

Kommunaler Richtplan Fussverkehr

Richtplantext

Entwurf 2025, öffentliche Vernehmlassung



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5	
1.1	Kontext	5	
1.2	Übergeordnete Zielsetzungen	7	
2	Grundmobilität Fussverkehr	9	
2.1	Bedeutung des Fussverkehrs	9	
2.2	Anforderungen und Nutzergruppen	11	
3	Grundprinzipien	12	
4	Fusswegnetz	16	behördenverbindliches Kapitel
4.1	Aufbau Fusswegnetz	16	
4.2	Hauptrouuten Alltag	17	
4.3	Hauptrouuten Freizeit	17	
4.4	Netzlücken	18	
4.5	Basisrouuten	18	
4.6	Überlagernde Funktionen von Haupt-/ Basisrouuten	19	
5	Massnahmen	20	behördenverbindliches Kapitel
5.1	Netzlücken	20	
5.2	Massnahmen aus Agglomerationsprogramm	24	
5.3	Massnahmen Richtplan Fussverkehr	25	
6	Richtplankarte	44	behördenverbindliches Kapitel
7	Anhang	45	
7.1	Quellenverzeichnis	45	
7.2	Fotos	47	
7.3	Weitere Anhänge	47	

Mit der Beschlussfassung des Grossen Stadtrats von Luzern werden die Kapitel 4, 5 und 6 des Richtplans Fussverkehr behördenverbindlich (vgl. Kapitel 1.1.3).

Genehmigungsvermerke

Beschluss Stadtrat von Luzern vom:

Beschluss Grosser Stadtrat von Luzern vom:

Beschluss Regierungsrat des Kantons Luzern vom:

1 Einleitung

1.1 Kontext

Auslöser

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege [6], das Weggesetz des Kantons Luzern [9] und das Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern [8] verpflichten die Gemeinden, einen Richtplan über das Fusswegnetz zu erstellen. Dieser muss periodisch überprüft und wenn nötig angepasst werden. Die wesentlichen Inhalte des Richtplans Fussverkehr werden in § 10a PBG [8] und § 20 PBV [19] festgelegt. Die Umsetzung des Fusswegnetzes ist Sache der Gemeinde und mittels Sondernutzungsplänen (Bebauungs- und Gestaltungspläne) und entsprechenden sachrechtlichen Mitteln (Dienstbarkeiten, Eigentumserwerb) sicherzustellen. Der Richtplan über das Wanderwegnetz wird vom Gemeindeverband LuzernPlus erstellt.

Der aktuell gültige Richtplan R1 Fusswege der Stadt Luzern wurde am 7. Januar 1997 vom Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigt [12]. Im Jahr 2010 wurde der Richtplan aktualisiert und einzelne Wegverbindungen und Netzlücken neu aufgenommen. Der Richtplantext wurde 2010 nicht überarbeitet. Der aktuell gültige Verkehrsrichtplan Littau mit dem Konzept Fussgängeranlagen wurde am 26. Oktober 2004 vom Regierungsrat genehmigt. Nun ist es an der Zeit die alten Richtpläne aufzuheben und einen gemeinsamen, neuen Richtplan Fussverkehr zu erlassen. Einerseits hat sich das Siedlungsgebiet der Stadt Luzern seit 2010 weiter vergrössert (u.a. Erweiterung mit Ortsteil Littau). Andererseits haben sich auch die Anforderungen des Fussverkehrs an das Netz sowie die Infrastruktur verändert, insbesondere hinsichtlich der Förderung dieses Verkehrsmittels, der klimafreundlichen Mobilität sowie neuen gesetzlichen Grundlagen (z.B. Behindertengleichstellungsgesetz [3]).

Aufgaben und Projektziel

Der Richtplan Fussverkehr stellt die Hauptrouten (d.h. die wichtigsten Verbindungen) des zukünftigen Fusswegnetzes im Sinne eines Zielbildes für den Horizont 2040 dar. Er zeigt auf, wo Lücken geschlossen werden sollen und wo die öffentliche Begehbarkeit des Fusswegnetzes sichergestellt werden soll. Dabei sind die wichtigen Zielorte innerhalb des Stadtgebietes und in der Umgebung (Stadtgrenzen überschreitende Anbindung) berücksichtigt (u.a. Schulen, Zentrumsgebiete, spezifische Institutionen, etc.). Ferner gibt der Richtplan Fussverkehr Hinweise auf Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Zufussgehenden sowie für deren Infrastruktur. Dies geschieht mittels Überprüfung des bestehenden Fusswegnetzes auf Schwachstellen sowie ersten Vorschlägen für Massnahmen(-stossrichtungen) zur Behebung dieser Schwachstellen.

Mit der Aufhebung der aktuell gültigen Richtpläne (Stadt Luzern und Littau) und der gleichzeitigen Festsetzung eines neuen, gemeinsamen Richtplans wird der Gesetzauftrag gemäss dem Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege [6] sowie dem Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern [8] erfüllt. Es sind folgende Teilziele zu erfüllen:

- Der Netzplan ist neu zu definieren und abzubilden.
- Die Schwachstellen und Netzlücken sind zu ermitteln und zu analysieren, unter anderem mittels Unfallauswertung und den Ergebnissen des partizipativen Prozesses.

Verbindlichkeit und Genehmigungsprozess

Der Richtplan Fussverkehr ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, dessen Inhalte bei Planungen von den Behörden zu berücksichtigen resp. erfüllen sind. Damit Richtplaninhalte für Grundeigentümerschaften verbindlich werden, ist eine Festsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung notwendig. Dies geschieht im Rahmen von Sondernutzungsplänen. Gemäss § 65 Abs. 4 PBG können im Rahmen von Sondernutzungsplänen Fusswegverbindungen definiert werden, welche öffentlich begehbar sein müssen [8].

Das Verfahren ist gemäss § 12 und 13 PBG durchzuführen. Der Entwurf des neuen Richtplans Fussverkehr ist dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement zur Vorprüfung einzureichen. Dieses entscheidet, ob und inwieweit es eine Genehmigung durch den Regierungsrat bedarf. Nach der Vorprüfung und einer allfälligen Überarbeitungsrunde findet eine öffentliche Auflage während 30 Tagen statt. Im Rahmen der öffentlichen Auflage können sich Personen, Organisationen und Behörden der betroffenen Gebiete zum Entwurf äussern. Nach Behandlung dieser Stellungnahmen erlässt der Stadtrat den Richtplan. Anschliessend wird er zunächst dem Grossen Stadtrat zur Genehmigung vorgelegt, bevor er dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht wird [8].



01

Koordination Standards Fussverkehr Stadt Luzern

Seit 2021 bestehen für den Fussverkehr Standards in der Stadt Luzern. Es handelt sich um eine Arbeitshilfe für die Planung und Projektierung der städtischen Fussverkehrsinfrastruktur. Mit den Standards soll erreicht werden, dass die Anforderungen des Fussverkehrs in der Planung und Projektierung von Strassenräumen, Plätzen und Wegen einen angemessenen Stellenwert erhalten. Aus diesem Grund handelt es sich um ein wichtiges Dokument für die Umsetzung des Richtplans Fussverkehr [33].

1.2 Übergeordnete Zielsetzungen

Der Richtplan Fussverkehr hat die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der übergeordneten Planungsinstrumente auf kantonaler, regionaler und kommunaler Planungsebene zu berücksichtigen. Nachfolgend sind die relevanten Inhalte aufgeführt, welche Hinweise zum Fusswegnetz liefern.

Kantonaler Richtplan

Der aktuell gültige Richtplan von 2009, angepasst 2019, definiert für den Fussverkehr folgende Zielsetzung [14]:

«Der Fuss- und der Radverkehr haben eine grosse Bedeutung. Das Wegnetz wird sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet.»

Die Zielsetzung soll mit der Massnahme «M6-3 Fusswegnetz» erfüllt werden. Die Massnahme beinhaltet folgende Aspekte [14]:

- Das Fusswegnetz wird in den kommunalen Erschliessungsplänen festgehalten.
- Das Fusswegnetz ist auf die Inhalte des Agglomerationsprogrammes und der Ortsplanung abzustimmen
- Das Fusswegnetz erschliesst verkehrsentensive Einrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf sichere und attraktive Weise.
- Das Fusswegnetz wird mit den Nachbargemeinden koordiniert.

Agglomerationsprogramm Luzern

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurde am 25. Mai 2021 vom Regierungsrat verabschiedet. Bestandteil ist ein Zukunftsbild 2040, welches die Entwicklung der Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie des Verkehrssystems aufzeigt. Folgende Entwicklungsziele bezüglich des Fussverkehrs werden definiert [13]:

- Ein dichtes und sicheres Fuss- und Velowegnetz sorgt flächendeckend für kurze Wege. Die Zentrumsbereiche weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die multimodalen Drehscheiben sowie die Publikumsanlagen sind für Fuss- und Veloverkehr mit direkten Zugängen erreichbar und mit ausreichend Veloabstellanlagen ausgestattet.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel sind untereinander gut vernetzt (digital, infrastrukturell und tarifarisch).

Die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr beinhaltet u.a. folgende Aspekte [13]:

- Im Agglomerationszentrum wird ein engmaschiges Fusswegnetz im Sinne der «Stadt der kurzen Wege» angeboten.
- Das Stadtzentrum ist aus den Wohnquartieren und insbesondere aus den Schlüsselarealen gemäss Teilstrategie Siedlung zu Fuss gut und sicher erreichbar.
- Bushaltestellen und Bahnhöfe sollen auf direkten und attraktiven Wegen erreichbar sein, auch in Hanglagen mit ihren oftmals gewundenen Strassen.
- Die Strassenräume weisen eine hohe Aufenthaltsqualität sowie geringe Trennwirkung auf.
- Fuss- und Veloverkehr sind wo möglich räumlich getrennt.

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation befindet sich in Erarbeitung und wird 2026 vorliegen.

Mobilitätsstrategie Stadt Luzern

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern definiert die Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in der Stadt Luzern. Kernelement sind das Zielbild 2035 «In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs» sowie die nachfolgenden vier Zielsetzungen [26, 30]:

- Die Mobilität ist flächen- und ressourceneffizient sowie emissionsarm organisiert.
- Die Ziele in der Stadt sind dank der Wahl des jeweils geeigneten Verkehrsmittels für alle zuverlässig und sicher erreichbar.
- Die Wege innerhalb der Stadt sind kurz, Fahrten werden, wenn möglich, vermieden.
- Die Strassenräume sind stadtverträglich und klimaangepasst gestaltet, die Aufenthaltsqualität ist hoch.

Um die definierten Ziele zu erreichen wurden 16 Leitlinien festgelegt. Diese orientieren sich an der klassischen 4-V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen). In Bezug auf den Fussverkehr sind folgende Leitlinien relevant [26, 30]:

- Klima schützen: Energieverbrauch und Schadstoffausstoss werden mit Infrastruktur- und Fördermassnahmen reduziert.
- Flächeneffizienz fördern: Flächeneffiziente Verkehrsmittel werden mit Infrastruktur- und Fördermassnahmen priorisiert.
- Fussverkehr fördern: Das Netz für den Fussverkehr wird für die zukünftigen Bedürfnisse ausgebaut.
- Verkehrssicherheit erhöhen: Die Verkehrssicherheitsinstrumente werden standardmässig bei Planung und Unterhalt der Strasse angewendet. Damit werden Sicherheitsdefizite frühzeitig erkannt und können behoben werden.
- Verkehrsräume lebenswert gestalten: Die Verkehrsräume werden hindernisfrei, lärmarm, sicher und mit einer hohen Aufenthaltsqualität gestaltet.

Anhand von Indikatoren soll die Zielerreichung gemessen werden. Die Richtgrössen sind bis 2035 zu erfüllen (in Klammer ist jeweils der Wert angegeben, welcher bis 2027 angestrebt wird). Für den Fussverkehr sind folgende quantitativen Indikatoren relevant [26, 30]:

- Verkehrssicherheit: Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist auf weniger als 100 (125) pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner reduziert.
- Verkehrsberuhigte Zonen: 175 (145) Strassenkilometer (ausgenommen National- und Güterstrassen) sind verkehrsberuhigt, d.h. mit einem Temporegime von 20 oder 30 Kilometern pro Stunde oder mit einem Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (ausgenommen Berechtigte) belegt.
- Wartezeiten für Fuss- und Veloverkehr: Die Wartezeit an den Lichtsignalanlagen sind für den Fuss- und Veloverkehr optimiert und betragen je Lichtsignalanlage max. 60 Sekunden.

