

Richtplan Fussverkehr

Bericht zur Umfrageauswertung



05.12.2022

Impressum

Auftraggeberin

Tiefbauamt Stadt Luzern
Mobilität
Industriestrasse 6
6005 Luzern

Franziska Birrer

Projektbearbeitung

Kontextplan AG
Gutenbergstrasse 6
3011 Bern

Julian Baker
Larissa Wyss

Titelbild: Fussverkehr beim Schwanenplatz

Inhaltsverzeichnis

1	Richtplan Fussverkehr	4
2	Allgemeine Informationen zur Umfrage	4
3	Statistische Angaben zur Umfrageauswertung	4
4	Weiteres Vorgehen	6
5	Übersicht Umfrageeingaben	6
5.1	Lesehilfe	6
5.2	Netzlücken	7
5.3	Schwachstellen – Fussweg	15
5.4	Schwachstellen – Querung	22
5.5	Schwachstellen – Strasse	37
5.6	Schulwege	45
5.7	Allgemeine Rückmeldungen	51

1 Richtplan Fussverkehr

Fussgängerinnen und Fussgänger sollen in der Stadt Luzern auf einem attraktiven und sicheren Fusswegnetz unterwegs sein. Bereits heute steht ein dichtes Wegenetz mit weitgehend sicheren Fusswegen zur Verfügung. Diese Qualitäten sollen erhalten bleiben und wo möglich verbessert werden. Dazu überarbeitet die Stadt Luzern den kommunalen Richtplan Fussverkehr, der im Jahr 1997 erlassen wurde. Der kommunale Richtplan Fussverkehr der Stadt Luzern ist ein wichtiges Instrument, um das Fusswegnetz zu erhalten und auszubauen. Aus diesem Grund wird der im Jahr 1997 erlassene Richtplan ([Text](#) und [Karte](#)) aktualisiert und überarbeitet.

Ein kommunaler Richtplan ist ein Planungsinstrument, das Themen wie Siedlung, Verkehr und Infrastruktur koordiniert und festlegt, wie sich eine Gemeinde räumlich entwickeln soll. Der kommunale Richtplan ergänzt und konkretisiert Richtpläne auf kantonaler Ebene und zeigt für einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren auf, welche raumplanerischen Ziele verfolgt werden. Der Richtplan ist behördenverbindlich.

2 Allgemeine Informationen zur Umfrage

Um den neuen Richtplan möglichst bedürfnisorientiert zu gestalten, konnten Organisationen, Vereine, Verbände und die Bevölkerung vom 14. März bis 12. April 2022 an einer digitalen Umfrage auf der Plattform Dialog Luzern, sowie an zwei Terminen im Stadthaus teilnehmen. Ziel der Umfrage war, Schwachstellen und Netzlücken festzustellen sowie Schulwege im Fusswegnetz zu definieren. Die Eingaben der Umfrage sind eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Richtplans Fussverkehr. Die Stadt Luzern bedankt sich bei allen Teilnehmenden der Umfrage für ihre wertvollen Eingaben.

3 Statistische Angaben zur Umfrageauswertung

An der Umfrage haben 136 Personen teilgenommen und insgesamt 281 Eingaben eingebracht. Alle Eingaben werden einzeln geprüft und fachlich beurteilt. Von den 136 Teilnehmenden sind 108 in der Stadt Luzern wohnhaft, 15 in den umliegenden Gemeinden und 13 in anderen Kantonen. Die Berufsgruppen der Teilnehmenden deckt ein breites Feld ab. Mehrheitlich haben Personen mittleren Alters zwischen 30 und 60 Jahren teilgenommen. Weniger Eingaben sind von jüngeren und älteren Menschen eingegangen.

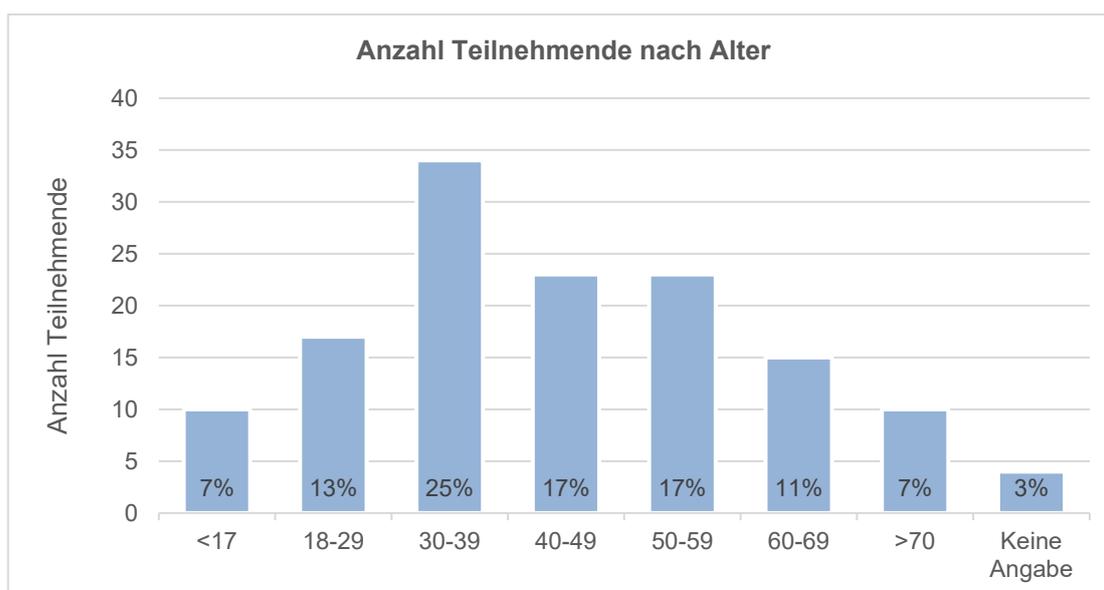


Abbildung 1: Anzahl Teilnehmende nach Alter

Die Eingaben lassen sich nach den Kategorien Netzlücken, Schwachstellen, Schulwege und «keine Angabe» gliedern. Die Teilnehmenden haben mehrheitlich Schwachstellen (56%) und Netzlücken (29%) eingegeben.

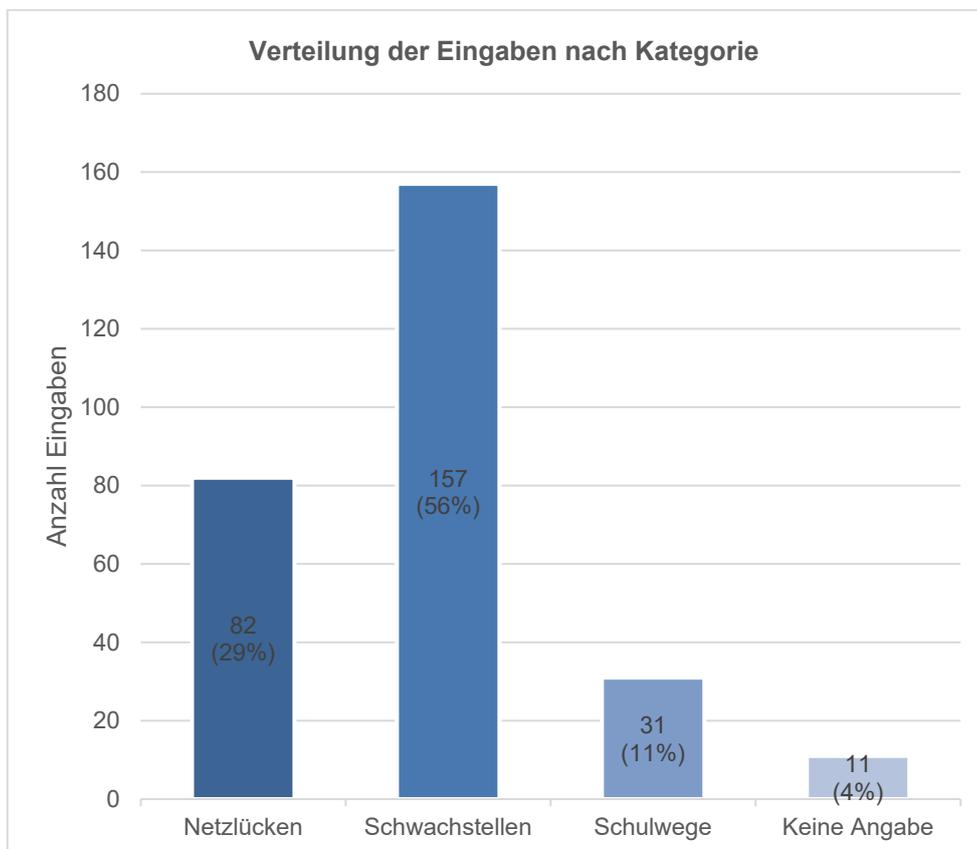


Abbildung 2: Verteilung der Eingaben nach Kategorie

Bei den Schwachstellen betreffen rund 55% der Eingaben Querungen. Weiter wurden Schwachstellen entlang von Strassen sowie bei Fusswegen eingegeben. Die Teilnehmenden konnten zudem angeben, ob die betreffende Schwachstelle eine fehlende Querung, einen Sicherheitsmangel, ungenügende Weg- und Trottoirbreiten oder weitere Mängel aufweist.

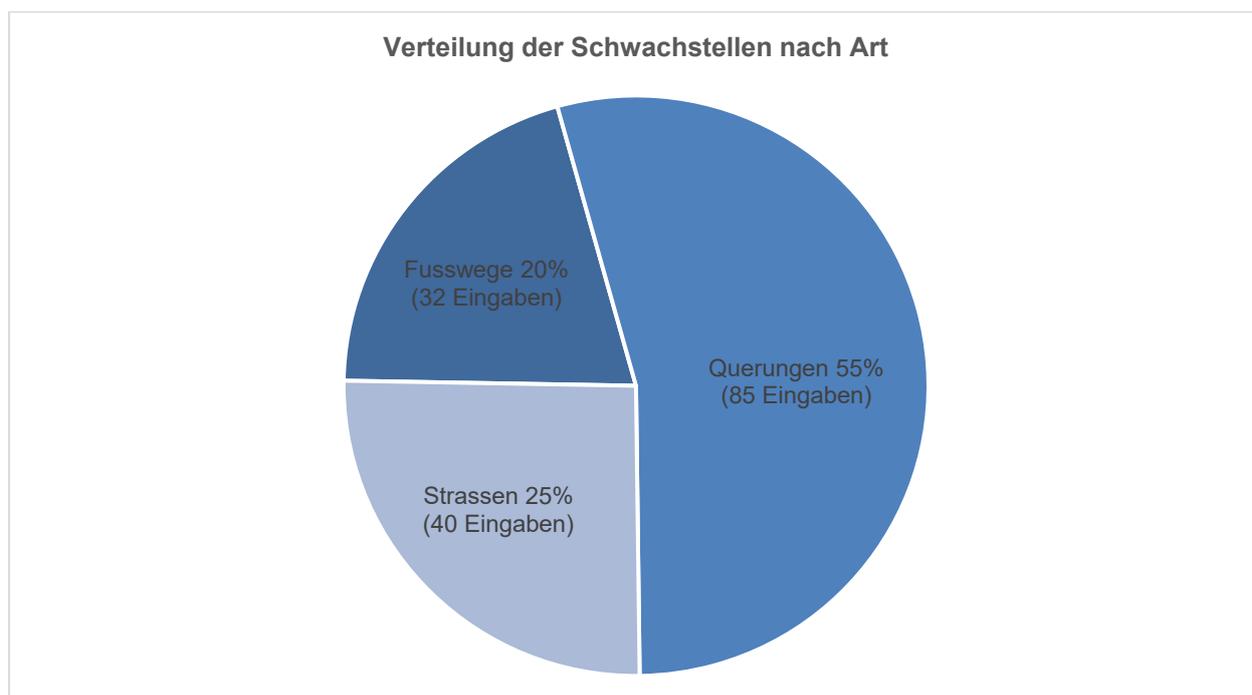


Abbildung 3: Verteilung der Schwachstellen nach Art

4 Weiteres Vorgehen

Unter Berücksichtigung der Umfrageeingaben wird das Fusswegnetz definiert und ein neuer Richtplan Fussverkehr erarbeitet. Im März 2023 wird dazu ein Entwurf vorliegen. Im Anschluss im Rahmen einer Vernehmlassung haben alle Interessierten die Möglichkeit, zu diesem Entwurf Stellung zu nehmen. Anschliessend wird der Richtplan dem Kanton Luzern zur Vorprüfung eingereicht. Darauf folgen die öffentliche Auflage sowie die Genehmigung durch den Grossen Stadtrat und voraussichtlich den Regierungsrat.

5 Übersicht Umfrageeingaben

Die Tabelle auf den nachfolgenden Seiten fasst alle eingegangenen Eingaben der Umfrage zusammen und zeigt zu Handen der Umfrageteilnehmenden auf, wie diese in den Richtplan Fussverkehr einfließen.

In der Tabelle sind die einzelnen Eingaben (Nummer, Kategorie und Bemerkung) aufgeführt sowie deren Umgang damit im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr (Antwort). Es handelt sich dabei um eine erste grobe Einschätzung, welcher keine detaillierte Prüfung zugrunde liegt. Deshalb werden grundsätzlich viele Eingaben im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Es sei denn, es besteht ein offensichtlicher Widerspruch. Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans werden die berücksichtigten Eingaben weiter vertieft, priorisiert und Aufträge für die Konkretisierung der Planungen formuliert. Die Eingaben sind nach folgenden Kategorien sortiert.

- Seite 7 – 15: Netzlücken
- Seite 15 – 21: Schwachstellen auf Fusswegen
- Seite 22 – 37: Schwachstellen bei Querungen
- Seite 37 – 45: Schwachstellen auf Strassen
- Seite 45 – 50: Schulwege
- Seite 51 – 59: Allgemeine Bemerkungen

Auf dem beiliegenden Plan sind alle räumlich verortbaren Eingaben dargestellt. Zur besseren Lesbarkeit wurden ähnliche Eingaben am selben Ort nur einmal dargestellt. Auf dem Plan ist jeweils die Nummer der ersten Eingabe ersichtlich. In der nachfolgenden Tabelle wird jedoch auf die übrigen Eingaben verwiesen. Die hinterlegten Farben dienen als Hilfestellung, damit die Eingaben schneller gefunden werden. Die Farben in der Spalte «Nr.» entsprechen der jeweiligen Gebietsfarbe auf dem Plan.

5.1 Lesehilfe

Aufgrund der zahlreichen Eingaben, insbesondere auch zu gleichen Schwachstellen, Netzlücken und Schulwegen, ergab sich ein komplexer Berichtsaufbau. Wir empfehlen folgendes Vorgehen um Ihre persönliche Eingabe zu finden:

1. Eingabe auf dem Plan auswählen und Nummer merken
2. Mit der Suchfunktion (Bearbeiten >> Suchen oder Ctrl + F) die Nummer im Dokument suchen.
3. Es wird Ihnen nun die «erste» Eingabe angezeigt. Nun gibt es zwei Fälle
 - a. Es handelt sich um Ihre Eingabe. In der Spalte «Antwort» ist eine detaillierte Rückmeldung verfasst, welche den Umgang mit der Eingabe erläutert.
 - b. Es handelt sich nicht um Ihre Eingabe. Die angezeigte Eingabe betrifft in diesem Fall die gleiche Schwachstelle, Netzlücke oder Schulweg, wie von Ihnen eingegeben. Am Ende der Rückmeldung wird ein Verweis auf weitere Nummern gemacht. Mit der Suchfunktion können Sie diese Nummern suchen und finden dann Ihre Eingabe.

Sollten sie zuerst die Tabelle anschauen empfehlen wir Ihnen folgendes Vorgehen:

1. Ist bei der von Ihnen ausgewählten Eingabe eine detaillierte Rückmeldung in der Spalte «Antwort» verfasst, können Sie mit der Suchfunktion (Bearbeiten >> Suchen oder Ctrl + F) die Nummer direkt auf dem Plan suchen.
2. Wird bei der von Ihnen ausgewählten Eingabe auf eine andere Nummer verwiesen, suchen sie diese Nummer mit der Suchfunktion in der Tabelle. Anschliessend empfehlen wir Ihnen das Vorgehen gemäss Punkt 1.

5.2 Netzlücken

Nr.	Kategorie	Beschreibung / Bemerkung	Antwort / Umsetzung im Richtplan Fussverkehr
2	Netzlücke	Wenn man von der Alpenstrasse via die Löwenstrasse auf Höhe Hof/Stadthausstrasse überqueren will, ist es für Fussgänger sehr umständlich. Man muss teilweise über drei oder sogar Fussgängerstreifen (Beispiel. Alpenstrasse 7 zu Löwenstrasse 12).	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 137
15	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt. Es gibt politische Begehren, welche das Schliessen dieser Netzlücke fordern. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 75, 105, 118, 175, 176, 177
16	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist im Richtplan Fussverkehr erfasst und berechtigt. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 72, 85, 124, 142, 239
18	Netzlücke	Netzlücke aus dem Gebiet Sternmatt in Richtung Industriestrasse (und Weiterführung in Richtung Langensandbrücke-See)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine neue Wegverbindung würde den Weg verkürzen und der Umweg via Knoten Sternmattstrasse / Geissensteinring wäre nicht mehr notwendig. Zu beachten gilt, dass eine beträchtliche Höhendifferenz überwunden und geprüft werden muss, ob eine Lösung gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes möglich ist. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 221
21	Netzlücke	Fehlende Verbindung zwischen Dammstrasse und Lädelistrasse/Baselstrasse.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt. Eine neue Wegverbindung über die Gleise ist notwendig, weil sonst ein Umweg über den Knoten Basel-/Dammstrasse oder die Gleisunterführung St. Karli notwendig ist. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 170
26	Netzlücke	Fehlende Fahrradspur	Kenntnisnahme, die Eingabe wird an die Erarbeitenden des Richtplans Veloverkehr weitergegeben Im Rahmen der online Partizipation wurde nach Netzlücken in Bezug auf den Fussverkehr gesucht.
72	Netzlücke	Schöner Fussweg entlang der Reuss endet abrupt. Eine hohe Niveauüberwindung via Treppe und ein unattraktiver Weg ist notwendig um weiter entlang der Reuss spazieren zu können.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 16

75	Netzlücke	Fehlende Verbindung für Quartiersspaziergang	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 15
76	Netzlücke	Fehlende Verbindung inkl. Fussgängerstreifen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe bestätigt die bekannte Netzlücke etwas weiter nördlich in diesem Gebiet und die bestehende Wegführung etwas weiter südlich. Aktuell ist ein Projekt in Erarbeitung, welches das Schliessen dieser Netzlücke vorsieht.
85	Netzlücke	Schöner Fussweg entlang Reuss Endet abrupt. Weiterer verlauf entlang der Reuss nur durch ein steilen Umweg möglich.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 16
86	Netzlücke	Weg fehlt	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine direkte Wegführung entlang der Reuss fehlt im Bereich des Restaurants Geissmatt, jedoch nicht auf dem gesamten eingezeichneten Wegabschnitt. Die Netzlücke im Bereich des Restaurants Geissmatt ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst.
96	Netzlücke	Verbindung Neubad zum ewl-Areal (Weiterführung Freigleis)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um die direkte und logische Weiterführung des Freigleises auf die östliche Seite des Bahnhofs für den Fuss-/Veloverkehr. Dazu ist eine Über-/Unterführung bei dem Gleisanlage notwendig. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 223
105	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 15
106	Netzlücke	-	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Die Netzlücke ist nicht nachvollziehbar. Es gibt bereits einen bestehenden Weg, welcher diese Beziehung ermöglicht (via Jugiweg-Sedelstrasse). Eine neue Wegverbindung, ist nicht verhältnismässig.
107	Netzlücke	Fehlende direkte Verbindung zum Bhf.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt. Allenfalls könnte man die Netzlücke sogar weiterführen bis zum Knoten Bundes-/Obergrundstrasse.
108	Netzlücke	Fehlende Verbindung	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt. Aufgrund der bestehenden Gefällsverhältnisse ist wahrscheinlich keine Lösung gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes möglich.

