



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## Stellungnahme

zur

### Motion

### Nr. 470 2004/2009

von Silvio Bonzanigo namens der CVP-Fraktion,  
Claudia Portmann-de Simoni und Josef Burri  
namens der FDP-Fraktion  
vom 21. Januar 2009  
(StB 390 vom 13. Mai 2009)

**Wurde anlässlich der  
58. Ratssitzung vom  
4. Juni 2009 abgelehnt.**

### „Fussgängerverkehr“ in der Stadt Luzern

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

In der Motion wird auf die in vielerlei Hinsicht positive Mobilitätsform des Zu-Fuss-Gehens hingewiesen. Die Qualität und Attraktivität für den Fussverkehr werde jedoch zunehmend durch die Ansprüche des Radverkehrs beschnitten. Es wird daher verlangt, dem Parlament einen Bericht und Antrag „Fussverkehr“ zur Situation der Fussgänger in der Stadt vorzulegen. Zudem wird gefordert, den Richtplan Fusswege zu überprüfen und zu überarbeiten.

Der Stadtrat teilt die Meinung über die Vorzüge des Gehens in der Stadt Luzern. Verkehrswege sind Lebensräume. Er ist sich seiner Verantwortung bewusst, dieses älteste aller Verkehrsmittel in der Stadt zu fördern. Daher wird auf eine fussgängerfreundliche Infrastruktur Wert gelegt. Die Umwandlung der Altstadt vor Jahren in eine Fussgängerzone war sicher ein Meilenstein dazu. Neben der Umsetzung des Richtplans Fusswege unterstützt die Einführung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen das Zu-Fuss-Gehen in der Stadt. Viele neue direkte Fusswegverbindungen wie etwa der SUVA-Steg wurden für die Erschliessung neuer Überbauungen realisiert. Das Tiefbauamt der Stadt Luzern verbessert laufend die Infrastruktur für die Zu-Fuss-Gehenden durch Realisierung von Trottoirüberfahrten, Fussgängerschutzinseln, die Gestaltung der Stadträume, das Schaffen von Aufenthaltsmöglichkeiten, Randsteinanpassungen, usw. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei auch den Schulwegen und der behindertengerechten Ausführung.

Die Anspruchshaltungen der Verkehrsteilnehmer sind hoch. Am liebsten wünschen sich die verschiedenen Anspruchsgruppen eine alleinige und ausschliessliche Nutzung für die von ihnen bevorzugte Mobilitätsform. Dies ist jedoch nicht möglich. In der Motion wird im Besonderen das Verhältnis zwischen den Langsamverkehrsgruppen Velo und Fussgänger angesprochen. Um beiden Anspruchsgruppen Rechnung zu tragen und den für ihr Mobilitätsverhalten benötigten Raum zur Verfügung zu stellen, sind Mischverkehrsflächen in unseren engen Strukturen unumgänglich. Dabei wird das Koexistenz-Prinzip, welches sich in den Städten der

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: [sk.grstr@stadtluzern.ch](mailto:sk.grstr@stadtluzern.ch)  
[www.stadtluzern.ch](http://www.stadtluzern.ch)

Schweiz und im Ausland bewährt hat, angewandt. Eine Koexistenz ist jedoch nur dort sinnvoll, wo mehrere Parameter gegeben sind. Dass gerade in Fussgänger- und Fahrverbotszonen mit per Definition minimalem motorisiertem Individualverkehr die Velofahrenden ebenfalls zirkulieren wollen, ist ebenso nachvollziehbar wie legitim. Dabei darf man aber die Tatsache, dass sich Zu-Fuss-Gehende durch Velos gestört und in ihrer Verkehrssicherheit eingeschränkt fühlen können, nicht ausblenden. Grundlegend stellt sich bei Veloverkehr in Fussgänger- und Fahrverbotszonen die Frage, ob und wann dieser zulässig sein soll.