Politische Vorstösse zum Fussverkehr

Bei den politischen Vorstössen handelt es sich nicht um übergeordnete Planungsinstrumente im eigentlichen Sinne, welche Zielsetzungen definieren. Jedoch werden in diesen auf politischer Ebene Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs verlangt. Die Anträge werden deshalb bei der Erarbeitung des Richtplans berücksichtigt. In Anhang 1 befindet sich eine Übersicht über die vom Grossen Stadtrat Luzern überwiesenen Vorstösse sowie eine kurze Zusammenfassung deren Inhalte. Teilweise überwiesene Vorstösse in Zusammenhang mit dem Fussverkehr gab es keine.

2 Grundmobilität Fussverkehr

2.1 Bedeutung des Fussverkehrs

Der Fussverkehr bildet die Basis unserer Mobilität. Fast alle Wege beinhalten mindestens eine Wegetappe, die zu Fuss zurückgelegt wird. Gerade in städtischen Gemeinden liegt der Anteil des Fussverkehrs in Bezug auf die Etappen deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt. Diese Bedeutung zeigt sich auch am Modalsplit der Stadt Luzern. Mit rund 13 % Anteil an der Tagesdistanz gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt (Territorialprinzip) bildet der Fussverkehr bereits heute einen wichtigen Pfeiler der städtischen Mobilität. Gemäss der Mobilitätsstrategie Stadt Luzern soll der Tagesdistanzanteil bis 2035 auf 15 % erhöht werden [30]. Insbesondere bei den kurzen Wegen besteht Entwicklungspotenzial. Denn rund 25 % der von den Bewohnenden in Luzern mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege sind kürzer als 3 km [18].



02

Beim Fussverkehr handelt es sich aber nicht nur um eine Fortbewegungsart. Er weist weitere Qualitäten auf, welche seine Bedeutung erhöhen. Diese werden in den Standards Fussverkehr der Stadt Luzern wie folgt zusammengefasst [33]:

- Fussverkehr ist die menschliche Grundmobilität. Fast alle Personen verfügen über Erfahrungen als Zufussgehende. Die Anliegen des Fussverkehrs sind deshalb meist breit anerkannt und finden einen entsprechenden Rückhalt.
- Das Vorhandensein von Fussverkehr ist zentral für die Lebensqualität und das Leben allgemein in der Stadt. Fehlt der Fussverkehr, oder beschränkt er sich auf die notwendigen Wege, kann dies als Indiz für Defizite in der Strassenraumgestaltung und dem sozialen Gefüge interpretiert werden.
- Fussverkehr bedingt und unterstützt kleinräumige Strukturen. Sogenannte Laufkundschaft ist von zentraler Bedeutung für das lokale Gewerbe. Zu Fuss lässt es sich auf dem Weg nach Hause am leichtesten lokal einkaufen und bummeln.
- Wo der Fussverkehr genügende Frequenzen aufweist, entstehen Dienstleistungsangebote, die wiederum die Attraktivität des betreffenden Raumes für den Fussverkehr erhöhen.
- Fussverkehr belebt die Stadträume und in belebten Freiräumen fühlt man sich sicherer (subjektives Sicherheitsempfinden).
- Fussverkehr ist auf kurzen Distanzen bis 500 m nahezu konkurrenzlos im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln und hat somit einen hohen Anteil am Modalsplit nach Wegen.

Zusätzlich zu den zuvor aufgeführten Qualitäten kommt dem Fussverkehr auf dem Schulweg eine grosse Bedeutung zu. Der Schulweg trägt massgebend zur sozialen Entwicklung, Selbständigkeit und Bewegung der Schülerinnen und Schüler bei. Dies bedingt jedoch, dass die Schulkinder den Schulweg zu Fuss absolvieren können. Einerseits setzt dies eine sichere Fussverkehrsinfrastruktur voraus. Andererseits ist es wichtig, dass die Schülerinnen und Schüler von den Lehrpersonen und Eltern über das Verhalten im Strassenverkehr aufgeklärt werden.



03

Obwohl der Fussverkehr diese zahlreichen Qualitäten aufweist und eine hohe Bedeutung geniesst, wird er oft als selbstverständlich wahrgenommen. Dies trägt dazu bei, dass nicht immer alle Anforderungen optimal erfüllt werden. Einerseits gibt es einen hohen Fussverkehrsanteil bei gleichzeitig zunehmend eingeschränkten Platzverhältnissen und teilweise herausfordernden topographischen Verhältnissen. Andererseits haben sich die Bedürfnisse des Fussverkehrs (z.B. hinsichtlich subjektiver Sicherheit) in den letzten Jahren verändert, insbesondere unter dem Aspekt der Förderung dieses Verkehrsmittels und der klimafreundlichen Mobilität.

Um das Entwicklungspotenzial des Fussverkehrs zu aktivieren, wurde das Netz überarbeitet und Massnahmen erarbeitet, um die Schwachstellen zu beheben. Damit soll die Qualität des Gehens und Verweilens erhöht werden. Der Richtplan Fussverkehr verhilft diesbezüglich zu einer gesamtheitlichen Sicht und kohärenten Vorgehensweise in Bezug auf die Planung und Umsetzung von Massnahmen. Gleichzeitig ermöglicht er eine behördenverbindliche Verankerung der wichtigen Anliegen und Massnahmen.

2.2 Anforderungen und Nutzergruppen

Zufussgehende sind keine homogene Nutzergruppe. Sie unterscheiden sich bezüglich Ansprüchen, Bedürfnissen und Wegzwecken sehr stark. Deshalb bestehen hohe Qualitätsanforderungen an das Fusswegnetz und die Fussverkehrsinfrastruktur. Dies zeigen nachfolgende Aufzählungen, welche nicht abschliessend sind.

Nutzergruppen des Fussverkehrs [33]:

- Kinder (Erwachsene mit Kinderwagen, gehende Kleinkinder, Schulkinder)
- Jugendliche (Schülerinnen und Schüler, Jugendliche in der Freizeit)
- Erwachsene
- Betagte Personen
- Menschen mit Behinderungen: Mobilitätsbehinderte (z.B. mit Rollstuhl, Stöcken, Rollator), Sehbehinderte (Blinde / Seheingeschränkte), Hörbehinderte, geistig eingeschränkte Personen (Hirnverletzte)
- Einzelpersonen (eilend, joggend, flanierend, wartend, suchend etc.; Personen mit und ohne Ortskenntnisse; achtsame und unachtsame Personen)
- Kleingruppen (z.B. Familien)
- Grössere Gruppen (z.B. Touristen, Schulklassen etc.)
- Nutzende von fahrzeugähnlichen Geräten (u.a. Trottinet, Skateboard, Inline-Skates etc.)

Wegzwecke des Fussverkehrs [33]:

- Arbeit / Ausbildung (Pendeln)
- Einkaufen (Ver- und Entsorgung)
- Freizeit (Spazieren, Wandern, Joggen, Plaudern etc.)
- Aufenthalt / Begegnung
- Zugang zum öffentlichen Verkehr und anderen Verkehrsmitteln
- Begleitung

Anforderungen an das Fusswegnetz und an die Fussverkehrsinfrastruktur [33]:

- **Attraktivität:** Störungsfrei, geringe Längsneigung, guter Komfort, ausreichende Dimensionierung, hohe Qualität des Umfelds, gute Beleuchtung, geringe Wartezeiten
- **Direktheit:** Der Situation und Topografie angepasste Wegführung, möglichst frei von Umwegen und zusätzlichen Höhendifferenzen
- **Hindernisfreiheit:** Abgesenkte Zugänge, keine Möblierung in Wunschlinie, geeignete Beläge, möglichst geringe Höhendifferenzen resp. Überwindung von Höhendifferenzen mit Hilfe von Rampen und Liftanlagen als Ergänzung zu Treppen, angemessene Anordnung der Verkehrsanlagen (z.B. Fussgängerstreifen rechtwinklig zum Trottoirrand)
- **Sicherheit:** Objektive und subjektive Sicherheit
- **Netzzusammenhang und Orientierung:** Intuitiv erfassbar und einfach verständliches Fusswegnetz, rasche Orientierung anhand bekannter Markpunkte

3 Grundprinzipien

In den übergeordneten kantonalen und städtischen Grundlagen finden sich strategische Ziele zum Fussverkehr wie beispielsweise «Wegnetze sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestalten», «hohe Verkehrssicherheit und Hindernisfreiheit» oder «Modalsplit des Fussverkehrs erhöhen».

Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es einer umfassenden, vernetzten Sicht- und Herangehensweise bei der Planung des Fusswegnetzes, aber auch bei der Fussverkehrsinfrastruktur. Aus den oben genannten Anforderungen und den vorgegebenen Zielen lassen sich folgende Grundprinzipien ableiten:



04

1. Entwicklung von ortsspezifischen Lösungen

Der Strassenraum übernimmt zahlreiche Funktionen. Die Aufsummierung der verschiedenen Raumansprüche führt zu keiner verträglichen resp. qualitativollen Lösung. Daher sind bei der Planung die ortsspezifischen Begebenheiten und Bedürfnisse (u.a. städtebaulich, gestalterisch, sozialräumlich, klimatisch, verkehrlich etc.) zu berücksichtigen und abzustimmen.

2. Direkte Verbindung von Quell- und Zielorten

Das Fusswegnetz verbindet auf direktem Weg unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse die wichtigsten Achsen, Plätze, Freiräume und (öffentlichen) Einrichtungen. Die Fusswegverbindungen zwischen den einzelnen Quartieren und innerhalb von diesen werden gewährleistet. In Ergänzung zu den Längsverbindungen sind die Fussverkehrsquerungen integraler Bestandteil des Fusswegnetzes und tragen zu direkten Verbindungen bei.

3. Bereitstellung eines durchgängigen Fusswegnetzes

Das Fusswegnetz innerhalb der Stadt Luzern ist durchgängig und weist keine Netzlücken auf. Die Durchgängigkeit ist auch im Bereich der Querungsstellen zu gewährleisten. Dies ermöglicht den Zufussgehenden komfortabel und effizient von einem Ort zum anderen zu gelangen.

4. Sicherstellung der Anschlüsse an das Basisnetz und das Wanderwegnetz

Die Anschlüsse vom Haupttroutennetz an das untergeordnete Basisnetz resp. an das Wanderwegnetz werden gewährleistet. Somit können einerseits sämtliche Verkehrsbeziehungen ermöglicht werden und andererseits wird die Durchgängigkeit weiter erhöht.

5. Optimale Erschliessung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Das Fusswegnetz erschliesst die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs direkt und hindernisfrei. Besondere Beachtung ist den Fussverkehrsquerungen im direkten Umfeld der Haltestelle zu schenken, welche integraler Bestandteil des Fusswegnetzes sind.

6. Sichere Anbindung von Einrichtungen mit speziellen Schutzbedürfnissen

Bei der Fusswegnetzplanung ist ein besonderes Augenmerk auf Einrichtungen mit speziellen Schutzbedürfnissen zu legen (u.a. Schulanlagen, Kindergärten, Alters- und Pflegeheime, Institutionen für Menschen mit Behinderung etc.). Die Anforderungen an die Verkehrssicherheit sowie die Infrastruktur sind im Umfeld von solchen Einrichtungen höher.

7. Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr

Fusswegverbindungen sind getrennt vom motorisierten Verkehr zu führen. Auf (Quartier-)Strassen bei Tempo 30 und geringem Verkehrsaufkommen (wenn möglich motorfahrzeugarm /-frei) sowie in Begegnungs- und Fussgängerzonen sind Ausnahmeregelungen möglich.

8. Getrennte Führung vom Veloverkehr

Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden sollen auch Fuss- und Veloverkehr möglichst getrennt geführt werden. Eine konfliktarme gemeinsame Führung erfordert eine ausreichende Dimensionierung oder entsprechend geringe Frequenzen des Fuss- und des Veloverkehrs. Die Geschwindigkeitsunterschiede dürfen nicht zu hoch ausfallen. Dies ist besonders bei Mischflächen auf ausgesprochenen Pendlerstrecken oder Anlagen mit Gefälle zu beachten. Mischflächen mit Fuss- und Veloverkehr sind besonders sorgfältig unter Einbezug aller Randbedingungen zu planen. Mit kommunikativen Massnahmen kann die konfliktarme Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden unterstützt werden.

