

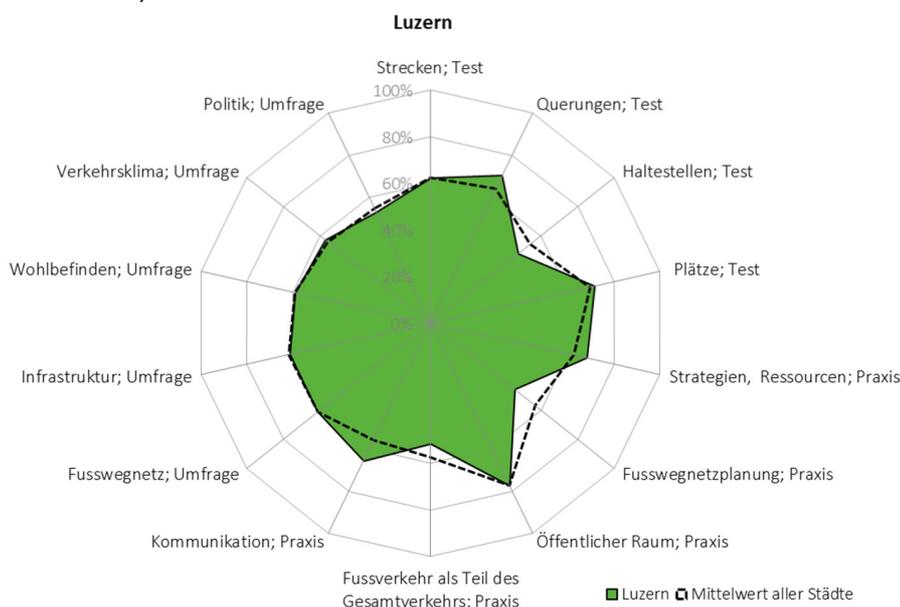
### Zu Fuss in der Stadt Luzern



Im Projekt „GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr“ wurde die Fussgängerfreundlichkeit in verschiedenen Schweizer Städten erhoben. Dabei wurde die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur (Fussverkehrstest), der Stellenwert des Fussverkehrs in Verwaltung und Politik (Planungspraxis) sowie die Zufriedenheit der Bevölkerung untersucht.

#### Bewertung der Fussgängerfreundlichkeit in der Stadt Luzern

Das Spinnendiagramm visualisiert die Fussverkehrsfreundlichkeit in 14 Kategorien. Angezeigt wird jeweils der erreichte Anteil (in %) des Potenzials (grün) sowie der Mittelwert der 16 untersuchten Städte. Jede Kategorie ist ein Zusammensetz aus einer Vielzahl von Einzelbewertungen. Insgesamt erreicht die Stadt Luzern 61%, bei einem Durchschnitt aller 16 Städte von 61%.



Beurteilte Kategorien:

Infrastruktur (Fussverkehrstest):

- Strecken
- Querungen
- Haltestellen
- Plätze

Planungspraxis (Stellenwert des Fussverkehrs)

- Strategien und Ressourcen
- Fusswegnetzplanung
- Öffentlicher Raum
- Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs
- Kommunikation

