



## **Mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger**

***Projektbeschreibung, vom Ausschuss des Forums Luzern60plus  
am 29. September 2022 gutgeheissen***

### **1. Ausgangslage**

Viele ältere Personen fühlen sich im Stadtraum unsicher. Vor allem der Veloverkehr sorgt für unbehagliche und oft auch gefährliche Situationen. Viele ärgern sich, weil sich die Velofahrenden nicht an Regeln halten. Sie fordern eine Sensibilisierungskampagne und Sanktionen durch die Polizei. Das geht aus dem Bericht *Altersfreundliche Stadt Luzern* zur Bewerbung bei der WHO für die Aufnahme im Netzwerk «Age-friendly Cities and Communities» hervor. Auch in Leserbriefen und in persönlichen Briefen an die Polizei kritisierten ältere Personen immer wieder das rücksichtslose Verhalten beim Veloverkehr. Insbesondere die schnellen E-Bikes und die E-Trottinets verunsichern die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Bereits 2013 hatte das Forum Luzern60plus in einem Schreiben an Stadtrat, Verkehrskommission, an die politischen Parteien und Pro Velo Luzern die Fussgängersicherheit im Langsamverkehr thematisiert. *Wir setzen uns weiterhin dafür*

*ein, dass sich Fussgängerinnen und Fussgänger jeden Alters, insbesondere ältere Menschen, sicher in unserer Stadt bewegen können. Neben der Sicherheit im Strassenverkehr fordern wir auch Sicherheit auf Trottoirs, auf Fussgängerstreifen, in Fussgängerzonen und in gemischten Zonen des Langsamverkehrs,* schrieb die damalige Präsidentin des Forums, Christina von Passavant.

Die Situation hat sich seither nicht verbessert. Das Forum Luzern60plus hat deshalb 2022 eine Projektgruppe eingesetzt, die klären soll, wie die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger in der Stadt Luzern verbessert und die Konflikte mit den Velofahrenden entschärft werden könnten. Mitglieder der Projektgruppe sind Beat Bühlmann (Leitung), Herbert Bürgisser, Hildegard Bitzi sowie vom ehemaligen Netzwerk 80plus Hanspeter Furrer und Alice Wey.

## **2. Vorgehensweise**

Die Projektgruppe hat den Bericht «Altersfreundliche Stadt Luzern» für die Bewerbung bei der WHO für die Aufnahme im Netzwerk *Age-friendly-Cities* sowie den Aktionsplan Fussverkehr konsultiert. Ein für Juni 2022 geplantes Werkstattgespräch mit Simon Steffen, Sicherheitsbeauftragter Strassenverkehr der Stadt Luzern, musste seinerseits leider aus gesundheitlichen Gründen auf Oktober 2022 verschoben werden. Immerhin konnten die Mitglieder des Forums Luzern60plus ihre Anliegen zum Fussverkehr in der Stadt Luzern zuhanden der Projektgruppe vorbringen.

Um sich selber ein Bild machen zu können, hat sich die Projektgruppe an drei Hotspots begeben, um beispielhaft die konkreten Konflikte zu studieren: Wir beobachteten beim Bahnhof den Fussgängerübergang, der von der Seebrücke zur Hauptpost führt, passierten die Begegnungszone Bahnhofstrasse-Jesuitenvorplatz-Pfistergasse. Wir waren zu Fuss unterwegs vom Naturmuseum zur Geissmattbrücke, vorbei am Wirtshaus Reussfähre auf dem Xylophonweg Richtung Nordpol. Und schliesslich begaben wir uns in die Fussgängerzone der Altstadt, um exemplarisch die Hertensteinstrasse zwischen Falkenplatz und Zürichstrasse in Augenschein zu nehmen.

## **3. Rechtliche Situation**

*Zusammengestellt von Simon Steffen, Sicherheitsbeauftragter Strassenverkehr der Stadt Luzern*

**Geschwindigkeit:** Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Eine angemessene Geschwindigkeit bedeutet unter anderem, dass die Fahrzeuglenkenden nur so schnell fahren dürfen, dass sie innerhalb der überblickbaren Strecke halten können.

**Pflichten gegenüber zu Fussgehenden und fahrzeugähnlichen Geräten (fäG):** Den zu Fussgehenden ist das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen. An den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist auf ein- und aussteigende Personen Rücksicht zu nehmen.

