

Luzern, 20. Mai 2025

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 250

Nummer:	P 250
Eröffnet:	09.09.2024 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i.V. mit Justiz- und Sicherheitsdepartement
Antrag Regierungsrat:	20.05.2025 / Ablehnung
Protokoll-Nr.:	533

Postulat Howald Simon und Mit. über die effektive und effiziente Anwendung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente ISSI

Unser Rat teilt das Anliegen der Effizienz und Effektivität bei der Anwendung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI). Die Sicherheit im Strassenverkehr allgemein und insbesondere hinsichtlich vulnerabler Personen ist für uns ein stetiges und wichtiges Thema. Nebst der Strasseninfrastruktur sind und bleiben aber die Eigenverantwortung und das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden ein wesentliches Element der Verkehrssicherheit. Um den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung zu tragen, entwickelte das Bundesamt für Strassen (Astra) die Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) als Vollzugshilfe. Konkrete Vorgehensvorgaben zur Unterstützung bei der Anwendung der ISSI finden sich in Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrs fachleute (VSS). Sowohl für bestehende als auch geplante Strassen gibt es proaktive und reaktive Instrumente. Die Verkehrssicherheit kann damit von der Planung bis hin zum Betrieb einer Strasse angemessen und nach einheitlichen Aspekten berücksichtigt und fortlaufend überprüft werden. Die Instrumente des Astra sollen sowohl auf kantonalen wie auch kommunalen Strassen optimal eingesetzt werden. Die notwendigen Informationen zu den ISSI sind öffentlich zugänglich und stehen allen Strassen-eigentümerinnen und -eigentümern jederzeit zur Verfügung.

Der Kanton Luzern setzt die ISSI auf den Kantonsstrassen seit Jahren bedarfsgerecht und gezielt ein. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist bei der Planung sowie beim Bau und Unterhalt unserer Kantonsstrassen stets von zentraler Bedeutung. Insbesondere nachfolgende drei ISSI werden auf Kantonsstrassen regelmässig angewendet:

- *Road Safety Audit (RSA)*: Das RSA dient dem Erkennen von Sicherheitsdefiziten von Strassenprojekten. Jedes Kantonsstrassenprojekt wird im Rahmen der Projektierung mittels eines RSA proaktiv auf sicherheitstechnische Mängel überprüft.
- *Road Safety Inspection (RSI)*: Mit dem RSI werden Strassenabschnitte im Bestand überprüft, um Sicherheitsdefizite hinsichtlich Ausstattung, Verkehrsregelung sowie weiterer Risiken für einen sicheren Verkehrsablauf zu identifizieren. Dieses Instrument wird situativ bei grösseren Belagssanierungen auf Kantonsstrassen oder als Projektierungsgrundlage für spätere Kantonsstrassenprojekte proaktiv eingesetzt.

- *Black Spot Management (BSM)*: Das BSM dient der schrittweisen Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Strassennetz. Diese werden systematisch identifiziert und nach Sanierungsriorität im Detail analysiert. Der Kanton Luzern betreibt ein jährliches Monitoring mit Kurzanalyse der Unfallschwerpunkte auf dem gesamten Strassennetz. Die Informationen und Kurzanalysen zu Unfallschwerpunkten auf Gemeinestrassen werden den entsprechend zuständigen Gemeinden zugestellt.

Beim Einsatz der ISSI bilden Verkehrsunfalldaten eine zentrale Grundlage, da sie wertvolle Informationen über die Häufigkeit, die Ursachen und das Muster von Unfällen liefern. Im Kanton Luzern werden die Unfalldaten durch die Luzerner Polizei erhoben. Diese Daten werden gemäss Artikel 5 der Verordnung über das Informationssystem Straßenverkehrsunfälle ([ISUV](#)) regelmässig dem Astra zugestellt. Das Astra stellt basierend darauf eine interaktive Unfallkarte auf dem Geoportal des Bundes zur Verfügung, die seit 2011 alle Unfälle mit Personenschäden geografisch darstellt. Diese Karte bietet Behörden und der Öffentlichkeit einen transparenten Überblick über Unfallorte und unterstützt Planende in ihren verkehrssicherheitsrelevanten Entscheidungen. Die Verarbeitung und Verwaltung der Daten durch die Luzerner Polizei erfolgt unter Berücksichtigung der Datenschutzrichtlinien und wird für die Erstellung der jährlichen, kantonalen und schweizerischen Verkehrsunfallstatistik verwendet. Anonymisierte Unfalldaten zu Einzelereignissen können bei Bedarf nach Aufwand zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Die Unfallschwerpunkte können ermittelt werden, sobald das Astra den Jahresabschluss (jeweils ab 20. Februar) vorgenommen und die Daten freigegeben hat.

