



Regierungsrat

Luzern, 17. August 2020

STELLUNGNAHME ZU MOTION

M 91

Nummer: M 91
Eröffnet: 09.09.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 17.08.2020 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 904

Motion Schneider Andy und Mit. über Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

Unserem Rat ist es ein grosses Anliegen, allen Verkehrsteilnehmenden – aber insbesondere Fussgängerinnen und Fussgängern – bei Fussgängerquerungen auf dem gesamten Kantonsgebiet hohe Sicherheit zu gewährleisten. Die Regelungen im Zusammenhang mit der Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen verfolgen dieses Anliegen und sind unseres Erachtens zweckmässig und effizient.

Anordnungskompetenz für Tempo-30-Zonen

Das Strassenverkehrsrecht wird im Wesentlichen auf Bundesebene geregelt. Das [Strassenverkehrsgesetz](#) (SVG) bildet zusammen mit der [Verkehrsregelnverordnung](#) (VRV) und der [Signalisationsverordnung](#) (SSV) die Grundlage für die Beurteilung von Signalisationen und Markierungen, wozu auch Fussgängerstreifen gehören.

Das kantonale Recht regelt den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts. Die Kantone sind zudem befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Die Kantone können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde. Sie müssen jedoch die Aufsicht führen.

Innerhalb des Kantons Luzern ordnet die kantonale [Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes](#) (Strassenverkehrsverordnung) die diesbezüglichen Zuständigkeiten und Abläufe.

Bis Ende 2019 lag die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen auf öffentlichen Strassen (wie etwa die Anordnung von Tempo-30-Zonen) grundsätzlich bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), wobei unser Rat auf Gesuch hin – ausser auf Nationalstrassen und Kantonsstrassen sowie in deren Verknüpfungsbereich mit anderen Strassen – abweichend davon den Gemeinden die Kompetenz für Verkehrsanordnungen übertragen konnte.

Mit der [Motion M 361](#) von Daniel Keller über die Harmonisierung beim Erlass von Verkehrsanordnungen (eröffnet am 7. Mai 2013) wurde beantragt, die Kompetenz zum Erlass von Verkehrsanordnungen ausschliesslich bei der Dienststelle vif zu belassen und dafür – soweit erforderlich – die gesetzlichen Grundlagen anzupassen. Ihr Rat hat die Motion am 14. März 2016 abgelehnt und damit zum Ausdruck gebracht, dass der Erlass von Verkehrsanordnungen weiterhin eine Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden bleiben soll.

Die geltende Regelung und deren Vollzug vermochte jedoch nicht zu überzeugen, weshalb unser Rat im Zuge der [Aufgaben- und Finanzreform 2018](#) eine neue Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden festlegte, die seit 1. Januar 2020 in Kraft ist. An der alten Aufgabenteilung wurde insbesondere bemängelt, dass

- die Delegation der Kompetenz zum Erlass von Verkehrsanordnungen nicht nach einheitlichen Kriterien erfolgt ist und zufällig erschien,
- die zur Um- und Durchsetzung des Strassenverkehrsrechts erforderliche hohe Fachkompetenz, die regelmässige Anwendung sowie die stetige Weiterbildung in den Gemeinden in sehr unterschiedlichem Ausmass vorhanden war und deshalb das Strassenverkehrsrecht in den Gemeinden nicht einheitlich angewendet wurde und
- die Dienststelle vif bei nicht gesetzeskonformen Verkehrsanordnungen ihre Aufsichtsfunktion nur ungenügend wahrnehmen konnte, weil die meisten Gemeinden der Meldepflicht nicht oder nur ungenügend nachgekommen sind.

Seit Anfang 2020 ist daher die Dienststelle vif auf Kantonsstrassen und auf allen Gemeindestrassen 1. Klasse sowie in deren Verknüpfungsbereich mit anderen Strassen für Verkehrsanordnungen zuständig. Damit ist sichergestellt, dass der Kanton die Anordnungs-kompetenz auf jenem Strassennetz hat, welches dem überregionalen Verkehr, den regionalen Hauptverbindungen sowie dem Verkehr zwischen Gemeinden oder Gemeindeteilen sowie deren Verknüpfungsbereich dient. Die neue Aufgabenteilung sichert eine effektive und einheitliche Rechtsanwendung für alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere auch für die Polizei. Daneben erfolgt die Abgrenzung der Zuständigkeiten zum Erlass von Verkehrsanordnungen und die Delegation von Kompetenzen nach einheitlichen, klaren Kriterien. Zudem wird der Gemeindeautonomie, der Gleichbehandlung der Gemeinden sowie den übergeordneten Gesetzen und Verordnungen Rechnung getragen.