**Pflichten von zu Fussgehenden und fäG:** Zu Fussgehende müssen die Trottoirs (oder Gehwege) benützen. Wo solche fehlen, haben sie am Strassenrand und, wenn besondere Gefahren es erfordern, hintereinander zu gehen. Wenn nicht besondere Umstände entgegenstehen, haben sie sich an den linken Strassenrand zu halten, namentlich ausserorts in der Nacht. Zu Fussgehende haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf Fussgängerstreifen.

**Allgemeine Fahrverbote:** Fahren im allgemeinen Fahrverbot ist in beiden Richtungen verboten, auch mit dem Velo. Damit Velofahrende als zu Fussgehende gelten und innerhalb von Fahrverboten legal unterwegs sind, müssen sie absteigen und das Velo schieben. Der Veloverkehr kann jedoch über signalisierte Ausnahmereglungen von Fahrverboten ausgenommen werden. Da schnelle E-Bikes (Tretunterstützung bis 45 km/h) zur Fahrzeugkategorie der Motorfahräder («Mofas») gehören, sind sie nur mit ausgeschaltetem Motor oder, falls die Ausnahmeregelung und -signalisation auch Mofas beinhaltet, zugelassen. Um Missverständnisse zu vermeiden, kommen heute statt allgemeine Fahrverbote mit Ausnahmereglungen vermehrt Teilfahrverbote zum Einsatz (zum Beispiel «2-teilige» Fahrverbote für Motorwagen und -räder, Velos und Mofas sind dann vom Verbot nicht betroffen).

**Trottoirs:** Trottoirs sind grundsätzlich dem Fussverkehr vorbehalten, Velofahren ist entsprechend nicht erlaubt. Die Busse beträgt 40 Franken. Seit Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Velo fahren, wenn weder Velowege noch Velostreifen vorhanden sind. Sie müssen dort ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen, der Fussverkehr hat weiterhin Vortritt. Die Mitbenutzung von Trottoirs durch den Veloverkehr kann zudem ausnahmsweise auf gewissen Abschnitten gestattet werden. Dazu müssen aber diverse spezifische Bedingungen erfüllt sein. Eine entsprechende Signalisation ist ebenfalls Voraussetzung. Schnellen E-Bikes ist die Mitbenutzung dabei aber nur mit ausgeschaltetem Motor erlaubt (sonst gelten sie als Mofas). Ebenfalls auf Trottoirs zugelassen sind die sogenannten fahrzeugähnlichen Geräte (fäG). Dazu zählen Trottinette/Tretroller, Inlineskates/Rollschuhe oder auch Skateboards/Rollbreter. Der Fussverkehr hat gegenüber den fäG Vortritt. Die fäG werden im Folgenden nicht mehr erwähnt, da für sie die für den Fussverkehr anwendbaren Verkehrsregeln ebenfalls gelten. Anders verhält es sich dagegen bei elektrisch angetriebenen fäG («E-fäG»). Diese müssen die Fahrbahn und/oder Veloverkehrsinfrastrukturen benützen. Das Befahren von Trottoirs mit E-fäG ist entsprechend verboten.

**Fussgängerstreifen:** Bei Fussgängerstreifen handelt es sich primär um Vortrittsregelungen. Fahrzeuglenkende müssen vor Fussgängerstreifen jedoch besonders vorsichtig fahren. Zu Fussgehende haben sowohl auf der Fahrbahn als auch wenn sie im Begriff sind einen Fussgängerstreifen zu betreten gegenüber dem

Fahrzeugverkehr Vortritt. Fahrzeugen auf der Fahrbahn muss aber die Möglichkeit gegeben werden, rechtzeitig zu bremsen, das überraschende Betreten von Fussgängerstreifen ist daher nicht zulässig. Das Befahren von Fussgängerstreifen, z. B. durch Velos, ist zwar nicht verboten, gegenüber dem querenden Fussverkehr und den Fahrzeugen auf der Fahrbahn aber vortrittsbelastet. Um auf Fussgängerstreifen ebenfalls Vortritt zu haben, müssen Velofahrende demnach absteigen und das Gefährt schieben. Durch Mittelinseln unterbrochene Fussgängerstreifen gelten rechtlich als mehrere «eigenständige» Fussgängerstreifen. Fussgängerstreifen müssen eine Reihe von Kriterien und (Sicherheits-) Anforderungen zwingend erfüllen (z. B. bzgl. der Sichtverhältnisse), damit sie keine «falsche» Sicherheit vermitteln.