9. Gewährleistung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit

Die Sicherheit der Zufussgehenden ist auf dem gesamten Fusswegnetz zu gewährleisten. Erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit gibt es bei Querungen von stark befahrenen Strassen, komplexen Verkehrsknoten und im Umfeld von Einrichtungen für schutzbedürftige Personen wie beispielsweise Kindergärten, Schulanlagen sowie Alters- und Pflegeheimen. Bauliche Massnahmen (z.B. ausreichend dimensionierte Trottoirs, Trottoirüberfahrten etc.) oder die Reduktion des Temporegimes tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Zudem tragen eine gute Beleuchtung der Infrastruktur, klare und ungestörte Sichtbeziehungen sowie eine gute soziale Integration der Fussverkehrsflächen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Zufussgehenden bei. Insbesondere auf Mischverkehrsflächen ist der subjektiven Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung beizumessen.

10. Bereitstellung einer ausreichenden Kapazität

Die Fussverkehrsflächen sind so zu dimensionieren, dass genügend Kapazität sichergestellt werden kann. Bei der Planung ist nicht nur die heutige Fussverkehrsfrequenz zu berücksichtigen, sondern auch die zukünftige, potenzielle Nachfrage. Besondere Beachtung gilt publikumsintensiven Achsen und Orten zu schenken, wo grosse Publikumsströme /-nutzungen alltäglich sind (z.B. Innenstadt, Quartierzentren, Schul-/ Ausbildungsanlagen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Touristische-Hotspots).

11. Netzplanung für alle Alters- und Anspruchsgruppen

Zufussgehende unterscheiden sich bezüglich ihrer körperlichen Verfassung, ihrer Erfahrung oder ihrem Alter. Gleichzeitig können sie alleine unterwegs sein, mit Gepäck oder ähnlichem. Das Fusswegnetz und die Infrastruktur sind daher so zu planen, dass die Anforderungen von allen Alters- und Anspruchsgruppen bestmöglich erfüllt werden.

12. Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes

Das Fusswegnetz sowie die Fussverkehrsinfrastruktur haben die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen. Insbesondere gilt zu beachten, dass:

- Fusswege eine maximale Steigung von 6 % aufweisen dürfen (topographisch bedingt bis 12%).
- Fusswege ein maximales Quergefälle von 2 % aufweisen dürfen (in Ausnahmefällen lokal bis 6 % z.B. Trottoirabsenkungen bei Querungen oder Gebäudezugängen).
- Fahrbahnrande resp. Trennelemente von Verkehrsflächen taktil erfassbar sein müssen.
- Hindernisse auf den Fusswegen, welche eine Gefahr für Menschen mit Seh- und / oder Mobilitätsbehinderung darstellen, zu vermeiden sind.

Der Grundsatz 12 wurde im Rahmen der Richtplanerarbeitung vertieft untersucht, indem eine grobe Überprüfung¹ der Längsneigungen des Haupttroutennetzes (Alltag, Freizeit) durchgeführt wurde. Das Ergebnis der Überprüfung ist in Anhang 6 abgebildet. Das Haupttroutennetz (Alltag, Freizeit) gemäss Kapitel 4 und 6 hat eine Länge von ungefähr 270 km und weist folgende Längsneigungen auf:

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| — Längsneigung $\leq 5\%$ | ca. 65 % der Haupttrouten |
| — Längsneigung 5 – 7 % ² | ca. 10 % der Haupttrouten |
| — Längsneigung 7 – 12 % | ca. 15 % der Haupttrouten |
| — Längsneigung $> 12\%$ | ca. 10 % der Haupttrouten |

Ein Grossteil der Wegverbindungen (65 %) erfüllt somit die Anforderung hinsichtlich Längsneigung des Behindertengleichstellungsgesetzes klar. Weitere 25 % erfüllen diese unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse. Damit sind alle wesentlichen Quell- und Zielorte in der Stadt Luzern in Bezug auf das Längsgefälle gemäss Behindertengleichstellungsgesetz erreichbar. Die verbleibenden steileren Abschnitte (z.B. Hügelkuppen) können teilweise mit dem öffentlichen Verkehr überwunden werden. Die Stadt Luzern wird die vorliegende Untersuchung bei Planungen berücksichtigen und allfällige Verbesserungen prüfen.

13. Entwicklung von fussgängerfreundlichen Fusswegverbindungen sowie Aufenthalts- und Begegnungsorten

Die Fusswegverbindungen sowie Aufenthalts- und Begegnungsorte sind attraktiv, fussgängerfreundlich und hindernisfrei auszugestalten. Dabei sind die Dimensionierungs- und Projektierungsgrundsätze der Standards Fussverkehr zu berücksichtigen. Besondere Beachtung ist den Umfeldnutzungen sowie der Beschattung zu schenken.

¹ Es handelt sich um eine grobe, Gis-basierte Analyse, welche einen ersten Eindruck vermittelt. Punktuelle Ungenauigkeiten und Fehler sind aufgrund der Datenlage möglich. Die Ergebnisse sind kritisch zu prüfen.

² Aufgrund der Modell- und Datenunschärfe wurden Strecken zwischen 5 % und 7 % separat ausgewiesen, weil dort keine abschliessende Aussage getroffen werden kann.

14. Prüfung beidseitiger Trottoirs im Innenstadtbereich

In der Innenstadt, insbesondere in Bereichen mit Erdgeschossnutzung, werden beidseitige Trottoirs angestrebt. Dies trägt einerseits zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fussverkehrs durch separate Infrastrukturen bei. Andererseits wird die Zugänglichkeit zu den Geschäften und Einrichtungen verbessert.

15. Reduktion der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

Die Wartezeiten für Zufussgehende an Lichtsignalanlagen sind zu verkürzen und die Grünzeiten für den Fussverkehr zu verlängern. Strassen sollen in einer Grünphase gequert werden können.

16. Wegweisung mittels Signalisation

Wichtige Ziele des Alltags- und Freizeitverkehrs sind mit einer leicht verständlichen Signalisation zu kennzeichnen. Dies dient der Lenkung von Fussverkehrsströmen, insbesondere auch mit touristischem Bezug. Dabei ist die Signalisation dort einzusetzen, wo sie als sinnvoll und notwendig erachtet wird. Es ist nicht zweckmässig das gesamte Hauptroutennetz des Fussverkehrs zu signalisieren.

17. Sicherstellung einer angemessenen Materialisierung

Fusswege sind grundsätzlich befestigt und Wanderwege unbefestigt. Ausnahmeregelungen sind möglich unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, der Verhältnismässigkeit, des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der Klimathematik. Einerseits soll es insbesondere im städtischen Raum möglich sein, auf Hauptwegen einzelne unbefestigte Abschnitte zu realisieren. Andererseits übernehmen Wanderwege im städtischen Raum weitere Funktionen und sollen auch befestigt werden dürfen.

18. Sichere Fussverkehrsführung bei Baustellensituationen

Bei Baustellen, welche Auswirkungen auf die Benutzbarkeit der Fussverkehrsinfrastruktur haben, ist eine entsprechende Umleitung zu signalisieren, welchen mindestens den Anforderungen einer Basisroute (vgl. Kapitel 4.5) entspricht.

4 Fusswegnetz

Im Rahmen der Erarbeitung des Richtplans Fussverkehr wurde einerseits eine Unfallanalyse durchgeführt und andererseits konnten Verbände, Amtsstellen sowie die Bevölkerung mittels öffentlicher Umfrage zum bestehenden Fusswegnetz und allfälligen Netzlücken und Schwachstellen Stellung beziehen. Die Ergebnisse sind in Anhang 2 resp. Anhang 3 dokumentiert und dienen als Grundlage für die Überarbeitung und Ergänzung des Fusswegnetzes.



05

4.1 Aufbau Fusswegnetz

Das Fusswegnetz der Stadt Luzern besteht aus vier Netztypen, welche sich bezüglich Bedeutung, Frequentierung, Verkehrsfunktion, Nutzungen im Umfeld, Lage und Typologie unterscheiden.

- **Hauptrouden Alltag**³: Diese Verbindungen werden im Richtplan Fussverkehr behördenverbindlich dargestellt.
- **Hauptrouden Freizeit**⁴: Diese Verbindungen werden im Richtplan Fussverkehr behördenverbindlich dargestellt.
- **Netzlücken**: Diese Verbindungen werden im Richtplan Fussverkehr behördenverbindlich dargestellt.
- **Basisrouden**⁵: Diese Verbindungen werden auf der Richtplankarte nicht dargestellt. Es handelt sich um alle übrigen Fusswege, welche von untergeordneter Bedeutung sind und somit nicht zum Fusswegnetz im Sinne des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege gehören. Für den Fussverkehr haben diese Wegverbindungen aber ebenso eine Relevanz und auch hier muss der Fussverkehr in der Planung und Umsetzung von Massnahmen entsprechend seiner Bedeutung berücksichtigt werden.

Zusätzlich zu diesen vier Netztypen können Fusswegverbindungen überlagernde Funktionen übernehmen, z.B. **Fusswege im Zentrumsbereich, Schulwege, Zugangswege zum öffentlichen Verkehr**. Diese Funktionen sind auf der Richtplankarte nicht dargestellt und müssen situativ in jedem Projekt geprüft werden. Nicht zuletzt sind **Querungen** (mit und ohne Vortritt für den Fussverkehr) integraler Bestandteil des Fusswegnetzes und müssen sorgfältig geplant werden.

³ In den Standards Fussverkehr wird dieser Netztyp «Fussverkehrshauptrouden Alltag» genannt.

⁴ In den Standards Fussverkehr wird dieser Netztyp «Fussverkehrshauptrouden Naherholung» genannt.

⁵ In den Standards Fussverkehr wird dieser Netztyp «Übriges Wegnetz» genannt.

4.2 Hauptrouuten Alltag

Die Hauptrouuten des Fusswegnetzes für den Alltagsverkehr der Stadt Luzern orientieren sich an den Kriterien des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege [6]. Es handelt sich um Wegverbindungen von übergeordneter, gesamtstädtischer Bedeutung, welche qualitativ hochwertig sind. Sie entsprechen den Wunschlinien der Zufussgehenden und verbinden Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten, Schulanlagen, Alters- und Pflegeheime, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsgeschäfte. Aufgrund ihrer direkten sowie logischen Linienführung weisen sie in der Regel eine erhöhte Fussverkehrsfrequenz auf. Auf Hauptrouuten dominieren die Verkehrszwecke Arbeit, Bildung und Einkauf. Typischerweise handelt es sich um Wege aus den Stadtteilen in die Innenstadt. Die Hauptrouuten Alltag haben folgenden Anforderungen zu genügen:

- Sichere und direkte Wegverbindung
- Erhöhte Kapazität (Dimensionierung)
- Erhöhte Wegqualität (Begrünung, Beschattung / Stadtklima, Ausstattung und Möblierung, Beleuchtung)
- Erhöhte Informationsqualität (Signaletik)
- Erhöhte Bedeutung der Hindernisfreiheit

Aufgrund dieser Anforderungen ist bezüglich Dimensionierung und Ausgestaltung der Infrastruktur der Optimalfall mit erhöhten Anforderungen gemäss den Standards Fussverkehr der Stadt Luzern zu erfüllen.

Die Anbindung der Hauptrouuten Alltag an die übergeordneten Fusswegnetze der Nachbargemeinden ist sichergestellt. Alle Wegverbindungen führen über die Stadtgrenze hinaus weiter resp. falls Netzlücken vorhanden sind, werden diese dargelegt.

4.3 Hauptrouuten Freizeit

Die Hauptrouuten des Fusswegnetzes für den Freizeitverkehr entsprechen dem Wanderwegnetz gemäss Teilrichtplan Wanderwege von LuzernPlus. Auf dem Richtplan sind nur die Wegverbindungen dargestellt, die sich nicht mit den Hauptrouuten Alltag überlagern. Ergänzt werden die Hauptrouuten Freizeit mit weiteren wichtigen Verbindungen, die am Siedlungsrand, in naturnahen Räumen oder in Waldgebieten liegen. Hauptrouuten Freizeit sind Wegverbindungen von übergeordneter, gesamtstädtischer Bedeutung, die in hohem Masse der Naherholung dienen. Typischerweise handelt es sich um Wege entlang von See- und Flussufern, ausgewählte Wege durch oder zu Wäldern / Grünanlagen oder Wege mit besonderen Aussichtspunkten.

