

Postulat Bühler-Häfliger Sarah und Mit. über die Koordination im Langsamverkehr

eröffnet am 29. Juni 2026

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, wie die Bedürfnisse und die Sicherheit von Zufussgehenden und Velofahrenden gestärkt und koordiniert werden können. Insbesondere soll die Koordination zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf gemeinsam genutzter Verkehrsinfrastruktur verbessert werden, sei dies im besiedelten Raum oder auf Wanderwegen, die gemeinsam mit Mountainbikes (Ko-Existenz) genutzt werden. Auch die Interessen weiterer Stakeholder sollen integriert werden.

Begründung:

In den neuen Standards Fuss- und Veloverkehr der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif)¹ besteht ein strategisches Programm des Kantons, um die häufigste Form der Mobilität und die Grundlage praktisch jeder Wegkette zu stärken. Jedoch ist die Koordination der verschiedenen Bedürfnisse in der praktischen Umsetzung herausfordernd.

In den vergangenen Jahren hat der Langsamverkehr insgesamt stark an Bedeutung gewonnen. Neben dem herkömmlichen Veloverkehr nehmen insbesondere E-Bikes, schnelle E-Bikes und E-Stehroller kontinuierlich zu. Diese Entwicklung ist aus Sicht einer nachhaltigen Mobilität grundsätzlich zu begrüßen. Sie führt jedoch vermehrt zu Nutzungskonflikten auf gemeinsam genutzten Infrastrukturen und stellt neue Anforderungen an die Sicherheit, die Gestaltung und die Lenkung des Verkehrs.

Besonders deutlich zeigen sich diese Herausforderungen dort, wo verschiedene Formen des Langsamverkehrs dieselben Flächen nutzen. Dies betrifft den Stadt- und Agglomerationsverkehr ebenso wie den ländlichen Raum sowie Wanderwege, die gleichzeitig von Mountainbikerinnen und Mountainbikern und von weiteren Akteuren wie Jägerinnen und Jägern genutzt werden. Der Grundsatz der Verkehrstrennung, welcher der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden dient, stösst dabei zunehmend an seine Grenzen oder wird uneinheitlich umgesetzt.

Hinzu kommt, dass sich die Anforderungen des Fuss- und des Veloverkehrs deutlich unterscheiden. Fusswege dienen in erster Linie als sichere und direkte Verbindungen im Alltag, während Wanderwege primär der Erholung und der Freizeitgestaltung dienen. Velowege wiederum sind auf einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf ausgerichtet, während Mountainbikes vor allem die sportliche und technische Herausforderung in der Natur suchen. Diese unterschiedlichen Nutzungsansprüche verlangen nach einer sorgfältigen Abstimmung, auch

¹ https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/mobilitaet/fuss_veloverkehr/Standards_Fuss_und_Veloverkehr_Kanton_Luzern.pdf?rev=3b1515a991c94880be4e2b6ecf60f6b2

mit weiteren Akteurinnen, und nach klaren Qualitätsanforderungen an die jeweilige Infrastruktur.

Aus Sicht der Zufussgehenden wird der verfügbare Raum zunehmend enger. Gleichzeitig nehmen die Unfallzahlen insbesondere mit E-Stehrollern stark zu². Für Personen mit eingeschränkter Mobilität, für Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen sowie für Kinder und ältere Menschen gewinnen Fragen der Barrierefreiheit, der Orientierung und der Sicherheit zusätzlich an Bedeutung. Diese Aspekte sollten in den kantonalen Strategien und Programmen stärker gewichtet werden.

Das kantonale Programm Gesamtmobilität (PGM) anerkennt zwar die Bedeutung des Fussverkehrs, enthält jedoch keine eigenständigen Umsetzungs- oder Massnahmenpakete für diesen Bereich. Die Bedeutung des Fussverkehrs für die Alltagsmobilität, die öffentliche Gesundheit, die Erreichung der Klimaziele sowie die Aufenthaltsqualität von Gemeinden und Städten wird in den Standards für Fuss- und Veloverkehr thematisiert³, jedoch bleiben Fragezeichen in der konkreten Umsetzung dieser Standards. Auch die Finanzierung von Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs ist bislang nicht transparent ausgewiesen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es angezeigt, die Interessen und die Bedürfnisse von Zufussgehenden und Velofahrenden gesamthaft zu betrachten und die Koordination der verschiedenen Formen des Langsamverkehrs zu verbessern. Dabei sollen sowohl Sicherheitsaspekte als auch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche (auch von weiteren Stakeholdern) und die Anforderungen an eine hindernisfreie Mobilität berücksichtigt werden.

Mit der bevorstehenden Umsetzung des kantonalen Velokonzepts, den Entwicklungen im Richtplan, im Weggesetz und in der Wegverordnung sowie in der geplanten Strategie zur Mountainbikelenkung bietet sich die Chance, das Miteinander von Zufussgehenden, Velofahrenden und weiteren Verkehrsmitteln gezielt zu stärken. Dabei geht es auch um die Koordination der Zuständigkeiten des Kantons und der Gemeinden in diesen Bereichen mit dem Ziel, die Bedürfnisse aller Nutzergruppen bestmöglich einzubeziehen und Konflikte frühzeitig zu vermeiden. Es können auch Erfahrungen und bewährte Lösungsansätze anderer Kantone berücksichtigt werden.

Bühler-Häfliger Sarah

Rey Caroline, Jost-Schmidiger Manuela, Albrecht Michèle, Roos Guido, Broch Roland, Schnyder-Schneider Gabriela, Röllli Franziska, Galbraith Sofia, Pilotto Maria, Sager Urban, Brunner Simone, Renggli André, Schuler Josef, Bühler Milena, Elmiger Elin, Lichtsteiner Eva, Horat Marc

² <https://www.srf.ch/wissen/mobilitaet/unfallrisiko-e-scooter-wenn-ein-schwerer-sturz-alles-veraendert>

³ https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/mobilitaet/fuss_veloverkehr/Standards_Fuss_und_Veloverkehr_Kanton_Luzern.pdf?rev=3b1515a991c94880be4e2b6ecf60f6b2