



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich  
Ratssitzung vom  
1. Juni 2017  
beantwortet.**

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation 21**

Marco Müller und Laurin Murer namens  
der G/JG-Fraktion  
vom 17. November 2016  
(StB 265 vom 10. Mai 2017)

## **Stadt Luzern im Fussverkehrs-Test auf dem letzten Rang**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Der Verein umverkehR hat im Sommerhalbjahr 2016 in acht Deutschschweizer Städten einen Fussverkehrs-Test durchgeführt, um dem Fussverkehr in verkehrspolitischen Debatten mehr Gewicht zu geben. Die Ergebnisse der Begehungen in den ausgewählten Städten wurden in einem Bericht zusammengefasst. Der entsprechende Bericht wurde am 14. November 2016 durch umverkehR publiziert.

Der Verein umverkehR erhebt mit dieser Untersuchung keinen Anspruch auf Vollständigkeit bzw. Repräsentativität. In jeder Stadt wurde nur eine einzelne beispielhafte Route begangen. Die Ergebnisse dieser Begehung geben Hinweise auf die Fussgängerfreundlichkeit der gewählten Route. Daraus lassen sich aber weder ein fundiertes Gesamtbild über die Fussgängerfreundlichkeit einer Stadt noch ein repräsentativer Vergleich zwischen den Städten ableiten. Inwiefern daher die Stadt Luzern in der Gesamtbewertung für den Fussverkehr als „genügend“ bezeichnet werden darf, kann aus Sicht des Stadtrates aufgrund des vorliegenden Berichtes nicht beurteilt werden.

Dem Stadtrat ist aber bewusst, dass für den Fussverkehr auch in der Stadt Luzern noch einiges getan werden muss. Die im Bericht dargestellten Defizite sind mehrheitlich bekannt. Unbestritten ist auch die Tatsache, dass der Fussgängerverkehr eine sehr wichtige Bedeutung im städtischen Raum einnimmt. Die im Bericht formulierten Grundanforderungen an Fussverkehrsnetze kann der Stadtrat nachvollziehen und im Grundsatz unterstützen. In der Stadt Luzern wird dem Fussverkehr bei Projekten im urbanen Raum eine sehr hohe Bedeutung beigemessen. Auch ist die Förderung des Fussverkehrs ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Daraus sind einige Massnahmen bereits umgesetzt oder in Planung. Beispielsweise hat das Stadtparlament im Frühling 2015 einen Kredit von 1,2 Mio. Franken zur Sanierung der Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen bewilligt, und die Berichte ans Parlament für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie für einen Aktionsplan Fussverkehr sind zurzeit in Erarbeitung. Diese und weitere Massnahmen sollen dazu beitragen, dass der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr (Modalsplit) bis ins Jahr 2020 von heute 9 Prozent auf 11 Prozent zunimmt.

Die in der Stadt Luzern gewählte Route für den Fussverkehrs-Test von umverkehR führte vom Bahnhof Luzern zum Helvetiaplatz via Bahnhofplatz–Seebrücke–Schwanenplatz–Ledergasse–Sternenplatz–Theilinggasse–Weggisgasse–Hirschenplatz–Weinmarkt–Kramgasse–Krongasse–Franziskanerplatz–Hirschmattstrasse–Bundesplatz–Moosstrasse.

Die Fragen der Interpellanten beantwortet der Stadtrat wie folgt:

*Zu 1.:*

*In der Kategorie „Netzelement Haltestelle“ (Seite 54) schneidet Luzern beim Kriterium „Hindernisfreiheit“ miserabel ab und landet weit abgeschlagen mit 50 von 100 Punkten auf dem Schlussrang. Was für Massnahmen erwägt der Stadtrat, um die Hindernisfreiheit bei den Haltestellen zu verbessern?*

Die im Test verwendete Kategorie „Hindernisfreiheit“ beinhaltet verschiedene Einzelkriterien. Eines davon ist „niveaugleicher Zugang zu ÖV-Fahrzeugen möglich“. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage zwischen Tram- und Bushaltestellen wird im Bericht darauf hingewiesen, dass der Vergleich zwischen den Städten in diesem Kriterium eingeschränkt ist. Die Bewertung für Luzern fällt mit 50 von 100 möglichen Punkten unbestrittenermassen unerfreulich aus. Sie beschränkt sich allerdings auf die Bewertung von nur gerade vier ausgewählten Haltestellen. Die Aussage, dass Luzern „weit abgeschlagen auf dem Schlussrang“ liege, ist mit Blick auf die Bewertung von Basel (48,5 Punkte) und Thun (50 Punkte) jedoch nicht nachvollziehbar.