109	Netzlücke	Fehlende Verbindung	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Durch das schliessen dieser Netzlücke, würde die Matthofstrasse direkt an den Waldweg angebunden, wodurch die Quartierbewohnenden schneller ins Naherholungsgebiet gelangen würden.
110	Netzlücke	Fehlende Verbindung	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil die Wegverbindung bereits besteht. Jedoch ist die Verbindung nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan und eine Aufnahme in dieses ist zu prüfen. Es handelt sich unter anderem um die Er-schliessung der Bushaltestelle.
111	Netzlücke	Bestehende Verbindung aufnehmen	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil die Wegverbindung bereits besteht. Zudem ist der angrenzende parallele Weg bereits Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Es ist zu prüfen, ob die Linienführung angepasst und neu auf der östlichen Seite des Bachs geführt werden soll. Dies unter dem Aspekt einer guten Weiterführung des Fusswegnetzes auf dem Gemeindegebiet von Horw.
112	Netzlücke	Fehlende Verbindung	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die eingezeichnete Querverbindung liegt auf dem Gemeindegebiet von Horw. Der Richtplan Fussverkehr Stadt Luzern wird eine Anschlussverbindung auf Stadtgebiet prüfen.
114	Netzlücke	Bestehende Verbindung aufnehmen	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil die Wegverbindung bereits besteht. Es ist jedoch zu prüfen, ob die Linienführung des Fusswegnetzes angepasst werden soll.
118	Netzlücke	Da ein Durchgang über die Kuppe kaum möglich ist, wenigstens zusätzliche Wege am Rand erstellen, damit der Fussweg nicht in einer Sackgasse endet.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 15
119	Netzlücke	zusätzliche Querungen	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Mit dem Frohburgsteg gibt es eine Verbindung über die Gleise, welche die nachgefragte Beziehung abdeckt. Die Linienführung des Frohburgsteg ist jedoch nicht direkt, wobei damit zusätzlich noch das Gebiet des Inseli erschlossen wird. Eine zusätzliche Querung wäre direkter und eine Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr.

121	Netzlücke	Es wäre schön wenn der Wald zugänglicher gemacht würde und besser am Quartier angebunden wird.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil bereits eine Wegverbindung besteht, welche diese Beziehung abdeckt. Gleichzeitig ist im Richtplan Fussverkehr bereits eine Netzlücke in unmittelbarer Nähe erfasst. Es ist zu prüfen, ob die Netzlücke am richtigen Ort liegt oder gemäss Eingabe verschoben werden sollte.
123	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 161
124	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 16
125	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil bereits eine Wegverbindung besteht. Es ist jedoch zu prüfen, ob die Verbindung ins Fusswegnetz des Richtplans aufgenommen werden soll.
142	Netzlücke	Fehlender hindernisfreier Fussweg	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 16
150	Netzlücke	Beim Rotlicht ist ohne Aufwand ein Fussgängerstreifen möglich!	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil nördlich und südlich in unmittelbarer Fussdistanz eine Quermöglichkeit vorhanden ist. Zudem gibt es in der Verlängerung der Gotthardstrasse keine Querungsstelle. Gemäss der Schweizer Norm zu Fussgängerstreifen muss der Abstand zwischen zwei Fussgängerstreifen min. 50 m betragen. Ein neuer Fussgängerstreifen würde diese Anforderung knapp erfüllen. Es wird geprüft, ob ein neuer Fussgängerstreifen am genannten Ort zweckmässig ist.
154	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine Netzlücke. Die neue Wegverbindung steht aber in Abhängigkeit zu einer neuen Wegverbindung entlang der Gleisanlagen.
155	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Das Schliessen dieser Netzlücke entlang der Gleise würde die Erschliessung der Quartierbewohnenden im Bereich Kreuzbuchstrasse / Würzenbach an den Bahnhof Luzern Verkehrshaus verbessern. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 187, 200, 201

156	Netzlücke	-	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Die Nachfrage für eine Verbindung, welche die genannte Beziehung abdeckt, ist berechtigt. Mit einer neuen Verbindung entlang der Gleise (vgl. Netzlücke Nr. 155) und einem Anschluss an den bestehenden Würzenbachweg kann dies erfüllt werden.
157	Netzlücke	-	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Es handelt sich nicht um eine übergeordnete Netzlücke, welche von Relevanz für den Richtplan ist, sondern um eine Netzlücke in der Feinerschliessung des Quartiers. Mit der Würzenbachstrasse gibt es eine parallele Achse, welche die nachgefragte Beziehung abdeckt.
158	Netzlücke	-	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Es handelt sich nicht um eine übergeordnete Netzlücke, welche von Relevanz für den Richtplan ist, sondern um eine Netzlücke in der Feinerschliessung innerhalb des Quartiers. Zudem steht das Schliessen dieser Netzlücke in Abhängigkeit zur Netzlücke Nr. 157, welche auch nicht von Relevanz für den Richtplan ist.
159	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Im besagten Gebiet gibt es bereits eine Netzlücke, welche die Beziehung gemäss Eingabe abdeckt. Es ist zu prüfen, wo die richtige Lage der Netzlücke ist.
160	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Im besagten Gebiet gibt es bereits eine Netzlücke, welche die Beziehung gemäss Eingabe abdeckt. Es ist zu prüfen, wo die richtige Lage der Netzlücke ist.
161	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 123
170	Netzlücke	Der Tunnel fehlt immer noch	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 21
171	Netzlücke	Direkte Verbindung zur KuBra	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil eine Wegverbindung vorhanden ist, welche jedoch über Privatgrundstücke führt. Vielmehr geht es darum, zu prüfen, ob das Fusswegnetz gemäss dem aktuell gültigen Richtplan auf die genannte Achse verlegt werden kann (mittels öffentlichen Fusswegrechten). Bei der genannten Achse handelt es sich um den direkteren Weg. Zudem ist bei der Horwerstrasse bereits eine Fussgängerquerung vorhanden.

172	Netzlücke	Direktverbindung vom Steghof zum Bahnhof, Trottoirbreite eher knapp.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil ein Wegverbindung vorhanden ist. Vielmehr geht es darum, diese wichtige Verbindung im städtischen Netz ins Fusswegnetz aufzunehmen. Die Trottoirbreiten sind zu prüfen, entsprechen grundsätzlich aber den Minimalanforderungen gemäss den städtischen Standards. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 247
174	Netzlücke	Auf die Schliessung dieser Lücke freue ich mich schon lange. Wann wird das wohl realisiert?	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Das Schliessen dieser Netzlücke wurde im Rahmen der Neuüberbauung geprüft und kann leider nicht realisiert werden.
175	Netzlücke	Ein Juwel für den Sonntagsspaziergang aber überall Sackgasse, Zäune und Verbote. Nur schon ein Trampelpfad wär doch etwas.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 15
176	Netzlücke	Ein Juwel für den Sonntagsspaziergang aber überall Sackgasse, Zäune und Verbote. Nur schon ein Trampelpfad wär doch etwas.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 15
177	Netzlücke	Ein Juwel für den Sonntagsspaziergang aber überall Sackgasse, Zäune und Verbote. Nur schon ein Trampelpfad wär doch etwas.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 15
182	Netzlücke	Der hier eingezeichnete Fussweg existiert (momentan) nicht. Er wurde wegen Bauarbeiten am Kantonsspital aufgehoben. Es handelt sich um eine angenehme Verbindung zwischen Libellenstrasse und Kantonsspital. Ich habe sie schon x-mal vermisst.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Bei Bauarbeiten handelt es sich um einen temporären Zustand, aufgrund dessen keine Änderungen am Fusswegnetz vorgenommen werden können. Die Fusswegverbindung sollte nach den Bauarbeiten wieder erstellt werden.
187	Netzlücke	Direktverbindung Oberseeburg - (neue Treppe) - Würzenbachweg (Schulhaus) - S-Bahn-Haltestelle Verkehrshaus (rechts wie eingezeichnet oder auch links des Bahneinschnitts bzw. des Bahndamms denkbar). Wenn dieser Fussweg wieder existieren würde, würden die meisten Kinder aus dem Oberseeburgquartier vermutlich diesen deutlich direkteren Weg zur Schule wählen, anstelle des Umwegs über die Giselikurve. Es gab bis ca. 1975 bereits einmal einen ähnlichen Weg: https://s.geo.admin.ch/649529203737	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 155
190	Netzlücke	Zwischen den Teilquartieren Oberseeburg und Würzenbach gibt es relativ grosse Umwege. Mit einer Lückenschliessung zwischen dem Waldweg und dem Würzenbachweg wäre schon viel gewonnen, eine Lückenschliessung zwischen Verzweigung Oberseeburg und dem Waldweg wäre ein weiterer Pluspunkt.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die genannte Netzlücke zwischen dem Würzenbachweg und dem Polenweg ist nachvollziehbar und würde die Wegverbindung deutlich verkürzen. Die Netzlücke zwischen Polenweg und Kreuzbuchstrasse ist keine Netzlücke, weil eine Wegverbindung vorhanden ist. Zu prüfen ist, ob das Fusswegnetz gemäss dem aktuell gültigen Richtplan auf diese Wegverbindung verlegt werden soll.

191	Netzlücke	Zwischen dem Gebiet Utenberg/Dietschiberg und dem Raum Bellevue/Verkehrshaus/Würzenbach gibt es keinen direkten Fuss-/Wanderweg. Die Alternativen führen entweder der Strasse entlang via St. Anna oder dann weit aussenrum via Golfplatz Dietschiberg-Zimmerwald.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine Netzlücke. Im aktuellen Richtplan wird die Beziehung mit einer Netzlücke bereits abgedeckt. Es ist zu prüfen, wo die richtige Lage für die Netzlücke ist. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 236
192	Netzlücke	Zwischen dem Gebiet Utenberg/Dietschiberg und dem Raum Würzenbach gibt es keinen direkten Fuss-/Wanderweg. Die Alternativen führen entweder der Strasse entlang via St. Anna oder dann weit aussenrum via Golfplatz Dietschiberg-Zimmerwald.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt.
200	Netzlücke	Direkte Verbindung von S-Bahn-Haltestelle zum Würzenbachweg und weiter zur Kreuzbuchstrasse	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 155
201	Netzlücke	Direkte Verbindung S-Bahnhaltestelle - Würzenbachweg - Kreuzbuchstrasse	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 155
213	Netzlücke	Bahnhofsareal muss grossräumig und auf wenig attraktiven Wegen umgangen werden.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Im besagten Gebiet ist eine Netzlücke über die Gleisanlage vorhanden. Die genaue Lage der Netzlücke ist noch zu prüfen. Aufgrund der Priorität des Freigleises wird eine Weiterführung dessen über die Gleise tendenziell bevorzugt (vgl. Netzlücke Nr. 96). Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 222
220	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt. Die Querverbindung ist wichtig, um einen Umweg via Kurve Hirtenhofstrasse zu vermeiden.
221	Netzlücke	Treppenanlage	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 18
222	Netzlücke	Fuss- und Velobrücke	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 213
223	Netzlücke	Fuss- und Velobrücke	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 96
224	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Netzlücke ist bereits im Richtplan Fussverkehr erfasst und weiterhin berechtigt. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Nr. 254

233	Netzlücke	Öffnung Eisenbahnbrücke für den Fussverkehr	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Diese Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Schwachstelle" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Schwachstelle, sondern um eine Netzlücke. Die Eisenbahnbrücke wird in naher Zukunft saniert. In diesem Zusammenhang wurde geprüft, ob eine Möglichkeit besteht, diese für die Zufussgehenden zu öffnen. Ein erstes Ergebnis ist negativ. Im Richtplan Fussverkehr wird diese Netzlücke aber aufgenommen und es soll erneut geprüft werden, ob eine Möglichkeit besteht eine Fussgängerverbindung zu schaffen. Gleichzeitig plant die Stadt eine neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke etwas weiter nördlich (beim Nordpol). Die Planungen dazu starten demnächst.
235	Netzlücke	neuer Wanderweg	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Im genannten Gebiet gibt es zwei bestehende Netzlücken. Es ist zu prüfen, wo die richtige Lage der Netzlücken ist.
236	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 191
237	Netzlücke	Treppenanlage	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Es handelt sich um eine Privaterschliessung, welche nicht Bestandteil vom Richtplan Fussverkehr sind.
239	Netzlücke	Hier fehlt der Fussweg. Gebraucht wird er min. bis zu den Pontonierhäusern, der Weg dorthin ist derzeit beschwerlich und die steile Treppe für Menschen mit eingeschränkter Mobilität schwierig zu machen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 16
247	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 172
248	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil eine Wegverbindung vorhanden ist. Jedoch ist diese Verbindung noch nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan und zwingend in dieses aufzunehmen, weil es sich um eine direkte Verbindung u.a. zum Bahnhof handelt.
250	Netzlücke	kein Trottoir entlang des Eichhof-Areals. Weg über Parkplatz oder Obergrundstrasse ist nicht zumutbar.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um die direkteste Verbindung nördlich der Obergrund- / Luzernerstrasse zur Langsäge-/ Amlehnstrasse resp. in Richtung Kriens. Im Rahmen der Entwicklung Eichhof Süd soll eine attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindung geschaffen werden.

254	Netzlücke	Lücke am Reussuferweg muss geschlossen werden (ist ja geplant).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Netzlücke Nr. 224
257	Netzlücke	zusätzliche Fussgängerbrücke zur Reussmatt wäre wünschenswert.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Aktuell fehlt auf der östlichen Uferseite ein durchgehender Fussweg. Die Schliessung der Netzlücke steht in Abhängigkeit zu einem neuen Fussweg auf der östlichen Uferseite (vgl. Netzlücke Nr. 16).
261	Netzlücke	Dies ist der Schulweg zur Primarschule für Kinder aus dem Salzfass. Eine Überquerung beim Zebrastreifen unten beim Salzfass ist viel zu gefährlich! Autos halten nie, die Bushaltestelle verdeckt die Sicht, Autos überholen den stehenden Bus via Gegenfahrbahn, von Meggen her rasen Autos den Hang herunter und bremsen nicht für Fussgänger da diese nicht gesehen werden.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil die Wegverbindungen / Querungen vorhanden sind. Jedoch sind nicht alle Abschnitte Bestandteil des bestehenden Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Die gesamte Strecke ist in dieses aufzunehmen und die genannten Schwachstellen sind gemäss Schwachstellen Nr. 259 und Nr. 260 zu beheben.
263	Netzlücke	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil es die Wegverbindung bereits gibt. Es ist aber zu prüfen, ob das Fusswegnetz auf den genannten Weg verlegt werden soll (direktere Führung).
279	Netzlücke	Seeuferweg nicht fortgeführt.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Eine Weiterführung des Seeuferwegs wäre wünschenswert. Jedoch sind davon diverse private und bebaute Grundstücke betroffen (Umsetzbarkeit schwierig). Zudem hat eine Verlängerung des Seeuferweges auf dem eingezeichneten (kurzen) Abschnitt wenig Nutzen resp. wäre nicht verhältnismässig. Weitere Eingaben zu dieser Netzlücke: vgl. Schwachstelle Nr. 199

5.3 Schwachstellen – Fussweg

Nr.	Kategorie	Beschreibung / Bemerkung	Antwort / Umsetzung im Richtplan Fussverkehr
1	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Insbesondere am Morgen vor Schulbeginn ist nicht genügend Platz für Velos und Fussgänger. Vielleicht könnte man die Velofahrer auf einen anderen Weg umleiten.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Wegverbindung hat für den Fussverkehr eine hohe Bedeutung (u.a. direkte Verbindung von der Bushaltestelle zur Kantonsschule). Bei gleichzeitig hohem Veloverkehrsaufkommen besteht ein Konfliktpotenzial. Aktuell hat der Weg eine Breite von ca. 3.80 m. Grundsätzlich entspricht diese Breite den Minimalanforderungen für eine Rad-/Gehweg gemäss den Standards Fussverkehr der Stadt Luzern. Jedoch werden bei wichtigen Fussverkehrsverbindungen und Wegen im Zentrumsgebiet 4.50 m angestrebt.

22	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Wegführung ist sehr unattraktiv. Abends und insbesondere am Wochenende sehr dunkel und für ängstliche Personen (Frauen, Kinder) vermutlich ein Angst-Ort. Konflikte mit Velofahrenden.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es ist ein Angstraum vorhanden, insbesondere beim Gebäudedurchgang WMS. Beim Gebäudedurchgang WMS gibt es ein Velofahrverbot, welches gemäss Aussage oft missachtet wird. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 243
30	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Dieser Weg ist nur für Fussgänger gedacht, leider werden sie von schnell fahrende Velofahrer und Rollerfahrer trotz Fahrverbot benutzt. Dieser Weg wäre eine Abkürzung durch das Quartier, damit sie auf der Ruopigenstrasse nicht umfahren müssen. Man solle die Sicherheit für die Schulkinder gewährleisten (Sperrvorrichtung für Velofahrer und Rollerfahrer.....	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine attraktive Verbindung sowohl für den Fussverkehr als auch den Veloverkehr. In Absprache mit dem Richtplan Veloverkehr ist zu prüfen, ob diese Verbindung für den Veloverkehr geöffnet werden soll. Entsprechend sind Massnahmen zu ergreifen.
46	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Der Verbindungsweg vom Sportplatz zur Hauptstrasse ist mit Eisenbahnschwellen erstellt worden. Diese sind zum Teil sehr marode und müssten ersetzt werden. Zudem ist über den Sommer sicherzustellen, dass das Gras entlang der Treppe regelmässig gemäht wird.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Wegverbindung ist vorhanden, entspricht jedoch vom Standard nicht mehr den Anforderungen und ist daher zu optimieren resp. besser zu unterhalten. Dennoch ist es den Nutzenden weiterhin möglich den Weg zu passieren, auch ohne sofortige Massnahmen.
48	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Weg ist aktuell 2.00 m breit und entspricht den Minimalanforderungen für ein Trottoir / Fussweg. Da es sich um einen Abschnitt des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan handelt, mit tendenziell hohem Fussverkehrsaufkommen, ist eine Verbreiterung anzustreben. Da der Weg jedoch auch vom Veloverkehr genutzt wird ist eine Verbreiterung zwingend notwendig resp. es sind alternative Führungsformen (separate Infrastruktur) für den Veloverkehr zu prüfen. Aktuell laufen stadintern bereits erste Planungen zur Optimierung der vorliegenden Situation. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 173
103	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Gemeinsamer Fuss-, Veloweg für Autos ganz sperren	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Die Befahrbarkeit des Rad-/Gehweg ist für Autos bereits verboten.
113	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Konflikt Velo-Fussgänger, geringe Wegbreite	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Weg ist aktuell nicht durchgehend 4.50 m breit und somit nicht entsprechend den Anforderungen für einen Rad-/Gehweg gemäss den Standards der Stadt Luzern.

122	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Querung vom Bach schwierig und den Anschluss oben an der Strasse ist nicht gegeben, Leitplanke ist im weg.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Der Bach kann an dieser Stelle nicht gut gequert werden. Jedoch handelt es sich nicht um einen offiziell beschilderten Weg und keinen offiziellen Wanderweg. Aus diesem Grund ergibt sich kein Handlungsbedarf, welcher von Relevanz für den Richtplan ist.
127	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Viele geparkte Autos, somit kaum ein Durchkommen mit Kinderwagen oder Rollstuhl. Kein klares Zeichen ob dies nun ein Parkplatz der Läden ist oder für den Fussverkehr gedacht.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich nicht um einen offiziellen Parkplatz. Jedoch befinden sich angrenzend Einkaufsnutzungen, welche das unerlaubte, kurzzeitige parkieren vor Fahrzeugen fördern. Bei einer Breite von ca. 3.50 m kann es durchaus problematisch sein, wenn dort Autos parkieren. Es handelt sich nicht um eine wichtige Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan, befindet sich aber dennoch im städtischen Raum mit hohem Fussverkehrsaufkommen.
128	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Dieser Weg ist die wichtigste Verbindung vom Obermättli/Heiterweid in die Stadt. Der Fussweg befindet sich in einem schlechtem Zustand (Hangrutschungen, Asphalt beschädigt, Stützmauer in schlechtem Zustand). Breite des Fusswegs nicht geeignet für kreuzenden Personenverkehr. Evtl. Ausbau zur Nutzung Velo prüfen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil die Wegverbindung bereits besteht und auch Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan ist. Als wichtige Fusswegverbindung ist es zentral, dass der Weg von guter Qualität ist und die Dimensionierungsgrundsätze erfüllt. Aktuell läuft von Seiten Stadt Luzern ein Projekt zur Sanierung des Heiterweidweges.
130	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Direkte / kürzere Verbindung zwischen dem schlecht mit dem ÖV erschlossenen Obermättli/Heiterweid Quartier zu den ÖV Linien in die Stadt (Line 2/5).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Diese Wegverbindung existiert noch nicht, daher ist es eine Netzlücke. Es muss eine grosse Höhendifferenz überwunden werden und die Netzlücke führt durch den Wald. Heute gibt es einen Weg parallel zur eingezeichneten Strecke, welcher direkt zur Bushaltestelle auf der Hauptstrasse führt. Die bestehende Wegverbindung wird als sicher beurteilt, weil sie nicht entlang der Hauptstrasse führt. Dennoch sollen mögliche Optionen zur besseren Überwindung der Steigung und dem Schliessen der Netzlücke geprüft werden.

