

Petition Fussgängerstreifen Küssnacht SZ: Begründung und Argumentation

Die Petition fordert die Markierung der Fussgängerstreifen in der Küssnachter Tempo-30-Zone. Die Vielzahl an Unterschriften verdeutlicht die Unzufriedenheit innerhalb der Küssnachter Bevölkerung mit der derzeitigen Situation. Die Beweggründe der Unterzeichnenden lassen sich den beigefügten Kommentaren entnehmen: Häufig wird dabei auf die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger hingewiesen – insbesondere jener von Kindern sowie älteren Menschen.

Die Thematik der gesetzlichen Regelungen in Tempo-30-Zonen ist Gegenstand wiederkehrender Diskussionen. Zwar ist der Initiantin der Petition bekannt, dass die geltende Gesetzgebung *in der Regel* keine Markierung von Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo-30-Zonen vorsieht. Jedoch besteht innerhalb des rechtlichen Rahmens ein gewisser Handlungsspielraum, der solche Markierungen unter bestimmten Voraussetzungen zulässt.

Angesichts der ausgeprägten Unzufriedenheit innerhalb der Küssnachter Bevölkerung und unter Berücksichtigung der in diesem Schreiben dargelegten Argumente erscheint es angezeigt, eine sachgerechte Lösung zu erarbeiten, welche den bestehenden Herausforderungen in der Tempo-30-Zone von Küssnacht angemessen begegnet.

Ein zentrales Argument für die Markierung von Fussgängerstreifen ist die Gewährleistung der **Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger**. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) empfiehlt, Strassen an den übersichtlichsten Stellen zu überqueren.¹ In der Tempo-30-Zone von Küssnacht befinden sich jedoch zahlreiche Stellen mit eingeschränkter Sicht, welche eine sichere Strassenüberquerung erheblich erschweren – beispielsweise die Kreuzung Oberdorf–Siegwartstrasse sowie sämtliche Querungen rund um den Hauptplatzkreisel. An diesen beispielhaft genannten Stellen besteht zudem keine Möglichkeit, auf sichere Alternativrouten auszuweichen, da auch diese durch unübersichtliche Querungsstellen gekennzeichnet sind. Im Sinne von Art. 47 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) kann die Erwartung auch nicht sein, dass Fussgänger unzumutbare Umwege für eine sichere Überquerung der Strasse wählen müssen, auch wenn sie theoretisch möglich wären.²

Besonders für Kinder und ältere Menschen stellt das Fehlen markierter Fussgängerstreifen ein erhöhtes Risiko dar. Kinder haben mehr Mühe, Distanzen korrekt einzuschätzen, zeigen teils risikoreicheres Verhalten im Strassenverkehr und verfügen über weniger ausgeprägte visuelle Suchstrategien³. Sie benötigen deshalb klare visuelle Orientierungshilfen für eine sichere Strassenüberquerung.

¹ Siehe BFU (2025) Ratgeber Tempo-30-Zonen, Sicher unterwegs, sicher geplant, abgerufen am 29.05.2025 auf <https://www.bfu.ch/de/ratgeber/tempo-30-zonen>

² Siehe Art. 47 Abs. 1 VRV. Eine sicherere alternative Route soll verwendet werden, wenn diese weniger als 50 Meter entfernt liegt.

³ Siehe Van der Meer, Gerlach & Gehlert (2020), Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern, Forschungsbericht Nr. 72, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., abgerufen am 29.05.2025 auf <https://www.udv.de/resource/blob/79896/17282545882266da271acced6d25989c/72-entwicklung-der-geschwindigkeitswahrnehmung-bei-kindern-data.pdf>

Zudem werden mit dem Beginn des neuen Schuljahres zahlreiche Kinder einen neuen Schulweg zum Schulprovisorium Chaspersmatte zurücklegen müssen. Für viele bedeutet dies zusätzliche Strassenüberquerungen innerhalb der Tempo-30-Zone, was die Notwendigkeit von deutlich markierten Fussgängerstreifen entlang dieser Schulwege unterstreicht.⁴

Auch für ältere Menschen und Personen mit Gehbehinderungen stellen klar erkennbare Fussgängerstreifen eine wichtige Hilfe dar, da sie möglicherweise mehr Zeit für die Querung benötigen und sich mehr auf die Rücksichtnahme des Verkehrs verlassen müssen.