Im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) wird für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein möglichst hindernisfreier Verkehrsraum geschaffen. Kleinere Anpassungen oder Sanierungen in der Nähe von Haltestellen werden in der Stadt Luzern im Rahmen des laufenden Unterhaltes oder im Rahmen der Sanierung der Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen ausgeführt. Für konkrete Haltestellenanpassungen sind sehr grosse Investitionen notwendig, welche im geplanten Bericht und Antrag „Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz: Zugänge öffentlicher Verkehr auf Gemeindestrassen“ beantragt werden. Dieser Bericht wird voraussichtlich Ende 2017 dem Parlament unterbreitet.

*Zu 2.:*

*Auch beim Kriterium „Plätze“ (Seite 46) schneidet Luzern in der Kategorie „Hindernisfreiheit“ mit 45.8 von 100 möglichen Punkten sehr schlecht ab. Was für Massnahmen erwägt der Stadtrat, um die Hindernisfreiheit auf den Plätzen zu optimieren?*

In der Stadt Luzern wird die Hindernisfreiheit von Plätzen im Rahmen von konkreten Projekten umgesetzt. Neben dem bereits abgeschlossenen Projekt im Hirschmattquartier ist die Anpassung an die Behindertengleichstellungsgesetzgebung auch Ziel der aktuellen und künftigen Projekte wie zum Beispiel Kleinstadt, Grendel oder Bahnhofstrasse/Theaterplatz.

Zum negativen Ergebnis in der Studie muss festgehalten werden, dass die Bewertungen anhand der sechs Beurteilungskriterien (z. B. keine störenden Elemente, keine Stolperfallen, keine Belagsschäden, taktile erfassbare Wegführung, keine Längsneigung usw.) teilweise nicht nachvollziehbar sind und daher nicht kommentiert werden können. Die Ausführungen in Kap. 4.2.2 des Berichts, wonach Kopfsteinpflaster beim ebenfalls in der Kategorie Hindernisfreiheit enthaltenen Kriterium „Oberfläche eben und gut begehbar“ in der Bewertung generell zu einem „Abzug“ führe, erklären zumindest einen Teil der negativen Bewertungen. Wie in der Antwort auf die nachfolgende Frage 3 ausgeführt, gibt es heute Varianten der Pflasterung, die die Anforderungen der Behindertengleichstellungsgesetzgebung erfüllen und damit nicht zwingend mit einer Einschränkung der Hindernisfreiheit verbunden sind.

*Zu 3.:*

*Beim Platzranking (Seite 47) werden der Bundesplatz, der Franziskanerplatz, der Weinmarkt und der Schwanenplatz als ungenügend, der Helvetiaplatz als knapp genügend beurteilt. Welche Optimierungsmöglichkeiten sieht der Stadtrat hier?*

Die Plätze unterscheiden sich betreffend ihre Hauptnutzungen stark voneinander. Deshalb ist auch der Vergleich äusserst schwierig und nur bedingt aussagekräftig. Aus Sicht des Stadtrates weisen gerade auch die in der Studie als ungenügend bzw. mässig genügend eingestuft Plätze Weinmarkt und Helvetiaplatz eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Dass diese Plätze am hinteren Ende der Rangliste aller schweizweit untersuchten Plätze zu liegen kommen, während der Bahnhofplatz auf dem ausgezeichneten dritten Rang landet, kann sich der Stadtrat nicht erklären. Konkrete Optimierungen werden zurzeit beim Zugang zu dem in der Studie ebenfalls stark kritisierten Franziskanerplatz im Rahmen des Oberflächengestaltungsprojekts in der Kleinstadt vorgenommen. Hier wird eine Lösung umgesetzt, die den unterschiedlichen Bedürfnissen an die Oberfläche optimal gerecht wird und sowohl die funktionalen wie auch gestalterischen Anforderungen erfüllt. So wird in der Kleinstadt eine Pflasterung mit Natursteinen eingebaut, welche die Anforderungen an die Ebenheit erfüllt, die das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert, und gleichzeitig optisch der historischen Bedeutung als Teil der Altstadt gerecht wird.