In der Stadt Luzern ist man der Ansicht, dass der Velo- und Fussgängerverkehr auf einer gemeinsamen Fläche nicht zum vornherein bedenkenlos zugelassen werden kann. Die Bedürfnisse der Fussgänger und Fussgängerinnen und jene der Velofahrenden sind sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Die Zulassung des Radverkehrs soll sich auf die Achsen beschränken, welche dem Radverkehr die Umgehung der Hauptverkehrsstrassen ermöglichen und direkte Verbindungen zu den wichtigen Velozielen bieten. Die nachfolgenden Beispiele veranschaulichen, wie die Stadt vorgeht.

### **Beispiel Altstadt**

In der Fussgängerzone der Altstadt sind die Einkaufsstrassen und Plätze primär den Fussgängern vorbehalten. Es besteht keine Absicht, die ganze Altstadt für den Radverkehr freizugeben. Nur dort, wo der Nutzen der Velofahrenden auf wichtigen Veloachsen so gross ist, dass dieser stärker gewichtet wird als allfällige Bedenken, soll der Radverkehr zugelassen werden. Seit 1987 sind in der Fussgängerzone und verkehrsarmen Altstadt die Achsen Franziskanerplatz–Krongasse–Reussbrücke–Kramgasse und die Rütligasse–Bahnhofstrasse für den Radverkehr in beiden Richtungen offen. Später wurden auch die Radrouten St.-Karli-Quai–Löwengraben–Hertensteinstrasse für den Radverkehr frei gegeben und mit der Erweiterung der Fussgängerzone auch die Grendelachse.

Auf allen anderen Altstadtgassen ist der Nutzen für die Velofahrer und Velofahrerinnen geringer, und die Sicherheits- und Komfortbedürfnisse der Fussgänger überwiegen. Deshalb sind dort keine Velos zugelassen. An den Eingängen zur Fussgängerzone entlang der Radrouten wurden dafür Veloabstellplätze eingerichtet. Die Erfahrungen sind positiv. Es gibt keine Reklamationen, dass Velofahrende die Verbote missachten und die für sie nicht zugelassenen Bereiche befahren.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind die Verbindungen, obwohl teilweise sehr schmal und nicht besonders übersichtlich, kein Problem. Diesbezügliche Auffälligkeiten im Unfallgeschehen sind nicht feststellbar.

### **Beispiel Velozulassung auf dem Quai**

Die Quaianlagen von Luzern sind von internationaler touristischer Bedeutung. Die Aussicht auf See und Berge ist einmalig. Als Ort der Ruhe und Erholung wird er von den Zu-Fuss-Gehenden hoch geschätzt.

Verschiedentlich wurde beantragt, den Quai auch für den Radverkehr freizugeben. Letztmals im Frühjahr 2006 nach einem tödlichen Velounfall auf der parallel verlaufenden Haldenstrasse. Der Stadtrat liess daher die Velozulassung prüfen. In einer breiten Vernehmlassung wurden Quartiervereine, Verkehrsverbände und weitere Interessengruppen wie der Seniorenrat oder die Pro Velo befragt und die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Auch mit Fussverkehr Schweiz, dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, wurde das Anliegen diskutiert<sup>1</sup>. Dabei war allen klar, dass der Quai kein Ersatz für die direkte Veloführung auf der Haldenstrasse sein kann, sondern eine attraktive Alternativroute zur viel befahrenen Haldenstrasse.

Schlussendlich wurde entschieden, den Quai für den Radverkehr nicht zu öffnen. Der Hauptgrund liegt bei den Zu- und Wegfahrten für Velos zum und vom Quai. Durch diese wären neue Gefährdungen entstanden, die den vermeintlichen Sicherheitsgewinn für den Fahrradverkehr relativiert hätten. Insbesondere konnte die sichere Rückführung des Veloverkehrs vom Quai auf die Fahrbahn im Bereich des Schweizerhofquais nicht gelöst werden. Der Nutzen (Verkehrssicherheit) für die Velofahrenden ist damit gering, die Sicherheits- und Komfortbedürfnisse der Fussgänger überwiegen.