Die Hauptrouuten Freizeit liegen oft in sensiblen Räumen. Gleichzeitig haben sie nicht die gleichen Funktionen zu erfüllen wie die Hauptrouuten Alltag. Der geeignete Ausbaustandard ist daher situativ unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten festzulegen. Folgende Anforderungen sind zu berücksichtigen:

- Sichere Wegverbindungen
- Erhöhte Weg- und Erlebnisqualität (Begrünung, Beschattung / Stadtklima, Ausstattung und Möblierung, Kunst im öffentlichen Raum)
- Erhöhte Informationsqualität (Signaletik)

Es sind nicht alle Grundprinzipien gemäss Kapitel 3 für das Hauptrouutenetz Freizeit verbindlich (u.a. ist Grundsatz 8 nicht verbindlich).

4.4 Netzlücken

Bei Netzlücken handelt es sich um fehlende Wegverbindungen resp. fehlende Querungsstellen zwischen Gebieten von hohem öffentlichen Interesse. Diese Lücken verhindern, dass das Haupttroutennetz des Alltags- und / oder Freizeitverkehrs durchgängig begehbar ist. Das Schliessen dieser Netzlücken hat oberste Priorität.

Gleichzeitig gibt es auch rechtliche Netzlücken. Es handelt sich dabei um bestehende Wegverbindungen, welche über Privatgrund verlaufen und bei welchen die rechtliche Sicherung für die öffentliche Nutzung fehlt. Diese Netzlücken werden im Richtplan nicht dargestellt. Die Stadt Luzern schliesst die rechtlichen Netzlücken und holt situativ die entsprechenden Rechte zu Gunsten der Allgemeinheit ein (vgl. Massnahme M.1.6).



4.5 Basisrouten

Die Basisrouten umfassen alle Strassen und Wege, die nicht als Hauptroute Alltag oder Freizeit gemäss dem Richtplan Fussverkehr festgelegt sind und von Zufussgehenden begangen werden können. Sie werden auf der Richtplankarte nicht dargestellt. Die Verkehrssicherheit muss analog den Hauptrouten auch auf Basisrouten gewährleistet werden. Die übrigen Anforderungen sind im Vergleich zu den Hauptrouten Alltag jedoch geringer, beispielsweise hinsichtlich Ausstattung oder Signaletik. Die Basisrouten haben folgenden Anforderungen zu genügen:

- Sichere und direkte Wegverbindungen
- Erhöhte Bedeutung der Hindernisfreiheit

Bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen ist der Fussverkehr auch hier entsprechend seiner Bedeutung zu berücksichtigen. Bezüglich Dimensionierung und Ausgestaltung der Infrastruktur ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten der Optimalfall gemäss den Standards Fussverkehr der Stadt Luzern anzustreben. Kann der Optimalfall nicht erfüllt werden, ist mindestens der Minimalfall anzuwenden.

4.6 Überlagernde Funktionen von Haupt-/ Basisrouten

Schulwege

Grundsätzlich kann jeder Fussweg als Schulweg genutzt werden. Im Umfeld von Kindergärten und Schulanlagen gibt es aber Wegabschnitte, auf welchen sich verschiedene Schulwege bündeln und somit eine hohe Frequenz von Schulkindern aufweisen. Auf diesen Abschnitten gelten im Vergleich zu den übrigen Fusswegverbindungen besonders hohe Sicherheitsanforderungen, insbesondere bei den Querungen. Die Fussverkehrsinfrastruktur ist hier besonders auf das Verhalten und die Bedürfnisse der Schulkinder anzupassen. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit steht im Vordergrund. Schulwege haben folgende Anforderungen:

- Erhöhte Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit, Sichtverhältnisse, Einsehbarkeit, Übersichtlichkeit und Verständlichkeit)

Wege im Zentrumsbereich

Bei den Zentrumsbereichen handelt es sich um belebte Strassen, Wege und Plätze. Einerseits befinden sich diese in der Innenstadt und andererseits in den Quartierzentren. Die Zentrumsbereiche zeichnen sich durch publikumsorientiertes Gewerbe / Dienstleistungen und öffentliche Nutzungen aus. Sie sind Kristallisationsorte des öffentlichen Lebens und weisen in der Regel deutlich erhöhte Frequenzen von Zufussgehenden auf. Neben der reinen Zirkulation dienen sie verstärkt auch dem Aufenthalt oder der Begegnung. Fremdnutzungen und Störungen wie Güterumschlag, Verkaufs- oder Infostände, Werbung, Fahrmanöver, ein- und aussteigende Buspassagiere, Gebäudeein- und -ausgänge etc. sind viel häufiger als an anderen Orten. Die Wege im Zentrumsbereich haben folgende Anforderungen:

- Erhöhte Kapazität (Dimensionierung)
- Erhöhte Aufenthalts- und Erlebnisqualität (Beschattung / Stadtklima, Ausstattung, Möblierung, Materialisierung, Kunst im öffentlichen Raum, Beleuchtung, Aufenthaltsbereiche ausserhalb Hauptzirkulationslinien)
- Erhöhte Informationsqualität (Signaletik mit Augenmerk auf Touristen)
- Erhöhte Bedeutung der Hindernisfreiheit
- Insbesondere in der Innenstadt sind die öffentlichen Räume wesentlicher Teil des Ortsbildes und verlangen einen besonders sorgfältigen Umgang (vgl. Stadtraumkonzept Innenstadt)

Zugangswegen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Mit den Zugangswegen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind die Abschnitte gemeint, welche sich im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle befinden und analog zu den Schulwegen verschiedene Wegverbindungen bündeln. Sie sind von Bedeutung, weil ein beträchtlicher Anteil des städtischen Fussverkehrs der «letzten Meile» vom oder zum Bus darauf verkehrt. Die Frequenz von Zufussgehenden ist daher überdurchschnittlich hoch. Die Zugangswegen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden im Alltag oft in raschem Schrittempo begangen und es besteht ein erhöhter Wunsch nach Direktheit. Die Zugangswegen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs haben folgende Anforderungen:

- Erhöhte Direktheit
- Erhöhte Bedeutung der Hindernisfreiheit
- Erhöhte Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit, Sichtverhältnisse, Einsehbarkeit, Übersichtlichkeit und Verständlichkeit)

5 Massnahmen

In diesem Kapitel werden einerseits die Netzlücken (vgl. Kapitel 5.1) und die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen (vgl. Kapitel 5.2) aufgeführt. Andererseits werden Massnahmen zur Verbesserung der Schwachstellen definiert, welche sich aufgrund einer Überprüfung des Richtplans Fusswege 1997, einer groben Netzanalyse durch die Arbeitsgruppe sowie der öffentlichen Umfrage ergeben haben. Es werden vor allem Massnahmen auf dem Haupttroutennetz sowie im Umfeld von publikumsintensiven Achsen oder Orten definiert. Die konkrete und vertiefte Prüfung der einzelnen Massnahmen inkl. Planung und Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der Priorität durch das Tiefbauamt der Stadt Luzern. Alle Netzlücken und räumlich verortbaren Massnahmen (ohne Agglomerationsprogramm-massnahmen) sind auf dem Massnahmenplan in Anhang 4 dargestellt.

5.1 Netzlücken

Auf dem Stadtgebiet von Luzern gibt es 50 Netzlücken im Haupttroutennetz Alltag und 16 Netzlücken im Haupttroutennetz Freizeit. Um die Attraktivität des Fusswegnetzes sicherzustellen sind die Netzlücken möglichst bald zu schliessen.

Hinweis: Die Schwachstellen-Nr. in der Spalte Bemerkung bezieht sich auf den Schwachstellenplan mit den Ergebnissen der Umfrage in Anhang 3.

Netzlücken Haupttrouten Alltag

Nr.	Abschnitt	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungshorizont			Bemerkung
			CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
N.1	Freigleis - Fruttstrasse	Agglomerationsprogramm 4. Generation Massnahme FVV-3.38			x			x	Schwachstellen-Nr. 96, 213
N.2	Bundesplatz - Obergrundstrasse entlang SBB-Gleis			x			x		Schwachstellen-Nr. 107 Richtplan 1997 Nr. 36
N.3	Waldstätterstrasse - Güterstrasse	Koordination mit Projekt Durchgangsbahnhof Luzern und Überbauung Rösslimatt			x			x	Schwachstellen-Nr. 119
N.4	Industriestrasse-Fruttstrasse	Koordination mit Neuüberbauung ewl-Areal	x				x		
N.5	Brüelstrasse - Kreuzbuchstrasse entlang SBB-Gleis			x				x	Schwachstellen-Nr. 154, 155
N.6	Sternmattstrasse - Sternmattstrasse Nr. 63		x				x		
N.7	Würzenbachmatte - Würzenbachhalde		x				x		Schwachstellen-Nr. 160 Richtplan 1997 Nr. 5

Nr.	Abschnitt	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungs- horizont			Bemerkung
			CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
N.8	Ruopigenring - Ritterstrasse	Koordination mit Projekt Neuüberbauung Vorderruopigen		x				x	
N.9	Allewindenkuppe			x		x			Schwachstellen-Nr. 15 Richtplan 1997 Nr. 18
N.10	Zentralstrasse - Robert-Zünd-Strasse				x			x	
N.11	Bürgenstrasse - Robert-Zünd-Strasse			x				x	
N.12	Xylofonweg - Reussmatt	Agglomerationsprogramm 4. Generation Massnahme FVV-3.39			x			x	Schwachstellen-Nr. 233, 257
N.13	Elfenaustrasse - Geissensteinring			x			x		Schwachstellen-Nr. 18
N.14	Zihlmattweg - Hochrüti-strasse		x					x	Schwachstellen-Nr. 108 Richtplan 1997 Nr. 43
N.15	Hirtenhofstrasse - Studhal- denhöhe			x				x	Schwachstellen-Nr. 22 Richtplan 1997 Nr. 45
N.16	Zollhausstrasse-Rothenring I	Koordination mit Bebauungsplan Reussbühl West	x					x	
N.17	Zollhausstrasse-Rothenring II	Koordination mit Bebauungsplan Reussbühl West	x					x	
N.18	Xylofonweg - Reusseggweg	Koordination mit Projekt Neue Reussquerung			x		x		
N.19	Staldenhof - Littauerboden			x				x	
N.20	Bodenhof - Ruopigenmoos	Koordination mit Projekt Neubau Fuss- und Radweg Ruopigenmoos			x	x			
N.21	Burgweg - Thorenberg- strasse		x				x		
N.22	Grünauring - Cheerstrasse (Bahnhof Littau)				x		x		
N.23	Cheerstrasse - Gopigen			x			x		
N.24	Himmelrichstrasse - Ober- grundstrasse		x			x			

Nr.	Abschnitt	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungs- horizont			Bemerkung
			CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
N.25	Lädelistrasse - Dammstrasse (Dammdurchbruch)	Agglomerationsprogramm 4. Generation Massnahme FVV-5.8			x			x	Schwachstellen-Nr. 21 Richtplan 1997 Nr. 29
N.26	Dornacherstrasse - Obergrundstrasse (Grundhof)		x			x			Richtplan 1997 Nr. 35
N.27	BBZB Heimbach - Berglistrasse		x				x		Richtplan 1997 Nr. 30
N.28	Berglistrasse - Guggistrasse		x					x	Richtplan 1997 Nr. 34
N.29	Neustadtstrasse - Industrie- strasse	Agglomerationsprogramm 3. Generation Massnahme LV-2.2j Koordination mit Neuüberbauung ewl-Areal			x			x	
N.30	Rodteggstrasse - Sternhalde		x					x	Richtplan 1997 Nr. 39
N.31	Blätzigeweg (Hirtenhofstrasse)		x					x	Richtplan 1997 Nr. 47
N.32	Langensandstrasse - Mattenhofring		x				x		Richtplan 1997 Nr. 48
N.33	Imfangstrasse - Imfangring		x				x		Richtplan 1997 Nr. 44
N.34	Primelweg - Hirtenhofweg		x			x			Richtplan 1997 Nr. 44
N.35	Eisfeldstrasse - Tribschenmoosweg		x					x	Richtplan 1997 Nr. 46
N.36	Reussmatt - Ibachstrasse			x			x		
N.37	Brambergstrasse - Bramberghöhe		x			x			
N.38	Landschaustrasse - Dreilindenstrasse		x					x	
N.39	Rösslimattstrasse - Güterstrasse (über Gleisfeld)	Koordination mit Projekt Durchgangsbahnhof Luzern			x		x		
N.40	Schädrütihalde			x				x	Richtplan 1997 Nr. 9
N.41	Würzenbachweg - Würzenbachstrasse			x			x		Richtplan 1997 Nr. 9
N.42	Lindenstrassen - Hauptstrasse		x			x			Richtplan 1997 Nr. 8
N.43	Franziskanerplatz - Jesuitenplatz		x			x			
N.44	Kreuzbuchstrasse - Büttenstrasse		x					x	