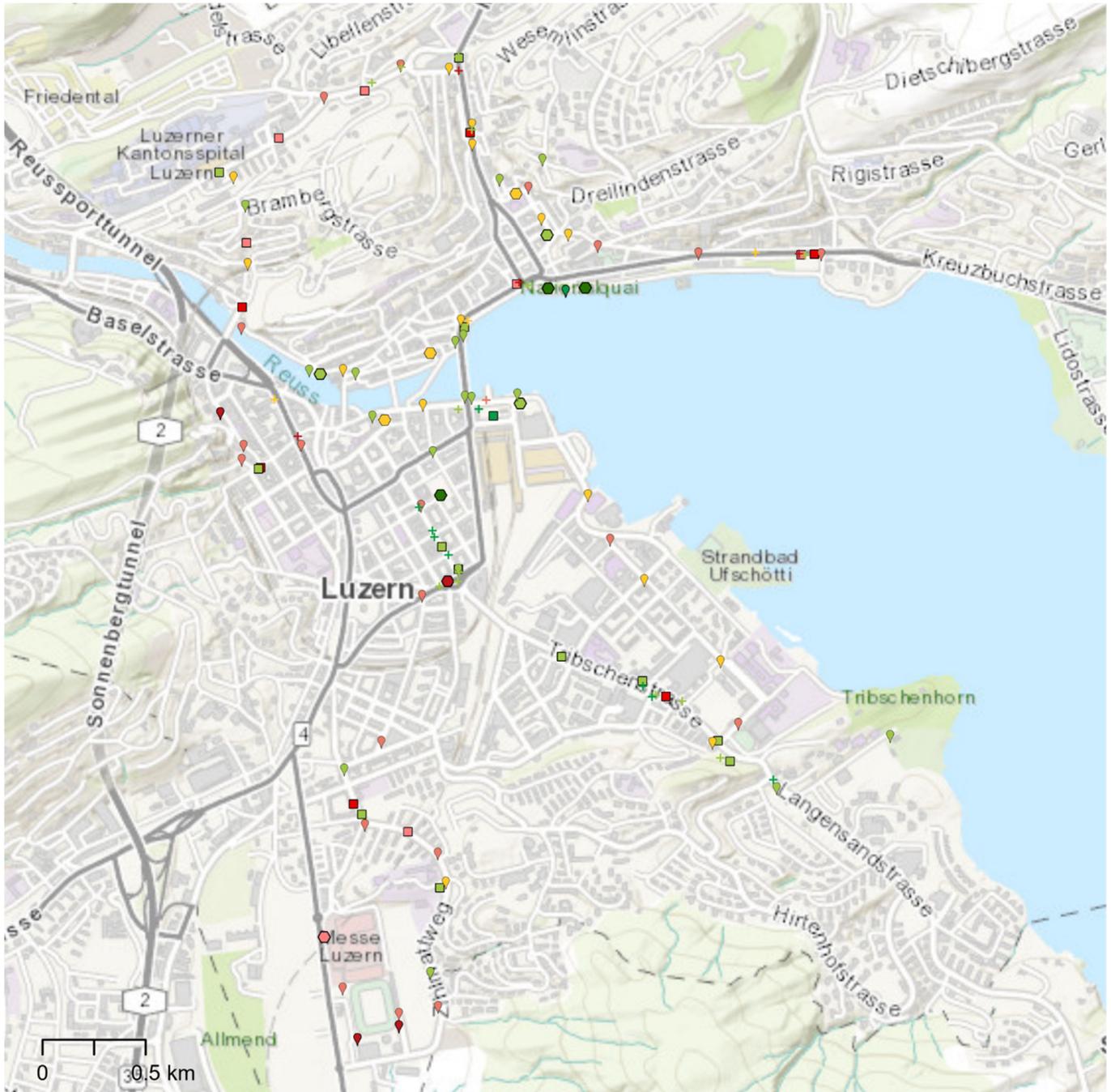
Bevölkerungsumfrage Fussverkehr

- Fusswegnetz
- Infrastruktur
- Wohlbefinden
- Verkehrsklima
- Politik

Abb. 1 Fussgängerfreundlichkeit in der Stadt Luzern

### Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

In der Stadt Luzern wurden 56 Strecken, 29 Querungen, 25 Haltestellen und 11 Plätze bewertet. Abb. 2 zeigt die Begehungsrouten und bewerteten Elemente. Im Vergleich der 16 untersuchten Städte schneidet Luzern bezüglich Fussverkehrstest durchschnittlich ab (vgl. Abb. 1).



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Querung	Strecke		Haltestelle	Platz
29	56	<b>Total bewertete Elemente</b>	25	11
		<b>Erreichte Qualitätspunkte</b>		
+	●	stark <b>unter</b> durchschnittlich	■	●
+	●	<b>unter</b> durchschnittlich	■	●
+	●	durchschnittlich (*)	■	●
+	●	<b>über</b> durchschnittlich	■	●
+	●	stark <b>über</b> durchschnittlich	■	●

(\*) Durchschnitt der 16 Städte bei diesem Element

Abb. 2 Begehungsrouten und Qualitäten der bewerteten Infrastruktur

### Stärken und überdurchschnittliche Qualitäten

- Trottoirs an Hauptstrassen weisen bessere Bedingungen für den Fussverkehr auf als solche in Quartierstrassen.
- Querungen – auch auf Quartierstrassen – sind oft mit Fussgängerstreifen und behindertengerechten Bordsteinabsenkungen versehen.
- Konflikte mit Velos in Warteräumen oder auf der Querung wurden selten beobachtet.
- Plätze werden etwas besser als im Durchschnitt der Städte bewertet.



