653.113
Richtlinie Fahrverbote

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie ergänzt die gesetzlichen Vorgaben der Signalisationsverordnung SSV für die Beurteilung von Fahrverboten. Sie legt fest, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrverbot möglich ist. Es werden Standards festgelegt, die es bei der Beurteilung und Verfügung von Fahrverboten einzuhalten gilt. Die Richtlinie gilt für alle öffentlichen Strassen nach Strassenverkehrsrecht und ist für die zuständige Behörde (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) und Gemeinden mit Signalisationskompetenz) verbindlich.

Allgemein

Öffentliche Strassen dienen der Erschliessung und Versorgung der jeweiligen Gebiete und der Verbindung der Gebiete untereinander. Einschränkungen sind nur möglich, soweit dies übergeordnete Interessen erfordern. Als solche kommen in erster Linie Aspekte der Verkehrssicherheit sowie technische Grenzen des betreffenden Strassenbauwerks in Frage. Auch das Interesse eines geordneten Verkehrsflusses auf dem Kantonsstrassen- und Gemeindestrassennetz könnte als überwiegende öffentliche Interessen ins Feld geführt werden, um z.B. den Lastwagenverkehr mit Fahrverboten vom Kantonsstrassen- und Gemeindegebiet fern zu halten (sofern eben dieser Verkehrsfluss durch die Lastwagen verhindert oder erheblich gestört wird). Nebst dem Erfordernis der gesetzlichen Grundlage und des überwiegenden öffentlichen Interesses muss die Verkehrsbeschränkung stets verhältnismässig sein, d.h. die Massnahme muss geeignet und erforderlich sein, ferner muss ein vernünftiges Verhältnis zwischen Eingriffszweck und Eingriffswirkung gewahrt bleiben. Insbesondere bei Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Umweltschutzes (Lärm, Luft) ist der Nachweis der Verhältnismässigkeit schwer zu erbringen. Eine vollständige Untersagung oder auch nur eine zeitliche Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs ist nur möglich auf Strassen, welche vom Bund für den allgemeinen Durchgangsverkehr als nicht offen erklärt sind.

Fahrverbote und Teilfahrverbote sind Gegenstand von Allgemeinverfügungen, die sich einerseits an einen unbestimmten Personenkreis richten, anderseits einen konkreten Sachverhalt regeln. Allgemeinverfügungen sind in der Regel gleich wie individuell-konkrete Hoheitsakte anfechtbar.
Fahrverbote oder Teilfahrverbote dienen grundsätzlich dem Schutz der Bewohner. Es ist jedoch jeweils die Massnahme zu wählen, die den Zeck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Bei der Prüfung der Verhältnismassigkeit der Massnahme muss ein sehr strenger Massstab angelegt werden.

Grundlagen

Zur Beurteilung eines Fahrverbots ist ein Kurzgutachten oder ein Grundlagenbeschrieb notwendig, die sich insbesondere zu folgenden Punkten zu äussern haben:

- Antrag / Auslöser für Fahrverbot
- Örtliche Verhältnisse, Auswirkungen Verkehrsnetz (Umwegverkehr)
- Verkehrsbelastungen
- Schutz der Bewohner
- Lärm- und Luftbelastungen
- Sicherheit
- Schutz der Strasse (Ausbaustandard)
- Umsetzung / Massnahme
- Beurteilung / Fazit

Antrag / Auslöser für Fahrverbot

Es ist Festzuhalten, wer den Antrag gestellt hat, warum aus Sicht des Antragstellers ein Fahrverbot die richtige Lösung ist und wie sich der zuständige Gemeinderat zum Antrag stellt.

Örtliche Verhältnisse, Auswirkungen Verkehrsnetz (Umwegverkehr)

Unter diesem Punkt sind die örtlichen Verhältnisse zu umschreiben. Wie ist die Strassennutzung heute (Durchgangsstrasse, Quartierstrasse, Siedlungserschliessung, etc). Befindet sich die Strasse im Innerorts- oder Ausserortsbereich? Welche Auswirkungen hat das Fahrverbot auf das umliegende Verkehrsnetz, wo und wie verläuft der Umwegverkehr, wie gross ist der Mehrweg (Zeit und Distanz) der durch das Fahrverbot entsteht?

Verkehrsbelastungen

Es sind Angaben zu machen über die Gesamtverkehrsmenge (DTV) in beiden Richtungen. Weiter ist abzuschätzen wie viel davon als Ziel-/Quellverkehr bezeichnet werden kann. Bei einem Teilfahrverbot sind Angaben über die zu beschränkende Fahrzeugart zu machen. Ebenfalls über die gesamte Menge und über den Ziel-/Quellverkehr. Weiter sind Aussagen zu machen, wie viele Fahrzeuge mit dem Fahrverbot abgehalten (unerwünschter Durchgangsverkehr) werden können. Wenn vorhanden sind auch Angaben über das Geschwindigkeitsregime zu machen.

Schutz der Bewohner

Wie viele Leute sind vom Fahrverbot positiv oder negativ (Umleitungsverkehr) betroffen? Ist die Strecke beidseitig oder einseitig bebaut? Befindet sie sich im Innerorts- oder Ausserortsbereich?