Ein weiteres zentrales Argument betrifft die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch **klare Orientierungshilfen für Fahrzeuglenkende**. In der Küssnachter Tempo-30-Zone gestaltet es sich für Autofahrerinnen und Autofahrer mitunter schwierig, die Absicht von Fussgängerinnen und Fussgängern rechtzeitig zu erkennen. Markierte Fussgängerstreifen stellen ein allgemein verständliches und etabliertes Verkehrssignal dar⁵, das allen Verkehrsteilnehmenden – unabhängig vom Alter oder Verkehrsmittel – bekannt ist.

Gemäss Art. 33 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) i.V.m. Art. 6 Abs. 1 VRV sind Fahrzeugführende angehalten, sich vor Fussgängerstreifen besonders vorsichtig zu verhalten und nötigenfalls anzuhalten, um Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt zu gewähren, sofern diese sich bereits auf dem Streifen befinden oder im Begriff sind, diesen zu betreten. Bereits im Kindesalter wird vermittelt, dass die Strasse idealerweise an einem Fussgängerstreifen überquert werden soll. Ebenso ist im Bewusstsein der Fahrzeugführenden verankert, dass in solchen Situationen besondere Rücksicht geboten ist. Die Einführung klar markierter Fussgängerstreifen würde somit die intuitive Kommunikation zwischen Fussgänger- und Fahrzeugverkehr verbessern und Missverständnisse reduzieren. Dies gilt nicht nur für Autofahrende, sondern ebenso für weitere Verkehrsteilnehmende wie Velofahrende oder Motorradlenkende.

Ein weiteres zentrales Argument stellt die **unzufriedenstellende Umsetzung der Tempo-30-Zone** im Dorfkern von Küssnacht dar. Zur Einordnung dieser Problematik ist eine kurze Erläuterung der rechtlichen Rahmenbedingungen hilfreich: Die Gesetzgebung unterscheidet zwischen einem übergeordneten Verkehrsnetz mit verkehrsorientierten Strassen und einem untergeordneten Netz mit nicht verkehrsorientierten Strassen, wie beispielsweise Quartierstrassen.⁶

Aus meiner Sicht sind das Oberdorf, die Bahnhofstrasse sowie die Grepperstrasse eindeutig als verkehrsorientierte Strassen einzustufen. Obwohl mir keine konkreten Zahlen zur Verkehrsentslastung infolge der Südumfahrung vorliegen, ist in der Tempo-30-Zone – insbesondere während der Stosszeiten – weiterhin eine hohe Verkehrsbelastung spürbar.

⁴ Siehe Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen Art. 4 Abs. 2

⁵ Zwar bieten die teilweise im Dorf angebrachten «Füessli» zumindest eine Form der Orientierungshilfe für die Kinder, jedoch sind sie nicht mit einem Fussgängerstreifen gleichzusetzen welches auch für die Fahrzeuglenkenden ein klares und gut sichtbares Signal darstellt.

⁶ Siehe BFU (2023) Tempo-30-Zonen Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Fachdokumentation 2.355, Bern

Darüber hinaus könnte auch argumentiert werden, dass Strassen wie die Siegwartstrasse und die Kelmattstrasse aufgrund ihrer Bedeutung als Zufahrten zu Einkaufsmöglichkeiten sowie das Unterdorf aufgrund der Erschliessung der Seeplatzparkplätze ebenfalls als verkehrsorientiert zu betrachten sind.

Für verkehrsorientierte Strassen gilt folgende Regelung: «Falls eine punktuelle Querungsnachfrage vorhanden ist und die Fussgängerstreifen die entsprechenden Anforderungen (...) erfüllen, können sie auf dem übergeordneten Netz geplant oder beibehalten werden.»⁷ Diese Passage verdeutlicht, dass die rechtlichen Grundlagen die Markierung von Fussgängerstreifen unter bestimmten Voraussetzungen ausdrücklich zulassen und der Planung einen gewissen Spielraum einräumen.⁸ In Anbetracht der vorliegenden Gegebenheiten im Küssnacher Dorfkern erscheint es daher sachlich gerechtfertigt, die Möglichkeit einer gezielten Markierung von Fussgängerstreifen ernsthaft zu prüfen.