*Korrekt ausgestattete Querung mit genügend Warteraum.*

### Schwächen und Handlungsbedarf

- Trottoirs in Quartierstrassen und Mischverkehrsstrecken mangelt es häufig an einer guten Gestaltung; auch fehlen schattenspendende Bäume. Die Trottoirs in Quartierstrassen sind häufig zu schmal. Trottoirüberfahrten sind oft schlecht erkennbar.
- Die Beleuchtung von Querungen wurde häufig bemängelt. Querungen mit sog. „Bettelampeln“ haben viel zu lange Wartezeiten.
- Haltestellen werden insgesamt schlecht bewertet. Gründe sind u.a. zu wenig Platz, ungenügende Ausstattung und Gestaltung, schlechte Beleuchtung, fehlende Wegführung für Sehbehinderte und Fehlen niveaugleicher Zugänge zu den Fahrzeugen.
- Auf Plätzen ist die Wegführung für Sehbehinderte nicht optimal, zudem fehlen störende Elemente, z.B. Pfosten oder Reklametafeln und schlechte Beleuchtung auf.



*Haltestelle ohne Warteraum und mit ungenügender Ausstattung und Gestaltung.*

### Planungspraxis – Indikatoren zum Stellenwert des Fussverkehrs

Der Stellenwert des Fussverkehrs in der Planungspraxis wurde anhand von 60 Indikatoren ermittelt. Dazu wurden Gespräche mit den Fussverkehrsverantwortlichen geführt, städtische Konzepte, Strategien, Planungsgrundlagen zum Thema Fussverkehr bewertet, Informationen auf der Webseite gesichtet sowie diverse statistische Quellen herangezogen. Bezüglich Planungspraxis befindet sich die Stadt Luzern im Vergleich der 16 Städte im oberen Mittelfeld. (vgl. Abb. 1).

### Stärken in der Planungspraxis

- Mit der Mobilitätsstrategie (2018) und der Stadtraumstrategie (2019) besteht eine gute Grundlage. Die Stadtraumstrategie orientiert sich an der Philosophie des dänischen Stadtplaners Jan Gehl. (Der darauf aufbauende Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr weist eine Vielzahl von Massnahmen auf, ist vom Parlament aber zur Überarbeitung zurückgewiesen und daher noch nicht in Kraft.)
- Es bestehen Zielsetzungen im Bereich Modalsplit und Reduktion der Verkehrsunfälle.
- Fachstelle nimmt zu Strassenprojekten jeweils Stellung.
- Masterplan 2014 mit dichtem Netz an WCs inkl. Nette Toilette und ein dichtes Brunnennetz mit über 200 Trinkbrunnen.

### Schwächen und Handlungsbedarf

- Geltender Richtplan stammt noch aus dem Jahre 1997 mit geringer Bearbeitungstiefe. Aktualisierung im Rahmen des Aktionsplans vorgesehen.
- Handlungsbedarf erkannt, zur Zeit politisch noch blockiert.
- Kaum Kommunikationsaktivitäten zum Thema Fussverkehr.

## Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

An der Online-Umfrage beteiligten sich in der Stadt Luzern 352 Personen, welche 80 Fragen beantworteten. Zudem bestand die Möglichkeit, Anliegen offen zu formulieren. Im Quervergleich der 16 Städte liegt die Stadt Luzern bezüglich Zufriedenheit im Durchschnitt.