Artikel 6a Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes ([SVG](#)) sieht vor, dass Bund und Kantone eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (SiBe) ernennen. Im Kanton Luzern nimmt diese Funktion der Teamleiter Verkehrssicherheit in der Abteilung Mobilität der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) wahr und ist beim Astra in der Liste der Sicherheitsbeauftragten (SiBe) eingetragen. Der SiBe und sein Team sammelt und verwaltet die Ergebnisse der verschiedenen Instrumente und dient den anderen Verwaltungsstellen sowie interessierten Dritten als Ansprechpartner für Fragen und Informationen zur Infrastruktursicherheit. Des Weiteren nimmt der SiBe an den vom Astra organisierten, jährlich stattfindenden SiBe-Austauschplattformen teil.

Den Gemeinden steht es offen, ebenfalls eine solche Stelle zu schaffen. Im Kanton Luzern hat bisher die Stadt Luzern einen SiBe auf kommunaler Ebene benannt. Unser Rat würde es begrüssen, wenn sich weitere Gemeinden entsprechend organisieren. Die Gemeinden werden seitens vif mit Blick auf die Unfallschwerpunkte explizit auf die ISSI-Instrumente aufmerksam gemacht.

Zu den ISSI hat das Astra ein Ausbildungskonzept erarbeitet. Es beinhaltet eine umfassende und kohärente Ausbildung, welche die Strasseneigentümerinnen und -eigentümer aller Ebenen bei der Umsetzung ihrer Verkehrssicherheitsaufgaben unterstützt. Die vorhandenen Ausbildungsmodule zeigen den praktischen Nutzen der ISSI auf, und die Anwenderinnen und Anwender werden befähigt, die Instrumente in ihrem jeweiligen Kompetenzbereich selbstständig und korrekt einzusetzen. Ein modularer Kursaufbau gestattet dabei eine individuelle Nutzung sowie zeitliche Staffelung der Ausbildungsangebote inkl. bedarfsgerechter Zertifizierungsmöglichkeiten. Die Ausbildungsmöglichkeiten stehen auch den Gemeinden zur Verfügung.

Die Anforderungen und die damit verbundenen Aufwendungen haben sich seit der Einführung der ISSI im Jahr 2013 kontinuierlich erhöht. Derzeit können diese Aufgaben mit den vorhandenen Ressourcen bewältigt werden. Potenzial besteht allenfalls bei den drei folgenden ISSI-Instrumenten, die bislang nicht angewendet wurden, da ihr Nutzen für die vorhandenen Anwendungsfälle als geringer eingestuft werden:

- *Network Safety Management (NSM)*: Das NSM dient der Sicherheitsbewertung des Straßennetzes. Auf Basis des Unfallgeschehens und der Verkehrsstärke werden Infrastrukturpotenziale von Straßenabschnitten bestimmt.
- *Einzelunfallstellenmanagement (EUM)*: Das EUM unterstützt den Strasseneigentümerinnen und -eigentümer in der Beurteilung eines möglichen Infrastruktureinflusses bei besonderen, grösseren Einzelereignissen.
- *Road Safety Impact Assessment (RIA)*: Das RIA stellt eine Grundlage für die Bestimmung der sichersten Projektvariante dar, bspw. bei einem Vergleich von Umfahrungsvarianten. Es werden Sicherheitsauswirkungen der zukünftigen Menge und Verteilung des Verkehrs der jeweiligen Projektvariante für Strecken- und Knotenpunkttypen im erweiterten Netz abgeschätzt.

Mittels Auslagerung von Aufgaben könnte bei den bereits implementierten RSA, RSI und BSM die Qualität zusätzlich gesteigert werden. Beispielsweise die Entwicklung standardisierter, digitaler Prozesse für RSA und RSI. Dies würde jedoch schätzungsweise einmalige Investitionskosten von rund 100'000 Franken und jährlich wiederkehrende Kosten für die Aufgabenauslagerung von rund 150'000 Franken verursachen. Zudem gilt es zu beachten, dass durch Auslagerung von Aufgaben oder der Erhöhung der Ressourcen des Teams Verkehrssicherheit nicht zwangsläufig mehr bauliche Massnahmen zur Verkehrssicherheit umgesetzt werden können.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass zahlreiche Massnahmen bereits umgesetzt werden und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unterliegen. Optimierungspotenziale können im Rahmen der betrieblichen Abläufe identifiziert, geprüft und – wo zielführend – genutzt werden. Dabei wird ausdrücklich darauf geachtet, den Planungsprozess für die Gemeinden nicht unnötig zu erschweren, sondern deren Autonomie zu wahren. Vielmehr steht eine konstruktive und praxisorientierte Weiterentwicklung im Fokus, die bestehende Strukturen berücksichtigt und die Zusammenarbeit mit den Gemeinden gezielt unterstützt. In diesem Sinn beantragen wir Ihnen, das Postulat abzulehnen.