Lärm- und Luftbelastungen

Welche Reduktion der Lärm- und Luftbelastung kann mit dem Fahrverbot erreicht werden?

Sicherheit

Bestehen auf der zu beurteilenden Strecke Sicherheitsdefizite oder Unfallschwerpunkte? Wie sieht die Unfallkarte der letzten 5 Jahre aus? Verläuft entlang der Strasse ein Schulweg oder ist die Strecke Bestandteil des Radroutenkonzepts?

Schutz der Strasse (Ausbaustandard)

Bei diesem Punkt sind Aussagen über die Strassenbreite, das Erscheinungsbild der Strasse, sowie die horizontale und vertikale Linienführung zu machen. Welche Begegnungsfälle sind bei den vorhandenen Strassenbreiten möglich? Wie ist die Tragfähigkeit der Strasse und Brücken? Gibt es Engpässe oder andere bauliche Hindernisse?

Umsetzung / Massnahme
Welche Signale sind für die Durchsetzung des Fahrverbots nötig und wo müssen sie aufgestellt werden? Für diese Angaben ist die Einreichung eins Signalisationsplanes zwingend nötig. Weiter ist zu beurteilen, ob auf der Umleitungsroute Defizite betreffend Verkehrssicherheit bestehen und wie diese allenfalls behoben werden.

Beurteilung / Fazit
Zum Schluss sind Aussagen zur Zweck- und Verhältnismässigkeit des beantragten Fahrverbots zu machen. Ist die beantrage Massnahme geeignet und notwendig um das angestrebte Ziel zu erreichen?

Beurteilung von Fahrverboten

Die zuständige Behörde prüft den Kurzbericht der Antragssteller und entscheidet über das Fahrverbot. Dabei gelten im Kanton Luzern folgende Grundsätze:

- Kein Fahr- oder Teilfahrverbot auf einer Durchgangsstrasse (SR 741.212 Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991).
- Mit dem Fahrverbot muss das gesetzte Ziel erreicht werden können (geeignete Massnahme). Zudem muss das Fahrverbot notwendig sein um das angestrebte Ziel zu erreichen.
- Stehen zur Erreichung des Ziels nebst dem Fahrverbot andere Massnahmen zur Verfügung, ist diejenige Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht.
- Das Fahrverbot muss verhältnismässig sein. Bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit ist ein eher strenger Massstab anzulegen. Es ist eine Abwägung zwischen dem mit dem Fahrverbot angestrebten Zweck und der zu dessen Erreichung notwendigen Freiheitsbeschränkung vorzunehmen.
- Für die Beurteilung der Fahrverbote in Abhängigkeit des unerwünschten Durchgangsverkehrs ist folgende Tabelle zu beachten:

	Allg. Fahrverbot	LKW-Teilfahrverbot	Teilfahrverbot
Kantonsstrasse (Durchgangsstrasse)	Kein Fahrverbot	Kein LKW-Fahrverbot	Kein Teilfahrverbot
Kantonsstrasse (Keine Durchgangsstrasse)	Kein Fahrverbot	Kein LKW-Fahrverbot	Kein Teilfahrverbot
Übrige Strassen (Verkehrsorientiert)	Kein Fahrverbot	LKW-Fahrverbot möglich, wenn unerwünschter Durchgangsverkehr mind. 50% und mind. 40 Fahrten pro Tag	Teilfahrverbot möglich, wenn unerwünschter Durchgangsverkehr mind. 40% und mind. 30 Fahrten pro Tag

	Allg. Fahrverbot	LKW-Teilfahrverbot	Teilfahrverbot
Übrige Strassen (Siedlungsorientiert)	Fahrverbot möglich, wenn unerwünschter Durchgangsverkehr mind. 30% und mind. 100 Fahrten pro Tag	LKW-Fahrverbot möglich, wenn unerwünschter Durchgangsverkehr mind. 40% und mind. 20 Fahrten pro Tag	Teilfahrverbot möglich, wenn unerwünschter Durchgangsverkehr mind. 30% und mind. 20 Fahrten pro Tag

Ist ein Fahrverbot gemäss obiger Tabelle möglich, so müssen für die Verfügung des Verbots folgende Kriterien zusätzlich eingehalten sein:

- Der Umwegverkehr über Strassen einer höheren oder gleichen Kategorie muss gewährleistet sein.
- Der Umwegverkehr darf keine andere siedlungsorientierte Strasse belasten.
- Die Umfahrungsstrecke darf maximal dreimal so lang sein wie die Strecke des Fahrverbots (Beispiel: Fahrverbot 5 km, Umfahrungsstrecke max. 15 km).
- Die Zeit für das Befahren der Umwegstrecke darf maximal dreimal so lang sein wie die Zeit für das Befahren des Fahrverbots (Beispiel: Fahrzeit Fahrverbot 7 Minuten, Fahrzeit Umwegstrecke max. 21 Minuten).
- Die Umwegroute darf keine Gefahrenstellen aufweisen und die Vortritte auf dieser Strecke müssen geregelt sein.