Nr.	Abschnitt	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungs- horizont			Bemerkung
			CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
N.45	Friedentalstrasse - Sedelstrasse	Koordination mit Gebietsentwicklung Rotsee - Hintergopplismoos	x				x		
N.46	Luzernerstrasse-Unterwilrain	Koordination mit Gebietsentwicklung Grenzhof		x			x		
N.47	Langensandbrücke - Bürgenstrasse	Koordination mit Projekt Durchgangsbahnhof Luzern und Überbauung Rösslimatt			x		x		
N.48	Obermatt - Tschuopis	Koordination mit Bebauungsplan Littau West		x			x		
N.49	Udelbodenstrasse - Matthof	Koordination mit Gebietsentwicklung Udelboden / Längweiher		x			x		
N.50	St. Karli-Brücke - Xylofonweg	Koordination mit Projekt Reusspark		x		x			

Netzlücken Haupttrouten Freizeit

Nr.	Abschnitt	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungs- horizont			Bemerkung
			CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
N.51	Seehüsliweg - Landschaftspark Friedental	Agglomerationsprogramm 3. Generation Massnahme LV-2.2.g Koordination mit Projekt Neubau Fussquerung Sedelstrasse		x		x			Schwachstellen-Nr. 76 Richtplan 1997 Nr. 20
N.52	Schrotmättli - Sonnenbergwald		x					x	Abweichung zu Teilrichtplan Wanderwege
N.53	Röthelbach - Mooshof			x				x	Erholungskonzept Littauerberg
N.54	Östliche Bergstrasse - Burg Thorenberg entlang des Schachenkanals			x			x		

Nr.	Abschnitt	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungs- horizont			Bemerkung
			CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
N.55	Querung Kleine Emme auf Höhe Gemeindegrenze zu Malters				x		x	Abweichung zu Teilrichtplan Wanderwege	
N.56	Westliche Bergstrasse: Schachenkanal - Mooshof				x		x	Abweichung zu Teilrichtplan Wanderwege	
N.57	Querung Kleine Emme auf Höhe Allmendweg				x		x		
N.58	Büttenenring - Würzenbachstrasse		x				x	Schwachstellen-Nr. 159	
N.59	St. Karli-Strasse - Reussmatt entlang rechtem Reussufer	Agglomerationsprogramm 4. Generation Massnahme FVV-5.9		x		x		Schwachstellen-Nr. 16 Richtplan 1997 Nr. 24	
N.60	Rothenbadstrasse - Rothenring		x				x		
N.61	Schlösslirain-Leumattstrasse		x				x	Schwachstellen-Nr. 224	
N.62	St. Karli-Strasse - Reussportweg		x				x	Richtplan 1997 Nr. 23	
N.63	Sagenmattstrasse - Kanonenstrasse			x			x	Richtplan 1997 Nr. 27	
N.64	Gerlisbergstrasse - Schlösslihalde			x			x	Richtplan 1997 Nr. 10	
N.65	Hemschlenstrasse - Schädrütihalde		x				x	Richtplan 1997 Nr. 7	
N.66	Geissmatt entlang Reuss			x			x	Schwachstellen-Nr. 86	

5.2 Massnahmen aus Agglomerationsprogramm

In Abstimmung mit dem Kanton Luzern und den regionalen Planungsverbänden können aufgrund des vorliegenden Richtplans und der Standards Fussverkehr der Stadt Luzern Massnahmen mit Agglomerationsprogrammen teilweise mitfinanziert werden. In den Agglomerationsprogrammen Luzern der 1. bis 4. Generation [13, 15, 16, 17] wurden bereits zahlreiche Massnahmen definiert, die vor dem vorliegenden Richtplan geplant wurden. Zudem werden mit dem Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation weitere Massnahmen festgelegt. Die Massnahmen sind inhaltlich zu überprüfen und so weit möglich gemäss den aktuellen Anforderungen anzupassen. Insbesondere sind die Standards zu beachten.

5.3 Massnahmen Richtplan Fussverkehr

Ergänzend zu den Netzlücken und den Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen gibt es weitere Massnahmen, welche zur Behebung der Schwachstellen dienen. Damit diese möglichst zielgerichtet weiterbearbeitet werden können und die finanziellen Mittel effizient eingesetzt werden, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Die Massnahmen sind Bestandteil des Richtplans und behördenverbindlich. Sie sind in der Massnahmenliste am Ende dieses Kapitels aufgeführt.

Massnahmen 1. Priorität

Massnahmen der 1. Priorität liegen auf einer Hauptroute und tragen zur Behebung eines Sicherheitsproblems bei. Dieses Sicherheitsproblem definiert sich durch einen Unfallschwerpunkt, eine Unfallhäufungsstelle und / oder eine Gefahrenstelle. Zusätzlich erfüllen Massnahmen der 1. Priorität mindestens eines der nachfolgenden Kriterien:

- Massnahme hat einen grossen Handlungsbedarf (Mehrfachnennung in der öffentlichen Umfrage und / oder aufgrund fachlicher Einschätzung).
- Massnahme von übergeordneter Bedeutung für die Stadt (z.B. hohes Fussverkehrsaufkommen, Nähe zu Einrichtungen für schutzbedürftige Personen).

Die Massnahmen der 1. Priorität sind innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Richtplans Fussverkehr zu planen, konkrete Projekte voranzutreiben und umzusetzen.

Massnahmen 2. Priorität

Massnahmen der 2. Priorität liegen auf einer Hauptroute und erfüllen mindestens eines der nachfolgenden Kriterien:

- Massnahme hat einen grossen Handlungsbedarf (Mehrfachnennung in der öffentlichen Umfrage und / oder aufgrund fachlicher Einschätzung).
- Massnahme von übergeordneter Bedeutung für die Stadt (z.B. hohes Fussverkehrsaufkommen, Nähe zu Einrichtungen für schutzbedürftige Personen).

Der Unterschied zu den Massnahmen der 1. Priorität liegt darin, dass kein akutes Sicherheitsproblem besteht. Die Massnahmen der 2. Priorität sind innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten des Richtplans Fussverkehr zu planen, konkrete Projekte voranzutreiben und umzusetzen. Teilweise handelt es sich auch um kleinere Massnahmen, welche bereits früher umgesetzt werden können. Dies ist grundsätzlich möglich, sofern die Massnahmen der 1. Priorität dafür nicht zurückgestellt werden.

Massnahmen 3. Priorität

Bei allen weiteren Massnahmen handelt es sich um solche der 3. Priorität. Diese sind vorwiegend von lokaler Bedeutung und haben keinen grossen Wirkungsbereich. Oft gibt es im Bestand bereits eine Fussverkehrsinfrastruktur, welche jedoch Mängel aufweist, aber die Verkehrssicherheit dennoch gewährleistet. Zudem handelt es sich oft um Gestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen. Massnahmen, welche auf dem Basisroutennetz liegen, werden auch der 3. Priorität zugeordnet. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist für die Attraktivität des Fussverkehrs in der Stadt Luzern jedoch ebenso relevant. Daher sind sie zeitnah umzusetzen. Bei Strassenbauprojekten ist immer zu prüfen, ob Synergien genutzt werden können.

Massnahmenliste

Nachfolgend sind die Massnahmen der 1., 2. und 3. Priorität aufgelistet. Alle Massnahmen befinden sich auf dem Haupttroutennetz Fussverkehr der Stadt Luzern. Die Umsetzung der Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz sowie der Massnahmen abseits des offiziellen Strassennetzes (z.B. Fusswege) liegen im Kompetenzbereich der Stadt Luzern. Massnahmen, welche sich auf dem Kantonsstrassennetz befinden, liegen im Kompetenzbereich des Kantons Luzern. Insgesamt gibt es 56 Massnahmen. Davon sind 23 Massnahmen von 1. Priorität (davon 14 Massnahmen auf Kantonsstrassen), 23 Massnahmen von 2. Priorität (davon 12 Massnahmen auf Kantonsstrassen) und 10 Massnahmen von 3. Priorität (davon 7 Massnahmen auf Kantonsstrassen).

Hinweis: Die Schwachstellen-Nr. in der Spalte Bemerkung bezieht sich auf den Schwachstellenplan mit den Ergebnissen der Umfrage in Anhang 3.

Massnahmen 1. Priorität (Gemeindestrassen und weitere)

Nr.	Massnahme	Strassentyp (wenn definiert)	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungs- horizont			Bemerkung
				CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
M.1.1	Die Fussverkehrsführung und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden auf stark frequentierten Strassenabschnitten im Mischverkehr (insb. Fuss-/ Veloverkehr) verbessern, unter Berücksichtigung der Thematik «Mischen vs. Trennen». In einer ersten Phase kann dies einerseits mit Kommunikationsmassnahmen erfolgen (z.B. Kampagnen, Flyer, Veranstaltungen, etc.) und andererseits mit Markierungsmassnahmen. Sollten die Massnahmen nicht das gewünschte Resultat erzielen, sind bauliche Massnahmen zu prüfen. Betroffen von dieser Massnahme sind die Innenstadtbereiche, insbesondere die Altstadt und Kleinstadt sowie das Bahnhofsumfeld.				x		x			Schwachstellen-Nr. 78, 79, 81 Allgemeine Massnahme / nicht auf Massnahmenplan verortet
M.1.2	Anforderungen Behindertengleichstellungsgesetz auf dem Bahnhofplatz umsetzen inkl. Busperrons verbreitern		Koordination mit Durchgangsbahnhof Luzern		x		x			Schwachstellen-Nr. 83
M.1.3	Sichtweite auf Fussverkehrsquerungen über Dreilindenstrasse (Knoten Dreilinden-/ Stadthofstrasse) und Stadthofstrasse (Knoten Stadthof-/ Dreilindenstrasse) verbessern und Temporegime überprüfen	Gemeindestrasse 1. Klasse	Koordination mit Massnahme M.2.8	x			x			Schwachstellen-Nr. 184
M.1.4	Fusswegverbindung Heiterweid – Fluhmühlerain entlang Wald optimieren		Koordination mit Projekt Heiterweidweg			x	x			Schwachstellen-Nr. 128 Konkretes Projekt vorhanden
M.1.5	Integration der Fussverkehrsquerung über Klosterstrasse (Knoten Hirschengraben / Klosterstrasse) in Lichtsignalanlage prüfen	Kantonsstrasse / Gemeindestrasse 1. Klasse	Koordination mit Projekt Optimierung Fuss- und Veloquerung Hirschengraben	x			x			Schwachstellen-Nr. 245 Konkretes Projekt vorhanden

M.1.6	Die Stadt Luzern überprüft das Haupttroutennetz Alltag auf fehlende öffentliche Wegrechte. Ein entsprechendes Vorgehen ist im Massnahmenblatt skizziert. In einem ersten Schritt soll ein Übersichtsplan erstellt werden, welcher sämtliche Wegabschnitte abbildet, die rechtliche Netzlücken aufweisen. Anschliessend wird durch das Tiefbauamt situativ geprüft, welche Wegrechte über Privatgrundstücke im Rahmen von Projekten eingeholt werden sollen.			x			x		Allgemeine Massnahme / nicht auf Massnahmenplan verortet
M.1.7	Fussverkehrsquerung über Dietschibergstrasse (Knoten Dietschiberg-/ Adligenswilerstrasse) erstellen	Privatstrasse	Koordination mit Projekt Umgestaltung Knoten Gundoldinger-/ Adligenswilerstrasse	x			x		Schwachstellen-Nr. 54
M.1.8	Fussverkehrsquerung über St. Karli Strasse (Knoten St. Karli-/ Geissmattstrasse) erstellen	Gemeindestrasse 2. Klasse	Koordination mit Projekt Geissmattpark und Projekt BehiG Umgestaltung Haltestellen	x			x		Schwachstellen-Nr. 59
M.1.9	Mittelinsel über Ritterstrasse (Knoten Ritterstrasse / Ruopigenring) ergänzen		Koordination mit Projekt Veloroute Bodenhof - Ruopigen	x			x		Verkehrsrichtplan Littau 2004 Nr. Vf-5

Massnahmen 1. Priorität (Kantonsstrassen)