138	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Der Fussweg Wesemlinwäldliweg ist zwischen der Hünenbergstr. und der Ortsgrenze Schlössli Hünenberg Ebikon gänzlich unbeleuchtet. Auf den letzten 84 m, also zwischen Anschluss Fusswegnetz Quartier Unterlöchli bis Grenze Ebikon/Maihofbach ist der Weg steil abfallend, im Wald gelegen, als lange Treppe angelegt und sinngemäss unbeleuchtet. Dieser Weg wird als Verbindung nach Ebikon, Maihof, Rotsee genutzt. Eine Beleuchtung wäre wünschenswert resp. sogar notwendig, um die Sicherheit (Trittsicherheit, gefühlte Sicherheit) massiv zu erhöhen und überhaupt zu gewährleisten.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die beiden Wege durch das Wesmeliwäldli sind die einzigen Wegverbindungen zwischen den Quartieren Wesmeli und Maihof (Rotsee). Es handelt sich um eine wichtige Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan, welche entsprechende Anforderungen erfüllen sollte.
139	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Der Fussweg zwischen der Unterlöchlistrasse und der Adligenswilerstrasse ist gänzlich unbeleuchtet. Dieser Weg wird als Verbindung zwischen dem Quartier Unterlöchli und der Endstation Bus 7 resp. als Transitweg Wesemlinwald nach Ebikon/Adligenswil genutzt. Der Weg weist gerade im mittleren Abschnitt ein starkes Gefälle auf, was die Gehsicherheit bei Dunkelheit erheblich beeinträchtigt. Eine Beleuchtung wäre sehr wünschenswert resp. sogar notwendig, um die Sicherheit (Trittsicherheit, gefühlte Sicherheit) massiv zu erhöhen und überhaupt zu gewährleisten.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den direkten Zugang zur Bushaltestelle und ist eine wichtige Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Diese hat entsprechende Anforderungen zu erfüllen.
141	Schwachstellen Fussweg (Wegbreite)	Dieser kombinierte Velo-/Fussweg ist zu schmal. Die Velos fahren (verständlichweise) schnell, um von Luzern nach Emmenbrücke zu gelangen. Der Weg kann auf Seite Reuss mit vernünftigen Aufwand verbreitert werden.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Xylophonweg ist sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr von grosser Bedeutung. In beide Richtungen ist das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen hoch. Der Fuss-/Veloweg mit zugewiesenen Flächen entspricht mit 3.50 m grundsätzlich den Minimalanforderungen gemäss städtischen Standards, wobei auf Achsen mit hohem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen Breiten von 4.50 m angestrebt werden. Dies ist vorliegend der Fall. Es sind dennoch Optimierungsmassnahmen zu prüfen. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 198, 207, 231, 252
149	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Es gibt hier nur eine Treppe! Wie sollen Leute mit Einkaufswagen, Kinderwagen, Rollstuhl, Gehhilfen diesen Teil überbrücken?	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Bei dieser Wegverbindung handelt es sich um die direkte Verbindung von der Bushaltestelle ins Quartier Rosenberg, insbesondere zu den Gebäude ganz im Westen des Quartiers. Ein Zugang gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz ist bereits heute über die Rosenbergstrasse möglich, welcher direkt bei der Haltestelle Rosenberg liegt. Dennoch wird geprüft, wie die genannte Verbindung gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umgestaltet werden könnte.

165	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Lieber offiziell für "Velo & Fussgänger" freigeben! Dann ist bei allen das Verständnis füreinander da, Konflikte werden vermieden. Funktioniert ja vielerorts super. Dieser wird von sehr vielen Velofahren benutzt, da man sonst einen viel längeren Weg machen muss. Da fahren mit dem Velo Schüler/innen zur Schule, auch Erwachsene zur Arbeit.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird an die Erarbeitenden des Richtplans Veloverkehr weitergegeben Im Rahmen des Richtplans Veloverkehr ist zu prüfen, ob diese Verbindung für den Veloverkehr geöffnet werden soll. Wenn ja, ist im Rahmen dieser Öffnung eine Wegverbreiterung notwendig.
167	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Treppen entlang attraktivem Weg entlang Reuss (nicht geeignet für Kinderwagen, Rollstuhl).	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Aufgrund der engen Verhältnisse kann am bestehenden Ort keine Alternative zur Treppe angeboten werden. Die Treppen lassen sich mit kleinen Umwegen (via Bahnhofstrasse / Krongasse) leicht umgehen.
173	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Dies ist eine beliebte Abkürzung für Velos vom Süden der Stadt zur Ostseite des Bahnhofes. Dafür ist der Weg aber eher zu schmal. eine parallele Veloverbindung wäre angebracht.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Fussweg Nr. 48
180	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Dieses Strassenstück ist für Fussgänger sehr gefährlich, vor allem unter der Autobahnbrücke. Verkehr entflechten (Velos oder Fussgänger über andere Wege führen)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Sentiweg ist für den Fuss-/ Veloverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr von Bedeutung. In beide Richtungen ist das Fuss-/ Veloverkehrsaufkommen hoch. Der Fuss-/ Veloweg misst punktuell nicht 3.50 m (Minimalanforderungen Rad-/Gehweg). Aufgrund der Bedeutung dieser Wegverbindung ist eine grössere Dimensionierung notwendig. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 230
189	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Weg nicht (mehr) begehbar. Wäre wünschbar, dass der Weg wieder begangen werden könnte.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Diese Querverbindung ist wichtig (Erschliessung Quartier Oberseeburg-Rebstock mit der Seeburgstrasse) und führt ansonsten zu grossen Umwegen. Gemäss Richtplan Fussverkehr ist es eine wichtige Wegverbindung und hat entsprechende Anforderungen zu erfüllen.
198	Schwachstellen Fussweg (Wegbreite)	Verbreiterung Achse Militärstr.-Xylophonweg-Nordpol auf minimal 5m → Problem: Die Achse am linksseitigen Reussufer weist hohe Frequenzen beim Fuss-/ Veloverkehr auf. Sie ist durchgängig im Gegenverkehr nutzbar. Durch die Elektrifizierung eines Teils des Veloparks erfolgen viele Überholmanöver unter Velofahrenden. Dies und der stets wachsende Berufspendlerverkehr per Velo wirken sich nachteilig für den Fussverkehr aus. Ab der Eröffnung des kantonalen Verwaltungszentrums Seetalplatz und der Fertigstellung der dritten Etappe der AXA-Wohnüberbauung Reuss ist ein zusätzlicher, massiver Frequenzschub an Velo-/ Fussverkehr auf dieser Achse zu erwarten. → Massnahmen: Die Achse ist auf der ganzen Länge auf min. 5m Querschnitt auszubauen + Sicherheit und der Komfort der Zufussgehenden sind mittels Sitzgelegenheiten in zusätzlichen Buchten zu erhöhen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Fussweg Nr. 141

207	Schwachstellen Fussweg	Wegbreite, zu schneller 2 Radverkehr Elektrovelos 45kmh	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Fussweg Nr. 141
215	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Zugang zu Gleisen ist für den Fussverkehrs als Notlösung zu betrachten. Zudem sind rund 4-5 Stockwerke zu Fuss oder mit dem Lift keine wirklich zufriedenstellende Lösung für einen Fussweg. Dazu kommt, dass die Treppenhäuser auf beiden Seiten der Abstellgleise zu eng und wenig einladend sind.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Frohburgsteg ist die direkte Verbindung vom Gebiet Alpenquai zum Bahnhof und in der Zwischenzeit etwas in die Jahre gekommen (nicht mehr attraktiv). Eine Attraktivitätssteigerung ist langfristig notwendig. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs wird sich das Bahnhofsumfeld stark verändern. Es wird sich zeigen, ob der Steg noch notwendig ist, oder ob es alternative Lösungen gibt.
219	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Entfernung Kette und Installation von Pollern	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Bei der Verbindung handelt es sich um eine weitere Möglichkeit in Richtung Kriens und Freigleis. Im Rahmen des Richtplans wird geprüft, wie die Zugänglichkeit verbessert werden kann.
230	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Verbreiterung des Fuss- und Veloweges	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Fussweg Nr. 180
231	Schwachstellen Fussweg (Wegbreite)	Verbreiterung Fuss- und Veloweg, Neuorganisation Beleuchtung, ev. Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Fussweg Nr. 141
232	Schwachstellen Fussweg (Wegbreite)	Verbreiterung Fuss- und Veloweg	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine wichtige Wegverbindung sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr. Gleichzeitig ist es eine Alternative zum Gebäudedurchgang WMS (subjektiv unsicherer Raum, insbesondere bei Dunkelheit). Aktuell ist der Weg 2.50 m breit und entspricht nicht den Minimalanforderungen an einen Rad-/Gehweg.
252	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Konflikt mit Velos, die zum Teil sehr schnell unterwegs sind. Es braucht eine klare Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr. Aufgemalte gelbe Markierungen und Symbole reichen nicht. Der Weg muss vermutlich verbreitert werden und die Trennung muss durch eine eindeutige Abgrenzung erfolgen. Allenfalls ist die auf der Quaibrücke in Zürich gewählte Kante eine mögliche Lösung.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Fussweg Nr. 141
253	Schwachstellen Fussweg (Sicherheitsmängel)	Mischverkehr bei teils engen Verhältnissen. Winterthurer Modell (SlowTown Winterthur) könnte Konflikte entschärfen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78

260	Schwachstellen Fussweg (Wegbreite)	Da es zu gefährlich ist um die Strasse beim Salzfass zu überqueren, laufen Kinder auf dieser Seite in die Primarschule. Diese Kurve ist super gefährlich da der Weg so extrem schmal ist und Autos und Velofahrer so eng an den Kindern vorbeifahren, bzw. nicht um die Kurve sehen. Zudem hängt immer Gestrüpp den Hang herunter und man muss auf die gefährliche Strasse ausweichen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine punktuelle Engstelle, welche durch die Felsvorsprünge zusätzlich verschärft wird und sich auf einem Schulweg befindet (Quartier Salzfassrain - Schulhaus Würzenbach). Die Minimalanforderungen sind entsprechend einzuhalten.
265	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Bei dieser Schwachstelle handelt es sich um eine Treppe, welche bei nassen Verhältnissen sehr gefährlich ist. Die Stufen aus Holz werden rutschig und man kann leicht ausrutschen. Gerade für ältere Personen ist dies gefährlich. Treppe sollte saniert werden. Beispiel einer guten und sanierten Treppe im angehängten Dokument sowie einzelne Bilder der sanierungsbedürftigen Treppe.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Bei nassen Verhältnissen ist die Treppe gefährlich. Es handelt sich um eine attraktive Querverbindung, welche eine Abkürzung von der Kreuzbuchstrasse zur Oberseeburg ist. Eine Verbesserung wird geprüft.
266	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	In diesem Gebiet bestehen schöne Aussichtspunkte, die über Fusswege erreichbar sind. Zusätzliche Sitzbänke wären an einzelnen Standorten wünschenswert. Einzelne Sitzbänke müssten zudem erneuert oder deren Sitzhöhe angepasst werden. Im angehängten Dokument sind neue Standorte von Sitzbänken ersichtlich sowie welche erneuert werden müssten.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Zusätzliche Sitzbänke bei den Aussichtspunkten wären eine zusätzliche Aufwertung. Es handelt sich jedoch nicht um ein Anliegen, welches von Relevanz für den Richtplan ist (Alltagsverkehr). Die Eingabe wird jedoch an die zuständige Abteilung (Stadtgrün) weitergegeben.
272	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Der Wanderweg wird bei Regenwetter "gewässert" aufgrund "Quellwasser"/fehlender Sickerleitung. Die Fussgänger weichen auf die angrenzende Wiese aus zum Passieren der feuchten Stellen/ Tümpel. Dies steht im Konflikt zur Idee des Naturschutzgebietes Allmend mit der Idee die bestehenden Wege nicht zu verlassen. mögliche Abhilfe: Sickerleitung entlang des Weges (auf der Süd-Ost-Seite) tendenziell Ableitung in den Teich auf der NW-Seite	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Es ist nicht im Sinne des Naturschutzgebietes, dass bei nassen Verhältnissen auf die Wiese ausgewichen wird. Gleichzeitig wird der Weg bei Regen selten begangen und es handelt sich um einen Weg, welcher vor allem für den Freizeitverkehr von Bedeutung ist. Die Eingabe ist nicht richtplanrelevant (Alltagsverkehr), wird jedoch an die zuständige Abteilung (Stadtgrün) weitergegeben.
273	Schwachstellen Fussweg (Weitere)	Der Fussweg führt durch das Hochwasserrückhaltebecken. Die tiefste Stelle liegt bei Regenwetter ca.10cm über der Wasseroberfläche des Baches. Das Wasser auf dem Fussweg fliesst schlecht/gar nicht ab. Der Abfluss des Wassers vom Fussweg ist stark abhängig ob/und wie Furchen von Reifen (Traktor, etc.) am Wegrand vorhanden sind/sperren. Mögliche Abhilfe: an der tiefsten Stelle den Abfluss sicherstellen, mittels "Stein/Beton"-Abflusselementen, welche unempfindlich auf Verschmutzung/Versperrung durch Laub etc. sind	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Eine Verbesserung der Situation ist zu prüfen. Es handelt sich aber um eine Wegverbindung, welcher primär dem Freizeitverkehr dient und bei den beschriebenen Verhältnissen wahrscheinlich nicht stark genutzt wird. Daher keine Relevanz für den Richtplan (Alltagsverkehr). Die Eingabe wird jedoch an die zuständige Abteilung (Stadtgrün) weitergegeben.

5.4 Schwachstellen – Querung

Nr.	Kategorie	Beschreibung / Bemerkung	Antwort / Umsetzung im Richtplan Fussverkehr
4	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Fussgängerstreifen vor Maihofschulhaus: sehr lange Wartezeit für Fussgänger. Gefährlich für Schulkinder, da die oft in der kurzen Zeit gar nicht über den Fussgängerstreifen kommen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es ist eine wichtige Querung auf dem Schulweg (Schulhaus Maihof). Die Querung ist mit einer Lichtsignalanlage geregelt inkl. Mittelinsel (2.00 m). Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 25, 65, 134, 168, 277
7	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Keine oberirdische Quermöglichkeit. Der Fussgängerverkehr muss zwingend die Unterführung nehmen. In der Unterführung muss ein verhältnismässig langer Umweg gegangen werden.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 249 Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil eine unterirdische Quermöglichkeit vorhanden ist. Eine Optimierung der Situation ist jedoch notwendig (vgl. Nr. 249).
8	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Fehlende direkte Fussgängerquerung. Die Ampel an der bestehenden Fussgänger über die Obergrundstrasse und Bundesstrasse haben für Fussgänger sehr schlechte Grün-, resp. Rotphasen. Um die Strasse(n) ordnungsgemäss überqueren zu können, verstreichen insgesamt durchaus 1 Minute und mehr.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 9 Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil es an diesem Standort bereits bestehende Fussgängerquerungen gibt.
9	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Das Überqueren der Bundes- und Obergrundstrasse kann aufgrund der schlechten Ampelphasen nie "in einem Zug" erfolgen. Lange Wartezeiten sind die Folge. Zusätzliche direkte Fussgängerquerung Ahornstrasse - Obergrundstrasse.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Das Queren von beiden Strassen ohne Wartezeit ist wegen der Lage / Komplexität des Knotens und den Knoten im Umfeld schwierig. Wichtig ist, dass min. die beiden Strassen einzeln in einem Zug gequert werden könne. Die Mittelinsel auf der Obergrundstr. beträgt nur 1.50m und entspricht nicht den Minimalanforderungen. Die Mittelinsel auf der Bundesstr. ist 2.50m. Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen über die Obergrundstr. (direkte Verbindung Ahornstr.) ist wegen der Nähe zu zwei bestehenden Fussgängerstreifen (40 - 80 m) nicht realistisch. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 8
11	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Der Bus darf da rechts abbiegen, auch wenn für die Fussgänger die Ampel auf Grün steht.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich mit grosser Wahrscheinlichkeit um ein Konfliktgrün ¹ . Der Fussverkehr ist grundsätzlich in eigenen Phasen zu führen. Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 277

¹ Es handelt sich um ein Konfliktgrün, wenn abbiegende Fahrzeuge «grün» haben, jedoch gleichzeitig ein oranges Warnlicht blickt. Das Warnlicht weist darauf hin, dass in der Querstrasse der Fussgängerstreifen auch «grün» hat und somit eine erhöhte Aufmerksamkeit notwendig ist. Konfliktgrün wird in der Regel nur in Situationen eingesetzt, bei denen die Verkehrsmenge gering ist.

13	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Bei den beiden Fussgängerstreifen, gibt es immer wieder Situation, bei denen Auto fahrende nicht anhalten. Da diese trotz 30er Zone, relativ schnell fahren. Zudem ist das Trottoir, in Fahrtrichtung Luzern - Zentrum sehr schmal.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Geschwindigkeit müsste im Rahmen von Messungen geprüft werden. Zeigt das Ergebnis, dass die Geschwindigkeit mehrheitlich überschritten wird, sind zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen. Bezüglich dem Problem, dass Autofahrende nicht anhalten, kann der Richtplan Fussverkehr nichts bewirken. Das Trottoir in Fahrtrichtung Ruopigen Zentrum ist 2m. Das Trottoir in Fahrtrichtung Luzern Zentrum ist weniger als 2m (punktuell nur 1m). Gemäss Standards Fussverkehr beträgt die Minimalbreite bei Trottoirs 2m (Im Optimalfall 2.50m). Da in der vorliegenden Situation zumindest einseitig ein Trottoir gemäss Standards vorhanden ist und es sichere Querungsstellen gibt, hat die Schwachstelle eine geringe Priorität. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 38
19	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Sehr lange Wartezeiten. Könnte mit bedingt verträglichem Rechtsabbiegen verbessert werden.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Ein bedingt verträgliches Grün ist allenfalls schwierig umsetzbar, weil möglicherweise der ÖV durch wartende Fahrzeuge blockiert wird. Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 228
23	Schwachstellen Querung (Weitere)	Beim Viktoriaplatz wechselt die Ampel für Fussgänger sehr schnell, sodass es für langsamere Fussgänger stressig wird.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine Querung einer Hauptverkehrsstrasse mit hohem Verkehrsaufkommen. Zudem ist die Mittelinsel nur 1.50 m breit. Wenn die Strasse nicht in einem Zug gequert werden kann, ist das problematisch, insbesondere aufgrund des teilweise hohen Fussverkehrsaufkommens. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 98, 211
24	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
25	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Lange Wartezeit. Bessere Ampel Führung für Fussgänger und Auto.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 4
27	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Die Strassenüberquerung befindet sich in einer Kurve, ohne Fussgänger... Autos & Velos kommen immer sehr schnell, mit Kindern & Kinderwagen sehr gefährlich!	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine Querungshilfe (Mittelinsel 2.00 m) ohne markierten Fussgängerstreifen. Die Querung liegt in einer Tempo 30 Zone (grundsätzlich keine Fussgängerstreifen) und ausserhalb des Siedlungsgebiets (vor allem Freizeitverkehr). Die Lage der Querung ist am richtigen Ort. Die Sichtweite in Fahrtrichtung Kreisel wahrscheinlich eingehalten, aber die Erkennungsdistanz knapp nicht (Gebüsch). Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 164