### Stärken: Zufriedenheit der Bevölkerung

- Hohe Zufriedenheit mit dem Wegnetz. Ziele können auf direkten Wegen erreicht werden.
- Zufriedenstellende Wegführung für Fussgänger bei Baustellen.
- Die Verfügbarkeit von Trinkbrunnen ist zufriedenstellend.
- Autofahrende werden rücksichtsvoller empfunden als in anderen Städten, d.h. in Luzern sind Autofahrende sogar rücksichtsvoller als Velofahrende.

### Schwächen: Bevölkerung ist unzufrieden und sieht Handlungsbedarf

- Das Engagement der Stadt zugunsten der FussgängerInnen ist leicht unterdurchschnittlich.
- Bessere Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung auf Hauptstrassen
- Einige Wegstrecken werden nachts gemieden.
- Ungenügende Gehwegbreite bei Abschnitten mit vielen Fussgängern.
- Die Verfügbarkeit und Sauberkeit von Toiletten könnte verbessert werden.
- Kürzere Wartezeiten bei Ampeln.
- Velofahrende werden nicht rücksichtsvoll erlebt. Konflikte von Velo- und Fussverkehr insbesondere auf Trottoirs und bei Mischverkehrsflächen sollten entschärft werden.

### Stimmungsbild – offen formulierte Bemerkungen der Bevölkerung

- Klare Trennung von Fuss- und Velowegen wird häufig genannt, insbesondere mit E-Bikes.
- Kürzere Wartezeiten und längere Grünphasen bei Ampeln.
- Mehr öffentliche Toiletten, nicht nur im Stadtzentrum, sondern auch in den Quartieren.
- Mehr Grün entlang von Strassen und auf Plätzen.
- Fussverkehrsinfrastruktur den Touristenströmen anpassen.

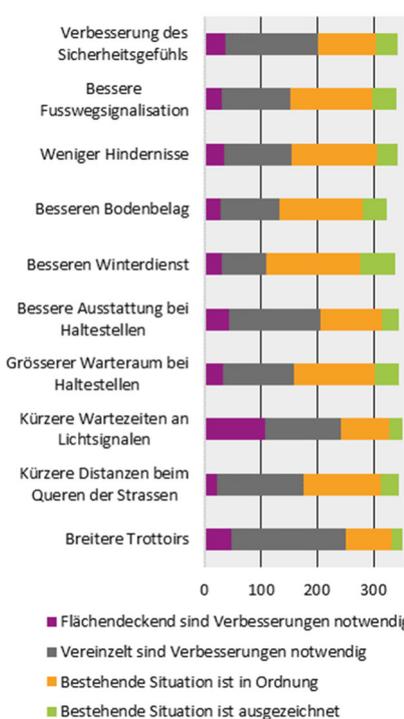


Abb. 3  
Wo braucht es Verbesserungsmassnahmen?

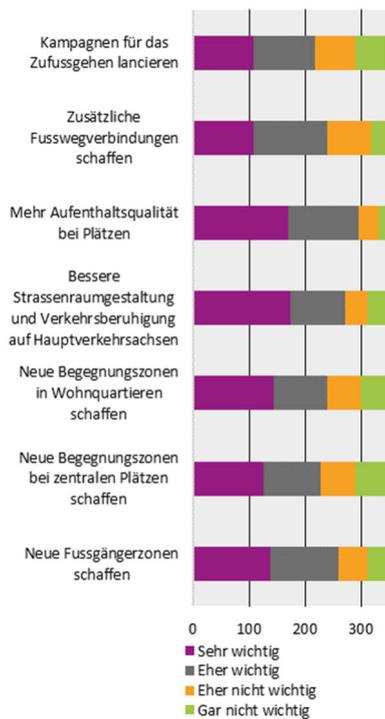


Abb. 4  
Wo sollte die Stadt mehr machen?

## GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr

Mai 2020

Ein gemeinsames Projekt von umverkehrR, Fussverkehr Schweiz und der Hochschule für Technik, Rapperswil.

Mit Unterstützung der beteiligten Städte, der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) / EnergieSchweiz, der Stiftung Corymbo, dem Kanton Tessin sowie dem Lotteriefonds des Kantons Bern.

Weitere Infos siehe: [www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr) / [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch) / [www.fussgaengerstadt.ch](http://www.fussgaengerstadt.ch)