Nr.	Massnahme	Strassentyp	Koordination / Abhängigkeit / Bauprogramm Kantonsstrassen	Kosten			Realisierungshorizont			Bemerkung
				CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
K.1.1	Direkte Querungsmöglichkeit über Pilatusstrasse (Knoten Pilatusstrasse / Floraweg) erstellen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 100 Koordination mit Durchgangsbahnhof Luzern			x	x		Schwachstellen-Nr. 249	
K.1.2	Lage und Sichtweite der Fussverkehrsquerung über Haldenstrasse (Hausnummer Haldenstrasse 25) optimieren	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 102	x			x		Schwachstellen-Nr. 151	
K.1.3	Fussverkehrsführung entlang Zürichstrasse (Wesemlinstrasse bis Schlossbergterrasse) auf östlicher Strassenseite unter Berücksichtigung der Parkierung optimieren.	Kantonsstrasse		x			x		Schwachstellen-Nr. 127	

K.1.4	Trottoir entlang Thorenbergstrasse (Sänti- bis Bodenhof) auf der westlichen Strassenseite ergänzen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 15		x		x			Schwachstellen-Nr. 37
K.1.5	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Obergrundstrasse (Knoten Obergrund-/ Bundesstrasse) optimieren	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 108	x			x			Schwachstellen-Nr. 9
K.1.6	Fussverkehrsquerung über Obergrundstrasse (Knoten Obergrundstrasse / Franziskanerplatz) optimieren resp. Mittelinsel ergänzen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 109	x			x			Schwachstellen-Nr. 47
K.1.7	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Maihofstrasse (Knoten Maihof-/ Weggismattstrasse) ergänzen	Kantonsstrasse	Koordination mit Projekt Optimierungen Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen	x			x			Teilrichtplan Fusswege Luzern 1997 Nr. 22
K.1.8	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Maihofstrasse (Knoten Maihofstrasse / Maihofhalde) ergänzen	Kantonsstrasse		x			x			Teilrichtplan Fusswege Luzern 1997 Nr. 23
K.1.9	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Schweizerhofquai (nördlich Seebrücke) optimieren	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 100 und 101	x			x			Teilrichtplan Fusswege Luzern 1997 Nr. 19
K.1.10	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Luzernerstrasse (Knoten Luzernerstrasse / Rönneemoosrain) ergänzen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 155 und Koordination mit Projekt Optimierungen Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen	x			x			Verkehrsrichtplan Littau 2004 Nr. Vf-4
K.1.11	Mittelinsel bei beiden Fussverkehrsquerungen über Luzernerstrasse (Knoten Luzerner-/ Sonnenstrasse) ergänzen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 155	x			x			Verkehrsrichtplan Littau 2004 Nr. Vf-4
K.1.12	Knoten Bahnhofstrasse / Seebrücke umgestalten	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 101 Koordination mit Durchgangsbahnhof Luzern		x		x			Teilrichtplan Fusswege Luzern 1997 Nr. 5
K.1.13	Fussverkehrsquerung über Schweizerhofquai (Höhe Schweizerhofquai Nr. 3) erstellen.	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 100		x		x			
K.1.14	Sichtweite auf Fussverkehrsquerung über Bundesstrasse (Knoten Bundes-/ Himmelrichstrasse) verbessern	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 108	x			x			Schwachstellen-Nr. 97

Massnahmen 2. Priorität (Gemeindestrassen und weitere)

Nr.	Massnahme	Strassentyp	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungshorizont			Bemerkung
				CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
M.2.1	Die Fussverkehrsführung und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden auf Mischverkehrsflächen verbessern unter Berücksichtigung der Thematik «Mischen vs. Trennen». Das Vorgehen entspricht der Massnahme M.1.1. Betroffen sind alle übrigen Quartiere in der Stadt Luzern, welche nicht mit Massnahme M.1.1 abgedeckt werden.			x				x	Schwachstellen-Nr. 1, 30, 48, 113 Allgemeine Massnahme und nicht auf dem Massnahmenplan verortet	
M.2.2	Zugang zur Fussverkehrsquerung über Schösslihalde (Knoten Schössli-/ Rosengartenhalde) gemäss Anforderungen Behindertengleichstellungsgesetz optimieren	Gemeindestrasse 1. Klasse	Koordination mit Projekt St. Anna-Strasse – Bellerivehöhe - Schösslihalde	x				x	Schwachstellen-Nr. 126	
M.2.3	Fussverkehrsquerung über Adligenswilerstrasse (Kreisel Adligenswiler-/ Hünenbergstrasse, Kreiselarm Nord) im Sinne der Schulwegsicherheit verbessern (Durchschuss reduzieren, Geschwindigkeiten überprüfen).	Gemeindestrasse 1. Klasse		x				x	Schwachstellen-Nr. 73	
M.2.4	Fussverkehrsbrücke über Ruopigenhöhe im Bereich Staffelhofstrasse prüfen	Gemeindestrasse 3. Klasse				x		x	Schwachstellen-Nr. 66	
M.2.5	Sentivweg entlang Reuss aufwerten und optimieren				x			x	Schwachstellen-Nr. 180	
M.2.6	Fussverkehrsführung beim Knoten Breitenlachen-/ Hochrütistrasse und gegenüber Buswendeschlaufe Hubelmatt optimieren	Gemeindestrasse 2. Klasse	Koordination mit BehiG Umgestaltung Haltestelle Hubelmatt und Verlängerung Linie 4	x				x	Schwachstellen-Nr. 227	
M.2.7	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Kreuzbuchstrasse (Knoten Kreuzbuchstrasse / Eggen) ergänzen	Gemeindestrasse 1. Klasse		x				x	Teilrichtplan Fusswege Luzern 1997 Nr. 38	
M.2.8	Fussverkehrsquerung über Ruopigenring (Knoten Ruopigenring / Staldenring) ergänzen	Gemeindestrasse 1. Klasse		x				x	Verkehrsrichtplan Littau 2004 Nr. Vf-5	

M.2.9	Infrastruktur für Fussverkehr entlang Adligenswilerstrasse (Hitzlisberg- bis St. Anna-Strasse) optimieren	Gemeindestrasse 2. Klasse			x			x	Schwachstellen-Nr. 251
M.2.10	Wegverbindungen über Franziskanerplatz optimieren und subjektives Sicherheitsempfinden erhöhen, insbesondere im Bereich des Parklatzes und des Durchgangs WMS.				x			x	Schwachstellen-Nr. 22 Politische Vorstösse
M.2.11	Fussverkehrsführung entlang Ruopigenstrasse (Obermättli- bis Hauptstrasse) auf der östlichen Strassenseite optimieren	Gemeindestrasse 1. Klasse			x			x	Schwachstellen-Nr. 13

Massnahmen 2. Priorität (Kantonsstrassen)

Nr.	Massnahme	Strassentyp	Koordination / Abhängigkeit / Bauprogramm Kantonsstrassen	Kosten			Realisierungshorizont			Bemerkung
				CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
K.2.1	Die Grünzeit resp. Wartezeit für Zufussgehende an Lichtsignalanlagen wird optimiert. Angestrebt wird gemäss der städtischen Mobilitätsstrategie eine Wartezeit von maximal 60 Sekunden an allen Anlagen.		Mobilitätsstrategie Stadt Luzern	x				x	Schwachstellen-Nr. 4, 9, 11, 19, 23, 24, 35, 39, 51, 52, 62, 82, 93, 143, 144, 216, 217, 133, 181, 256, 274 Politische Vorstösse Allgemeine Massnahme / nicht auf Massnahmenplan verortet	
K.2.2	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Seeburgstrasse (Knoten Seeburgstrasse / Salzfassrain) ergänzen	Kantonsstrasse		x				x	Schwachstellen-Nr. 259	
K.2.3	Infrastruktur für den Fussverkehr in Längsrichtung entlang Bernstrasse (Bernernweg – Sagenmattstrasse) verbessern	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 155 Koordination mit BGK Luzerner-/ Bernstrasse		x			x	Schwachstellen-Nr. 278	
K.2.4	Fussverkehrsquerung über Bernstrasse (Knoten Bernstrasse / Bernernweg) verbessern	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 155 Koordination mit BGK Luzerner-/ Bernstrasse	x				x	Schwachstellen-Nr. 71 Teilrichtplan Fusswege Luzern 1997 Nr. 1	

K.2.5	Fussverkehrsquerung über Bernstrasse (Knoten Bernstrasse / Sagenmattrain) optimieren	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 155 Koordination mit BGK Luzerner-/ Bernstrasse	x				x	Schwachstellen-Nr. 242 Teilrichtplan Fuss- wege Luzern 1997 Nr. 2
K.2.6	Trottoir entlang Thorenbergstrasse (Werkstrasse - Bodenhof) ergänzen inkl. neuer Querungsstelle über die Thorenbergstrasse auf Höhe Burgweg / Thorenbergstrasse Nr. 70	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 15		x			x	Verkehrsrichtplan Lit- tau 2004 Nr. Vf-9
K.2.7	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Pilatusstrasse (Knoten Pilatus-/ Obergrundstrasse) optimieren	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 109	x				x	Schwachstellen-Nr. 82 Kantonsstrassenpro- jekt aktuell sistiert
K.2.8	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Obergrundstrasse (Knoten Obergrund-/ Pilatusstrasse) optimieren	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 109	x				x	Schwachstellen-Nr. 144 Kantonsstrassenpro- jekt aktuell sistiert
K.2.9	Fussverkehrsquerung über Obergrundstrasse (Knoten Obergrund-/ Murbacherstrasse) erstellen.	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 109		x			x	
K.2.10	Fussverkehrsquerung über Obergrundstrasse (Höhe Obergrundstrasse Nr. 72) erstellen	Kantonsstrasse			x			x	
K.2.11	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Renggstrasse (Knoten Renggstrasse / Löwengrube) ergänzen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 155	x				x	Verkehrsrichtplan Lit- tau 2004 Nr. Vf-4
K.2.12	Fussverkehrsquerung über Bundesstrasse (Höhe Bundeshaus und Himmelrich 3) prüfen.	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 108	x				x	

Massnahmen 3. Priorität (Gemeindestrassen und weitere)

Nr.	Massnahme	Strassentyp	Koordination / Abhängigkeit	Kosten			Realisierungshorizont			Bemerkung
				CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
M.3.1	Querungssituation über Winkelriedstrasse (Knoten Pilatus-/ Winkelriedstrasse) optimieren	Gemeindestrasse 3. Klasse	Koordination mit Projekt «Die neue Bahnhofstrasse» und BehiG Umgestaltung Haltestelle Kantonbank	x					x	Schwachstellen-Nr. 100
M.3.2	Zugang Rosenbergweg (Knoten Friedental-/ Libellenstrasse) gemäss Anforderungen Behindertengleichstellungsgesetz optimieren			x					x	Schwachstellen-Nr. 149
M.3.3	Fussweg Ritterstrasse – Sportplatz aufwerten	Güterstrasse 3. Klasse		x					x	Schwachstellen-Nr. 46

Massnahmen 3. Priorität (Kantonsstrassen)

Nr.	Massnahme	Strassentyp	Koordination / Abhängigkeit / Bauprogramm Kantonsstrassen	Kosten			Realisierungshorizont			Bemerkung
				CHF < 100'000	CHF 100'000 bis 1 Mio.	CHF > 1 Mio.	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre	
K.3.1	Direkte Fusswegführung über Bleicherstrasse (Knoten Bundes-/ Bleicherstrasse) prüfen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 108	x					x	Schwachstellen-Nr. 41
K.3.2	Direkte Fusswegführung über Moosstrasse (Knoten Bundes-/ Moosstrasse) prüfen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 108	x					x	Schwachstellen-Nr. 99
K.3.3	Neue Fussverkehrsquerung über Alpenstrasse (Knoten Alpen-/ Gotthardstrasse) prüfen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 135	x					x	Schwachstellen-Nr. 150

K.3.4	Lage der Fussverkehrsquerung über Schädritstrasse (Knoten Schädritstrasse / Würzenbachhalde) prüfen resp. weiter nördlich ein zusätzlicher Fussgängerstreifen ergänzen.	Kantonsstrasse		x					x	Teilrichtplan Fusswege Luzern 1997 Nr. 34 und 35
K.3.5	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Matthof (Knoten Matthof / Luzernerstrasse) ergänzen	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 155	x					x	Verkehrsrichtplan Lit-tau 2004 Nr. Vf-4
K.3.6	Direkte Fussverkehrsquerung über Bundesstrasse aus Moosstrasse (Höhe Bleicherstrasse 1) prüfen.	Kantonsstrasse		x					x	
K.3.7	Mittelinsel bei Fussverkehrsquerung über Pilatusstrasse (Knoten Pilatus-/ Hirschmattstrasse) optimieren	Kantonsstrasse	Kantonsstrassenprojekt Nr. 100	x					x	Schwachstellen-Nr. 23

Massnahmenblätter

Nachfolgend werden die Massnahmen der 1. Priorität, welche im Kompetenzbereich der Stadt Luzern liegen (Gemeindestrassen) in Form von Massnahmenblättern vertieft dargestellt.