28	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Stehendes Auto bei Tankstelle verdeckt Sicht auf ausfahrende Fahrzeuge vom Kreisel	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Wenn die Fahrzeuge nicht richtig parkieren, entstehen gefährliche Situationen. Es handelt sich dabei aber um eine temporäre Einschränkung und keine dauerhafte.
29	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Abgestelltes Fahrzeug auf Seite Kino verdeckt Sicht vor allem auf Velofahrer	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Parkfelder schränken die Sicht auf den Veloverkehr und motorisierten Individualverkehr ein und können somit zu gefährlichen Situationen führen, weil sich der Fussgängerstreifen bereits im Beschleunigungsbereich befindet. Im Rahmen von Belagserneuerungsarbeiten wird der erwähnte Fussgängerstreifen im Herbst 2022 jedoch aufgehoben. Somit sind keine Massnahmen mehr notwendig. Da es sich aktuell um eine Schwachstelle handelt, wird die Eingabe, dennoch in den Plan aufgenommen.
32	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Ecke Pilatusstrasse / Zentralstrasse kann man zwar die Bhf-Unterführung nutzen, aber an der Oberfläche wird der Autoverkehr bevorzugt - nicht die nachhaltigen Fussgänger.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstellen Querung Nr. 7 und 249
35	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Lange Wartezeiten, da Ampeln für Fussgänger nicht synchron laufen. Man überquert also den ersten Fussgängerstreifen mit dazu fehlt Ampel - wartet lange - bis dann die zweite Ampel den Fussgängerstreifen Frei gibt.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Das Queren von beiden Strassen ohne Wartezeit wird aufgrund der Lage und der Komplexität des Knotens, sowie der Knoten im Umfeld, schwierig sein. Eine Verbesserung soll aber geprüft werden.
37	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Wenn man mit dem ÖV Unterwegs ist und bei der Haltestelle Luzern - Säntihof aussteigt, damit man zu OTTO'S oder Hornbach kommt, muss man die Strasse 2x Queren. Oftmals fahren die Autofahrende ohne zu halten, auf der Strasse weiter. Es bräuchte mind. ein Trottoir. Zudem sollte die Haltestelle, näher an diesen Zwei Geschäften liegen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Haltestelle dient nicht nur zur Erschliessung der Einkaufseinrichtungen, sondern auch der Wohnquartiere. Die Lage ist daher optimal und sollte nicht angepasst werden. Stadtauswärts liegt die Haltestelle in Bezug auf die Einkaufsgeschäfte unglücklich. Es müssen div. Strassen gequert werden, um zum Hornbach zu gelangen. Ausgenommen von einer Querung (Einmündung Quartierstrasse Thorenbergstrasse) verfügen alle über eine Mittelinsel von min. 2.00 m. Ein zusätzliches Trottoir verbessert dennoch die Erschliessung.
39	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Wartezeit an der Ampel ist für Fussgänger sehr lange.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 145, 255

40	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Neustadtstrasse: Zwischen Bundesstrasse und Fussgängerstreifen sollte der Abstand 5 m betragen, so dass ein Auto Platz hat (vgl. VSS 40 262).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die 5.00 m gemäss Norm werden nicht eingehalten. Somit kann sich kein Auto aufstellen und dieses steht auf dem Radstreifen oder Fussgängerstreifen. Der Fussgängerstreifen liegt aber auf der Wunschlinie des Fussverkehrs. Beim Zurückversetzen des Fussgängerstreifens besteht die Gefahr, dass die Zufussgehenden die Strasse dennoch direkt beim Knoten queren und es dadurch zu gefährlichen Situationen kommt. Es sind daher Massnahmen zu prüfen, welche den Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs verringern resp. unterbinden (z.B. Einbahn, Fahrverbot Zubringerdienst gestattet, etc.)
41	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Bleicherstrasse: Analog zur Neustadtstrasse sollte in 5 m Abstand zur Bundesstrasse ein Fussgängerstreifen sein. Alle bestehenden Fussgängerstreifen in der Bleicherstrasse sollten hingegen aufgehoben werden (Tempo-30-Zone).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil eine Quermöglichkeit vorhanden ist. Für die Fussverkehrsbeziehung entlang der Bundesstrasse wäre eine direkte Führung wünschenswert. Dies bedingt jedoch bauliche Anpassungen am Knoten (Verlängerung Trottoir, Neuorganisation Parkplatz, Anpassung Veloabstellplätze). Grundsätzlich ist die Fussgängerführung verständlich und führt nicht zu Missverständnissen, auch wenn der Fussgängerstreifen zurückversetzt ist. Langfristig wird eine Umgestaltung des Knotens geprüft.
42	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Hier ist die Schulüberquerung von sehr vielen Schulkindern. Die von der Sagenmattstrasse und die von der Gütschhöhe. Die Überquerung ist da unübersichtlich, es hat da hohe Büsche und nicht eine einzige Markierung, weder auf dem Boden, noch als Tafel. Die Sicherheitslücke ist immens und auf diese Gefahr habe ich die Stadt bereits vor zwei Jahren hingewiesen und wurde immer wieder vertröstet. Ausserdem wird die Kanonenstrasse von vielen Lastwagen und Autos befahren, die teils in die Sagenmattstrasse abbiegen und teils 'hochfräsen' ins Hotel Gütsch. Die Überquerung müsste für die Kinder deutlich sichtbar gemacht werden und die Verkehrsteilnehmenden dürften erfahren, dass hier ein Schulweg ist.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Wichtiger Querung auf dem Schulweg und aufgrund Kurvenlage und Gefälle sehr unübersichtliche Situation. Im Sommer 2022 wurde die Querung mit provisorischen Massnahmen verbessert. Eine grundlegende Anpassung des Knotens und somit eine effektive Verbesserung für den Fussverkehr wird mit der Realisierung der Veloroute nach Littau angegangen. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 241
47	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	unsicheres Überqueren der Strasse; regelmässige Gefahrensituation, da viele Autofahrende zu schnell auf den Fussgängerstreifen zufahren und/oder die Fussgänger nicht sehen. Dreispurige Strasse; alle drei Spuren müssen frei sein, damit ein sicheres Überqueren möglich ist.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Querung ist nicht zulässig, weil mehr als eine Fahrspur je Fahrtrichtung gequert werden muss (total 3 Fahrspuren). Es handelt sich um eine wichtige Querung im städtischen Raum über eine Hauptachse mit hohem Verkehrsaufkommen. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 63, 199, 234, 276, 280

49	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	-	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Es gibt bereits einen Fussgängerstreifen an der besagten Stelle.
51	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Es dauert hundert Stunden bis die Ampel für Fussgänger grün wird	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
52	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Ewig lange Wartezeit bis Ampel zu grün wechselt	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
54	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	An der markierten Stelle fehlt ein wichtiger Fussgängerstreifen. Für die Kinder im Kindergartenalter stellt dieser Bereich ein hohes Risiko dar.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Das Verkehrsaufkommen auf der Dietschibergstrasse ist hoch (Annahme). Es handelt sich um den direkten Weg zum Schulhaus Utenberg und ist ein wichtiger Schulweg. Ein Projekt zur Umgestaltung des Knotens wird aktuell erarbeitet.
59	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Fehlender Fussgängerübergang. Gerade für Personen, die von der nur teilweise bedienten Bushaltestelle Mühlematt auf den Bus Nr. 9 wollen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil eine Quermöglichkeit vorhanden ist. Wenn man von der Geissmattstrasse zur Bushaltestelle Brüggligasse stadteinwärts möchte, sind Umwege notwendig, wenn man die St. Karlistrasse nicht ohne Fussgängerstreifen queren möchte. Der Übergang befindet sich vor dem Beginn einer Tempo-30-Zone, womit ein Fussgängerstreifen zweckmässig wäre. Im Rahmen der Umgestaltung der Bushaltestelle gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz wird die Querungssituation angeschaut. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 204
62	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
63	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Diesen Zebrastreifen überquere ich praktisch nie, da aufgrund fehlender Ampeln die Autofahrer nur ungern anhalten.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 47
64	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Von der Brauerei „Eichhof“ Richtung Kriens (Coop Tankstelle, Heilarmee Brocki Kriens) fehlen (diverse) Überquerungsmöglichkeiten im Industriegebiet.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es gibt auf diesem Abschnitt bereits drei bestehende Fussgängerstreifen, welche grundsätzlich richtig gelegen sind (Hauptzugänge Areale). Die gewünschte Querungsstelle wird im Zusammenhang mit der Arealentwicklung geprüft.

65	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Fussgängerstreifen Schulhaus zu Schlossberg-Haus: Grünphase zu Fussgängerstreifen massiv zu kurz, alte Leute und Kinder schaffen es nicht legal (d.h. in einer Grünphase). Zudem (sehr gefährlich), meist im Stossverkehr: der MIV von Ebikon, der in die Vallasterstarsse einbiegt, hat grün, fährt und fährt dann noch, wenn schon grün ist für Fussgänger. Oder sie stehen dann auf dem Fussgängerstreifen, weil vorne Richtung Sedel Stau ist. Es braucht, namendentlich längeren Grünphasen für den FV, bei der LSA zusätzlich ein Licht für den MIV, das rot schaltet, wenn die Fussgänger grün haben.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 4
66	Schwachstellen Querung (Weitere)	Gemäss REK soll das Ruopigenzentrum gestärkt werden. Heute verhindert die tief eingeschnittene Strasse die Anbindung des Ruopigenzentrums an das Gebiet um das Entwicklungsareal Staffeltäli. Im Rahmen der Entwicklung des städtischen Entwicklungsareals könnte eine Passerelle für Fussgänger (evtl. auch Velofahrer) die Anbindung an das Ruopigenzentrum deutlich verbessern. Die beigefügte Grafik ist der Machbarkeitsstudie IMMO/YellowZ/Atelier5/TEAMverkehr entnommen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es gibt eine bestehende Wegverbindung vom Staffeltäli zum Ruopigenzentrum. Diese entspricht mit knapp 1.00 m jedoch nicht den städtischen Standards. In Zusammenhang mit dem Entwicklungsareal plant die Stadt Luzern eine neue Fussverkehrsbrücke an dieser Stelle.
68	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	An dieser Stelle ist zwar mit "Füsschen" angezeigt, dass man hier die Strasse (30er Zone) überqueren soll. Für die Kinder (und andere Fussgänger) ist das klar und wird häufig genutzt. Für Automobilisten ist das sehr unklar, man weiss nicht ob man hier abbremsen muss/soll... Ein normaler Fussgängerstreifen würde Klarheit und vor allem Sicherheit bringen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone. Die "Füsschen" sollen die ideale Querungsstelle hervorheben, weil in Tempo-30-Zonen grundsätzlich auf Fussgängerstreifen zu verzichten ist und das flächige Queren gefördert werden soll. Da es sich aber um die Ideallinie zum Kindergarten Obergeissenstein handelt, wäre eine Fussgängerstreifenmarkierung möglich (sichere und verständliche Querungsstelle).
74	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Fehlende Treppe zum Fussgängerstreifen oder falsche Position des Fussgängerstreifens für die Fussverkehrsverbindung Felsental-Diet-schiberg.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil eine Wegführung vorhanden ist. Die aktuelle Wegführung ist aber unglücklich, so dass ein Umweg notwendig ist, um die Strasse zu queren. Eine direkte Verbindung zum Fussgängerstreifen (Treppe) für nicht mobilitätseingeschränkte Personen wäre wünschenswert. Das Verschieben des Fussgängerstreifens ist aufgrund der Sichtweiten mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht möglich.

82	Schwachstellen Querung (Weitere)	Die Querung der Pilatusstrasse auf der Höhe Pilatusplatz (Übergang zum Hotel Anker) ist nicht in einer Grün-Phase möglich. Auf der Mittelinsel muss zugewartet werden, bis die ganze Strassenquerung gegeben ist. Dies führt insbesondere während der Hauptverkehrszeiten zu gefährlichen Situationen, da sich sehr viele Fussgänger auf der Mittelinsel aufhalten, teilweise bis in den Strassenbereich.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Mittelinsel ist nicht 2.00 m. Wenn die Strasse nicht in einem Zug gequert werden kann, ist dies äusserst problematisch, insbesondere aufgrund des teilweise hohen Fussverkehrsaufkommens. Erfahrungsgemäss haben nicht alle Zufussgehenden zu Spitzenstunden auf der Mittelinsel Platz. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 132, 146, 148, 179, 199, 275
87	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Viele Leute laufen ohne zu schauen in die Strasse zur Spreuerbrücke. Mit dem Fahrrad ist es oft gefährlich. Ist die Einfahrt für den MIV nötig? Kann der Zubringer nicht von Süden her kommen und die Pfistergasse als Stichstrasse gestaltet werden?, könnte auch als Platz in der Begegnungszone gestaltet werden. Aufwertung der Pfistergasse wäre für viele Touristen und die einheimischen ein Mehrwert.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Es ist problematisch, wenn der Fussverkehr ohne zu schauen, die Strasse quert. Aufgrund des Fussgängerstreifens hat der Fussverkehr aber Vortritt und der Veloverkehr ist zum Anhalten verpflichtet. Das Schliessen der Einfahrt wird kritisch beurteilt, weil dann das Verkehrsaufkommen auf dem Platz (Pfister-/Rütligasse) zunehmen wird (Fussgängerzone) und der Begegnungsfall PW/LKW ist möglicherweise nicht gegeben (daher Einbahn).
88	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Die Habsburgerstrasse vor dem Coop ist immer gefährlich. Egal ob mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem Auto, man muss immer damit rechnen dass einem der Vortritt genommen wird. Die Neugestaltung hätte für mehr Übersicht sorgen müssen, aber es ist eigentlich ein Chaos. Die Leute laufen einfach in die Strasse und haben damit recht. Ich finde dem MIV wird zu viel Priorität eingeräumt. Ich wünsche mir die alte grüne Habsburgerstrasse mit den Bäumen zurück. Die heutige Situation funktioniert nicht und ist einfach grau.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Strasse liegt in einer Tempo-30-Zone, in welcher grundsätzlich die Koexistenz gefördert werden soll. Insbesondere aufgrund der Einkaufsnutzung gibt es im erwähnten Bereich aber ein erhöhtes Querungsbedürfnis. Der Stadtteil wurde vor kurzem einheitlich umgestaltet u.a. mit dem Fokus der Errichtung einer Veloverkehrsinfrastruktur.
89	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Das Freigleis ist genial und sehr beliebt. Ich verstehe nicht warum man die vielen Leute auf dem Freigleis nicht gegenüber dem MIV priorisieren kann. Stattdessen gibt es Torpassagen wo sich die Velos und Fussgänger gegenseitig den Platz nehmen und konkurrieren. Das Freigleis wird eher als Mischverkehrsfläche praktiziert.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Das Freigleis wird an drei Knoten nicht baulich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert. Bei zwei von diesen drei Knoten handelt es sich um Querung von stark befahrenen Strassen mit Tempo 50. Eine bauliche Priorisierung des Freigleises an diesen Knoten wäre nur realisierbar mit einer gleichzeitigen Temporeduktion auf der Eichwaldstrasse und der Horwerstrasse. Für den Fussverkehr gibt es bei diesen Übergängen einen Fussgängerstreifen, womit dieser Vortritt hat. Eine bauliche Priorisierung gegenüber der Moosmattstrasse wäre theoretisch denkbar. Der Knoten ist bereits erhöht, womit die Querungsstelle sichtbar und die Koexistenz gefördert wird.

92	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Die Querung der Sagenmattstrasse als Fussgänger vom Trottoir Bernstrasse zum Trottoir Richtung Baselstrasse (QV Bernstrasse forderte hier das durchziehen des Trottoirs) ist in Anbetracht der Veloroute über die Sagenmattstrasse gilt als Risikofaktor. Velo fahren talwärts sicher mit über 30 km/h und der Bremsweg ist leider nicht kurz!	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine wichtige Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Eine Querungshilfe (Fussgängerstreifen, durchgezogenes Trottoir) ist notwendig. Zurzeit sind grosse Umwege notwendig um vom Trottoir entlang der Bernstrasse zur Bushaltestelle Kreuzstutz zu gelangen, wenn man die Sagenmattstrasse ohne Querungshilfe nicht queren möchte. Die Sagenmattstrasse weist ein starkes Gefälle auf, dies ist bei der Massnahmenerarbeitung zu beachten (Trottoirüberfahrt möglicherweise nicht möglich).
93	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	zu lange Wartezeit zur Querung für Fussgänger: innen	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
94	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Der Fussgänger ist zu nahe an der Kurve. Die Kinder sind Kinder und schauen auch nicht immer auf den Verkehr beim Überqueren des Fussgängerstreifens. Die Übersicht für den Fahrer ist auch nicht super Frei in der Kurve, gewiesen Autofahrer ist es auch nicht so klar dass Sie gleich nach der Kurve aufpassen müssen, ob jetzt ein Fussgänger den Fussgängerstreifen überqueren will.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Fussgängerstreifen wurde bereits vom Knoten weg verschoben und mit einer Mittelinsel ausgestattet (markiert, 1.50 m). Die Sichtweiten sind eingehalten, die Erkennungsdistanz (doppelte Länge der Sichtweite) wird aber nicht eingehalten. Problematisch ist, wenn der Fussgängerstreifen noch weiter vom Knoten entfernt wird, befindet er sich endgültig nicht mehr auf der Wunschlinie und die Gefahr des freien Querens erhöht sich (grosses Konfliktpotenzial). Zur Erhöhung der Sicherheit der Schulkindern sind weitere Massnahmen zu prüfen.
97	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Parkplätze entlang Bundesstrasse verdecken die Sicht (Seite Bäckerei Odermatt, Richtung Süden) beim Überqueren des Fussgängerstreifens (auch für Erwachsene). Da Autos mit "hohem" Tempo durchfahren, kommt das oft zu gefährlichen Situationen	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die seitliche Parkierung verdeckt die Sicht auf die beiden Fussgängerstreifen. Insbesondere vom Bundesplatz weg, wo das Tempo tendenziell höher ist, ist dies eine gefährliche Situation. Als Sofortmassnahme wurde bereits eine markierte Mittelinsel (1.50 m) erstellt. Diese entschärft die Situation aber nicht komplett.
98	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Neben der langen Wartezeit, da man nicht in einem Guss, die Strasse queren kann, ist die "Warteinsel" relativ eng.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 23
99	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Fussweg Richtung Bundesplatz (nice to have) wäre so in gewissen Situationen direkter.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, weil eine Querungsmöglichkeit vorhanden ist. Wie erwähnt, wäre die vorgeschlagene Wegführung jedoch direkter. Allenfalls können Synergien genutzt werden bei baulichen Anpassungen am Knoten.