Zudem schafft Art. 4 Abs. 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen weitere Klarheit bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit von Fussgängerstreifen: «Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.»⁹ Diese Regelung bezieht sich sowohl auf das übergeordnete als auch auf das untergeordnete Netz. Die Formulierung «namentlich» weist dabei auf eine beispielhafte, nicht abschliessende Aufzählung hin. Daraus ergibt sich, dass auch andere Querungsstellen, an denen ein erhöhtes Schutzbedürfnis besteht, unter diese Regelung fallen können – ohne dass eine gesetzeswidrige Auslegung befürchtet werden müsste. Im Gegenteil: Das übergeordnete Ziel der rechtlichen Grundlage zur Einführung von Tempo-30-Zonen ist es, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dies wird in der Gesetzgebung wie folgt festgehalten: «Auf dem übergeordneten Netz ist das Ziel einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Artikel 108 Absatz 2 SSV die Vermeidung und Verminderung besonderer Gefahren, der Schutz bestimmter Benutzergruppen, die Verbesserung des Verkehrsablaufs und die Einhaltung der Umweltschutzvorgaben (z. B. Lärm). Auf dem übergeordneten Netz ist insbesondere der Fuss- und Veloverkehr entsprechend zu schützen.»¹⁰ Diese rechtliche Auslegung verdeutlicht, dass die Anbringung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen unter bestimmten Voraussetzungen nicht nur zulässig, sondern im Sinne der Sicherheit auch geboten sein kann.

Das Konzept der Tempo-30-Zone basiert auf dem Prinzip der «selbsterklärenden Strasse».¹¹ Gemäss diesem Ansatz soll es den Verkehrsteilnehmenden jederzeit zweifelsfrei möglich sein, das geltende Tempolimit anhand der baulichen und gestalterischen Ausführung der Strasse zu

⁷ Siehe BFU (2023) Tempo-30-Zonen Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Fachdokumentation 2.355, Bern

⁸ Siehe BFU (2023) Tempo-30-Zonen Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Fachdokumentation 2.355, Bern

⁹ Siehe Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen Art. 4 Abs. 2

¹⁰ Siehe BFU (2023) Tempo-30-Zonen Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Fachdokumentation 2.355, Bern

¹¹ Siehe BFU (2023) Tempo-30-Zonen Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Fachdokumentation 2.355, Bern

erkennen.¹² Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) führt hierzu aus: «Eine Schlüsselrolle spielen dabei netzspezifische Elemente hinsichtlich Grundausrüstung, Erkennbarkeit und gegebenenfalls bei Bedarf gezielter Geschwindigkeitssenkung.»¹³

Die Umsetzung dieses Prinzips ist in der Tempo-30-Zone des Küssnacher Dorfkerns aufgrund noch nicht erfolgter und noch länger nicht erfolgreicher baulicher und verkehrstechnischer Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung unzureichend. Obwohl das Modell der selbsterklärenden Strasse in der Theorie überzeugt, zeigt sich in der praktischen Anwendung ein anderes Bild: Die Temporeduktion auf 30 km/h wird von zahlreichen Verkehrsteilnehmenden offenbar und vermutlich aufgrund der fehlenden baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen nicht wahrgenommen und daher nicht eingehalten. Dies führt zu einer erhöhten Unsicherheit, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger beim Überqueren der Strasse. Diese Beobachtungen deuten darauf hin, dass ergänzende Massnahmen notwendig sind, um die angestrebte Wirkung des Modells der selbsterklärenden Strasse tatsächlich zu erreichen. Eine solche Notwendigkeit ist auch gesetzlich vorgesehen.¹⁴ In diesem Zusammenhang beschreibt Schweizer (2010): «Es liegt bei den Kantonen, bzw. bei den für die Signalisation zuständigen Stellen (grössere Städte) die gemäss Bundesrecht vorgesehenen Ausnahmen in der Praxis umzusetzen. Eine einheitliche Praxis konnte bisher nicht etabliert werden. Es gibt Bewilligungsstellen, die sehr restriktiv verfahren, andere sehen «besondere Vortrittsverhältnisse» als vielerorts gegeben.»¹⁵ Anstelle einer restriktiven Gesetzesauslegung ist daher eine praxisnahe, auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Planung der Tempo-30-Zone in Küssnacht angezeigt. Dabei sollte insbesondere den Bedürfnissen und Anliegen der lokalen Bevölkerung Rechnung getragen werden – Anliegen, die durch die zahlreichen gesammelten Unterschriften zur vorliegenden Petition klar zum Ausdruck gebracht wurden.

Ich nehme die im «Freier Schweizer» vom 26. Januar 2025 veröffentlichten Aussagen von Pascal Simmen, Leiter Prävention bei der Kantonspolizei Schwyz, zum Anlass, um auf einige darin enthaltene Argumente einzugehen. Herr Simmen führt aus, dass Fussgängerstreifen keine Garantie für die Sicherheit böten, da «die grosse Mehrheit der Unfälle mit Fussgängerbeteiligung» auf dem Fussgängerstreifen geschehe.¹⁶ Eine Quellenangabe zu dieser Aussage bleibt jedoch aus. Zudem stellt sich die Frage, ob nicht die Anzahl verletzter Fussgänger als relevanterer Indikator zu betrachten wäre als die blossе Zahl der Unfälle.