Neben dem Projekt „Kleinstadt“ hat in der Stadt Luzern aber auch die „Gesamterneuerung Hirschmatt“ massgeblich zu einer stadträumlichen Aufwertung beigetragen. Weitere konkrete Aufwertungsprojekte sind beim Grendel und Theaterplatz/Bahnhofstrasse vorgesehen. Darüber hinaus hat der Stadtrat im Jahr 2015 das direktionsübergreifende „Forum Attraktive Innenstadt“ initiiert. In diesem Austausch- und Entwicklungsraum setzen sich Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gemeinsam mit der Entwicklung der Innenstadt auseinander. Das Forum soll dabei unter anderem die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung der Luzerner Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen. In Abstimmung mit den Entwicklungen im Forum wird auch das Projekt „Stadtraum Luzern – Strategien zur Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums“ einen konkreten Beitrag zu einer attraktiven Innenstadt leisten.

Zu 4.:

*Die Aufenthaltsqualität wird an zwei Stellen des Berichtes (Seite 25 und 46) mit 54.7 bzw. 58.3 Punkten (von 100 möglichen) nicht gerade als vorbildlich beurteilt. Der Bericht weist auch ganz generell darauf hin, dass Innenstadtplätze immer noch zu stark vom Verkehr besetzt sind, statt den Menschen als Aufenthaltsraum zu dienen. Was für Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um die spezifisch erwähnten Plätze sowie weitere Plätze für FussgängerInnen attraktiver zu gestalten und so die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern?*

Für die Stadt Luzern hat der Fussverkehr vor allem aufgrund der kleinräumlichen Strukturen der Innenstadt eine grosse Bedeutung: Oftmals lassen sich die Wege in der Innenstadt von Luzern zu Fuss am raschesten zurücklegen. Die Förderung des Fussverkehrs als Teil der städtischen Mobilitätsstrategie wurde auch im „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)“ aufgenommen. Eine wesentliche Grundlage bei der Entwicklung des GVK bildete eine Schwachstellenanalyse. Diese zeigte, dass in Luzern neben einigen wenigen punktuell zu schmalen Trottoirs die langen Wartezeiten bei der Querung der Hauptachsen an lichtsignalgeregelten Knoten das wesentliche Defizit beim Fussverkehr darstellen. Auch wenn im Massnahmenplan des GVK kaum Massnahmen enthalten sind, welche sich direkt auf die Förderung des Fussverkehrs auswirken, profitieren vom GVK grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmenden. Dank der Verkehrsreduktion auf den Hauptstrassen in der Stosszeit wird das Verkehrsgeschehen insgesamt weniger hektisch. Zudem besteht die Möglichkeit, dass die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen verkürzt werden können, was auch für den Fussverkehr zu kürzeren Wartezeiten führt.

In der Stadt Luzern sind neben den bereits erwähnten Projekten der Sanierung der Fussgängerstreifen und den Projekten zur Aufwertung des Stadtraums (Hirschmatt, Kleinstadt, Grendel, Theaterplatz/Bahnhofstrasse) weitere Vorhaben in Planung, welche eine Verbesserung für den Fussverkehr zur Folge haben. So sollen beispielsweise mit dem Projekt „Pilatusplatz“ dank einer neuen Verkehrsführung die Verkehrssicherheit gesteigert und durch kürzere Umlaufzeit die Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden reduziert werden. Auch mit den Dosierungsmassnahmen im Rahmen der Umsetzung des GVK bei Parkhausausfahrten und untergeordneten Strassen wird die Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht.

Die Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs werden im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen Aktionsplans umfassend dargelegt. Generell sieht der Stadtrat zur Steigerung der Aufenthaltsqualität eine Erweiterung von Fussgänger- und Begegnungszonen vor; wobei anzumerken bleibt, dass es auch in einer Fussgänger- oder Begegnungszone immer einen gewissen Anteil Anlieferungs- und Anwohnerverkehr geben wird.

Zudem setzt sich der Stadtrat für attraktive Innenstadtplätze mit mehr Sitz- und Verweilmöglichkeiten ein. Aus diesem Grund hat er im Rahmen der Gewinnverwendung mit dem Rechnungsabschluss 2016 eine Einlage in einen Spezialfonds zur Finanzierung der Aufwertung der öffentlichen Sitz- und Verweilmöglichkeiten beantragt.