104	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	-	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Über die Brücke gibt es bereits ein beidseitiges Trottoir. Aktuell steht aufgrund einer Baustelle nur ein Trottoir zur Verfügung, womit die Situation für den Fussverkehr temporär nicht optimal ist. Im Richtplan können jedoch keine temporären Schwachstellen berücksichtigt werden.
132	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Gleichzeitige Grünphase (ohne Halt auf Mittelinsel). Es fehlt dort schlicht der Platz, wenn man beispielsweise mit Kinderwagen dort halten muss.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 82
134	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Die Wartezeiten am Fussgänger sind eine Zumutung.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 4
140	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Die Mündung des verbindenden Fussweges von Wesemlinwald/Unterlöchli nach Endstation Bus7/Ebikon/Adligenswil/Oberlöchli erlaubt keinen direkten Übertritt über die Adligenswilerstrasse. Es muss ein Umweg nach a) Fussgängerstreifen mit Ampel nordöstlich bei der Grenzeiche oder b) Fussgängerstreifen mit Insel südwestlich bei der Mündung zum Oberlöchli genommen werden. Gerade betagte Personen gehen oder finden den Weg nach a) nicht, und bei b) kommt der Verkehr vom Utenberg her mit 50km/h um die Kurve Gefahren birgt. Die direkte Überquerung im Bereich des Buswendeplatzes ist die Folge. Eine direkte Überquerungsmöglichkeit wäre sehr wünschenswert. Eine Temporeduktion auf der Adligenswilerstrasse, sprich z.B. Tempo 30km/h mit Bezug auf das Alters- und Pflegeheim Unterlöchli, wäre allenfalls und/oder eine Überlegung.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine direkte Querung im Bereich der Buswendeschlaufe ist fast nicht möglich, u.a. auch aufgrund Ausfahrt Adligenswilerstrasse. Es ist eine zusätzliche Wegverbindung zwischen der Unterlöchlistrasse und dem südlichem Fussgängerstreifen zu prüfen (Gefällsverhältnisse?), wobei diese nicht dem Alters- und Pflegeheim dient.
143	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Lange Wartezeit für Fussgänger (Ampelüberquerung)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
144	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Lange Wartezeit für Fussgänger (Ampelüberquerung)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Zusätzlich zu den langen Wartezeiten kommt hinzu, dass die Mittelinsel nicht 2.00 m ist. Bei hohem Fussverkehrsaufkommen (was dort der Fall ist) besteht die Gefahr, dass die Zufussgehenden auf der Fahrbahn warten.
145	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 39
146	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 82

148	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Das Problem ist, dass in der Mitte (auf der Fussgänger-Insel) gewartet werden muss, um die Strasse vollends überquert werden kann. Wenn zu viele Fussgänger*innen warten, ist zu wenig Platz inmitten von 4 Autospuren vorhanden. Es bräuchte ein Zeitfenster, wo Fussgänger*innen in einer Phase die Strasse überqueren können.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 82
151	Schwachstellen Querung (Weitere)	Der Fussgängerstreifen wurde so versetzt, dass die wartenden Personen vom Billett-Automaten verdeckt werden. Zusätzlich wurde unterlassen, die Beleuchtung für den Fussgängerstreifen anzupassen. So entsteht anstatt Sicherheit nur Blendung für den Strassenverkehr.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Sichtweite ist nicht gegeben, dies aber vor allem wegen des mittleren Baumes und nicht wegen des Billett-Automaten. Zu beachten ist, dass sich der Fussgängerstreifen auf der Bushaltestelle befindet. Heisst, wenn ein Bus wartet, ist es nicht möglich die Strasse zu queren. Die Mittelinsel ist 1.50 m breit. Bei diesem hohen Verkehrsaufkommen auf der Strasse, wäre auch eine breitere Insel angebracht. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zu prüfen. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 186
164	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Die Autos & E-Bikes vom Hubelmatt kommend, kommen aus einer Kurve und sehen die Überquerenden spät. Dadurch ist die Überquerung mit Kindern sehr gefährlich, da man im Sommer die Autos auch nicht sehen kommt. Habe dies schon selber mehrmals erlebt und gesehen! Übersicht verbessern, Fussgängerstreifen, Bodenwelle...	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 27
168	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Wartezeit für FG eher lang. Querungszeit (Grünphase) extrem kurz. Auch junge Menschen müssen rasch gehen, für Alte ist die korrekte Querung bei Grün nicht realistisch.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 4
169	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Auf dem Bahnhofplatz herrscht eine unübersichtliche unattraktive und teilweise gefährliche Situation für zu Fussgehende. Die Haltekannten C bis W sind nur über die Fahrflächen der Busse zu erreichen. Sie sind weder behindertengerecht noch überdacht.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 83
179	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Warteinsel ist viel zu schmal (z.B. für Kinderwagen oder für viele Fussgänger); Ampelsteuerung ist ungünstig für Fussgänger (zu lange Wartezeiten mitten im Verkehr)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 82

181	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Der hier eingezeichnete, angebliche Fussweg vom Kantonsspital zur Libellenstrasse wurde wegen einer Baustelle aufgehoben. Er fehlt allen, die von der Libellenstrasse/Sedelstrasse ins Kantonsspital wollen. Ich hoffe, er wird nach Fertigstellung des neuen Parkhauses wieder eröffnet. Den Übergang über die Sedelstrasse nördlich der Einbiegung Friedentalstrasse als Fussgängerübergang zu bezeichnen, ist eine Irreführung. Die Ampel dort ist primär für den Autoverkehr gedacht und für FussgängerInnen völlig ungeeignet, da sie erst auf Grün schaltet, nachdem der Verkehr von Norden zweimal Grün hatte. Die meisten Jogger überqueren die Sedelstrasse 50 Meter weiter unten, falls gerade wenig Verkehr herrscht (was aber mit Ende der Lock-downs wohl nie mehr der Fall ist).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Bei der Baustelle handelt es sich um einen temporären Zustand, aufgrund dessen keine langfristigen Verbesserungen gemacht werden können. Bei der Querung über die Sedelstrasse sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen inkl. Überprüfung Grünzeiten.
183	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Die Fussgängerführung auf dem Bundesplatz legt nahe, dass es hier einen Fussgängerstreifen geben müsste, und es liegt auch nahe. Allerdings fehlt dieser Übergang. Ich kann nachvollziehen, dass man ihn vielleicht wegen viel Autoverkehrs nicht bauen kann. Aber dann müsste man die FussgängerInnen Führung auf dem Bundesplatz verändern, sonst irren die Leute herum	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt 20 m weiter rechts befindet sich ein Fussgängerstreifen, welcher die Verbindung Neustadtstrasse - Bundesplatz ermöglicht. Aufgrund der Komplexität des Knotens ist der Fussgängerstreifen am richtigen Ort. Die Fussgängerführung auf dem Bundesplatz ist verständlich und die bestehenden Fussgängerstreifen ergänzen sich in der Linienführung. Der Zugang von Westen auf die erwähnte Fläche muss für Gemeindefahrzeuge möglich sein.
184	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Fussgängerstreifen beim Restaurant Hofgarten, Richtung See. Sichtverhältnisse sind sehr schlecht. Die Autofahrer sehen die Fussgänger aufgrund der Parkfelder nicht. Aufhebung gewisser Parkfelder vor Restaurant Hofgarten. Ausserdem haben die Autos eine zu hohe Geschwindigkeit.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der Parkfelder eingeschränkt.
185	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Gefährlich, die Autos haben oft eine zu hohe Geschwindigkeit. Gerade nicht ortskundige Autofahrer können kaum mehr bremsen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Sichtweite ist eingehalten, die Erkennungsdistanz nicht. Dies kann bei zusätzlich hohen Geschwindigkeiten problematisch sein.
186	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Zu hohes Tempo. Gefährlich. Einführung Tempo 30.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 151

199	Schwachstellen Querung (Weitere)	<p>Bereits länger bekannte Lücken und Schwachstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ungenügende gegenseitige Anbindung verschiedener Fussgängerinfrastrukturen, ungenügende Trottoirbreiten und fehlender Seezugang im Gebiet Matthofstrand – Stadtgrenze - Kastanienbaum. - Gebäudeversicherung – Stadtpolizei: Ungesicherte Fussgängerquerung von 3 Fahrspuren. - Luna-Apotheke – Hotel Anker: 2-phasiger Fussgängerstreifen mit zu schmaler Mittelinsel. - Suboptimaler Ampelumlauf (zu lange Räumungszeiten): Viktoria-Platz, Pilatusplatz. - Zu lange Anmeldezeiten an Fussgängerstreifen (z.B. FGS Hotel Astoria). Zielvorgabe: 35 Sekunden (analog Stadt Zürich) - Grünphasen entsprechend dem wachsenden Anteil älterer Menschen verlängern. 	<p>Kenntnisnahme und teilweise Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es wurden jedoch keine Netzlücken genannt, sondern Schwachstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es gibt im Richtplan eine Sammelmassnahme zur Überprüfung der Fussverkehrsinfrastruktur. Bezüglich dem fehlenden Seezugang im Gebiet Matthofstrand - Stadtgrenze - Kastanienbaum verweisen wir auf die Netzlücke Nr. 279. - Gebäudeversicherung - Stadtpolizei: vgl. Schwachstelle Querung Nr. 47 - Luna-Apotheke - Hotel Anker: vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 82 - Die Grünzeiten werden im Rahmen einer Sammelmassnahme überprüft. Die erwähnten Knoten sind als Schwachstelle aufgenommen.
204	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Mit der neuen Busführung Nr. 9 (Haltestelle Mühlemattstr. zeitweise nicht bedient) sollte es einen weiteren Fussgängerstreifen über die St. Karlstrasse gäbe, damit man direkt von der Geissmattstrasse zum Bus Richtung Stadt kommt.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 59
208	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Mischverkehr mit Fussgänger und Fahrräder ist für Menschen mit einer Sehbehinderung gefährlich und ist gemäss Empfehlung zu vermeiden	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78
211	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Der Trottoirbereich beim Fussgängerübergang vom LaVie en Rose in Richtung Kantonalbank ist sehr gefährlich, da die Trottoirkante schlecht spürbar ist und die Busse sehr nahe an den Wartenden vorbeifahren. Für Sehbehinderte und Blinde extrem gefährlich.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 23
216	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Hier fehlt schlicht eine Querung, resp. die heutige Situation ist mit 2 Querungen mit Wartezeiten nicht wirklich gut gelöst (Anmerkung Redaktion: Querung über die Obergrundstrasse bei der Sälistrasse). Das Gleiche gilt auch für den Veloverkehr.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Auf der östlichen Seite fehlt ein erkennbarer Quell-/Zielort. Zudem wäre die Querung sehr nahe bei der Querung Moosstrasse über welche eine wichtige Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan führt. Eine Verbesserung kann allenfalls durch eine bessere Abstimmung der Grünzeiten der bestehenden Fussgängerquerungen erzielt werden.
217	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Diese Querung ist aufgrund der abbiegenden Fahrzeuge von der Obergrundstrasse brandgefährlich. Diese nutzen die kurze Rotphase der Ampel an der Obergrundstrasse für ein schnelles Abbiegemanöver und übersehen nicht selten Fussgänger oder Velofahrer.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es kann zu gefährlichen Situationen kommen, wenn die abbiegenden Fahrzeuge den Fussgängerstreifen nicht beachten.

225	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	LSA-geregelter FGS	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Je nach Zielort befinden sich nördlich oder südlich in unmittelbarer Nähe ein bestehender Fussgängerstreifen, welche zudem unmittelbar bei den Bahnhofszugängen liegen. An der genannten Stelle gibt es keinen Bahnhofzugang.
227	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Querungsstelle oder FGS weiter südlich vom Zihlmattweg	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die gewünschte Querungsstelle hätte zum Zweck, dass Schulhaus Hubelmatt besser zu erschliessen. Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen südlich des Knotens ist aber nicht sinnvoll, weil dieser im Bereich der Buswendeschlaufe liegen würde (Konflikt Fussgänger / Bus). Die bestehende Fussgängerquerung über den Zihlmattweg liegt richtig. Jedoch muss man, wenn man auf der östlichen Strassenseite läuft, die Hochrütistrasse ohne Querungshilfe queren, das ist problematisch. Da es sich um einen wichtigen Schulweg handelt (u.a. Kita Spatzenäschli, Schulhaus Hubelmatt), wäre eine zusätzliche Querung über die Hochrütistrasse sinnvoll resp. das bestehende Trottoir aufheben und eine konsequente Führung via Spielfeld Hubelmatt anbieten.
228	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 19
234	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Mittelinseln oder LSA	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 47
238	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Hier queren regelmässig Schulkinder die Strasse, es gibt keinen Fussgängerstreifen und so sind die Kinder (und Erwachsenen) ungeschützt, vor allem weil hier die Velos mit sehr hohem Tempo fahren.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Eingabe wurde fälschlicherweise bei der Kategorie "Netzlücke" gemacht. Es handelt sich nicht um eine Netzlücke, sondern um eine Schwachstelle. Die Reussinsel liegt in einer Tempo-30-Zone, wo grundsätzlich keine Fussgängerstreifen markiert werden. Ausnahmen können gemacht werden auf wichtigen Schulwegen, was vorliegend der Fall ist. Unmittelbar vor dem Zoneneingang wäre ein Fussgängerstreifen denkbar, alternativ auch eine Trottoirüberfahrt. Gleichzeitig könnte dadurch auch die Querung für den Veloverkehr optimiert werden.

240	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Entgegen der Markierung, ist hier der Fussgängerstreifen entfernt worden. Menschen, die von/zur Passerelle über die Baselstrasse laufen, müssen nun nach unten zum Kreuzstutz und dort die Strassen queren beim Fussgänger oder noch schlimmer, sie laufen einfach über die Strasse.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Fussgängerstreifen liegt in der Ideallinie der Passerelle, wenn man von der Sagenmattstrasse her kommt, daher wäre eine Querung der Strasse an dieser Stelle wünschenswert. Gleichzeitig liegt der Fussgängerstreifen aber auch mitten in der Bushaltestelle, womit die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist. Unmittelbar östlich und westlich gibt es zwei Fussgängerstreifen. Somit entsteht nur von Richtung Sagenmattstrasse ein leichter Umweg, alle anderen Personen können frühzeitig die Bernstrasse queren. Langfristig ist eine Verbesserung der Querungssituation zu prüfen.
241	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Diese Querung ist für die Schulkinder, die von Gütschhöhe zum Grenzhof und retour laufen, sehr gefährlich und so untragbar. Autos, fahren auf dieser Strasse sehr schnell und sehen die querenden Kinder zu spät oder gar nicht. Hier braucht es Massnahmen zur Sicherung der Überquerung.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 42
242	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Bei diesem Fussgängerstreifen kommt es regelmässig zu brenzigen Situationen: Der Bus hält, jemand steigt aus und quert direkt den Fussgängerstreifen - Autos überholen, ohne die Fussgänger zu sehen und gefährden diese massgeblich. Hier sollte nicht überholt werden dürfen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Situation ist gefährlich. Zudem befindet sich ein Schulweg auf der Längsrichtung. Eine Verbesserung ist notwendig und Massnahmen sollen geprüft werden.
243	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Fahrverbot wird nicht / nie eingehalten	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Fussweg Nr. 22
244	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Überquerung der Bahnhofstrasse ist zwischen 07.45 bis 08.00 gefährlicher als die Überquerung einer 8 spurigen Autobahn - nicht wegen Autos - sondern wegen VELOS alle art..	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78
245	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Bei diesem Fussgänger in der Klosterstrasse würde eine Ampel für die Fussgänger das Überqueren erleichtern. Weil die Autofahrer, welche von der Klosterstrasse in den Hirschengraben einbiegen, sich an der Ampel der Hirschengraben Strasse orientieren. Und somit losfahren, wenn die Ampel (Hirschengraben) für Autofahrer auf Rot steht und die Fussgänger Grün haben für die Überquerung des Hirschengrabenstrasse.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Integration des Fussgängerstreifens in die Lichtsignalanlage kann geprüft werden. Gleiches gilt auch für die Veloführung über den Knoten.

249	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es fehlt eine direkte Verbindung über die Pilatusstrasse, unmittelbar beim Knoten Zentralstrasse resp. beim Floraweg. Die bestehenden Zugänge zum Bahnhof (Unterführung) sind nicht direkt miteinander verbunden und eignen sich daher nicht. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 7, 32
255	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Lange Wartezeit an der Ampel.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 39
256	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Lange Wartezeit an der Ampel.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
259	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	1. Es bräuchte eine Insel in der Mitte des Zebrastreifens. 2. Man sieht das Zebrastreifenschild von Meggen her nicht (Gebüsch). 3. Autofahrer von Luzern her überholen den Bus wenn dieser anhält und sehen nicht, dass direkt vor der Bushaltestelle ein Zebrastreifen ist. Dadurch wird man als Fussgänger wenn man in der Mitte des Zebrastreifens ist -weil der Chauffeur uns durchlässt- von einem Auto auf der Gegenfahrbahn überrascht. Es kam schon 2 Mal zu einer Situation wo in Fussgänger fast angefahren wurde. 4. Autos von Meggen her rasen den Hang runter und übersehen Fussgänger.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Sicherheitslinie soll grundsätzlich das Überholen eines wartenden Busses unterbinden. Da es sich aber nur um eine Markierung handelt, kann dies vom motorisierten Individualverkehr leicht missachtet werden. Eine Mittelinsel würde die Situation stark verbessern. Die Querung befindet sich auf einer wichtigen Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan am Siedlungsrand und dient primär zur Erschliessung der Bushaltestelle (geringe Fussgängerfrequenz).
267	Schwachstellen Querung (Weitere)	Querungszeit für Fussgänger: innen bei Grün ist kurz bemessen. Insbesondere für Menschen mit einer Gehbehinderung ist dies mühsam.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
269	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Eine unübersichtliche Ecke, die oft von Kindern begangen wird in beide Richtungen. Das Trottoir der oberen stadtseitigen Trüllhofstr. endet mit einer treppenartigen Abstieg direkt in die Luegetenstr. Der Strassenübergang ist unübersichtlich und von oben her sehr gefährlich, denn beim „Schauen“, was von links her in der Luegetenstrasse kommt, ragt man schon weit in die Strasse. An der Velo-Hauptverkehrsachse des Kantonsspitals ist es besonders gefährlich, weil sich Elektrowelos und auswärtige Autos oft weder an die Geschwindigkeit in Quartierstrassen halten, noch gefasst auf diesen Übergang sind.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Sichtverhältnisse sind nicht eingehalten, wenn man von oben kommend die Luegetenstrasse queren möchte. Der Knoten befindet sich in einer Tempo-30-Zone abseits der Hauptverkehrsstrassen. Zudem handelt es sich um einen Schulweg
270	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Es fehlt hier ein Schild „Achtung Ausfahrt/ Kinder“ für heranfahrender Velo- und Motorisierter Verkehr, z.B. gemalte Füsse am Boden beim Trottoir und der Einfahrt.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Die Strasse befindet sich in einer Tempo-30-Zone mit grossmehrheitlich quartierbezogenem Verkehr. Eingabe ist nicht von übergeordneter Bedeutung für den Richtplan, wird jedoch an die zuständige Abteilung (Verkehrsmassnahmen) weitergegeben.

274	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Eine Überprüfung der Grünzeiten wird geprüft.
275	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	Keine grüne Welle für FussgängerInnen und kaum Platz in der Mitte zum Warten (Kinderwagen etc.)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 82
276	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Mittelinsel fehlt.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 47
277	Schwachstellen Querung (Wartezeit)	sehr lange Wartezeiten am Schlossberg.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 4 und 11
280	Schwachstellen Querung (Sicherheitsmängel)	Zu viele Autospuren, die gleichzeitig überquert werden müssen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 47
281	Schwachstellen Querung (Querung fehlt)	Bestehender Fussgängerstreifen wurde grundlos entfernt.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Bei der Hirtenhofstrasse handelt es sich um eine Tempo-30-Zone. Fussgängerstreifen sind nur auf wichtigen Schulwegen resp. im Bereich von Schulhäusern zulässig. Das ist hier nicht der Fall. Es ist zu prüfen, ob es sich um eine wichtige Querungsstelle handelt, welche anderweitig hervorzuheben ist.

5.5 Schwachstellen – Strasse

Nr.	Kategorie	Beschreibung / Bemerkung	Antwort / Umsetzung im Richtplan Fussverkehr
5	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Zürichstrasse: Einige gefährliche Fussgängerstreifen (Tempo 50), ohne Ampeln.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Betroffen sind zwei Fussgängerstreifen. Problematisch ist, dass es auch keine Mittelinsel gibt und das Verkehrsaufkommen sowie die Geschwindigkeit auf dieser Achse sehr hoch ist.
20	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Sehr schmales Trottoir. Personen weichen aufgrund des schmalen Trottoirs häufig auf die Strasse aus (Busspur). Verschärfung des Problems zu Ausgangszeiten, da Personen sich vor den Lokalen aufhalten (Raucher, Passanten, etc.).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine punktuelle Engstelle des Trottoirs (ca. 100m, Trottoirbreite < 2.00 m). Es ist eine relevante Verbindung, da es sich um den Zugang zur Bushaltestelle Kasernenplatz handelt.