Meine eigene Auswertung der jährlich vom Bund publizierten Strassenverkehrsunfall-Statistik kommt zu einem anderen Schluss als Herr Simmen. Eine Analyse der gesamtschweizerischen Daten für den Zeitraum 2019 bis 2024, über alle Altersgruppen hinweg aggregiert¹⁷, zeigt, dass

¹² Siehe BFU (2023) Tempo-30-Zonen Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Fachdokumentation 2.355, Bern

¹³ Siehe BFU (2023) Tempo-30-Zonen Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Fachdokumentation 2.355, Bern

¹⁴ Siehe Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen Art. 5 Abs. 2-3

¹⁵ Siehe Schweizer (2010), Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen, Fussverkehr Schweiz, Zürich

¹⁶ Siehe Freier Schweizer vom 26. Januar 2025, Petitionäre fordern Steifen-Comeback, «Nur gehen, wenn Räder stehen» von Amina Jakupovic

¹⁷ Siehe ASTRA (2025) Strassenverkehrsunfall-Statistik 2024 und ASTRA (2024) Strassenverkehrsunfall-Statistik 2023

die Mehrheit der verunfallten Fussgänger *nicht* auf dem Fussgängerstreifen, sondern ausserhalb desselben zu Schaden kam (vgl. Abbildung 1).

Anzahl verunfallte Fussgänger im Schweizer Strassenverkehr 2019-2024

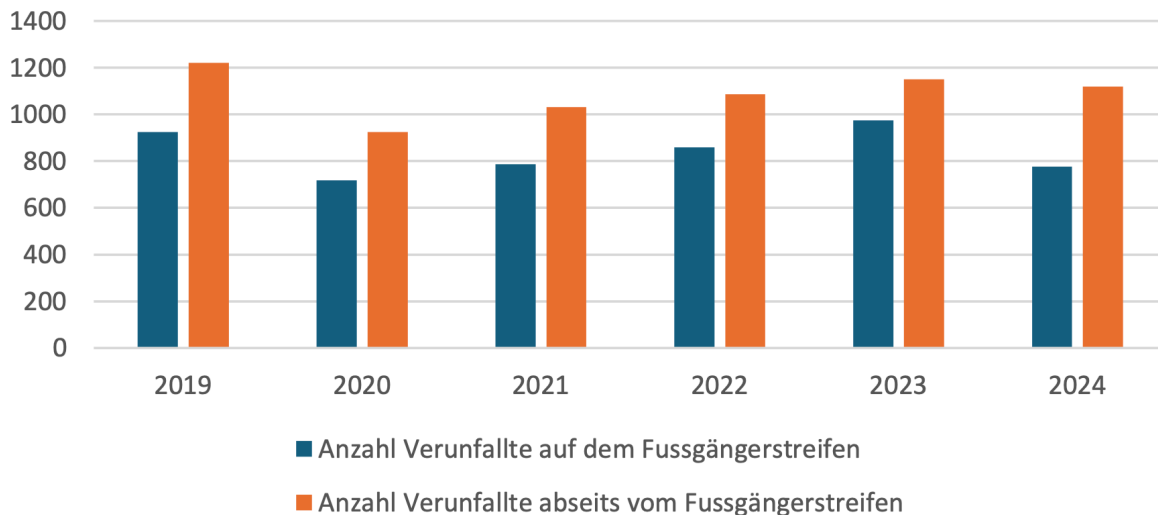


Abbildung 1: Anzahl verunfallte Fussgänger in der Schweiz von 2019-2024 über alle Alterskategorien (Quelle: ASTRA Strassenverkehrsunfall-Statistik 2023 und ASTRA Strassenverkehrsunfall-Statistik 2024)

Des Weiteren empfiehlt Herr Simmen, die Strasse nur zu überqueren, wenn Fahrzeuge entweder vollständig stillstehen oder keine herannahen. Er weist darauf hin, dass dies von Fussgängerinnen und Fussgängern ein erhöhtes Mass an Geduld erfordere, da den Fahrzeuglenkenden der Vortritt gebühre. Diese Argumentation ist in der Theorie nachvollziehbar. In der praktischen Realität der Tempo-30-Zone in Küssnacht erweist sich diese Empfehlung jedoch als weder zumutbar noch realistisch umsetzbar: An zahlreichen Stellen (ohne realistische und sichere alternative Route) ist dies einerseits aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse eine verlässliche Einschätzung, ob sich ein Fahrzeug nähert, und andererseits aufgrund des zu bestimmten Tageszeiten (die in der Regel mit den Schul- und Freizeitbeschäftigungszeiten der schulpflichtigen Kinder korrelieren) praktisch konstanten Verkehrsflusses kaum möglich.