Für Verkehrsanordnungen (wie beispielsweise Tempo-30-Zonen) auf Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse sowie öffentlichen Privat- und Güterstrassen sind mit der neuen Aufgabenteilung in jedem Fall die Gemeinden zuständig. Diese Strassen dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen sowie der Feinerschliessung von Quartieren. Um die Verkehrssicherheit, die einheitliche Umsetzung und auch die bundesrechtlich vorgeschriebene Aufsichtsfunktion des Kantons gewährleisten zu können, wurde mit der neuen Ordnung gleichzeitig die Vorgabe eingeführt, dass die Gemeinde vor Erlass gewisser Verkehrsanordnungen (u.a. Änderungen von Höchstgeschwindigkeiten) eine Stellungnahme der Dienststelle vif einzuholen hat. Die kantonale Fachstelle prüft die vorgesehene Anordnung vor Erlass auf ihre Recht-, Zweck- und Verhältnismässigkeit und teilt der Gemeinde ihre fachliche Beurteilung mit, sodass die Gemeinde in Kenntnis dieser fachlichen Beurteilung ihren Entscheid treffen kann.

Unser Rat ist von der Zweckmässigkeit und Effizienz dieser Aufgabenteilung überzeugt. Sie stellt sicher, dass der Kanton auf dem übergeordneten Kantons- und Gemeindestrassennetz die Interessen des überregionalen Verkehrs wahrnehmen kann und unter diesen Gesichtspunkten über die allfällige Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen entscheiden kann. Hingegen besitzen die Gemeinden richtigerweise die Kompetenz zur allfälligen Anordnung von Tempo-30-Zonen auf Strassen, welche dem Verkehr innerhalb der Gemeinde oder der Grob- beziehungsweise der Feinerschliessung von Quartieren dienen. Wir sehen vor diesem Hintergrund keine überzeugenden Gründe, kurz nach Einführung der neuen Aufgabenteilung wieder davon abzuweichen.

Rahmenbedingungen für Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

Die [Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen](#) (nachfolgend UVEK-Verordnung genannt) hält fest, dass die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich unzulässig ist (Art. 4 Abs. 2 UVEK-Verordnung). In Tempo-30-Zonen soll das Überqueren der Strasse aus Sicherheitsgründen überall zulässig

sein. Die Fussgänger sollen aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus die Strasse da überqueren, wo sie sich am sichersten fühlen und wo die Sichtverhältnisse am besten sind. Entsprechend werden bestehende Fussgängerstreifen in neu angeordneten Tempo-30-Zonen grundsätzlich aufgehoben.

Nur ausnahmsweise dürfen Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen belassen oder neu angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger dies erfordern. Davor ist aber abzuklären, ob die Querungsstelle nicht mit anderen baulichen Fussgängerschutzmassnahmen sicher gestaltet werden kann. So müssen etwa Fahrbahnanhebungen (Rampen) geprüft werden, die als Kombination von Verkehrsberuhigung und Querungssicherung geschwindigkeitsdämpfend wirken und dadurch einen hohen Schutz bieten. Daneben kommen Fahrbahneinengungen (Trottoirnasen) in Frage, welche die Sichtverhältnisse verbessern und die Querungsdistanz verkürzen. Eine weitere Option sind Querungsstellen mit Mittelinseln, jedoch ohne Markierung eines Fussgängerstreifens. Durch solche baulichen Massnahmen können insbesondere auch die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Menschen berücksichtigt werden.

Liegen besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger vor und kann die Querungsstelle nicht mit baulichen Fussgängerschutzmassnahmen gesichert werden, ist das Anbringen von Fussgängerstreifen ausnahmsweise möglich. Die UVEK-Verordnung nennt namentlich Tempo-30-Zonen bei Schulen und Heimen als Orte, an denen ausnahmsweise Fussgängerstreifen angebracht werden können. Diese Aufzählung ist allerdings nicht abschliessend und hat lediglich beispielhaften Charakter. Die Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens in Tempo-30-Zonen kann auch dort vorhanden sein, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist oder beispielsweise bei grossen Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Unter Umständen kann somit auch auf Schulwegen oder an Stellen, die von Schulen oder Heimen entfernt sind, die Anbringung eines Fussgängerstreifens angezeigt sein, wenn besondere Schutzbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen und diese mit Fussgängerstreifen erfüllt werden können. Es ist Sache der zuständigen Behörde (Kanton oder Gemeinde gemäss vorhergehend dargestellter Aufgabenteilung), im Einzelfall abzuklären, ob das Sicherheitsbedürfnis oder jenes nach vermehrten Querungsmöglichkeiten höher zu gewichten ist. Kommt die zuständige Behörde zum Schluss, dass ein Fussgängerstreifen erforderlich ist, muss dieser in jedem Fall auch den generellen Voraussetzungen und Anforderungen für Fussgängerstreifen entsprechen.