**Fussgängerzonen:** Grundsätzlich nur für Fussgängerinnen und Fussgänger vorgesehen. Es gilt ein allgemeines Fahrverbot, Velos müssen geschoben werden. Fahrzeuge (Motorfahrzeuge und Velos) dürfen Fussgängerzonen nur bei entsprechend signalisierten Ausnahmeregelungen befahren. Als Höchstgeschwindigkeit gilt dann jedoch Schritttempo. Ausnahmeregelungen können auch zeitlich beschränkt sein (wie zum Beispiel für die Hertensteinstrasse in der Luzerner Altstadt).

**Begegnungszonen:** In Begegnungszonen gelten folgende Regeln: Fussgänger und Fussgängerinnen sind gegenüber den Fahrzeuglenkenden (Autos und Velos) vortrittsberechtigt (dürfen diese aber nicht unnötig behindern). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Parkieren ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.

**Tempo-30-Zonen:** Auf der Fahrbahn hat der Fahrzeugverkehr in Tempo-30-Zonen Vortritt. Fussgängerstreifen sind nur in Ausnahmefällen zulässig, z. B. im Umfeld von Heimen oder Schulen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Tempo-30-Zonen liegen i.d.R. in Quartieren oder Siedlungsbereichen, Fahrzeuglenkende haben in besonders vorsichtig und rücksichtsvoll zu fahren und dem Fussverkehr das Queren der Fahrbahn zu ermöglichen. Idealerweise werden geeignete Querungsstellen darauf angewiesenen zu Fussgehenden durch gelbe «Füsschen»-Markierungen angezeigt.

**Tempo-30-Strecken:** Tempo-30-Strecken (oder -Abschnitte) finden sich auf verkehrsorientierten Strassen (Strassen mit höheren Verkehrsbelastungen und meist übergeordneten Funktionen). Es handelt sich dabei um normale Herabsetzungen der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit, also nicht um Zonenregimes. Es gelten daher auch keine besonderen Verhaltensregeln für die Verkehrsteilnehmenden, auch Fussgängerstreifen sind zulässig. Tempo-30-Strecken können jedoch in umliegende Tempo-30-Zonen integriert und so mit diesen als Zone signalisiert werden. Sie behalten dabei jedoch ihren Streckencharakter. Die Gestaltungsvorgaben für Tempo-30-Zonen gelten weiterhin nicht, Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind nicht gefordert und Fussgängerstreifen bleiben zulässig.

**Fusswege:** Wo Fusswege signalisiert sind, gilt für den Fussverkehr eine Benützungspflicht. Andere Strassenbenützer sind auf Fusswegen nicht zugelassen.

**Radwege und -streifen:** Radwege sind für den Radverkehr bestimmte, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennte und entsprechend signalisierte Wege. Radstreifen sind dagegen i.d.R. Teil der Fahrbahn und nur durch gelbe unterbrochene oder ununterbrochene Linien gekennzeichnet. Der Fussverkehr darf Velowege benützen, wo Trottoirs und Fusswege fehlen. Radstreifen dürfen von Motorfahrzeuglenkenden befahren werden, sofern sie nicht durch eine ununterbrochene Linie abgegrenzt sind und sie den Veloverkehr dadurch nicht behindern. Mofas und somit auch schnelle E-Bikes sind auf Radwegen/-streifen ebenfalls zugelassen. Bei Vorhandensein gilt für Velos, E-Bikes und Mofas eine Benützungspflicht dieser Anlagen.

**Kombinierte Rad-/Fusswege:** Es existieren kombinierte Rad-/Fusswege mit getrennten sowie mit gemeinsamen Verkehrsflächen. Auf gemeinsamen Rad-/Fusswegen mit getrennten Flächen haben Fuss- und Veloverkehr die ihnen durch entsprechende Symbole zugewiesenen Flächen zu benützen (Signaltafel mit Trennstrich zwischen den Symbolen der Verkehrsarten). Ist keine Trennung durch eine Markierung vorhanden handelt es sich um Rad-/Fusswege ohne Trennung von Fuss-/ Veloverkehr. Auf gemeinsamen Flächen haben Rad- und Mofafahrende auf den Fussverkehr Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten. Der Fussverkehr hat auf diesen Flächen somit Vortritt.

