653.205
Richtlinie Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie dient als Grundlage zur Beurteilung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen. Sie legt fest, wo in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen unter Umständen möglich sind und bis wann die bestehenden, nicht mehr bewilligten Fussgängerstreifen entfernt werden müssen. Diese Richtlinie Merkblatt gilt für alle öffentlichen Strassen nach Strassenverkehrsrecht und ist für die zuständige Behörde (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) und Gemeinden mit Signalisationskompetenz) verbindlich.
Es werden Standards festgelegt, die es bei der Beurteilung und Anordnung von Fussgängerstreifen einzuhalten gilt.

Allgemein

Fussgängerstreifen sollen für Fussgänger Sicherheit bieten, wenn diese eine Strasse überqueren wollen. Tatsächlich geben viele Fussgängerstreifen Vortritt, aber noch nicht eine vollständige Sicherheit.

Das Missachten des Vortritts ist eine der wichtigsten Ursachen von Verkehrsunfällen bei Fussgängerstreifen. Es liegt nahe, dass bezüglich der Regelkenntnisse (bei den Fahrzeugführern wie bei den Fussgängern) Defizite vorhanden sind. Fussgänger dürfen den Streifen nicht überraschend betreten. Viele Fussgänger halten sich nicht an diese Vorschrift und den Vortritt, den sie in einer solchen Situation eigentlich nicht haben.

Die Wirkung der punktuellen Markierung eines Fussgängerstreifens darf nicht überschätzt werden. Nur mit der Markierung von Fussgängerstreifen wird keine Sicherheit erreicht. Vielmehr muss das ganze Strassendesign dem Fahrzeuglenkenden klar machen, wo mit Fussgängern zu rechnen ist. Dies kann gelingen, wenn möglichst alle strassentechnischen Elemente vermieden werden, welche die Strasse als vortrittsberechtigte Hauptstrasse kennzeichnen und dem Fahrzeuglenker somit eine falsche Sicherheit vorgeben. Zu den strassentechnischen Elementen gehören in erster Linie Längsmarkierungen, Einspurpfeile und hohe Randabschlüsse. Deshalb ist der Strassenraumgestaltung innerhalb einer Tempo-30-Zone sehr grosse Beachtung zu schenken.

Echte und nachhaltige Sicherheitspotentiale können geschaffen werden, wenn es gelingt, dass die Fahrzeuglenkenden unbewusst eine höhere Gefahr wahrnehmen. Dann führen Mechanismen der psychologischen Informationsverarbeitung dazu, dass das Fahrverhalten automatisch sicherer wird. Nur mit der punktuellen Markierung eines Fussgängerstreifens kann dieser Mechanismus nicht in Gang gesetzt werden.

Ein Fussgängerstreifen ist kein Allerweltsmittel. Er regelt nur die Vortritte beim Queren der Strasse. Bis zu einem gewissen Verkehrsaufkommen kann das Queren ohne Fussgängerstreifen sicherer sein, da die Eigenverantwortung klar gegeben ist und keine Rechte erzwungen werden müssen.

Rechtliche Grundlagen

Fussgängerstreifen sind für Fussgänger bestimmte Übergänge über die Fahrbahn, auf welchen sie gegenüber dem strassengebundenen Verkehr den Vortritt haben. Die Fussgänger müssen den Streifen benützen, wenn sie innerhalb von 50 m eines Fussgängerstreifens die Strasse queren wollen.

Fussgängerstreifen sind nicht als reine Markierung zu verstehen, sondern wie Bauwerke zu planen, zu projektieren und auszuführen. Die Notwendigkeit und die Zweckmässigkeit eines Fussgängerstreifens sind jeweils genau abzuklären. Für die Beurteilung und Anordnung eines Fussgängerstreifens sind alle örtlichen bzw. die betrieblichen, anlage- und umfeldbedingten Einflüsse einzubeziehen. Die Interessen der Fussgänger und der Fahrzeugführer sind gegeneinander abzuwägen.
Fussgängerstreifen müssen Bestandteil des Fusswegnetzes sein oder der Bedarf muss ausgewiesen sein und sie sind wunschliniengerecht anzulegen. Abweichungen von der Wunschlinie von mehr als 10 m sind zu vermeiden. An stark befahrenen Strassen nehmen Fussgänger Abweichungen von der Wunschlinie eher in Kauf als an schwach befahrenen.
Die Schweizer Normen SN 640 240 und 640 241 sind zu berücksichtigen.

