die Mittelinsel ist viel zu schmal, so dass eine Person mit einem Kinderwagen keinen Platz findet. Zudem ist die Zweiphasen-Regelung am Fussgängerstreifen nicht fussgängerfreundlich.

3. Richtplankarte

Die Karte ist zum Teil sehr schwer lesbar. Die Gestaltung ist wenig intuitiv, die Lesbarkeit gering. Sie erfüllt minimale Anforderungen zur Visualisierung eines Netzes, genügt aber den heutigen Anforderungen an Planungstransparenz, Usability und Öffentlichkeitswirkung nicht. Sie wäre für Workshops mit Quartieren, Politik oder Verwaltung nicht geeignet – ausser man erstellt ergänzende Zoomkarten oder eine interaktive Variante.

4. Kritische Hinweise

- Die Aufenthaltsqualität wird zwar erwähnt, bleibt aber gegenüber Sicherheits- und Erschliessungszielen sekundär. Empfehlung: die Aufenthaltsqualität als eigenständiges Kriterium bei Massnahmenbewertung und -priorisierung verankern.
- Kurzfristige Massnahmen fehlen. Es werden kaum Massnahmen für eine kurzfristige Verbesserung vorgeschlagen. Viele Projekte sind stark von langfristigen Grossprojekten abhängig. Empfehlung: Übergangslösungen (z. B. temporäre Querungen, pop-up-Massnahmen) stärker gewichten und kommunizieren.

5. Forderungen

1. Die Trennung vom motorisierten Verkehr ist konsequent umzusetzen. Ausnahmen sind nur in Begegnungszonen tolerierbar.
2. Mischzonen sollen reduziert werden. Die Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr muss konsequent umgesetzt werden. Wo Fuss- und Veloverkehr auf denselben Trassen verkehren (müssen), muss eine eindeutige – baulich abgegrenzte - Trennung erfolgen.
3. Trottoirs sollen eine Mindestbreite von 1.25 Metern aufweisen, damit zwei Personen nebeneinander Platz haben und niemand gezwungen ist, auf die Strasse auszuweichen.
4. Auf den Gehwegen muss eine Freifläche von 1.5 Metern gesichert werden, auf der keine Hindernisse aufgestellt werden dürfen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Fussverkehr Region Luzern



Martin Abele, Vorstand