## 4. Erkenntnisse

**Generell:** Viele Velofahrende kennen die Verkehrsregeln nicht. Oder sie setzen sich wider besseres Wissen über geltende Regeln hinweg. Sie nehmen zu wenig Rücksicht, insbesondere in Mischzonen, und fahren zu schnell. Mit den schnellen E-Bikes, den E-Trottinets, Rollerblades und Skateboards hat sich die Situation verschärft. Unsere Beobachtungen an den Hotspots, die andernorts auch zu machen wären:

**Seebrücke/Postplatz:** Der Fussgängerstreifen von der Seebrücke zum Postplatz führt zu heiklen, manchmal gefährlichen Situationen, weil die Velofahrer auf dem Velostreifen zum Teil einfach abbiegen und durchfahren ohne abzubremesen – und viele Fussgängerinnen nicht zuerst nach links schauen, bevor sie auf den (kurzen) Fussgängerstreifen gehen. Schlecht signalisiert.

**Begegnungszone Bahnhofstrasse:** Ganz schlecht signalisiert (nur kleine Täfelchen) und nicht als Begegnungszone gestaltet. Kaum Fussgänger auf der Strasse, sodass die Velos freie Fahrt haben. Vielen Velofahrenden dürfte gar nicht bewusst sein, dass sie durch eine Begegnungszone fahren. Bei Kapellbrücke und Reusssteg gefährliche Übergang für Fussgänger, weil Velos zum Teil viel zu schnell unterwegs sind (Tempo 20). Schwieriger Mischverkehr vor dem Regierungsgebäude, kaum zu überblicken, sorgt für unruhige Verhältnisse. Chaotische Verhältnisse beim Krienbrüggli, weil die Velos von allen Seiten kommen und zum Teil sehr schnell unterwegs sind. Es ist nicht erkenntlich, dass hier eine Begegnungszone sein soll, weil keine sichtbare Signalisation darauf

hinweist. Auch auf der Pfistergasse merkt kaum jemand, dass es sich um eine Begegnungszone handelt.

**Naturmuseum-Sentiweg-Xylophonweg:** Wer vom Naturmuseum Richtung Bushaltestelle oder Sentiweg geht, wird die Veloeinfahrt kaum bemerken. Auch für die Velofahrenden ist die Markierung nicht einsichtig. Es besteht somit Kollisionsgefahr. Nötig wäre für den Sentiweg eine markante Bodenmarkierung, zum Beispiel mit roter Farbe. Auch die Zufahrten bei der Geissmattbrücke wie bei der St. Karlbrücke sind für Fussgängerinnen und Velofahrer nicht optimal. Die Signalisationstafeln sind zu hoch angesetzt, sodass sie niemand beachtet, oder sie sind verwirrend (bei der St. Karlbrücke).

Der Mischverkehr auf der Sentimattstrasse ist konfliktträchtig, vor dem Wirtshaus Reussfähre geradezu gefährlich. Vor allem für das Personal, wenn draussen an der Reuss gewirtet wird - und die Velofahrer ungehalten reagieren, wenn Personal Achtung ruft. Zur Entschärfung wären beidseitig schwenkbare Bügelsperren denkbar, zwei bis drei erhöhte Schwellen oder bauliche Hindernisse, die zu einem langsamen Fahren zwingen. Die Einfahrt bei Reussinsel in den Xylophonweg ist unübersichtlich und deshalb gefährlich, zumal viele Velofahrende zu schnell unterwegs sind. Das gilt generell für den Xylophonweg, für schnelle E-Bike sollte der deshalb gesperrt sein. Dieser Fuss- und Veloweg sollte ohnehin auf fünf Meter verbreitert werden, damit ein entspanntes Flanieren möglich ist.

**Fussgängerzone Altstadt.** Velofahrende dürfen die Hertensteinstrasse gemäss Signalisation von 21.00 bis 09.00 Uhr benützen (das Parlament hat das Zeitfenster bis 10.00 Uhr verlängert). Die Signalisation ist allerdings zu hoch befestigt, sodass sie kaum bemerkt wird, und auf den ersten Blick kaum eingängig. Zudem sind die Verkehrstafeln beim Falkenplatz und bei der Zürichstrasse zu klein und schlecht platziert. Kein Wunder, dass das Fahrverbot tagsüber von etlichen Velofahrenden nicht eingehalten wird. Denkbar wäre ein Pilotprojekt mit Projektion auf den Boden, die signalisierte, ob und wann die Hertensteinstrasse (oder andere Strassen in der Altstadt) zu befahren sind. Eine solche Projektion dürfte allerdings bei Tageslicht kaum funktionieren (oder bräuchte sehr starkes Licht). Dennoch könnte es sich lohnen, das zu prüfen.