31	Schwachstellen Strasse (Weitere)	Auf der Strasse Ruopigenmoos fahren die Autofahrer oder Rollerfahrer (Fussballer und Tennisspieler) der Strasse leider viel zu schnell, obwohl die Strecke wegen dem Gebüsch unübersichtlich ist. In der Nähe befindet sich ein Pfadiheim, wo viele Kinder am Samstag zu einer Übung zum Pfadiheim laufen. Leider sind für diese Kinder diese Strecke sehr gefährlich. Unser Abteilungsleiter Elias Krummenacher hat mit seinem Auto getestet und gesehen, dass die Geschwindigkeit 30 immer noch zu schnell ist, da die Strasse stark abfallend ist. Man könnte die Zone 20 einführen und mit einer Schwelle bei der Kreuzung Pfadiheim und Familiengärten anbringen. Es gibt auch andere Möglichkeit, eine Treppe beim Pfadiheim vorbei zum Fussballplatz zu bauen, ohne dass die Kinder die Strasse benützen müssen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den Zugang zum Fussballclub Littau, den Tennisplätzen und dem Pfadiheim Reussbühl. Auf der Strasse gibt es keine Fussverkehrsinfrastruktur. Die Strasse hat eine Breite von rund 4.00 (punktuell nur 3.50) und ist aufgrund der Gebüsche unübersichtlich. Eine sichere Lösung für den Fussverkehr wäre notwendig, weil es sich um die den Hauptzugang von Seiten Reussbühl handelt.
34	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Beim Freigleis gibt es die Querung zum Eichwäldli und in nach dem Militärgebäude wieder zurück aufs Freigleis. Diese Querung ist ziemlich gefährlich, man wird von den Velofahrern teilweise fast umgefahren, somit wäre es gut wenn die Strecke durchgezogen wird. Zudem wurde der Asphalt beim Eichwäldli entfernt und ist bei schlechtem Wetter nicht gerade Fussgängerfreundlich.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die getrennte Führung vom Fuss-/Veloverkehr ist zu bevorzugen. Es gibt es keinen Umweg für den Fussverkehr, weil dieser parallel zum Freigleis geführt wird und nur mit einem Grünstreifen von diesem getrennt ist. Die Querung der Fahrbahn für den Veloverkehr ist ein Problem, insbesondere aufgrund der hohen Geschwindigkeiten.
36	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Doppelt so breite Trottoirs entlang dem Schweizerhof, Alpen- und Zürichstrasse, damit Gäste und Einheimische aneinander vorbeigekommen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Das Fussverkehrsaufkommen auf diesen Strassen ist hoch, insbesondere am Wochenende und zur Hauptsaison des Tourismus. Entlang dem Schweizerhofquai sind die Fussgängerflächen auf der Seeseite grosszügig. Auf der Seite des Hotels Schweizerhof und entlang der Alpen-/ Zürcherstrasse entsprechen die Trottoirs den Minimalanforderungen. Eine zusätzliche Verbreiterung der Flächen ist aufgrund des hohen Fussverkehrsaufkommens aber anzustreben.
38	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Das Trottoir ist auf der Seite Richtung Luzern-Zentrum viel zu schmal. Zudem ist die Querung (Kreuzung Ennetweg) als Fussgänger sehr schwer. Da Autos (trotz Tempo Begrenzung) schneller fahren und es demnach eine Kreuzung in 4 Fahrrichtungen ist. Verbesserung: Die Verbindung Täschemattstr. – Ruopigenstr. sollte nur als Fussweg geöffnet sein. Die Zufahrt ist da trotzdem gewährleistet, via Frohburg. Das gleiche auch beim Ennetweg. Die Verbindung zur Ruopigenstrasse sollte nur als Fussweg dienen. Die Zufahrt zu den Gebäuden ist via Staffelnweg gewährleistet. Es entsteht eine Sackgasse, dadurch kann eine Begegnungszone entstehen. Somit würden Zwei Fahrrichtungen weg fallen und man könnte den Fussgängerstreifen, leicht in Richtung Luzern - Zentrum verschieben.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Querung Nr. 13 Zusätzlich ist zu prüfen, ob Optimierungsmassnahmen beim Fussgängerstreifen an der Kreuzung Ennetweg ergriffen werden können.

43	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Parkplätze entlang der Strasse. Es ist zwar eine 30er Zone, doch halten sich die vielen Ausflügler*innen vor allem an den Wochenenden nicht daran. Sie fahren viel zu schnell. In der Gütschhöhe spielen viele Kinder. Sie sind auch gerne im Wald. Mit den Parkplätzen entlang der Strasse wird es sehr unübersichtlich. Die Kinder überqueren da immer wieder die Strasse und kommen (leider) sehr oft hinter parkierten Autos hervor. Bisher hatten alle Schutzengel. Es ist ein Frage der Zeit, bis da etwas passiert.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Parkfelder befinden sich grundsätzlich ausserhalb der Sichtweiten der Zu-/Ausgänge des Waldes. Wenn die Kindern den Wald jedoch beliebig verlassen, kann es zu gefährlichen Situationen kommen. Es sind Massnahmen zu prüfen, welche die Sicherheit für die Kinder erhöhen.
56	Schwachstellen Strasse (Weitere)	Das Trottoir auf der rechten Strassenseite erfüllt zwar ganz knapp die Mindestbreite, doch stellt dieser Abschnitt für die Schulkinder aufgrund der Baustelle bei der Klinik St. Anna ein Sicherheitsrisiko dar. Anhaltenden Lastwagen bei der Baustelle verengen die Fahrbahn und die Fahrzeuge Richtung Stadt weichen oftmals auf den Velostreifen aus. Seit dem die Radaranlage entfernt wurde, fahren die Verkehrsteilnehmer über 50km/h. Beim definierten Abschnitt muss der Verkehr zum Schutz der Schulkinder zwingend reduziert bzw. verlangsamt und das Trottoir verbreitet werden.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Bei der Baustelle handelt es sich um einen temporären Zustand, aufgrund dessen keine langfristigen Verbesserungen gemacht werden können. Es handelt sich nicht um eine bestehende wichtige Wegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan, ist aber dennoch ein wichtiger Schulweg. Aus diesem Grund wären ein breites Trottoir resp. geschwindigkeitssenkende Massnahmen wünschenswert.
61	Schwachstellen Strasse (Weitere)	Falls ich eine zusätzliche Haltestelle vorschlagen darf: „Gigeliwald“-Haltestelle vorhanden Richtung „Obergütsch“, aber nicht Richtung „Luzern Bahnhof. Wäre nützlich, da man nach der Entsorgung bei der dortigen REAL-Sammelstelle direkt einsteigen könnte (Richtung LU BHF) und nicht extra bis zur Haltestelle „Steinofstrasse“ oder zurück zu „Obergütschstrasse“ laufen müsste.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird an den Verkehrsverbund Luzern weitergegeben Einwand ist berechtigt und eine Haltestelle stadteinwärts am gleichen Ort sinnvoll resp. allgemeine Überprüfung der Lage der Haltestellen in diesem Gebiet. Der Richtplan Fussverkehr ist jedoch das falsche Instrument für diese Einwendung. Dazu ist der Verkehrsverbund Luzern zuständig.
69	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Beim Schulhaus Staffeln gibt es drei Probleme: 1. Die Querung (siehe blaue Linie) wurde mit einer Verengung ausgestattet. Das Kreuzen zwischen ÖV und anderem Verkehr wurde dadurch erschwert und wird gefährlicher. 2. Elterntaxis; das Ein- und Ausladen lassen von Kindern 3. Keine Parkplätze, Bsp. für Zentral-Basket und andere Veranstaltungen in der Turnhalle-Staffeln	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Die Verengungen dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr und soll die Querungsdistanz verkürzen. Aufgrund der Lage beim Schulhaus ist der horizontale Versatz (Verengung der Fahrbahn) gerechtfertigt und wird empfohlen. Gefährliche Situationen sind vermeidbar, wenn sich die motorisierten Verkehrsteilnehmenden korrekt bezüglich Vortritt verhalten und nicht gleichzeitig durch die Engstelle fahren. Wenn die Elterntaxis auf dem Trottoir halten, können sie das Durchkommen der Schüler behindern und je nach Halteposition beeinträchtigen sie die Sichtverhältnisse beim Fussgängerstreifen. Aufgrund der Eingabe ist nicht klar, wo sich das Problem mit den Elterntaxis befindet. In Abhängigkeit zur Lage des Problems (Elterntaxis) sind Massnahmen zu prüfen. Das Anliegen bezüglich Parkierung ist nicht Sache des Richtplan Fussverkehrs.

78	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Dieser Perimeter ist sowohl Fussweg als Veloachse. Das führt aufgrund der sehr beschränkten Platzverhältnissen zu sehr gefährlichen Situation. Der Radweg muss in diesem Perimeter daher zwingend vom Fussweg entkoppelt werden. Dies zum Wohle der Verkehrssicherheit.	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan</p> <p>Es handelt sich sowohl für den Fussverkehr, als auch den Veloverkehr um eine wichtige Achse. Aktuell befinden sich die Strassen mehrheitlich in einer Fussgängerzone mit Velo gestattet, teilweise Begegnungszone. Es gilt Schritttempo und die Koexistenz sollte im Vordergrund stehen resp. ist zu fördern. Aufgrund der Lage im historischen Stadtteil sind die Platzverhältnisse nicht grosszügig. Die Strassen sind min. 3.50 m (in der Regel mehr), was den Minimalanforderungen der städtischen Standards für einen Rad-/Gehweg entspricht (besser wären min. 4.50 m). Problematisch ist, dass sich teilweise motorisierter Zubringerverkehr auf den Strassen befindet. Die Koexistenz ist mit geeigneten Massnahmen zu fördern (Bodenmarkierungen z.B. analog Promenade Thun, Infotafeln, etc.) resp. der Veloverkehr ist auf attraktiven alternativen Achse zu priorisieren.</p> <p>Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 117, 178, 194, 195, 208, 244, 253, 271</p>
79	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	In diesem Perimeter führt ein Radweg durch eine sehr stark von Fussgängern genutzte Fläche. Dies führt zu sehr gefährlichen Situationen. Aufgrund der Verkehrssicherheit ist der Veloverkehr vom Fussverkehr zu entkoppelt. Dies zum Wohle der Verkehrssicherheit.	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan</p> <p>Es handelt sich sowohl für den Fussverkehr, als auch den Veloverkehr um eine wichtige Achse. Die Strasse befinden sich in einer Fussgängerzone mit Velo gestattet. Es gilt Schritttempo und die Koexistenz sollte im Vordergrund stehen resp. ist zu fördern. Auf der Reussbrücke gibt es auf beiden Seiten Trottoirs, welche zu einer punktuellen Entflechtung beitragen. Die Koexistenz ist mit geeigneten Massnahmen zu fördern (Bodenmarkierungen z.B. analog Promenade Thun, Infotafeln, etc.) resp. der Veloverkehr ist auf attraktiven alternativen Achse zu priorisieren.</p>
80	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	In diesem Perimeter (Hertensteinstrasse) führt in Randstunden ein Radweg durch eine stark von Fussgängern genutzte Fläche. Dies führt zu sehr gefährlichen Situationen. Aufgrund der Verkehrssicherheit ist der Veloverkehr vom Fussverkehr zu entkoppelt. Dies zum Wohle der Verkehrssicherheit.	<p>Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt</p> <p>Der Veloverkehr ist zwischen 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr zugelassen. Das ist ausserhalb der Ladenöffnungszeiten. Erfahrungsgemäss ist das Fussverkehrsaufkommen zu diesen Stunden im erwähnten Perimeter gering. Zudem befinden man sich weiterhin in einer Fussgängerzone wo Schritttempo gilt und die Koexistenz zu fördern ist.</p>

81	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Auf dem Perimeter Regierungsgebäude bis Seebrücke führt ein Radweg durch eine sehr stark von Fussgängern genutzte Fläche. Auf der Bahnhofstrasse sogar über eine Begegnungszone. Dies führt zu sehr gefährlichen Situationen. Aufgrund der Verkehrssicherheit ist der Veloverkehr vom Fussverkehr zu entkoppelt. Dies zum Wohle der Verkehrssicherheit.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich sowohl für den Fussverkehr, als auch den Veloverkehr um eine wichtige Achse. Die Strassen befinden sich in einer Tempo-30-/ Begegnungszone. Somit sollte die Koexistenz im Vordergrund stehen / diese ist zu fördern. Zudem gibt es auf dem gesamten Abschnitt entlang der Reuss eine Fussgängerpromenade, womit der Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich getrennt werden. Die Koexistenz ist mit geeigneten Massnahmen zu fördern (Bodenmarkierungen z.B. analog Promenade Thun, Infotafeln, etc.) resp. der Veloverkehr ist auf attraktiven alternativen Achse zu priorisieren.
83	Schwachstellen Strasse (Weitere)	Die Perrons sind auf dem Bahnhofplatz für ÖV-Nutzer zu wenig gross. Das führt zu gefährlichen Situationen mit ein- und ausfahrenden VBL-Bussen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Mehrheit der Perrons sind nicht 2.00 m. Dies führt dazu, dass Personen teilweise auf der Fahrbahn warten. Zudem entspricht dies nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Gleichzeitig sind die Perrons nur über die Fahrbahn der Busse zu erreichen. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs wird auch der Bahnhofplatz inkl. Busperrons neu gestaltet. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 169, 197, 206, 214
84	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	In diesem Perimeter besteht ein Fuss- und Veloweg auf derselben Verkehrsfläche. Dies führt zu sehr gefährlichen Situationen. Aufgrund der Verkehrssicherheit ist der Veloverkehr vom Fussverkehr zu entkoppelt. Dies zum Wohle der Verkehrssicherheit.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Beim Freigleis handelt es sich bereits um einen Fuss- und Veloweg mit getrennten Flächen (Markierung). Langfristig wäre eine taktile Trennung ² zu prüfen.
100	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Fussweg zu wenig klar Sichtbar (Verkehr auf Rädern)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Wenn viele Autos und Velos die Strasse in Richtung Winkelriedstrasse queren möchten, kann es vorkommen, dass der Fussgängerstreifen blockiert wird.
101	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Himmelrichstrasse/Tödisstrasse (20-Begegnungszone) zu "autofreundlich" gestaltet. Oft entstehen heikle Situationen mit "heranbrausenden" Fahrzeugen, wenn Kinder dort spielen (auch von Bleicher-gärtli her kommend)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Situation ist relativ neu und sollte noch etwas beobachtet werden. Die Fahrbahn ist bereits schmal (4.00 bis 5.00 m). Falls das Problem weiterhin besteht sind weitere verkehrsberuhigende Elemente zu prüfen.
102	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	gefährliche Stelle, weil für die Parkplätze und die Tiefgarage der Fussweg gekreuzt werden muss. Idee: Parkplätze an den Rand der Strasse verschieben und hinter den Parkplätzen einen sicheren Fussweg (abtrennen mit erhöhter Markierung) erstellen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Zufahrt zur Einstellhalle lässt sich nicht anders lösen. Die Parkfelder sind tatsächlich unglücklich, vor allem weil sich in diesem Bereich auch noch eine Bushaltestelle befindet. Es ist zu prüfen, ob die Parkfelder anders angeordnet werden können.

² Eine taktile Trennung ist für Sehbehinderte Personen mit dem Blindenstock ertastbar und dient als Führungslinie (z.B. Randsteine > 3 cm). Eine Markierung ist mit dem Blindenstock nicht ertastbar.

117	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Rad- und Gehwege sind so zu gestalten, dass die FussgängerInnen von den Velos getrennt geführt werden. Die Trennung soll mindestens mittels Signalisation und Bodenmarkierung erfolgen (Freigleis). Eine physische Trennung ist jedoch zweckmässiger.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78
126	Schwachstellen Strasse (Weitere)	Es gibt keine Rampe, nur eine steilere Treppe welche für Behinderte, mit Gehilfe und, Kinderwagen nicht geeignet ist.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich u.a. um den Zugang zur Haltestelle Schösslihalde für das Quartier Rosengartenhalde. Alternative Haltestellen befinden sich nicht in unmittelbarer Nähe. Zudem befindet sich die Schwachstelle auf einer wichtigen Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes sollten erfüllt und der Zugang zur Bushaltestelle für alle Person ermöglicht werden.
137	Schwachstellen Strasse (Weitere)	In diesen Stadtbereich muss man immer Umwege laufen. Oftmals muss man 3 Fussgängerstreifen überqueren, um die eigentliche Richtung fortzusetzen.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Punktuell handelt es sich um eine Netzlücke, weil eine direkte Querung über die Löwenstrasse im Bereich der Hofstrasse fehlt. Es sind Umwege zu den unmittelbar südlich und nördlich liegenden Fussgängerstreifen notwendig. Eine weitere Querung über die Löwenstrasse im Bereich der Hofstrasse ist aufgrund der hohen Dichte der Fussgängerstreifen aber nicht vorgesehen. Weitere Eingaben zu dieser Schwachstelle: vgl. Nr. 2
153	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Das Trottoir ist auf der gesamten Strecke der Bodenhofstrasse auf der rechten Seite sehr eng und teilweise mit Abfallkübeln zugestellt. So ist es für Kinder auf Trottinets schwierig daran vorbei zu kommen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Bodenhofstrasse ist eine Tempo-30-Zone mit einem beidseitigen Trottoir. Beide Trottoirs entsprechen nicht der Minimalbreite von min. 2.00 m gemäss den städtischen Standards. Stellenweise sind die Trottoirs nur 1.20 m breit. Betroffen ist dabei nicht nur der markierte Abschnitt, sondern die gesamte Strecke bis zum Dorfplatz. Mindestens auf einer Strassenseite wäre ein normkonformes Trottoir wünschenswert.
166	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Dies ist offiziell für "Velo & Fussgänger" freigeben (ist so auf den Natur-Tafeln eingezeichnet)! Damit dies auch bei den Fussgängern und den Besitzern der freilaufenden Hunden klar ist, sollte man dies markieren. So werden Konflikte vermieden!	Kenntnisnahme, die Eingabe wird an die Erarbeitenden des Richtplans Veloverkehr weitergegeben
178	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Konflikt Fussgänger - Velofahrer (vor allem schnelle Velos): Unfallgefahr, Unsicherheit	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78

194	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Errichtung Fussgängerzone Kleinaltstadt, Neuführung der nationalen Veloroute → Problem: Die Achse Rütligasse - Philipp A. von Segesser Platz – Bahnhofstr. - Theaterplatz ist, insbesondere an Markttagen, für Fussgänger ungemütlich, konfliktrichtig und gefährlich. Autos (z.T.) und Velos sind im Gegenverkehr unterwegs. Bodenmarkierungen gibt es keine. Trottoirs bestehen nur längs Finanzgebäude und Hotel Wilder Mann. Es gibt zwei neuralgische Knoten (P.A. von Segesser-Platz; Franziskaner-Platz Süd) mit zahlreichen, kreuzenden Fahrbeziehungen. Die Erschliessung der Altstadt via Philipp A. von Segesser-Platz - Finanzgebäude/Wilder Mann ist redundant; sie kann über den Franziskanerplatz erfolgen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78
195	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Führen des Veloquellverkehrs aus dem Bruchquartier über den neu gestalteten Pilatusplatz zum Hirschengraben und zur Bahnhofstrasse. → Problem: Der Veloverkehr via Fussgängerquerung Hirschengraben wie dessen Führung in der Rütligasse sind ausserordentlich konfliktrichtig. → Massnahmen: Die Velostrasse Bruchstrasse bildet die Sammelachse für den Veloverkehr West. Dieser wird über die Kasimir-Pfyffer-Strasse an den Pilatusplatz Nord geführt und von dort Richtung Hirschengraben - Theaterplatz geleitet.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78
197	Schwachstellen Strasse (Weitere)	Breitere und gedeckte VBL-Perrons auf dem Bahnhofplatz → Problem: Die VBL-Perrons im Bereich Triumphbogen sind dem heutigen ÖV nicht mehr gemäss. Sie sind nur via Querung von Busfahrrinnen zu erreichen, weisen viel zu wenig Fläche auf, sind ohne Sitzgelegenheiten und witterungsungeschützt. Die Attraktivität für Fussgänger, den ÖV zu benutzen, wird dadurch stark gemindert. → Massnahmen: Verlegung von einzelnen Busperrons auf die Robert Zünd-/ Frohburgstr. + Erschliessung des Parkhauses Frohburg über neue Rampe ab Werfestr. + Knoten an Süd-Ost-Ecke KKL als Buswendeplatz ausgestalten.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 83
206	Schwachstellen Strasse Trottoirbreite)	Die Bus Perrons links und rechts vom Triumphbogen am Bahnhof Luzern sind nicht behindertengerecht ausgestattet. Die Begegnungszonen für die Fussgänger und Busse sind nicht zeitgemäss und zum Teil auch gefährlich. Um die Attraktivität zu verbessern sollte auch über ein Witterungsschutz diskutiert werden. Wie der Vorplatz zu gestalten ist muss in einem Projekt überarbeitet werden. Die Verkehrsbetriebe Luzern begrüssen jegliche Massnahmen die der Sicherheit und der Attraktivität des Öffentlichen Verkehres dienen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 83