Für die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen ist die Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, massgebend. Die Grundsätze, welche die Schweizer Normen zur Beurteilung der Notwendigkeit, Lage und Ausrüstung von Fussgängerstreifen aufstellt, sind auch in Tempo-30-Zonen einzuhalten.

In Art. 4 Abs. 2 der UVEK Verordnung ist festgehalten, dass die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen unzulässig ist. In Tempo-30-Zone ist deshalb auf Fussgängerstreifen zu verzichten, da das Überqueren der Strasse überall zulässig sein soll. Die Fussgänger sollen aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus die Strasse da überqueren, wo sie sich am sichersten fühlen. Fussgängerstreifen sind jedoch dann anzuordnen, wo „besondere Vortrittsbedürfnisse“ für Fussgänger bestehen. Eine Präzisierung dieser Bedürfnisse wurde in Art. 4 Abs. 2 der UVEK Verordnung mit dem Zusatz „bei Schulen und Heimen“ vorgenommen.

Der Zusatz „namentlich“ in der UVEK Verordnung verdeutlicht, dass es sich bei der Aufzählung nur um Beispiele handelt. Die Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens in Tempo-30-Zonen kann auch dort vorhanden sein, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist oder z.B. 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 Fussgänger bestehen und diese mit Fussgängerstreifen erfüllt werden können. Es ist Sache der zuständigen Behörde, unter Berücksichtigung von obgenannten Normen, im Einzelfall abzuklären, ob das Sicherheitsbedürfnis oder jenes nach vermehrten Querungsmöglichkeiten höher zu gewichten ist.

Neue Tempo-30-Zonen

Gestützt auf die UVEK Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, sollen im Kanton Luzern die Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo-30-Zonen aufgehoben werden. Dieser Grundsatz gilt für alle Tempo-30-Zonen und ist ab sofort bei neuen Verfügungen durchzusetzen.

Studien belegen einerseits, dass die Autofahrer Fussgängerstreifen umso weniger akzeptieren, je mehr es davon gibt. Andererseits zeigen Studien auch, dass Fussgänger in den Tempo-30-Zonen die Fussgängerstreifen wenig nutzen und die Strasse irgendwo überqueren. Zudem geht aus Unfallstatistiken hervor, dass die Hälfte aller Verkehrsunfälle, an denen Fussgänger beteiligt sind, auf Fussgängerstreifen geschehen.

Kommt die zuständige Behörde jedoch zum Schluss, dass ein Fussgängerstreifen erforderlich ist, muss dieser gemäss den gesetzlichen Grundlagen und den unter „Ausnahmen“ sowie „Zwingende Anforderungen zur Anordnung eines Fussgängerstreifens“ aufgeführten Vorgaben beurteilt und in allen Fällen durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) bewilligt werden.

Bestehende Tempo-30-Zonen

Die Fussgängerstreifen in bestehenden Tempo-30-Zonen müssen von der zuständigen Behörde (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) und Gemeinden mit Signalisationskompetenz) überprüft und gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen und den unter Ausnahmen aufgeführten Vorgaben beurteilt werden.

Kommt die Behörde zum Schluss, dass ein Fussgängerstreifen in der Tempo-30-Zone gerechtfertigt ist, so ist zwingend eine Bewilligung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) nötig. Die Bewilligung wird erteilt, wenn die gesetzlichen Grundlagen und die unter „Ausnahmen“ sowie „Zwingende Anforderungen zur Anordnung eines Fussgängerstreifens“ aufgeführten Vorgaben erfüllt sind.

Kann keine Bewilligung durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) erteilt werden, muss der Fussgängerstreifen innert zwei Monaten entfernt sein.

Ausnahmen

Bevor eine Ausnahmebewilligung erteilt wird, ist abzuklären, ob die Querungsstelle mit anderen baulichen Massnahmen sicher gestaltet werden kann.