M.1.1 Fussverkehrsführung auf stark frequentierten Achsen verbessern	
Ziel	Verbesserung der Fussverkehrsführung und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden auf stark frequentierten Strassenabschnitten im Mischverkehr (insb. Fuss- und Veloverkehr).
Inhalt	<p>Im Stadtzentrum von Luzern (insb. Altstadt, Kleinstadt und Bahnhofsumfeld) ist das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen hoch. In der Vergangenheit waren diese Gebiete dem Fussverkehr vorbehalten. Gleichzeitig sind die Strassenquerschnitte aufgrund der historisch gewachsenen Strukturen beengt und werden durch verschiedene Verkehrsteilnehmende beansprucht. Eine separate Fussverkehrsinfrastruktur ist oft nicht vorhanden oder stark unterdimensioniert. Aus diesem Grund werden häufig Begegnungs- oder Fussgängerzonen eingerichtet, welche die Koexistenz fördern sollen und im Idealfall keine separate Infrastruktur aufweisen. Auf Abschnitten, auf denen der motorisierte Verkehr hinzukommt, führt dies jedoch zu einer Verschärfung der bestehenden Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Betroffen ist dabei vor allem das subjektive Sicherheitsempfinden der Zufussgehenden. Daher sind Massnahmen notwendig, um die Konflikte zu reduzieren und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dies unter Berücksichtigung der Thematik «Mischen vs. Trennen».</p> <p>In einer ersten Phase sind ab 2025 einerseits Kommunikationsmassnahmen (z.B. Kampagnen, Flyer, Veranstaltungen etc.) und andererseits Markierungsmassnahmen (z.B. FGSO, Leitlinien etc.) zu prüfen. Damit sollen die Verkehrsteilnehmenden sensibilisiert und auf die Konflikte aufmerksam gemacht werden. Gleichzeitig werden sie zu einem rücksichtsvollen Verhalten aufgefordert. Sollte sich im anschliessenden Controlling der Massnahmen zeigen, dass die Wirkungsziele nicht erfüllt werden, sind weiterführende Massnahmen zu ergreifen. Im Vordergrund stehen dabei vor allem bauliche Massnahmen resp. die Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden, sofern dies die Rahmenbedingungen im Stadtzentrum (u.a. Platz, Denkmalschutz etc.) zulassen.</p>
Grundlagen	-
Zeitraum	Ab 2025
Federführung	Mobilität
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Kommunikation
Finanzbedarf	CHF < 100'000.- für die Umsetzung von Kommunikationsmassnahmen und kleineren Markierungsmassnahmen. Sind weiterführende Massnahmen notwendig, erhöht sich der Finanzbedarf auf rund CHF 100'000.- bis CHF 1 Mio. Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

M.1.2 Anforderungen Behindertengleichstellungsgesetz auf dem Bahnhofplatz umsetzen inkl. Busperrons verbreitern

Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden und die weiteren Verkehrsteilnehmenden auf dem Bahnhofplatz unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes.
Inhalt	<p>Die heutige Gestaltung des Bahnhofplatzes mit den Busperrons ist unübersichtlich, unattraktiv und führt teilweise zu gefährlichen Situationen für die Zufussgehenden. Ein Konfliktpunkt ist der Zugang zu den Haltekanten C bis W, der nur über die Fahrbahnflächen und nicht hindernisfrei möglich ist. Des Weiteren erfüllen die Busperrons nicht die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und sind zu schmal, was immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen den wartenden Personen und den zu-/ wegfahrenden Bussen führt. Gleichzeitig gibt es keinen Witterungsschutz und keine Sitzgelegenheiten bei den Busperrons.</p> <p>Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist stark abhängig von der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern. Das Bundesparlament entscheidet im Rahmen der Botschaft 2026 über die Finanzierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern. Sobald ein Entscheid seitens Bund vorliegt und damit der Realisierungszeitpunkt des Durchgangsbahnhofs Luzern bestimmt wird, können Verbesserungen auf dem Bahnhofplatz angegangen werden. Es ist zu prüfen wie der Bahnhofplatz zugunsten der Verkehrssicherheit für Zufussgehende und des Behindertengleichstellungsgesetzes optimiert werden kann. Da während der Bauphase der gesamte Bahnhofplatz für die Baustelle des Durchgangsbahnhofs Luzern benötigt wird, sind grössere bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und des Behindertengleichstellungsgesetzes weder zweckmässig noch verhältnismässig. Daher stehen situative Verbesserungen in Form von kleineren, provisorischen Massnahmen vor dem Baustart des Durchgangsbahnhofs Luzern im Vordergrund. Dabei sind die neuen Buslinienführungen gemäss Studie Bus 2040 und die neue Durchmesserperronanlage zu berücksichtigen. Letztere soll 2026 umgesetzt werden und bringt insbesondere Verbesserungen bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und der Zugänglichkeit für den kritischen Bereich der Haltekanten C bis F.</p>
Grundlagen	Agglomerationsprogramm 4. Generation, Massnahme ÖV-6.1 «Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage» Studie Bus 2040
Zeitraum	Ab 2026
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Verkehrsverbund Luzern, Transportunternehmen
Finanzbedarf	CHF 100'000 bis 1 Mio. Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

M.1.3 Sichtweite auf Fussverkehrsquerungen über Dreilindenstrasse (Knoten Dreilinden-/ Stadthofstrasse) und Stadthofstrasse (Knoten Stadthof-/ Dreilindenstrasse) verbessern und Temporegime überprüfen

Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden an den Fussverkehrsquerungen durch eine Verbesserung der Sichtverhältnisse.
Inhalt	<p>Die Fussverkehrsquerungen über die Dreilindenstrasse am Knoten Dreilinden-/ Stadthofstrasse und die Stadthofstrasse am Knoten Stadthof-/ Dreilindenstrasse liegen im Stadtzentrum und führen unter anderem zur Hofkirche St. Leodegar. Bei der Fussverkehrsquerung über die Dreilindenstrasse schränken Längsparkfelder auf Seiten des Hotels Hofgarten die Sichterhältnisse auf die Zufussgehenden ein. Gleichzeitig werden bei beiden Fussverkehrsquerungen zwei Fahrstreifen in derselben Richtung gequert, was gemäss VSS SN 640 241 eine Mittelinsel bedingt. Die Konflikte werden verschärft, durch die teilweise hohen Geschwindigkeiten der motorisierten Fahrzeuge und ein mittleres Verkehrsaufkommen von rund 5'000 Fz./Tag (DTV) im Jahr 2024 (Geoportal Kanton Luzern, Zählstellen motorisierter Individualverkehr).</p> <p>Die Längsparkfelder sind so anzupassen, dass die Sichtweite gemäss SN 640 273a eingehalten werden kann. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob die bestehende Tempo-30-Zone (beginnt aktuell nach dem Knoten Dreilinden-/ Stadthofstrasse in Fahrtrichtung Dreilinden) auf den gesamten Bereich zwischen Löwenplatz und Luzernerhof ausgeweitet werden kann. Ein Antrag wurde hierzu bereits beim Kanton eingereicht. Im Rahmen dieser Prüfung sind zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu untersuchen, welche dazu beitragen, dass das Temporegime eingehalten wird. Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2019 haben gezeigt, dass die gefahrene Geschwindigkeit V85¹ in Fahrtrichtung Dreilinden bei 37 km/h liegt.</p>
Grundlagen	-
Zeitraum	Ab 2025
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität
Finanzbedarf	CHF < 100'000.- Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

¹ Die gefahrene Geschwindigkeit V85 entspricht der Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird.

M.1.4 Fusswegverbindung Heiterweid – Fluhmühlerain entlang Wald optimieren	
Ziel	Erhöhung der Attraktivität der Fussverkehrsverbindung und Wiederherstellung der Gebrauchstauglichkeit des Heiterweidweges.
Inhalt	<p>Die Fusswegverbindung am östlichen Rand des Zimmereggwaldes zwischen Heiterweid und Fluhmühlerain ist von grosser Bedeutung für die Erschliessung der Quartiere Obermättli und Heiterweid sowie allgemein des Gebiets Ruopigen. Der Fussweg sowie die Stützmauern sind in einem schlechten Zustand (Hangrutschungen, beschädigter Asphalt, etc.). Zudem entspricht die Breite nicht den Anforderungen einer Hauptroute Alltag (vgl. Kapitel 4.2, Breite min. 2.50 m).</p> <p>Die IUB Engineering AG Luzern hat eine Vorstudie zum Heiterweidweg erstellt (20.04.2021). Auf Basis der Vorstudie soll die Gebrauchstauglichkeit des Heiterweidwegs gemäss Variante 1 wiederhergestellt werden. Da sich der Weg in einem Naturgefarenggebiet befindet, kann an der Geometrie nichts verändert werden. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird die Optimierung der Fusswegverbindung Heiterweidweg konkretisiert.</p>
Grundlagen	-
Zeitraum	2026 (Baubeginn)
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Projekte, SEN
Finanzbedarf	CHF >1 Mio. Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

M.1.5 Integration der Fussverkehrsquerung über Klosterstrasse (Knoten Hirschengraben / Klosterstrasse) in Lichtsignalanlage prüfen

Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden an der Fussverkehrsquerung.
Inhalt	<p>Die Fussverkehrsquerung über die Klosterstrasse am Knoten Klosterstrasse / Hirschengraben liegt im Stadtzentrum und ist insbesondere für die Zufussgehenden entlang des Hirschengrabens von Relevanz. Die Fussverkehrsquerung und die Einmündung Klosterstrasse sind nicht in die Steuerung der Lichtsignalanlage integriert. Dies hat zur Folge, dass einerseits in die Klosterstrasse einbiegende Fahrzeuge von querenden Personen überrascht werden können und andererseits von der Klosterstrasse abbiegende Fahrzeuge sich ausschliesslich an der Lichtsignalanlage auf der Hauptachse orientieren, um ein freies Zeitfenster zum Abbiegen ausnützen zu können und dadurch den Fussverkehr wiederum nicht beachten.</p> <p>Seitens Stadt Luzern wurde ein Projekt für den gesamten Knoten Hirschengraben / Klosterstrasse / Rütligasse ausgearbeitet. Das Projekt hat zum Ziel, dass die Platzverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr verbessert, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Abwicklung der Querung K13 Hirschengraben für den Fuss- und Veloverkehr optimiert werden können. Dazu werden folgende Massnahmen ergriffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verschiebung des Fussgängerstreifens über den Hirschengraben um rund 6.00 m in Richtung Kasernenplatz — Unterbindung des Rechtsabbiegens vom Hirschengraben in die Klosterstrasse — Einführung Einbahnregime Klosterstrasse (Bruchstrasse Richtung Hirschengraben) — Einbindung der Klosterstrasse in die Lichtsignalanlage — Verschiebung der Haltebalken und Lichtsignalanlagen auf dem Hirschengraben
Grundlagen	-
Zeitraum	2025 (Baubeginn)
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Projekte
Finanzbedarf	<p>CHF < 100'000.- (nur für die Fussverkehrsquerung über die Klosterstrasse) Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.</p> <p>Für das gesamte Projekt (Knoten Hirschengraben / Klosterstrasse / Rütligasse) werden die Kosten auf rund CHF 630'000 geschätzt.</p>