214	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Fussweg kaum vorhanden, durch wartende Taxis oder quer durch die Busshaltestelle	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 83
218	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Verbreiterung Trottoir und Verschiebung des Zaunes Richtung Fussballfeld	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine einseitige Fussverkehrsinfrastruktur und das Trottoir beträgt nicht durchgehend 2.00 m (Minimalanforderung). Weil es sich um eine wichtige Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan handelt und die Übersichtlichkeit aufgrund der Kurvenlage eingeschränkt ist, ist eine Trottoir, welches min. die Minimalanforderungen erfüllt, notwendig.
229	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um eine punktuelle Engstelle auf dem Fusswegnetz gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Der Abschnitt befindet sich in einer Tempo-30-Zone mit teilweise hohem Verkehrsaufkommen.
251	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Trottoir zu schmal. Leute laufen häufig auf der Strasse. Lösungsvorschlag: Parkplätze auf gegenüberliegender Seite (Montessori-Schule) aufheben.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die genannte Schwachstelle sowie mögliche Lösungsansätze werden geprüft.
258	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Trottoir an der Bleicherstrasse insbesondere zwischen Mythenstrasse und Neuweg zum Teil eher zu eng (auch durch Einengung wegen Baumrabbatten). Wird die Normbreite erreicht? Aufgrund der relativ hohen Nutzung (auch mit Kinderwagen) wären 1.80m Breite angezeigt.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Das westliche Trottoir ist 2.00 m. Das östliche Trottoir ist punktuell nur 1.50 m, was somit nicht den Minimalanforderungen gemäss städtischen Standards entspricht. Zudem befinden sich auf der östlichen Strassenseite diverse Restaurants, welche ihre Tische auf das Trottoir rausstuhlen und somit dieses zusätzlich einengen. Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone mit beidseitiger Fussverkehrsinfrastruktur. Es ist zu prüfen, ob die Trottoirs auf Kosten der Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs verbreitert werden können, diese ist punktuell mehr als 6.00 m.
262	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Unglaublich gefährliche Spurenüberquerungen für Velofahrer in die Stadt hinein. Zuerst beim Luzernerhof, dann vor der Seebrücke und dann vor dem Bahnhof. Das betrifft auch viele Gymisüler. Ausserdem verschärfen die Cars vor dem Bucherer die gefährliche Lage um ein Vielfaches!!	Kenntnisnahme, die Eingabe wird an die Erarbeitenden des Richtplans Veloverkehr weitergegeben Die Schwachstelle ist nicht von Relevanz für den Richtplan Fussverkehr und wird an die Erarbeitenden des Richtplans Veloverkehr weitergegeben.
271	Schwachstellen Strasse (Sicherheitsmängel)	Hier kreuzen sich Autos von der Pfistergasse her, Velos und Fussgänger von allen Seiten. Fussgänger haben oft keine Ausweichmöglichkeiten. Es bräuchte hier eine Markierung auf den zuführenden Fahrwegen, dass hier Fussgänger den Vortritt haben.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan, vgl. Schwachstelle Strasse Nr. 78

278	Schwachstellen Strasse (Trottoirbreite)	Trottoirbreite Bereich Bernstrasse in Kombination mit Längsparkplätzen (ragen teilweise bis Trottoir-Ende, so dass man kaum durchkommt zu Fuss, ist ziemlich viel begangen).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es ist eine beidseitige Fussverkehrsinfrastruktur vorhanden, jedoch auf beiden Seiten nur 1.50 m und entspricht somit nicht den Minimalanforderungen. Auf der nördlichen Seite gibt es zusätzlich einen Konflikt mit der Senkrechtparkierung. Die Verbreiterung des Trottoirs ist zwingend notwendig, weil es sich um eine Hauptverkehrsstrasse handelt und die Haupterschliessung von Littau.
-----	-----------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5.6 Schulwege

Nr.	Kategorie	Beschreibung / Bemerkung	Antwort / Umsetzung im Richtplan Fussverkehr
3	Schulwege	Schulweg entlang der unteren Friedentalstrasse: Alle Kinder von Friedberg, Fluhgrund, Bergstrasse müssen da die Friedentalstrasse, bei Querstrasse Bergstrasse (Tempo 50) überqueren. Ein gefährlicher Übergang.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den Schulweg zum Schulhaus Maihof. Insbesondere die Querung ist wichtig, weil dort sämtliche Schulwege gebündelt werden. Aktuell gibt es keine Mittelinsel beim Fussgängerstreifen. Gleichzeitig gilt auf diesem Strassenabschnitt Tempo 50 und das Verkehrsaufkommen ist insbesondere zu den Spitzenstunden hoch. Verbesserungen sind zu prüfen.
6	Schulwege	Der Fussweg um die Kurve beim Felsen bei der Schiffstation Seeburg-Schiffände hat nur ein sehr schmales Trottoir.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den einzigen Schulweg für die Kinder vom Quartier Salzfassrain zum Schulhaus Würzenbach. Auf dem Abschnitt mehrheitlich Tempo 50 und das Verkehrsaufkommen ist insbesondere zu den Spitzenstunden hoch. Der Schulweg ist nur teilweise Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Es ist die Aufnahme in dieses zu prüfen (vgl. Netzlücke Nr. 261) sowie die Optimierung der Fussverkehrsinfrastruktur (vgl. Schwachstelle Nr. 260)
12	Schulwege	Vielen Dank für die wohlwollende Prüfung dieses Anliegens.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den Schulweg unmittelbar beim Schulhaus Mariahilf (Sekundar), Musegg (Kantonsschule), PH Luzern und dem Spielplatz Musegg. Die Strasse liegt in einer Tempo-30-Zone mit einem eher geringen Verkehrsaufkommen. Der Abschnitt ist nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan und eine Aufnahme in dieses ist zu prüfen.

44	Schulwege	Vor allem der Teil an der Luzernerstrasse entlang rüber zum Kindergarten im ehemaligen Restaurant ist nicht ganz ungefährlich. Und die Überquerung Sagenmattstrasse/Gütschhöhe rüber Richtung SH Grenzhof ist haarsträubend. Doch habe ich dies bereits unter Pkt. 1 erläutert.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um diverse Schulwege beim Schulhaus Grenzhof resp. dazu heranführend. Diese sind insbesondere wichtig für die Kinder entlang der Sagenmattstrasse sowie des Quartiers Obergütsch. Es handelt sich mehrheitlich um Tempo-30-Zonen. Die Schwachstellen auf diesen Abschnitten sind zu beheben (vgl. Schwachstellen Nr. 42 und Nr. 278). Sämtliche Strassen sind bereits Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Weitere Eingaben zu diesem Schulweg: vgl. Nr. 60, 91, 115
45	Schulwege	Dies ist ein Schulweg einiger Kinder. Inzwischen ist die Bernstrasse zur 30er Zone erklärt worden. Ein Fortschritt, jedoch ist hier das Trottoir häufig von Parkierten Autos eingenommen und die Kinder weichen teils auf die Strasse aus!	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um einen zentraler Schulweg zum Schulhaus Grenzhof und eine Parallelstrasse zur Sagenmattstrasse. Die Kinder von nördlich der Bernstrasse müssen diese queren, um zum Schulhaus zu gelangen. Es handelt sich um eine Strasse mit Tempo 50 und teilweise hohem Verkehrsaufkommen, welche Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan ist. Die Behebung der Schwachstellen ist zu prüfen (vgl. Schwachstellen Nr. 278).
53	Schulwege	Kindergartenweg vom Lützel mattquartier zum Schulhaus Utenberg.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den Kindergartenweg zum Schulhaus Utenberg für die Kinder des Quartiers Lützel matt sowie für sämtliche Kinder südlich der St. Anna-Strasse. Entlang der St. Anna-Strasse gibt es bereits ein beidseitiges Trottoir. Der Abschnitt ist nur teilweise Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan und eine durchgehende Aufnahme dieser Verbindung ist daher zu prüfen.
55	Schulwege	Schulweg für die Primarschüler der 1. bis 6. Klasse vom Lützel mattquartier zum Schulhaus Felsberg.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den Schulweg zum Schulhaus Felsberg für die Kinder des Quartiers Lützel matt. Entlang der St. Anna-Strasse gibt es bereits ein beidseitiges Trottoir. Anschliessend befindet sich der Weg in einer Tempo-30-Zone. Der Schulweg ist nur teilweise Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Die Aufnahme der kompletten Verbindung in dieses ist zu prüfen.
58	Schulwege	Unübersichtlich, auch mit der neuen Buslinie 9	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Fussgängerquerung befindet sich beim Schulhaus St. Karli und liegt in einer Tempo-30-Zone. Falls der abbiegende resp. wartende Bus von Fahrzeuglenkenden überholt wird, können unübersichtliche Situationen entstehen, für welche Verbesserungen zu prüfen sind. Weitere Eingaben zu diesem Schulweg: vgl. Nr. 203

60	Schulwege	-	<p>Kenntnisnahme, vgl. Schulweg Nr. 44</p> <p>Die Kanonenstrasse ist die einzige Verbindung vom Quartier Obergütsch zum Schulhaus Grenzhof. Aufgrund der Lage im Wald und den zahlreichen Kurven ergeben sich unübersichtliche Situationen.</p>
70	Schulwege	-	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan</p> <p>Die Fussgängerquerung ist relevant für den Schulweg vom Quartier westlich der Thorbergstrasse (Hauptverkehrsstrasse) zum Schulhaus Littau Dorf. Der Fussgängerstreifen ist mit einer Lichtsignalanlage geregelt und Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan.</p>
71	Schulwege	-	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan</p> <p>Die Fussgängerquerung befindet sich vor dem Schulhaus Grenzhof und ist Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Alle Kinder von nördlich der Bernstrasse müssen über diesen Fussgängerstreifen, wenn sie die Strasse nicht weiter östlich / westlich queren. Der Fussgängerstreifen befindet sich in der Bushaltestelle und hat keine Mittelinsel. Somit können Konflikte nicht ausgeschlossen werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit mit geeigneten Massnahmen ist zu prüfen.</p>
73	Schulwege	Schulweg (Kindergarten bis 4. Klasse) führt über einen Fussgängerstreifen Aus-/Eingangs-Kreisel in der 50-er Zone. Ausfahrt Richtung Ebikon wird von Autofahrern oft ohne Verlangsamung gefahren!	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan</p> <p>Die Fussgängerquerung befindet sich in der Nähe zum Schulhaus Unterlöchli, direkt bei der Kreisel-Zu-/ wegfahrt und ist Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Auf der Adligenswilerstrasse gilt Tempo 50. Insbesondere auf der Kreiselausfahrt in Richtung Ebikon kann es zu gefährlichen Situationen kommen, weil die Fahrzeuglenkenden bereits im Kreisel beschleunigen. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zu prüfen.</p>
77	Schulwege	-	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan</p> <p>Auf der östlichen Seite der Tribschenstrasse gibt es diverse Schulanlagen (Kantonsschule Alpenquai, Schulhaus Wartegg, Kindergärten). Je nach Wohnort muss die Tribschenstrasse gequert werden resp. die Kinder müssen im Bereich des Schulhauses Alpenquai entlang dieser zum Schulhaus Wartegg laufen. Die Tribschenstrasse ist grossmehrheitlich nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Eine Aufnahme der gesamten Verbindung in dieses ist zu prüfen.</p> <p>Weitere Eingaben zu diesem Schulweg: vgl. Nr. 246</p>

90	Schulwege	Ich bin immer wieder erstaunt, wie viele Autofahrer nicht anhalten, wenn Menschen an einem Zebrastreifen stehen. Ausserdem ist klar, dass nicht alle Schulwege persönlich abgelaufen werden können, aber es wäre schön, wenn die Polizei nicht nur den Schulhäusern schaut, wie die Verkehrsteilnehmer sich dort verhalten sondern vielleicht auch mal andere Stellen wählt, um sich selbst davon zu überzeugen, wo es noch Gefahren gibt (wie z.B. die Überquerung des Velowegs beim Quartierladen Moosmatt).	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Bezüglich dem Problem, dass die Fahrzeugfahrenden an den Fussgängerstreifen nicht anhalten, ist der Richtplan Fussverkehr das falsche Instrument. Es ist jedoch wichtig, dass die Schulwege nicht nur im Umfeld der Schulanlagen sicher sind, sondern auf sämtlichen Achsen, wo sich viele Schulkinder befinden. Die Bleicherstrasse befindet sich in einer Tempo-30-Zone und ist der direkte Schulweg zum Schulhaus Moosmatt. Auf dem Schulweg muss unter anderem das Freigleis gequert werden. Auf diesem hat grundsätzlich der Veloverkehr vortritt. Für des Fussverkehr gibt es jedoch nur bedingt sichere Aufstellbereiche, dies ist zu verbessern. Der Abschnitt ist nur teilweise Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan und eine komplette Aufnahme der Verbindung in dieses ist zu prüfen.
91	Schulwege	-	Kenntnisnahme, vgl. Schulweg Nr. 44
95	Schulwege	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Schulweg führt zum Schulhaus Säli und ist bereits Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Die Strassen befinden sich grossmehrheitlich in einer Tempo-30-Zonen. Gleichzeitig müssen diverse Hauptverkehrsstrassen gequert werden. Die Fussgängerquerungen sind jedoch sicher ausgestaltet.
115	Schulwege	-	Kenntnisnahme, vgl. Schulweg Nr. 44
116	Schulwege	-	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Relevanz als Schulweg ist nicht erkennbar. Der eingezeichnete Weg befindet sich entlang stark befahrener Strassen. Für Schüler und Schülerinnen gibt es alternative Wege, welche sicherer sind.
120	Schulwege	relativ gefährlicher Weg für kleinere Kinder	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der Schulweg führt zum Schulhaus Geissenstein und ist nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Eine Aufnahme in dieses ist zu prüfen. Der Geissensteinring befindet sich in einer Tempo-30-Zone und verfügt über ein beidseitiges Trottoir. Für kleine Kinder ist der Weg aufgrund des teilweise erhöhten Verkehrsaufkommen nicht angenehm. Hier sind alternative Wege (leichter Umweg) zu wählen.

129	Schulwege	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt es sich um den Schulweg zum Schulhaus Fluhmühle, welcher Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan ist. Grossmehrheitlich wird der Schulweg auf einem separaten Fussweg geführt, teilweise in einer Tempo-30-Zone.
131	Schulwege	Strassenübergang Moosmattstrasse vor allem auf Kindergartenseite enorm gefährlich. Durch Begrünung werden Kinder schnell übersehen. Durch Rechtsvortritt achten Autofahrer nur auf andere Fahrzeuge.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die Fussgängerquerung befindet sich vor Kindergarten und ist nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Aufgrund der Nähe zum Rechtsvortritt und den Bäumen auf der westlichen Strassenseite kann es zu gefährlichen Situationen kommen. Es ist zu prüfen, wie die Verkehrssicherheit erhöht werden kann und ob die Querung ins Fusswegnetz aufgenommen werden soll.
133	Schulwege	Überquerung Bireggstrasse sehr gefährlich. Die Kinder sehen „grün“ beim Lichtsignal. Die Autos haben ein Orange blinkendes Signal und fahren regelmässig den Kindern vor die Füsse.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt es um einen Schulweg zum Schulhaus Moosmatt, welcher mehrheitlich nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan ist. Eine Aufnahme ist zu prüfen. Der Schulweg liegt über weite Strecken in einer Tempo-30-Zone. Das Konfliktgrün ³ für den Verkehr aus der Bireggstrasse am Paulusplatz führt zu Konflikten mit den Schulkindern und Verbesserungen werden geprüft.
147	Schulwege	Ich komme damit recht gut klar.	Kenntnisnahme, die Eingabe wird jedoch abgelehnt Relevanz als übergeordneter Schulweg ist nicht erkennbar, weil es sich um den Zugang zu Wohnhäusern handelt. Auf dem Abschnitt werden nicht verschiedene Schulwege gebündelt.
162	Schulwege	Häufig genutzter Schulweg (Bushaltestelle Zähringerstrasse bis zum Schulhaus und umgekehrt) von Berufsschülern der BBZB Heimbach	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die erwähnte Strecke ist die Verbindung von den Bushaltestellen zur BBZB Heimbach, liegt in einer Tempo-30-Zone und ist nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Eine Aufnahme in dieses ist zu prüfen. Es gibt ein hohes Fussverkehrsaufkommen. Die Zufussgehenden haben grundsätzlich ein sicheres Verhalten, weil es sich um Berufsschüler und Berufsschülerinnen handelt.

³ Es handelt sich um ein Konfliktgrün, wenn abbiegende Fahrzeuge «grün» haben, jedoch gleichzeitig ein oranges Warnlicht blinkt. Das Warnlicht weist darauf hin, dass in der Querstrasse der Fussgängerstreifen auch «grün» hat und somit eine erhöhte Aufmerksamkeit notwendig ist. Konfliktgrün wird in der Regel nur in Situationen eingesetzt, bei denen die Verkehrsmenge gering ist.

163	Schulwege	Häufig genutzter Schulweg (Bushaltestelle Berglistrasse bis zum Schulhaus und umgekehrt) von Berufsschülern der BBZB Heimbach	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die erwähnte Strecke ist die Verbindung von den Bushaltestellen zur BBZB Heimbach, liegt in einer Tempo-30-Zone und ist nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan. Eine Aufnahme in dieses ist zu prüfen. Es gibt ein hohes Fussverkehrsaufkommen. Die Zufussgehenden haben grundsätzlich ein sicheres Verhalten, weil es sich um Berufsschüler und Berufsschülerinnen handelt.
188	Schulwege	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es handelt sich um den Schulweg zum Schulhaus Würzenbach. Für den Fussverkehr gibt es durchgehend eine Infrastruktur (einseitiges resp. beidseitiges Trottoir). Die Strecke ist nicht Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan und eine Aufnahme in dieses ist zu prüfen.
202	Schulwege	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Die genannte Fussgängerquerung befindet sich auf einer wichtigen Fusswegverbindung gemäss dem aktuell gültigen Richtplan und auf dem Schulweg zum Kindergarten.
203	Schulwege	-	Kenntnisnahme, vgl. Schulweg Nr. 58
226	Schulwege	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der direkte Schulweg zum Schulhaus Hubelmatt befindet sich in einer Tempo-30-Zone und ist Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan.
246	Schulwege	Auf der Tribschenstrasse zwischen der Bushaltestelle und Eisfeld ist es steil und gefährlich. Da sind schon Autounfälle mit Überquerung des Bahnsteigs passiert	Kenntnisnahme, vgl. Schulweg Nr. 77
268	Schulwege	-	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Der direkte Schulweg zum Schulhaus St. Karli befindet sich in einer Tempo-30-Zone und ist Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss dem aktuell gültigen Richtplan.

5.7 Allgemeine Rückmeldungen

Nr.	Kategorie	Beschreibung / Bemerkung	Antwort / Umsetzung im Richtplan Fussverkehr
-	Allgemeine Rückmeldungen	Ungenügende Trottoirbreiten auf Hochfrequenzachsen für Fussgänger, Problem: Das 30/40/30-Prinzip wird auf zahlreichen Verkehrsachsen mit hohen Fussgänger-Frequenzen krass verletzt: Zürich-, Basel-, Bern-, Spital-, Zentral-, Bundes-, Alpen-, Pilatusstrasse und Seebrücke. Massnahmen: Tempo 30 durchgehend/abschnittsweise + Durchgehende oder punktuelle Trottoirverbreiterungen zulasten des totalen Fahrbahnquerschnitts + Einrichtung von mittigen Mehrzweckstreifen analog Projekt Baselstrasse zugunsten breiterer Trottoirs.	Kenntnisnahme Entlang von stark mit dem motorisierten Individualverkehr belasteten Strassen sowie auf Abschnitten des Fusswegnetzes ist das 30/40/30-Prinzip anzuwenden. Zudem sind mindestens die Minimalanforderungen (z.B. Trottoir 2.00 m) zu erfüllen. In Abhängigkeit der Situation kann auch ein tieferes Temporegime zweckmässig sein. Die zuvor genannten Aspekte werden bei Projekten berücksichtigt und bestmöglich umgesetzt.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Treppe als Fusswegverbindung. Es handelt sich um eine vorbildliche und sanierte Treppe. Eine solche Treppe wäre wünschenswert bei der von mir eingezeichneten Schwachstelle.	Kenntnisnahme Es wird geprüft, wie die Schwachstelle Nr. 265 saniert resp. verbessert werden kann.
-	Allgemeine Rückmeldungen	<ul style="list-style-type: none"> - Besonders in der Kleinstadt braucht es dringend eine Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr oder es müssten bessere Lösungen für ein friedliches Miteinander gefunden werden. Vielleicht wäre hier das Winterthurer Modell «SlowTown Winterthur» interessant. In der Winterthurer Altstadt dürfen Velos fahren, jedoch nur im Schrittempo. Die Polizei kontrolliert, dass die nötige Rücksichtnahme eingehalten wird. - An einigen Stellen sind die Platzverhältnisse für Fussgänger knapp (Seebrücke, Hirschmatt- oder Bruchquartier). Im Hirschmattquartier haben während der Coronazeit z.T. neu erlaubte Aussen-Gastronomien den Raum des Fussverkehrs übermässig eingeengt. - An einigen Strassen erreichen die Trottoirs nicht einmal Normbreite. Das muss behoben werden, indem zusätzlicher Raum geschaffen wird (z.B. durch Aufhebung von PP). - Die Möblierung im öff. Raum nimmt zu, was für Menschen mit Beeinträchtigungen (insb. Sehbehinderte) ein grosses Problem darstellt. Mischzonen sind möglichst zu vermeiden! 	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Der Respekt der Velo Fahrer für die Fussgänger in der Altstadt ist zu verbessern beim Regierungsgebäude, Kronbrücke und Kramgasse. Die Velofahrverbots-Tafeln sind wahrscheinlich in der Altstadt viel grösser zu machen, damit das Verbot erkannt wird. Das Fahrverbot in der Hertensteinstrasse ist vielleicht durch ein Bodenmarkierung zu ergänzen, damit die Velofahrer dies beachten und respektieren.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird das Thema Koexistenz vs. Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angegangen und verträgliche Lösungen werden gesucht.