Generelle Voraussetzungen und Anforderungen für Fussgängerstreifen

Fussgängerstreifen sind nicht als reine Markierung zu verstehen, sondern wie Bauwerke zu planen, zu projektieren und auszuführen. Für die Beurteilung und Anordnung eines Fussgängerstreifens sind alle örtlichen bzw. die betrieblichen, anlage- und umfeldbedingten Einflüsse einzubeziehen.

Damit ein Fussgängerstreifen bewilligt werden kann, müssen die Mindestanforderungen betreffend Fahrzeug- und Fussgänger-Frequenzen erfüllt sein. Das linksstehende

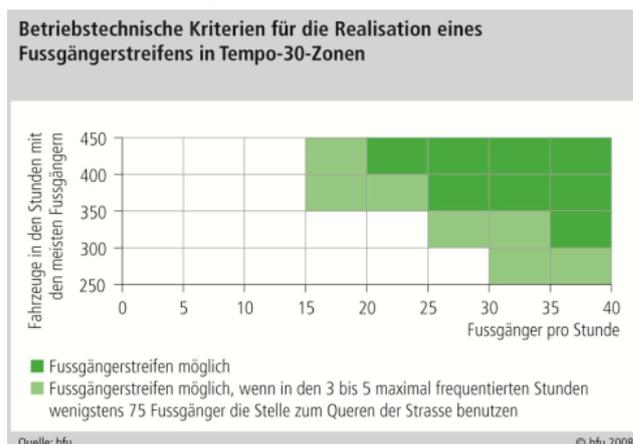


Diagramm der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zeigt die betriebstechnischen Kriterien für die Realisation eines Fussgängerstreifens in Tempo-30-Zonen.

Abb. 1: Betriebstechnische Kriterien für die Realisation eines Fussgängerstreifens in Tempo-30-Zonen aus der [Fachbrochure «Tempo-30-Zonen» der Beratungsstelle für Unfallverhütung \(2011\)](#)

Sind die Mindestanforderungen betreffend Fahrzeug- und Fussgänger-Frequenzen erfüllt, müssen bei der baulichen Umsetzung die folgenden Anforderungen berücksichtigt werden:

- Querung mit Mittelinsel
- nur ein Fahrstreifen pro Richtung
- Einhaltung der Sichtweiten
- genügende Beleuchtung
- Signalisation gemäss Vorgaben Dienststelle vif
- genügend breite und tiefe Warteräume
- abgesenkte Randsteine

In Fällen, in denen ein bestehender Fussgängerstreifen die Mindestanforderungen nicht mehr erfüllt, werden diese entfernt beziehungsweise demarkiert. Dies geschah unter anderem unlängst in Langnau bei Reiden und im Jahr 2011 in Aesch.

Die Dienststelle vif hat im Jahr 2015 auf den Kantonsstrassen sämtliche 996 Fussgängerstreifen auf ihre Sicherheit hin überprüft. Dabei wurden auch Rückmeldungen aus der Bevölkerung berücksichtigt. Aus den daraus resultierenden Ergebnissen werden die betroffenen Fussgängerstreifen saniert, baulich angepasst oder ersatzlos aufgehoben.

Fazit

Die Rahmenbedingungen zur Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen sind durch übergeordnetes Bundesrecht vorgegeben und werden durch den Kanton entsprechend umgesetzt. Wie dargelegt haben Kanton und Gemeinden in ihrer Zuständigkeit im Einzelfall zu klären, ob das Sicherheitsbedürfnis oder jenes nach vermehrten Querungsmöglichkeiten höher zu gewichten ist.

Die neu eingeführte Aufgabenteilung in der Anordnungskompetenz von Tempo-30-Zonen zwischen Kanton und Gemeinden ist zweckmässig und effizient und soll daher beibehalten werden. Daher besteht kein Handlungsbedarf, die Kompetenz zur Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen weitergehend als heute in die Verantwortung der Gemeinden zu delegieren. Aus diesen Gründen beantragen wir Ihnen, die Motion abzulehnen.