M.1.6 Überprüfung der öffentlichen Wegrechte auf dem Haupttroutennetz Alltag	
Ziel	Überprüfung der Haupttrouten Alltag auf fehlende öffentliche Wegrechte und deren situative Einholung im Rahmen von Projekten.
Inhalt	Zunächst sollen die Haupttrouten Alltag auf rechtliche Netzlücken überprüft werden. Dazu wird ein Übersichtsplan erstellt, welcher sämtliche Wegabschnitte abbildet, die rechtliche Netzlücken aufweisen. Bei der Überprüfung der fehlenden öffentlichen Wegrechte ist mit einem grossen Aufwand zu rechnen. Die Planerstellung liegt in der Zuständigkeit des Tiefbauamtes der Stadt Luzern. Anschliessend wird durch das Tiefbauamt situativ geprüft, welche Wegrechte über Privatgrundstücke eingeholt werden. Soll ein Wegrecht eingeholt werden, geschieht dies, wenn ein konkreter Anlass dafür besteht, namentlich, wenn im betreffenden Perimeter ein privates oder öffentliches Projekt geplant ist oder der Unterhalt gemacht werden muss. Dabei sind öffentliche Wegrechte zu begründen. Die Regelung des Unterhalts und der Haftung beurteilt sich nach Massgabe der Interessenlage. Es ist ein Standard auszuarbeiten und die erforderlichen Mittel für den Unterhalt zur Verfügung zu stellen.
Grundlagen	-
Zeitraum	Ab 2025
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Rechtsdienst Umwelt- und Mobilitätsdirektion, Strasseninspektorat
Finanzbedarf	CHF < 100'000.- Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

M.1.7 Fussverkehrsquerung über Dietschibergstrasse (Knoten Dietschiberg-/ Adligenswilerstrasse) erstellen

Ziel	Verbesserung der Fussverkehrsführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden über die Dietschibergstrasse.
Inhalt	<p>Die Dietschibergstrasse liegt am Siedlungsrand der Stadt Luzern und erschliesst den Dietschiberg als beliebtes Naherholungsgebiet sowie einen Golfplatz. Ausschlaggebend für die Verbesserung der Querungssituation für den Fussverkehr ist, dass sich in unmittelbarer Nähe Umfeld die Schulanlage Utenberg (Primar- und Sekundarschule) befindet. Im Bestand ist keine Querungshilfe über die Dietschibergstrasse vorhanden. Für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler ist es unabdingbar, dass die Wege und Querungen im Umfeld sicher begehbar sind.</p> <p>Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse soll eine Querungshilfe für den Fussverkehr realisiert werden. Im Rahmen einer kleinen Variantenstudie ist zu prüfen, welche Querungshilfe (Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrt etc.) am besten geeignet ist. Der Schulwegsicherheit ist dabei ein hohes Gewicht beizumessen. Das Projekt ist in enger Koordination mit dem Projekt zur Umgestaltung des Knotens Gundoldingen-/ Adligenswilerstrasse zu erarbeiten.</p>
Grundlagen	-
Zeitraum	2025 (Baubeginn)
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Projekte
Finanzbedarf	CHF < 100'000.- Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

M.1.8 Fussverkehrsquerung über St. Karli Strasse (Knoten St. Karli-/ Geissmattstrasse) erstellen

Ziel	Verbesserung der Fussverkehrsführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden über die St. Karli Strasse.
Inhalt	<p>Im Bestand fehlt nördlich des Knotens St. Karli-/ Geissmattstrasse eine Querungshilfe über die St. Karli Strasse. Dies hat zur Folge, dass insbesondere für Personen von der Geissmattstrasse zur Bushaltestelle Brüggligasse stadteinwärts grosse Umwege in Kauf genommen werden müssen, wenn die St. Karli Strasse nicht ohne Querungshilfe überquert werden soll. Auch für Personen in Richtung Geissmattbrücke, Xylofonweg etc. wäre eine Querungshilfe von Vorteil.</p> <p>Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Wunschlinie des Fussverkehrs soll eine Querungshilfe realisiert werden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit erscheint an dieser Stelle ein Fussgängerstreifen zweckmässig. Diese Annahme ist jedoch im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu überprüfen. Das Projekt ist in enger Koordination mit dem Projekt Geissmattpark und dem Projekt zur BehiG-Umgestaltung der Bushaltestelle Brüggligasse zu erarbeiten.</p>
Grundlagen	-
Zeitraum	2026 (Baubeginn)
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Projekte, Stadtgrün
Finanzbedarf	CHF < 100'000.- Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

M.1.9 Mittelinsel über Ritterstrasse (Knoten Ritterstrasse / Ruopigenring) ergänzen

Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden an der Fussverkehrsquerung.
Inhalt	<p>Unmittelbar nördlich der Einmündung Ruopigenring befindet sich ein Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel über die Ritterstrasse. Die Fussverkehrsquerung ist für die Erschliessung der westlich gelegenen Sportanlagen (u.a. Tennis, Fussball) und der Pfadi Nölliturm vom Zentrum Ruopigen her von grosser Bedeutung. Aufgrund der Nutzungen ist zudem davon auszugehen, dass hier vor allem auch jüngere Personen (Schulkinder) die Strasse queren.</p> <p>Die Verbindungsstrasse Ruopigenstrasse - Ruopigenring - Ritterstrasse - Flurstrasse weist gegenwärtig Verkehrsbelastungen zwischen 5'000 und 11'000 Fz/Tag (DTV) auf. Diese hohe Verkehrsbelastung und die gleichzeitige Hauptnutzerguppe (Kinder im Schulalter) erfordern zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Fussverkehrsquerung. Es ist zu prüfen, ob eine Mittelinsel ergänzt werden kann. Das Projekt ist in enger Koordination mit dem Projekt zur Veloroute Bodenhof - Ruopigen zu erarbeiten.</p>
Grundlagen	-
Zeitraum	2026 (Baubeginn)
Federführung	Tiefbauamt
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität, Projekte
Finanzbedarf	CHF < 100'000.- Es wurde keine detaillierte Kostenschätzung im Rahmen des Richtplans erstellt.

6 Richtplankarte

Auf der Richtplankarte sind die Hauptrouten Alltag und Freizeit sowie die Netzlücken verortet und behördenverbindlich festgesetzt. Die Richtplankarte befindet sich in Anhang 5.

7 Anhang

7.1 Quellenverzeichnis

Der Richtplan Fussverkehr stützt sich auf nachfolgend aufgeführte (Planungs-) Grundlagen und berücksichtigt diese. Zudem sind die Schweizer Normen zu berücksichtigen, herausgegeben von der Vereinigung Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute.

1. **Bundesamt für Strassen ASTRA.** Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr. Handbuch. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 16. 1. Auflage 2019
2. **Bundesamt für Strassen ASTRA.** Fusswegnetzplanung. Handbuch. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14. 1. Auflage 2015
3. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (Stand am 1. Juli 2020)
4. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand 1. Januar 2020)
5. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (Stand 1. Januar 2019)
6. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 (Stand am 1. Februar 1996)
7. **Gemeinde Littau.** Verkehrsrichtplan. Erläuterungsbericht und Übersichtspläne. Vom Gemeinderat beschlossen am 5. Mai 2004. Vom Einwohnerrat zustimmend zur Kenntnis genommen am 26. Mai 2004. Vom Regierungsrat mit RRE Nr. 1190 am 26. Oktober 2004 genehmigt
8. **Grosser Rat des Kantons Luzern.** 735 Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 07.03.1989 (Stand 01.01.2021)
9. **Grosser Rat des Kantons Luzern.** 758a Weggesetz (WegG) vom 23.10.1990 (Stand 01.01.2020)
10. **Grosser Stadtrat von Luzern.** Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern vom 17. Januar 2013 (Stand 1. September 2022)
11. **Grosser Stadtrat von Luzern.** Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (Stand 1. September 2022).
12. **Grosser Stadtrat von Luzern.** Richtplan R1 Fusswege. Luzern, 28. November 1996
13. **Kanton Luzern. Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement.** Agglomerationsprogramm 4. Generation. Verabschiedet vom Regierungsrat am 25. Mai 2021
14. **Kanton Luzern. Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement.** Kantonaler Richtplan 2009, teilrevidiert 2015, angepasst 2019. Richtplan-Text. Luzern, 2. Juli 2019
15. **Kanton Luzern. Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement.** Agglomerationsprogramm 3. Generation. Verabschiedet vom Regierungsrat am 6. Dezember 2016
16. **Kanton Luzern. Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement.** Agglomerationsprogramm 2. Generation. Verabschiedet vom Regierungsrat am 5. Juni 2012

17. **Kanton Luzern. Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement.** Agglomerationsprogramm 1. Generation. Verabschiedet vom Steuergremium am 10. April 2006
18. **Planungsbüro Jud.** Städtevergleich Mobilität. Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015. Oktober 2017
19. **Regierungsrat des Kantons Luzern.** Planungs- und Bauverordnung vom 29.10.2013 (Stand 1. Januar 2021)
20. **Schweizerischer Bundesrat.** Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 (Stand 1. Juli 2022)
21. **Schweizerischer Bundesrat.** Verkehrsregelverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (Stand 1. April 2022)
22. **Schweizerischer Bundesrat.** Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (Stand 1. Januar 2021)
23. **Schweizerischer Bundesrat.** Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) vom 26. November 1986 (Stand 1. Juli 2008)
24. **Schweizerische Eidgenossenschaft.** Bundesverfassung vom 18. April 1999 (Stand 13. Februar 2022)
25. **Stadt Luzern. Kinder Jugend Familie.** Kinderfreundliche Stadt Luzern. Aktionsplan 2020-2023 zum Erwerb des UNICEF-Labels «Kinderfreundliche Gemeinden». Luzern, Februar 2020
26. **Stadt Luzern. Mobilität.** Überarbeitung Mobilitätsstrategie 2024-2028. Präsentation für das Stadtratsseminar am 25. Januar 2025
27. **Stadt Luzern Stadtrat.** Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 16. Januar 2019 (StB 26). B+A 3/2019. Stadtraumstrategie
28. **Stadt Luzern Stadtrat.** Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 31. Oktober 2018 (StB 603). B+A 31/2018. Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr
29. **Stadt Luzern Stadtrat.** Bericht an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 25. April 2018 (StB 235). B 11/2018. Raumentwicklungskonzept
30. **Stadt Luzern Stadtrat.** Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 16. Mai 2024. B+A 7/2024. Mobilitätsstrategie 2024-2028
31. **Stadt Luzern Stadtrat.** Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 3. Mai 2017 (StB 252). B+A 12/2017. Quartierentwicklung
32. **Stadt Luzern. Stadtplanung.** Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern. 23. Februar 2018
33. **Stadt Luzern. Tiefbauamt.** Standards Fussverkehr. Luzern, 12. Januar 2021

7.2 Fotos

Nr.	Ort	Quelle
Titelblatt	Schweizerhofquai, Luzern	Mobilität, Stadt Luzern
01	Schweizerhofquai, Luzern	Mobilität, Stadt Luzern
02	Seebrücke, Luzern	Mobilität, Stadt Luzern
03	Luzern	Mobilität, Stadt Luzern
04	Kleinstadt, Luzern	Mobilität, Stadt Luzern
05	Luzern	Mobilität, Stadt Luzern
06	Gleisanlage zwischen Ende Freigleis und Fruttstrasse (Netzlücke 1), Luzern	Mobilität, Stadt Luzern

7.3 Weitere Anhänge

- Anhang 1 Zusammenfassung der politischen Vorstösse
- Anhang 2 Unfallanalyse
- Anhang 3 Ergebnis öffentliche Umfrage inkl. Schwachstellenplan
- Anhang 4 Massnahmenplan
- Anhang 5 Richtplankarte
- Anhang 6 Übersichtsplan Prüfung Längsneigung

Herausgeberin

Stadt Luzern
Mobilität
Industriestrasse 6
6005 Luzern
tiefbauamt@stadtluzern.ch

Projektsteuerung

Adrian Borgula, Umwelt- und Mobilitätsdirektion, Stadtrat (bis August 2024)
Marco Baumann, Umwelt- und Mobilitätsdirektion, Stadtrat (ab September 2024)
Daniel Meier, Leiter Tiefbauamt
Milena Scherer, Co-Leiterin Mobilität
Pascal Stolz, Ressortleiter Stadtplanung (bis August 2023)
Livia Schälli, Ressortleiterin Stadtplanung (ab September 2023)

Arbeitsgruppe

Dario Buddeke, Mobilität
Stefijuijs Grüter, Mobilität
Jael Sara Huwiler, Stadtplanung (bis November 2022)
Carmen Baumann, Stadtplanung (ab November 2022)
Leonie Schüssler, Quartier und Integration (bis Februar 2023)
Martin Bachmann, Rechtsdienst (bis November 2023)
Urs Dossenbach, Kommunikation (bis Juni 2024)

Bearbeitungsteam

Franziska Birrer, Mobilität (Projektleitung)
Julian Baker, Kontextplan
Larissa Wyss, Kontextplan
Annekäti Hartmann, Kontextplan

Berichtversion

28. März 2025