Zu 5.:

*Bei den Hauptstrassenquerungen schneiden die Sichtverhältnisse (bei Querung ohne Lichtsignalanlage) mit 25 von 100 Punkten (Seite 36) sehr schlecht ab. Welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht der Stadtrat hier?*

Im Test wurden die beiden Fussgängerstreifen Hirschengraben (auf Höhe Haus Nr. 11, Sherpa Outdoor) und Stadthausstrasse (auf Höhe Haus Nr. 2, ehemalige Metzgerei Kauffmann) bewertet. Während dem Übergang beim Hirschengraben im Test eine teilweise Erfüllung des Kriteriums „Sichtverhältnisse“ attestiert wird, erfüllt der Übergang über die Stadthausstrasse das Kriterium nicht. Bei beiden Fussgängerstreifen wurden im Rahmen der städtischen Fussgängerstreifen-Überprüfung ebenfalls Defizite ausgewiesen, auch bezüglich der Sichtverhältnisse. Die festgestellten Mängel sind jedoch nicht so gravierend, dass einer Sanierung im Vergleich zu anderen Fussgängerstreifen in der Stadt eine erhöhte Priorität zugewiesen werden müsste. Andere Fussgängerstreifen weisen höheren Sanierungsbedarf und höheres Gefahrenpotenzial auf. Um die Sichtverhältnisse bei den genannten Fussgängerstreifen zu verbessern, müssten bei jenem über den Hirschengraben wohl Bäume gefällt und diverse Parkplätze aufgehoben werden. Für eine Fussgängerschutzinsel wäre darüber hinaus eine Fahrbahnaufweitung zulasten der Trottoirflächen (sowie weiterer Bäume) notwendig. Somit stellt sich darüber hinaus die Frage der Verhältnismässigkeit. Dies speziell auch, weil beide Fussgängerstreifen (sowie weitere im Quartier) in einer Tempo-30-Zone liegen, wo Fussgängerstreifen von Gesetzes wegen nur in Ausnahmefällen zulässig sind und deshalb auch eine Aufhebung der beiden Fussgängerstreifen in Betracht gezogen werden muss. Da der Stadtrat überzeugt ist, dass die unter der Leitung der internen Fachleute durchgeführten Bewertungen systematischer und deren Beurteilungen stichhaltiger sind, erachtet er es als vertretbar, die beiden Fussgängerstreifen wie vorgesehen im Rahmen des städtischen Vorhabens „Sanierung Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen“ anzugehen.

Zu 6.:

*Wie gedenkt der Stadtrat die gemäss Test (Seite 63) ungenügende Situation beim Abschnitt Hirschmattstrasse 1 (bis Pilatusstrasse) sowie die knapp genügenden Querungen Hirschengraben und Pilatusstrasse und den Abschnitt Hirschmattstrasse 2 (bis Bundesplatz) zu verbessern?*

Im Abschnitt „Hirschmattstrasse 1“ zwischen Hirschengraben und Pilatusstrasse sieht der Stadtrat keinen dringenden Handlungsbedarf. Dieser Bereich ist mit einer Tempo-30-Zone verkehrsberuhigt, beidseitig begrünt (Bäume und Rabatte), und die Trottoirbreiten entsprechen der gängigen Norm.

Im Abschnitt „Hirschmattstrasse 2“ zwischen Pilatusstrasse und Bundesplatz wurde im Zusammenhang mit der Sanierung der Fussgängerstreifen im April dieses Jahres auf Höhe Murbacherstrasse eine Trottoirüberfahrt erstellt. Weiterer Handlungsbedarf zeichnet sich hier aus Sicht des Stadtrates zurzeit nicht ab.

Für die „Querung Hirschengraben“ wird auf die Antwort auf Frage 5 verwiesen.

Die Querungsproblematik (u. a. längere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen) auf der Pilatusstrasse ist dem Stadtrat bekannt. Dabei geht es grundsätzlich immer um die Frage der Leistungsfähigkeiten der einzelnen Verkehrsströme. Kürzere Wartezeiten für den Fussverkehr bedeuten in der Regel grössere Staulängen für den motorisierten Individualverkehr und/oder längere Wartezeiten für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr. Die erwähnte Querung ist sehr breit und benötigt dementsprechend lange Grünphasen für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Grundsätzlich ist die Stadt bestrebt, wo auch immer möglich die Wartezeiten für den Fussverkehr zu verkürzen. Aktuelles Beispiel sind die vier Fussgängerquerungen im Bereich des Löwencenters, bei welchen im Herbst 2016 dank einer Erneuerung der Steuerung der Lichtsignalanlage die Wartezeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger halbiert werden konnten.

Stadtrat von Luzern