### **Beispiel Velozulassung auf dem Sentiweg**

Obwohl der Sentiweg entlang der Reuss als Verbindung zum Radweg nach Emmen und Rothenburg für den Radverkehr bedeutend ist, war das Radfahren wegen der ungenügenden Breite und dem starken Gefälle lange Zeit nicht erlaubt. Das Velofahrverbot wurde oft missachtet. Leider verhielten sich dabei einige Radfahrerinnen und Radfahrer gegenüber den Fussgängern nicht sehr rücksichtsvoll. Dies führte zu häufigen Beschwerden. Die Polizei wurde wiederholt aufgefordert, am Sentiweg mehr polizeiliche Kontrollen durchzuführen. Das Einschreiten der Polizei stiess wiederum auf Unverständnis der Velofahrenden und führte zur Kritik einer falschen Prioritätensetzung. Eine Verbreiterung des Weges wurde wegen den hohen Kosten und des Eingriffs ins Abflussprofil der Reuss verworfen.

Um auf dem schmalen Weg den Fussgängern **und** den Radfahrenden gerecht zu werden, wurde das Radfahren erlaubt. Mit baulichen Massnahmen (Schranken) wird der Radverkehr jedoch zu einer rücksichtsvollen Fahrweise gezwungen, d. h. die Geschwindigkeit muss den Verhältnissen angepasst werden. Die Verträglichkeit des Fahrradverkehrs mit den Fussgängern konnte so trotz der engen Verhältnisse sichergestellt werden. Die Massnahme hat sich bewährt.

---

<sup>1</sup> Ist in der Broschüre Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen, Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen, dokumentiert. Herausgeber: Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, Zürich/Bern 2007.

Die drei Beispiele zeigen:

- Die Bedürfnisse der Fussgänger haben einen sehr hohen Stellenwert, und diese werden bei Entscheidungen, ob Velos und Fussgänger im Koexistenz-Prinzip geführt werden, auch berücksichtigt und gewahrt.
- Wenn die Mobilitätsformen des Langsamverkehrs – sei dies mit dem Velo oder zu Fuss – im innerstädtischen Verkehr einen hohen Stellenwert geniessen sollen, ist dies nur in Form einer Koexistenz leb- und durchsetzbar.
- Eine zunehmende Gefährdung der Fussgänger durch Velofahrende kann nicht festgestellt werden. Diesbezügliche Auffälligkeiten sind weder im Unfallgeschehen noch in einer Häufung von Reklamationen vorhanden.
- Die Erfahrungen in Luzern wie auch in den anderen Städten der Schweiz und Europas zeigen, dass die praktizierte Koexistenz funktioniert und zwar auch auf den nationalen Velorouten.
- Der Stadtrat setzt sich für die Veloabstellplätze bei den Zugängen zur Altstadt und entlang der Velorouten ein (siehe dazu Motion 419, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, Dominik Durrer namens der SP-Fraktion und Christa Stocker Odermatt namens der G/JG-Fraktion, vom 23. Juni 2008: „Velofreundliche Altstadt“).

Der Stadtrat hält an den heute bestehenden Koexistenzflächen fest. Diese basieren auf gegenseitiger Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein der Verkehrsteilnehmenden. Bei der Einführung von neuen Mischverkehrsflächen sollen, wie bisher, jeweils die Anliegen der Velofahrenden und der Zu-Fuss-Gehenden gegeneinander abgewogen werden. Die Bedürfnisse der Zu-Fuss-Gehenden haben in der städtischen Verkehrsplanung bereits heute hohe Priorität. Die zeitliche Überprüfung, Neuurteilung und Anpassung des kommunalen Richtplans Fusswege ist angebracht und soll im Rahmen der Überarbeitung der Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung angegangen werden. Diese werden dem Grossen Stadtrat zur Genehmigung vorgelegt (siehe dazu Motion 367, Philipp Federer namens der G/JG-Fraktion, vom 25. Februar 2008: „Kommunaler Verkehrsrichtplan Luzern“). Hingegen erachtet der Stadtrat das Anliegen, neben dem Richtplan und den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung noch einen Bericht und Antrag zum Fussgängerverkehr zu verfassen, als nicht notwendig.

**Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.**

Stadtrat von Luzern