Als Mutter zweier Kleinkinder bin ich regelmässig mit Kinderwagen und Tragehilfe im Dorf unterwegs. Im Alltag beobachte ich wiederholt, dass die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht konsequent eingehalten wird und einzelne Fahrzeuge ein Fahrverhalten zeigen, das als unvorsichtig oder gar fahrlässig einzustufen ist. In solchen Situationen wäre es aus meiner Sicht unverantwortlich, zu erwarten, dass ich den Kinderwagen in unmittelbarer Nähe zum Strassenrand positioniere, um meine Querungsabsicht anzuzeigen. Halte ich den Kinderwagen hingegen hinter oder seitlich von mir, bleibt meine Absicht für Fahrzeuglenkende oft unbemerkt.

Zudem erscheint es unangemessen, von Fussgängerinnen und Fussgängern ein Mass an Geduld zu verlangen, das der tatsächlichen Situation auf Küssnacher Strassen kaum gerecht wird, insbesondere wenn es um die sichere Querung der Fahrbahn geht.

Herr Simmen führt weiter aus, dass Tempo-30-Zonen gemäss Statistik als sicherer gelten als Zonen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dieses Argument ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings hege ich erhebliche Zweifel daran, dass die Tempolimits in der Realität tatsächlich eingehalten wird. Meine täglichen Beobachtungen im Strassenverkehr lassen vielmehr darauf schliessen, dass die Geschwindigkeit häufig deutlich über 30 km/h liegt und die Zone somit faktisch eher den Verhältnissen einer 50er-Zone entspricht. Unter diesen Umständen erscheint es aus meiner Sicht unverantwortlich und sicherheitspolitisch bedenklich, von Fussgängerinnen und Fussgängern, insbesondere von jüngeren, zu erwarten, eine Strasse ohne Fussgängerstreifen zu überqueren.

«Allen voran ist es jedoch Aufgabe der Eltern, den Schulweg und das Verhalten bei Strassenquerungen mit ihren Kindern zu üben», erklärt Herr Simmen im erwähnten Zeitungsartikel. Diese Aussage erachte ich aus mehreren Gründen als problematisch.

Erstens wird im Rahmen des polizeilichen Präventionsunterrichts im Kindergarten das sichere Überqueren der Strasse explizit geübt – allerdings nur an Fussgängerstreifen am Dorfeingang resp. -ausgang. Dieses Szenario entspricht nicht der aktuellen Verkehrssituation im Küssnacher Dorfkern, wo vielerorts keine Fussgängerstreifen vorhanden sind und somit die vermittelten Inhalte nur bedingt anwendbar sind.

Zweitens ist es Eltern zwar grundsätzlich möglich, mit ihren Kindern auch das Überqueren der Strasse ohne Fussgängerstreifen zu üben. Dennoch bleiben Kinder – insbesondere im Kindergarten- und Primarschulalter – bei Alleingängen erheblich gefährdet: Aufgrund ihrer entwicklungsbedingten Schwierigkeiten bei der Distanzeinschätzung sowie eingeschränkter visueller Suchstrategien¹⁸ bleibt das erhöhte Risiko trotz vorgängiger Übung bestehen.

Drittens sollte es aus meiner Sicht eine zentrale Aufgabe des Kantons sein, sichere Bedingungen für Strassenquerungen bereitzustellen. Auch wenn die Begleitung und Instruktion durch die Eltern wichtig ist, kann und darf die Verantwortung für die Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr nicht allein auf die Erziehungsberechtigten übertragen werden.

Ich ersuche die Staatskanzlei, den Regierungsrat und das zuständige Departement die in diesem Schreiben dargelegte Argumentation zur Kenntnis zu nehmen, die erforderlichen Abklärungen vorzunehmen und der Küssnacher Bevölkerung zeitnah eine tragfähige und angemessene Lösung für die Situation in der Tempo-30-Zone vorzulegen und umzusetzen.

Nicola Alves-Illi, 5. Juni 2025

¹⁸ Siehe Van der Meer, Gerlach & Gehlert (2020), Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern, Forschungsbericht Nr. 72, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., abgerufen am 29.05.2025 auf <https://www.udv.de/resource/blob/79896/17282545882266da271acced6d25989c/72-entwicklung-der-geschwindigkeitswahrnehmung-bei-kindern-data.pdf>