

**Postulat Greter Alain und Mit. über die Erhöhung der Verkehrssicherheit an neuralgischen Abschnitten durch Shared Space (P 75).****Eröffnet: 6. November 2007 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antrag Regierungsrat:** Teilweise Erheblicherklärung**Begründung:**

Das Konzept „Shared Space“ (auf Deutsch etwa: gemeinsam genutzter Raum) bezweckt, den öffentlichen Strassenraum besser allen Verkehrsteilnehmenden und auch anderen Nutzern zur Verfügung zu stellen, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen. Shared Space geht von der Erkenntnis aus, dass besonders in Städten öffentlicher Raum nur begrenzt zur Verfügung steht. Der gesamte Strassenraum wird so gestaltet, dass alle Verkehrsteilnehmenden langsamer fahren und auf andere Rücksicht nehmen müssen. Dabei wird auf Verkehrsschilder, Ampeln usw. verzichtet, die Verkehrsteilnehmenden müssen sich untereinander selber verständigen. Denkbar ist Shared Space nur auf wenigen dafür geeigneten Strassenabschnitten. Der Shared Space-Gedanke entstand in den Niederlanden und wird im Zuge eines europäischen Projekts von sieben Partnern weiter ausgearbeitet.

Der Grundgedanke von „Shared Space“ wird bei zahlreichen Aufgaben aufgenommen. Dieser ist zum Beispiel mit der Koordinationsaufgabe „Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Kantonsstrassen“ auch in den Vernehmlassungsentwurf zum neuen kantonalen Richtplan eingeflossen. Schlüsselemente sind tiefere Geschwindigkeiten sowie gegenseitige Rücksichtnahme und Aufmerksamkeiten. Auch das schweizerische Strassenverkehrsrecht kennt zwei Zonensignalisationen mit tieferen Tempolimiten:

- In Tempo-30-Zonen muss besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden. Diese Zonen werden in der Regel innerorts auf siedlungsorientierten Strassen angeordnet. Hauptstrassen können bei besonderen örtlichen Gegebenheiten, z. B. in einem Ortszentrum, gestützt auf die in der Signalisationsverordnung definierten Voraussetzungen in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden. In diesen Zonen soll auf Fussgängerstreifen verzichtet werden, damit die zu Fuss Gehenden den Querungsort frei wählen können. Sie besitzen aber kein Vortrittsrecht gegenüber den Automobilisten.
- In Begegnungszonen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Die Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen und sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen die Fahrzeuge jedoch nicht unnötig behindern [SSV Art. 22b; Beispiele: Luzern, Sempach (in Umsetzung) und Sursee].

Das Konzept Shared Space weist starke Ähnlichkeiten mit der schweizerischen Begegnungszone auf. Ein Unterschied besteht darin, dass in der Begegnungszone die zu Fuss Gehenden vortrittsberechtigt sind. Bei Shared Space dagegen müssen sich Fussgänger und Motorfahrzeugführer situativ verständigen.

Die Zahl der Zonensignalisationen hat in den letzten Jahren im Kanton Luzern und in der gesamten Schweiz stark zugenommen, die Erfahrungen bezüglich Verkehrssicherheit sind positiv. Die Ziele werden aber nur an geeigneten und sorgfältig ausgewählten Orten und mit

baulichen und gestalterischen Massnahmen erreicht. Eine blossige Signalisation der Massnahme mit den entsprechenden Zonensignalen reicht nicht aus und birgt zudem die Gefahr, dass sich Velofahrer und Fussgänger in falscher Sicherheit wiegen. Besonders hohe Anforderungen werden an das Erscheinungsbild einer Begegnungszone gestellt. Hier muss der gesamte Strassenraum inkl. der angrenzenden Gehwege, Parkplätze usw. zweckmässig gestaltet werden.

Bei der Planung und dem Betrieb der Kantonsstrassenabschnitte halten wir uns an die Grundsätze des Strassengesetzes, wonach die Strassen leistungsfähig sind und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden zu genügen haben, die schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu schützen sind und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist (vgl. § 2 StrG). Auch innerhalb der Siedlungsgebiete sind die Bedürfnisse der Bewohner und der Verkehrsteilnehmenden gleichermassen zu berücksichtigen und ausgewogene Lösungen zu suchen. Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz, dienen dem übergeordneten Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 StrG). Wegen ihrer Bedeutung und Funktion eignen sie sich deshalb nicht oder nur in Ausnahmefällen als Begegnungszone. Diese Haltung wurde im Übrigen auch im Rahmen der eidgenössischen Abstimmung vom März 2001 bestätigt, wurde doch damals die Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strasse für alle)“ mit einem Nein-Stimmenanteil von rund 80 Prozent deutlich verworfen.

Das Postulat ist aus diesen Gründen im Sinne unserer Ausführungen teilweise erheblich zu erklären.

Luzern, 19. August 2008 / RRB-Nr. 893