



---

Regierungsrat

Luzern, 2. Februar 2018

## STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 446

Nummer: P 446  
Eröffnet: 31.10.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Antrag Regierungsrat: 02.02.2018 / Ablehnung  
Protokoll-Nr.: 114

### **Postulat Zurbriggen Roger und Mit. über die Entschärfung gefährlicher Verkehrsstellen, die durch die Verkehrsnormen nicht erfasst werden**

Die Zuständigkeiten, die Verantwortlichkeiten und die Finanzierung bei der Planung und Projektierung, dem Bau sowie dem Betrieb und Unterhalt von Kantons- und Gemeindestrassen sind im Strassengesetz (StrG) geregelt. Die Vorgaben für die Signalisation sind auf Bundesebene im Strassenverkehrsgesetz (SVG) und der Signalisationsverordnung (SSV) enthalten. Die Regeln der Technik werden beim Strassenbau durch die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) definiert und laufend den wachsenden Anforderungen an den Strassenraum angepasst. Der Verband besteht aus ausgewiesenen Fachleuten des Bundesamts für Strassen (ASTRA), der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), privaten Ingenieurbüros und der öffentlichen Verwaltung (Gemeinden, Städte, Kantone). Durch diese breite Palette an Wissensträgerinnen und -trägern wird sichergestellt, dass die Bedürfnisse an den Strassenraum in die Er- und Überarbeitung des gesamten Normenkataloges einfließen. Mit der Verordnung des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen werden die Signalisationsbehörden zur Anwendung und Umsetzung dieser VSS-Normen verpflichtet.

Die Sicherheit im Strassenverkehr und insbesondere diejenige der Fussgängerinnen und Fussgänger ist ein stetes und wichtiges Thema. Der Kanton Luzern orientiert sich wie alle anderen Kantone am Sicherheitspaket «Via sicura» des Bundes. Diesem Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr hat das Bundesparlament nach mehreren Bereinigungen im Juni 2012 zugestimmt. Auf Gesetzesebene sind die wichtigsten Punkte in Art. 6a SVG definiert:

- Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessene Rechnung.
- Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften zur baulichen Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.
- Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.
- Bund und Kantone ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).

Im erwähnten Programm wurden auch sogenannte Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) definiert. Für die Strasseninfrastruktur sind drei ISSI von besonderer Wichtigkeit:

### *RSA - Road Safety Audit*

Das RSA dient dem Erkennen von Sicherheitsdefiziten in den Projektierungsunterlagen beim Entwurf der Strasseninfrastruktur. Systematisch werden durch einen unabhängigen Auditor potenziell sicherheitskritische Situationen identifiziert, die sich aus der Wahl und Kombination von Entwurfselementen ergeben. Die Strasseneigentümerin oder der Strasseneigentümer erhalten die Möglichkeit, Projekte frühzeitig zu korrigieren, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Jedes Strassenprojekt des Kantons Luzern wird bei der Ausarbeitung des Auflageprojektes mittels eines RSA auf sicherheitstechnische Mängel überprüft.

### *RSI - Road Safety Inspection*

Mit der RSI werden definierte Strassenabschnitte besichtigt, um Sicherheitsdefizite hinsichtlich Ausstattung, Verkehrsregelung sowie weiterer Risiken für einen sicheren Verkehrsablauf zu identifizieren. Auf Basis der festgestellten Defizite wird ein Sanierungskonzept erstellt. Ziel ist die Herstellung einer sicheren Strasseninfrastruktur durch Beseitigung der identifizierten Sicherheitsdefizite und Risiken. Dieses Instrument wird standardmässig bei grösseren Belagssanierungen auf Luzerner Kantonsstrassen eingesetzt. So können bestehende Strassenabschnitte nach Projektabschluss sicherer dem Verkehr übergeben werden.

### *BSM - Black Spot Management*

Das BSM dient der schrittweisen Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Strassennetz. Diese werden systematisch identifiziert und nach Sanierungspriorität im Detail analysiert. Geeignete Massnahmen zur Sanierung werden auf Basis der Unfallanalyse abgeleitet, projektiert und realisiert. Die Wirksamkeit der Massnahme wird überprüft und gewährleistet eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Kanton Luzern wird zur Identifizierung der Unfallschwerpunkte das Unfallbild auf den Kantonsstrassen jährlich mit einem systematischen Monitoring analysiert. Anschliessend werden die Unfallschwerpunkte, die nicht in einem bestehenden Strassenbauprojekt aufgearbeitet werden, mittels eines BSM überprüft und geeignete Massnahmen abgeleitet.

Das auch im vorliegenden Postulat angesprochene Thema der Minimalfrequenzen bei Fussgängerstreifen wurde von Fachexperten schweizweit diskutiert. Wir verweisen dazu auf unsere umfassenden Ausführungen auf die Anfrage Jim Wolanin (A 410) über die Handhabung von Fussgängerstreifen bei Stellen, die vorwiegend von Personen mit einem erhöhten Schutzbedarf verwendet werden. Die Definition einer Mindestfrequenz hat einerseits das Ziel, die Anhaltebereitschaft und die Aufmerksamkeit der Automobilistinnen und Automobilisten bei Fussgängerstreifen sicherzustellen. Bei kaum begangenen Fussgängerstreifen rechnen die Automobilistinnen und Automobilisten, die diese Strasse regelmässig befahren, nicht mit querenden Fussgängerinnen und Fussgänger. Andererseits werden damit die Fussgängerströme kanalisiert und die Anzahl Querungsstellen minimiert. All dies führt letztendlich zu einer qualifizierten Erhöhung der Sicherheit. Der Einbezug weiterer Parameter in den Beurteilungsraster, etwa das Einzugsgebiet, wird als nicht zielführend betrachtet.

Schliesslich ist die sichere Querung der Fahrbahn in erster Linie vom Verhalten der Fussgängerin oder des Fussgängers sowie der Automobilistin oder des Automobilisten abhängig. Die Strasseninfrastruktur nimmt dabei eine untergeordnete Rolle ein. Fussgängerstreifen ändern nur das Vortrittsrecht und schützen keinen Menschen vor Unaufmerksamkeit oder Ablenkung. Das effizienteste Sicherheitselement ist der Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Nur so kann sichergestellt werden, dass sich beide Verkehrsteilnehmenden gegenseitig wahrnehmen und aufeinander Rücksicht nehmen.

Das Grundanliegen des Postulats – die Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden – ist wichtig und berechtigt und stellt einen zentralen Grundsatz bei der Arbeit unserer Fachstelle bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur dar. Wir erachten es aber weder als zielführend noch als sinnvoll, parallel zu schweizweit abgestützten und angewandten Normen und Richtlinien eine eigene "Luzerner Lösung" zu definieren. Viel wichtiger ist die konkrete Prüfung und Beurteilung im Einzelfall – ein Vorgehen, das sich auch in der

Praxis bewährt hat. Liegen besondere Schutzbedürfnisse vor, können auch mit den geltenden Vorgaben besondere Massnahmen umgesetzt werden. Dass dies im Dialog mit der betroffenen Gemeinde geschieht, ist eine Selbstverständlichkeit.

Da wir die Forderung, zusätzlich zu den schweizweit geltenden Vorgaben eine gesonderte kantonale Lösung auszuarbeiten, ablehnen, beantragen wir Ihnen – trotz des berechtigten Grundanliegens – auch die Ablehnung des Postulats.