Anstelle von, oder in Ergänzung zu Fussgängerstreifen kommen auch andere Fussgängerschutzmassnahmen in Frage, namentlich an Orten, wo die Sichtbeziehungen zu den Warteräumen eingeschränkt sind:

- Fahrbahnanhebung (Aufpflasterung): Als Kombination von Verkehrsberuhigung und Querungssicherung wirken Fahrbahnanhebungen geschwindigkeitsdämpfend und bieten dadurch einen hohen Schutz.
- Fahrbahneinengungen (Trottoirnasen) verbessern die Sichtverhältnisse und verkürzen die Querungsdistanz. Ein Kreuzen der Fahrzeuge ist an der Querungsstelle nicht mehr oder nur noch langsam möglich.
- Querungsstelle mit Mittelinsel, jedoch ohne Markierung eines Fussgängerstreifens

Fahrbahnanhebungen oder Fahrbahneinengungen lassen sich auch kombinieren. Auf Fahrbahnanhebungen, welche als durchgehende Trottoirs ausgestaltet sind, haben Fussgänger auch ohne Streifen Vortritt.
Auf durchgehende Trottoirs ist in Tempo-30-Zone wenn möglich zu verzichten, da diese das Tempo aufgrund des Vortrittsrechts des Durchgangsverkehrs erhöhen.

Zwingende Anforderungen zur Anordnung eines Fussgängerstreifens

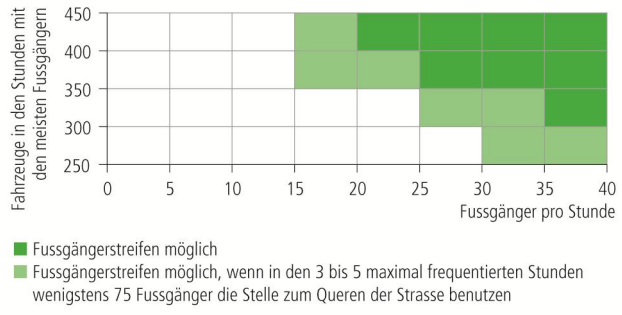
Kommt die zuständige Behörde zum Schluss, dass ein Fussgängerstreifen in einer Tempo-30-Zone gerechtfertigt ist, so sind folgende zwingende Sicherheitskriterien zu erfüllen:

- Verkehrliche Voraussetzungen (Zeitliches Auftreten der Fussgänger / Verkehrsdichte)
- Genügende Sichtweiten in allen Richtungen
- Beleuchtung gemäss den Richtlinien der Schweizerischen Lichttechnischen Gesellschaft SLG
- Warteräume mit einer Minimaltiefe von 1.20 m
- Abgesenkte Trottoirrandsteine
- Signalisation 4.11 in beiden Anfahrtsrichtungen
- Halteverbotslinie (wo nötig, bzw. nicht anderweitig verboten)

Wird ein Punkt nicht erfüllt, so darf der Fussgängerstreifen nicht angeordnet werden.

Bei der Anordnung von Fussgängerstreifen sind die Menge der querenden Fussgänger und die Fahrzeugverkehrsstärke zu berücksichtigen. Das nachfolgende Diagramm zeigt die verkehrlichen Voraussetzungen für Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen und basiert auf den Grundlagen der Verkehrssicherheit sowie in Anlehnung an die Schweizer Normen.

Betriebstechnische Kriterien für die Realisation eines Fussgängerstreifens in Tempo-30-Zonen



Quelle: bfu © bfu 2008

Die Sichtweiten nach links und rechts vom Warteraumaus sind von der gefahrenen Geschwindigkeit V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird) abhängig und müssen mindestens 40 m betragen.

Generell sind alle Fussgängerstreifen und Warteräume zu beleuchten. Fussgänger müssen sowohl bei Tag wie bei Nacht erkennbar sein und der Fussgänger soll sich durch einen Helligkeitskontrast vom Hintergrund abheben. Der Beleuchtungsstandard richtet sich nach den bestehenden Vorschriften der Schweizerischen Lichttechnischen Gesellschaft SLG.

Gestützt auf den Grundsatz „sehen und gesehen werden“ sind entsprechende Warteräume vorzusehen.

- mind. Tiefe Warteraum = 1.20 m
- mind. Breite Warteraum = Breite des Fussgängerstreifens (in der Regel 4.0 m)

Die Randsteine sind auf beiden Seiten abzusenken (schräg gestellter Stein, + 3 cm)

Die Anordnung des Signals „Standort eines Fussgängerstreifens (4.11) ist ortsspezifisch zu bestimmen.

- In der Mitte bei Fussgängerinseln
- Seitlich je Anfahrtsrichtung

Vor Fussgängerstreifen wird auf der Fahrbahn eine mindestens 10 m lange Halteverbotslinie im Abstand von 50 – 100 cm parallel zum rechten Fahrbahnrand angebracht. Die Halteverbotslinie wird weggelassen, wo das Halten gesetzlich ohnehin verboten ist.