-	Allgemeine Rückmeldungen	Fussgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Sie brauchen sichere Wege, wo sie nicht von Velofahrern gefährdet werden. Es braucht mehr Kontrollen und Sanktionen gegen Velofahrer auf dem Trottoir.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird das Thema Koexistenz vs. Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angegangen und verträgliche Lösungen werden gesucht.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Besten Dank für die Möglichkeit, uns zum Fussverkehrsnetz äussern zu dürfen. Freundliche Grüsse, Verein BaBel	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	E-Trottinets mit 20 km/h gehören nicht in die Fussgängerzone! Ebenfalls sollten E-Velo bei Velo & Fussweg nicht 45 km/h fahren dürfen!	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Grünphasen sind für ältere Leute vielfach zu kurz, vor allem auch beim Übergang von der Seebrücke Ost zur SGV	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	In der Zone 30 braucht es vermehrt Fussgängerstreifen, da Fussgänger*innen seither den Auto- und Velofahrenden den Vortritt lassen (müssen).	Kenntnisnahme In Tempo-30-Zonen soll grundsätzlich das flächige Queren gefördert werden. Dies ist mit Fussgängerstreifen nicht möglich, da die Zufussgehenden rechtlich gezwungen werden, diese zu benutzen.
-	Allgemeine Rückmeldungen	A. Machen Sie diese Umfrage alle 3 Jahre B. Gibt es eine solche Umfrage auch für Velowege?	Kenntnisnahme Für den Richtplan Veloverkehr findet keine Umfrage in dieser Form statt.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die Stadt Luzern weist eine wachsende Zahl von Nutzern der öffentlichen, durch See und Reuss beengten Verkehrsflächen auf: MIV, ÖV, Velos, zu Fuss Gehende. Deshalb ist der grundlegenden Bewegungsform des Menschen besondere Beachtung zu schenken und ihr den dafür nötigen Raum zu sichern. Die Förderung des Fussverkehrs stellt eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe dar und führt zu erhöhter Lebens- und Aufenthaltsqualität in unserer Stadt. Zu Fuss zu gehen bedeutet, der eigenen Gesundheitsvorsorge zu genügen, verursacht keinerlei Emissionen und beansprucht keine Parkflächen. Deshalb muss das Fusswegnetz attraktiv, sicher, zusammenhängend sowie hindernisfrei sein. Schwachstellen sind gezielt anzugehen, um das bisher Erreichte nicht zu gefährden und weitere Fortschritte zu erzielen. Sichere Strassenquerungen ohne lange Wartezeiten und genügend verkehrsfreie Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten, die beschattet sind, zeichnen fussgängerfreundlichere Städte aus.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	In der Stadt Luzern ist der Fussverkehr praktisch uneingeschränkt. Die Wartezeiten bei Signalanlagen werden ständig optimiert.	Kenntnisnahme

-	Allgemeine Rückmeldungen	Ich bin tagtäglich in der Stadt Luzern zu Fuss unterwegs, und zwar auf fast dem ganzen Stadtgebiet. Das Fusswegnetz ist insgesamt gut (viel besser als in Kriens), und was mir wegen gelegentlicher Schwindelanfälle besonders gefällt: Die allermeisten Treppen haben Handläufe. Es gibt die eine oder andere Lücke oder Schwachstelle, die drei eingezeichneten sind jene, die mich besonders ärgern.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Eine Zumutung für FussgängerInnen sind die Verkehrsinseln, wo man warten muss, bis man die zweite Strassenhälfte überqueren kann (Pilatusplatz, Bundesstrasse)	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Das Fussverkehr und Veloverkehr zum Langsamverkehr gehört ist dem Nebeneinander besondere Beachtung zu schenken. Gegenseitige Rücksichtnahme in der Begegnungs- und der gemischten Zone.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die Beleuchtung des Schönbühlwegs fehlt und ist abhängig von der schlechten Parkplatzbeleuchtung des Einkaufszentrums. Meine Reklamation bei der Verwaltung Arlewo und der des Zentrums haben keinen Erfolg gebracht. Es handelt sich um den Fussgängerzugang zum Haus Schönbühlring 22.	Kenntnisnahme Es handelt sich um einen privaten Hauszugang, welcher nicht von übergeordneter Bedeutung ist und somit nicht stufengerecht für den Richtplan Fussverkehr
-	Allgemeine Rückmeldungen	Top umgesetzt!!!	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Sorgen sie für mehr Sicherheit und Kontrolle auf den Fusswegen. Immer mehr Velofahrer denken das ihnen der Fussweg gehört und fahren ohne Rücksicht.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird das Thema Koexistenz vs. Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angegangen und verträgliche Lösungen werden gesucht. Das der Veloverkehr vermehrt auf dem Trottoir verkehrt, hängt damit zusammen, dass für den Veloverkehr teilweise keine sichere Infrastruktur vorhanden ist. Diese Schwachstelle wird mit der Überarbeitung des Richtplans Veloverkehr angegangen.

-	Allgemeine Rückmeldungen	Stark störend vor allem für die ältere Generation sind die Velos auf den Trottoirs / in Zonen, die ausschliesslich den Fussgängern vorbehalten sind. Sehr störend sind auch Velos, die die Verkehrsregeln nicht einhalten, Rotlichter nicht beachten, Fussgängerstreifen als Velostreifen benutzen: Beispiele: Altstadt, Quai, Wanderweg dem Rotsee entlang, Fussgängerstreifen Kasernenplatz, Pilatusstrasse. Gemischte Zonen wie z.B. der Löwengraben, der Xylophonweg, das Areal vor dem Naturmuseum, der Weg unter der Autobahnbrücke bis zur St. Karlibrücke oder die Rütligasse sind für die Fussgänger gefährlich, weil die Velos, vor allem die E-Bikes, zu schnell unterwegs sind. Oft sind wir überrascht, mit welcher Selbstverständlichkeit die Velofahrerinnen und Velofahrer die Verkehrsregeln missachten. Oft nützt es nichts, sie auf ihr Fehlverhalten aufmerksam zu machen.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird das Thema Koexistenz vs. Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angegangen und verträgliche Lösungen werden gesucht.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die Wartezeiten bei Ampeln ist für zu Fuss gehende überproportional länger als für den Strassenverkehr (Auto etc.). Teilweise sind die Trottoirs zu schmal, insbesondere im Abschnitt Gütsch-Kasernenplatz auf der Seite Bruch.	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die Wartezeiten an LSA bei Fussgängerstreifen sind bei mehrphasigen Überqueren generell, besonders aber für Umsteigende wo immer möglich zu vermindern. Mit dem GVK Agglozentrum Luzern will man ÖV, Velo- und Fussverkehr fördern und für den Autoverkehr lediglich den "notwendigen Strassenraum" zur Verfügung stellen. Das bedeutet, dass dieser reduziert werden muss. Das Argument ' der Verkehr muss fließen' ist zu relativieren.	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Luzern ist allgemein gut erschlossen. Bzgl. der Schulwege / Netzlücken ist mir nicht etwas spezifisches aufgefallen. Auch in Waldgebieten z.B. Sonnenbergwald sind die Fuss-& Wanderwege gut erschlossen & beschriftet.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die direkte Eingabe auf der Karte erleichtert die Problembeschreibung. Optimal eingesetztes Feature!	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Blinde und Sehbehinderte sind auf attraktive und sichere Fusswege angewiesen. Luzern hat in letzter Zeit einige kritische oder schwierige Stellen optimiert. Trotzdem ist noch viel zu tun. Deshalb Danke für die Gelegenheit eine Rückmeldung zu machen.	Kenntnisnahme

-	Allgemeine Rückmeldungen	Diverse Fussgängerübergänge in der Stadt Luzern sind im Bereich der Mittelinsel mit einer nicht tastbaren Furt versehen. Dieser Bereich ist für Blinde und Sehbehinderte nicht sicher ertastbar (keine Normabgrenzung mit 4cm schräg bzw. 3cm Höhe). Dies entspricht nicht der Norm.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Richtplan Es ist wichtig, dass zumindest bei Fussgängerquerungen über stark vom motorisierten Individualverkehr befahrene Strassen sowie auf dem Fusswegnetz die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes eingehalten werden. Dies betrifft auch die Ausgestaltung der Mittelinseln. Im Richtplan soll eine Sammelmassnahme zur Überprüfung der Vorgaben gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz bei der Fussverkehrsinfrastruktur aufgenommen werden.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Bei diversen Bushaltestellen fehlt die Einstiegsmarkierung damit Menschen mit einer Sehbehinderung den Einstieg in den Bus finden. Bei allen Bushaltestellen an der Kantonalbank fehlen diese Markierungen.	Kenntnisnahme Im Richtplan soll eine Sammelmassnahme zur Überprüfung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes bei der Fussverkehrsinfrastruktur und somit auch bei den Bushaltestellen und deren Zugängen aufgenommen werden.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Wir haben eine vier-spurige Strasse direkt am See (und schlechte bis nicht vorhandene Veloinfrastruktur). Die Prioritäten der Stadt sind somit (leider) klar.	Kenntnisnahme Gleichzeitig mit dem Richtplan Fussverkehr wird auch der Richtplan Veloverkehr überarbeitet, welcher u.a. die Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur erfasst.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Wir verzichten auf eine detailreiche Rückmeldung von Netzlücken, Schwachstellen, etc.; Personen mit grösserer Lokalkennntnis sind hierfür prädestinierter. Vielmehr möchten wir darauf hinweisen, dass das Fusswegnetz noch verstärkter auf die Standorte von Bushaltestellen (inkl. jeweiligen Strassenquerungen) - und auch in umgekehrter Richtung - ausgerichtet werden soll. Dies wäre bei der Überarbeitung des Richtplanberichts in Kap. 4 (Ausbauprinzipien für das Fusswegnetz) als separates Alinea zu ergänzen: "Fusswegnetz optimal mit öV-Haltestellen verknüpfen".	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	VBL Busse respektieren oft die Grünphase für Fussgänger nicht und fahren trotzdem los und versperren den Fussgängerstreifen, wenn für die Fussgänger eigentlich grün wäre. Dies gibt es gerade beim Viktoriaplatz immer mal wieder. Parkplätze, die auf demselben Niveau sind wie die Gehwege, sind unangenehm für Fussgänger. Die Autos beim Einparken auf den Gehweg kommen, so fühlt man sich als Fussgänger nicht sicher. Bsp. Winkelriedstrasse. Das war dort früher anders und angenehmer.	Kenntnisnahme

-	Allgemeine Rückmeldungen	Herzlichen Dank für die Einladung zur Umfrage. Unsere Fachstelle ist für das gesamte Kantonsgebiet zuständig und verfügt deshalb über zu wenig "Insiderwissen" über das Fusswegnetz der Stadt Luzern. Wir setzen uns für grösstmögliche hindernisfreie Fusswege ein. Diese sollen möglichst in zusammenhängend sein. Wir begrüssen, wenn möglichst viele (touristische) Angebote von hindernisfreien Wanderangeboten in der Stadt Luzern erstellt werden. Bitte beachten Sie dazu den nachstehenden Link. https://www.schweizmobil.ch/de/wanderland/hindernisfreie-wege.html	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Zu wenige Fussgängerstreifen vorhanden. Ampeln dauern teils sehr lange.	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	1. Lange Wartezeiten für Querung der Hauptachsen (Kantonsstrassen) 2. Bei Verkehrsstau werden die Querenden Fussgänger nicht priorisiert (unnötige Grünzeit für MIV)	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Signalisation Fusswege: Sollte die Signalisation der Fusswege (oder Teilen davon) in der Stadt Luzern ein Thema werden, ist dies mit der Signalisation des Wanderwegnetzes abzustimmen. Die Signalisation ist entsprechend den Empfehlungen "Signalisation wandernahe Angebote" der Schweizer Wanderwege umzusetzen. Die Luzerner Wanderwege stehen bei Fragen und Beratend zur Verfügung .	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die Wartezeiten an den Ampeln ist für den Fussverkehr überall sehr hoch.	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die Umfrage ist nicht sehr benutzerfreundlich. Eingaben dauern zu lang. Ich gebe auf...	Kenntnisnahme Wir bedauern, dass die Eingabe aus Ihrer Sicht nicht benutzerfreundlich ist und versuchen dies bei einer erneuten Anwendung zu optimieren.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Besten Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung.	Kenntnisnahme

-	Allgemeine Rückmeldungen	Um Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrenden an neuralgischen Punkten zu vermeiden, müssten dort die Wege entflochten werden. Wo das nicht möglich ist (Platz, ..) braucht es ein Fahrverbote für Velos bzw. eine Schiebepflicht (mit Kontrollen!)	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird das Thema Koexistenz vs. Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angegangen und verträgliche Lösungen werden gesucht.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Als Fussgänger habe ich auf Luzerns Strassen leider immer noch zweite Priorität hinter den Autos. Zudem ist es vielerorts nicht wirklich attraktiv zu Fuss.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Ich wünschte mir, dass die Grünwellen bei den Kreuzungen etwas länger auf grün bleiben damit Ältere und oder Behinderte genügend Zeit haben um noch bei Grün über die Strasse zu kommen.	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Sicherer Fussverkehr ist ein Muss. Die Sicherheit aller Fussgänger ob alt oder jung, mit Kinderwagen oder Rollator muss oberste Priorität haben!	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Ganz generell finde ich, dass die Grünphasen bei den Fussgänger-Ampeln verlängert werden sollten. Für Geh- und oder Sehbehinderte sind die Phasen schlicht zu kurz.	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Vielen Dank für diese Umfrage und das Ernstnehmen der Fussgänger! In Zonen, wo sich Fussgänger, insbesondere Schüler (!) und Velofahrer den Gehsteig teilen, sollten die Fussgänger jederzeit den Vortritt haben. Täglich fällt mir im Alltag auf, dass Elektro- und andere Velos bei geteilten Fahr- und Fussgängerbereichen keine Rücksicht auf Schritttempo nehmen und die Gefahr von quirligen Kindern auf den Trottoirs unterschätzen. Weiter fällt mir auf, dass Velos ihr Tempo in stark begangenen Bereichen nicht drosseln. Dies führt immer wieder zu heiklen Situationen.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird das Thema Koexistenz vs. Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angegangen und verträgliche Lösungen werden gesucht.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Danke für die Umfrage. Nur schon die Erkenntnis das die baumartige Verkehrserschliessung für Fussgänger nicht genügt, sondern Netze erstellt werden müssen ist ein Fortschritt, der leider noch viel zu wenig umgesetzt wird.	Kenntnisnahme

-	Allgemeine Rückmeldungen	Barrierefreie Zugänge zu Trottoirs grundsätzlich realisieren und zwar mit einer barrierefreien Steigung	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr soll eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erarbeitet werden. In den städtischen Fussverkehrsstandards wird aktuell bereits der Hinweis gemacht, dass der Niveauversatz zur Fahrbahn min. 3.00 cm resp. max. 6.00 cm sein muss / darf. Es fehlt jedoch eine Aussage zu den max. Steigungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz, dies ist zu ergänzen.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Luzern ist verglichen mit andern Schweizer Städten gut aufgestellt mit Fusswegen. Trotzdem gibt es noch Optimierungspotential.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Vielen Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung. In den letzten Jahren wurde viel für den Fussverkehr für neue Plätze und für das Velo gemacht. Das macht Spass. Es ist schön zu sehen wie das Leben einkehrt wenn Parkplätze und Strassen zugunsten des Fussverkehrs weichen. Es gibt noch viel zu tun, aber es ist schön dass wir auf dem richtigen Weg sind.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	In Baustellen wird selten ausreichend Wert auf eine fussgängergerichte Führung gelegt. Hier sind massive Umwege in Kauf zu nehmen.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr soll dieses Thema in den Richtplan aufgenommen werden, so dass zukünftig der Fussgängerführung bei Baustellen eine grössere Bedeutung zukommt und sichere und direkte Wege angeboten werden können.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Allgemein sind die Wartezeiten bei den Ampeln sehr lange, dies ziemlich auf dem ganzen Stadtgebiet. Sehr schätze ich jedoch die autofreie Altstadt und die verkehrsberuhigten Zonen in der Neustadt. Viele Orte würden jedoch ohne Autoverkehr noch viel schöner werden (z.B. Nationalquai, Seebrücke,...)	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Der Autoverkehr dominiert. Autos müssten von der Stadt fern gehalten werden. Beispiele wie das gemacht werden könnte gibt es einige. Cambridge, Kopenhagen, etc. Instrumente die gebraucht werden sind Park & Ride oder sehr hohe Gebühren für die Autopendler	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Beim Veloverkehr gäbe es deutlich mehr Handlungsbedarf als beim Fussverkehr.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	In meinem Quartier (Tribtschenstadt) gibt es viele schöne Fusswege	Kenntnisnahme

-	Allgemeine Rückmeldungen	Sehr kurze Ampelschaltung	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Meines Erachtens sollte der Fussverkehr oberste Priorität geniessen. Zu Fuss sollte man alle Ziele einfach und direkt erreichen können. Umwege sollten die Autos machen müssen, und nicht der Fussgänger!	Kenntnisnahme Mit der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird u.a. das Ziel verfolgt, die Erschliessung für den Fussverkehr zu verbessern.
-	Allgemeine Rückmeldungen	Die gesamte Altstadt Verkehrsfrei wäre schön auch keine Velos	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Wäre toll, wenn in der Stadt flächendeckend Tempo 30 eingeführt wird (vor allem auch auf Kantons(Einfalls-)Strassen. Das erhöht die Sicherheit der Fussgänger/-innen, mit dem tollen Nebeneffekt, dass Lärmemissionen reduziert werden.	Kenntnisnahme
-	Allgemeine Rückmeldungen	Machen sie die Sicherheit der Fussgänger*innen besser, dabei meine ich das die Velarer*innen einen kennzeichneten Velo weg fahren. und nicht auf dem Gehweg. es benehmen sich einige verantwortungslos was gerade bei beeinträchtigten eine sehr grosse Schwierigkeit darstellt. am Bahnhof Luzern sollten die Blindenwege immer kontrolliert werden da es manchmal Lücken hat. Und auch Körperbehinderte Menschen die Geschwindigkeit haben wie nicht körperbehinderte dies einhalten können. Eine Geschwindigkeitsgrenze gibt es für die Velofahrer*innen nicht angezeigt, dabei ist auch bei den Nebenstrassen der Stadt Luzern der fall.	Kenntnisnahme Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fussverkehr wird das Thema Koexistenz vs. Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angegangen und verträgliche Lösungen werden gesucht. Gleichzeitig sollen auch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes geprüft werden.
-	Allgemeine Rückmeldungen	ich begleite taubblinde Menschen, leider ist es fast ein Ding der Unmöglichkeit die Fussgängerstreifen mit Ampelschaltung in einer Grünphase zu überqueren, da ich eine kurze Zeit mehr brauche um Trottoirrand, Absätze, etc. beim Überqueren anzuzeigen und kurz anzuhalten. Überall in der Stadt Luzern!	Kenntnisnahme Die zu geringen Grünzeiten für den Fussverkehr wurden mehrfach genannt. Es wird eine Sammelmassnahme bezüglich der Überprüfung / Optimierung der Grünzeiten geprüft.