## 5. Konkrete Verbesserungsvorschläge

### - Nötig ist eine klare, gut sichtbare Signalisation.

Generell sind die Signalisationstafeln wenig sichtbar und schlecht verständlich. Sie müssten einheitlich und grösser gestaltet sein und – zum Beispiel in der Begegnungszone – und kontinuierlich angebracht werden. Es genügt nicht, an der Bahnhofstrasse und dann erst wieder beim Historischen Museum die kleine Signalisation Begegnungszone zu montieren. Auch die Fussgängerzonen müssten deutlicher gekennzeichnet werden. Zudem könnte eine farbliche Bodengestaltung die

Verkehrswege verdeutlichen. In den Misch- und Fussgängerzonen könnte Schritttempo 5 km/h signalisiert werden.

**- Strassenraum muss räumlich besser gestaltet werden**

Die Begegnungszonen müssten baulich neu gestaltet werden. Ein besonders schlechtes Beispiel ist die Bahnhofstrasse, die viel zu breit ist und die Velofahrer geradezu ermutigt,



*Warum nicht auch in der Stadt Luzern?*

schnell zu fahren. Sie müsste verengt und die Trottoirs müssten aufgehoben werden. Auch die Pfistergasse wird nicht als Begegnungszone wahrgenommen. In Mischzonen müssten Fuss- und Velowege allenfalls kenntlich gemacht werden.

**- Kultur des Miteinander fördern.**

In der Stadt Luzern fehlt die Kultur der gegenseitigen Respektierung. Um sie zu fördern, muss die städtische Politik diese Werte vorleben. Die Stadt muss in Zusammenarbeit mit Pro Velo, Fussverkehr Schweiz und Forum Luzern60plus eine aktivere

Öffentlichkeitsarbeit leisten, um das Verhältnis zwischen Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und die gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken. Es genügt allerdings nicht, mit gutgemeinten, aber wenig wirkungsvollen Kampagnen wie «Lachen hilft» zu inszenieren. Die geltenden Verkehrsregeln für Velofahrer und Velofahrerinnen müssen durch gezielte Information ins Bewusstsein gerufen und vor allem konsequenter durchgesetzt werden. So könnten zum Beispiel beim Kauf eines Velos oder E-Bikes Infobroschüren oder die Velo-Charta abgegeben werden. Unter dem Stichwort *Es geht auch miteinander* könnte die Stadt Luzern (oder das Forum Luzern60plus?) in Kooperation mit der Albert-Koechlin-Stiftung und ihrem Projekt «Clevere unterwegs» eine Aktionswoche organisieren.

#### **- Mehr Kontrollen durch die Polizei**

Bei einer zeitlich beschränkten Zweiradkontrolle im Mai 2022 mussten durch die Polizei rund 100 Ordnungsbussen ausgestellt werden, die häufigsten Vergehen betrafen die Missachtung von Lichtsignalen und das Befahren des Trottoirs. Die Kontrollen müssten öfters durchgeführt und darüber berichtet werden. Da die Ressourcen der Polizei beschränkt sind, könnte die SIP (Sicherheit Intervention Prävention) verstärkt in den konflikträchtigen Zonen Präsenz markieren, etwa an der Bahnhofstrasse, am Nationalquai oder in der Altstadt und die Verkehrsteilnehmenden auf die geltenden Regeln aufmerksam machen.

#### **- Gesetzliche Anpassungen vornehmen**

Auch wenn die Stadt Luzern auf die Gesetzgebung wenig Einfluss hat, könnten sie über den Städteverband gesetzliche Anpassungen geltend machen. So gehören schnelle E-Bikes oder E-Trottinets zwingend auf die Strasse. Zudem müssen Tacho und Glocke für alle Bikes vorgeschrieben werden.

## **6. Weiteres Vorgehen**

**27. Oktober 2022:** MV mit Simon Steffen, Sicherheitsbeauftragter Strassenverkehr der Stadt Luzern. Diskussion im Forum Luzern60plus.

**15. Dezember 2022:** Delegation ForumLuzern60plus bei Stadtrat Adrian Borgula

**Ende 2022:** Eingabe an Stadtrat (Stadträte Martin Merki und Adrian Borgula)

#### **2. Etappe 2023:**

-Austausch Pro Velo & Fussverkehr (evtl. gemeinsame Kampagne)

-Kontakt Luzerner Polizei

-Information Grossrat Stadtrat (Verkehrskommission)

-Aktionswoche mit Albert-Koechlin-Stiftung

**wenn nötig:** Parlamentarische Vorstösse

oder Bevölkerungsantrag (nötig sind 200 Unterschriften)