

Luzern, 23. April 2024

**STELLUNGNAHME ZU POSTULAT****P 19**

Nummer: P 19  
Eröffnet: 11.09.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Antrag Regierungsrat: 23.04.2024 / Teilweise Erheblicherklärung  
Protokoll-Nr.: 430

**Postulat Piazza Daniel und Mit. über das Anbringen einer Mittelleitplanke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der H 10 zwischen Werthenstein und Malters**

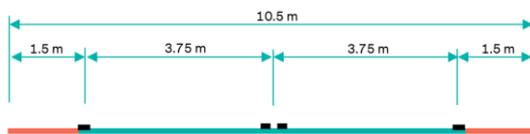
Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) hat die Verkehrssicherheit auf der H 10 überprüft. Dazu wurde bereits in der ersten Jahreshälfte 2023 eine Arbeitsgruppe gebildet. Die Arbeitsgruppe hat, wie schon im Jahr 2015, die Beratungsstelle für Unfallverhütung (Bfu) beigezogen und beauftragt, die Situation zu analysieren sowie Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auszuarbeiten und zu empfehlen.

Ein Aspekt war die Überprüfung der Wirksamkeit der im Jahr 2016 realisierten Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit. Damals wurde zwischen dem Knoten Schachen/Werthenstein und dem Anschluss Blatten/Malters bis auf zwei Abschnitte eine taktile Stufenmarkierung (Rüttelmarkierung) angebracht. Beim Überfahren solcher Markierungen werden Fahrzeuglenkende durch Vibrationen und entstehende Geräusche aufmerksam gemacht. Zur Beurteilung der Wirksamkeit wurden die Unfallzahlen für den Zeitraum vor der Umsetzung der Stufenmarkierung (2011 bis 2015) mit dem Zeitraum nach der Umsetzung (2017 bis 2022) verglichen. Aus der Unfallanalyse zeigte sich, dass die Einführung der Massnahme «Stufenmarkierung» eine sehr gute Wirkung hat. Im Vorher-Nachher-Vergleich ist bei den Unfällen mit Personenschaden gesamthaft ein Rückgang von rund 70 % und bei den Unfällen mit Sachschaden ein Rückgang von rund 27 % zu verzeichnen. Aus dem Bfu-Bericht ergibt sich auch, dass die H 10 kaum ein zusätzliches Infrastrukturpotenzial aufweist. Das Infrastrukturpotenzial stellt eine Orientierung dar, welcher Nutzen anhand vermiedener Unfälle und deren ebenfalls vermeidbaren Folgekosten durch entsprechende Planung, Projektierung, Ausrüstung und Betrieb eines Netzabschnittes erzielt werden kann. Die H 10 ist insgesamt bereits heute nahe am erwarteten Grundunfallniveau einer beliebigen vergleichbaren Strasse – oder mit anderen Worten nicht «gefährlicher» als jede andere vergleichbare Strasse.

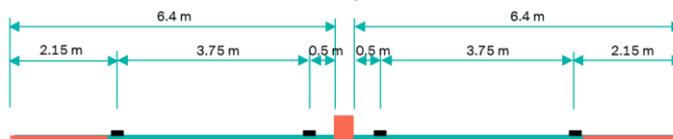
Die Analyse der bestehenden Strassenanlage hat ergeben, dass die Breite der H 10 im Regelquerschnitt ca. 10,5 m beträgt. Örtlich schliessen Stützbauwerke direkt an die Strasse an und über weite Strecken verläuft die Kleine Emme mit ihrer Uferböschung unmittelbar entlang der H 10. Beide Fahrstreifen betragen je ca. 3,75 m und die Bankette sind beidseitig ca. 1,5 m breit. Die H 10 verfügt jedoch in keiner Fahrtrichtung über einen Pannestreifen wie der im

Postulat aufgeführte Vergleichsabschnitt der Autostrasse A 8 zwischen Alpnachstad und Sarnen-Nord. Gemäss der ASTRA-Richtlinie Normalprofile ist für den hier vorliegenden Sonderfall der 1-streifigen Richtungsfahrbahn mit baulicher Richtungstrennung aus Gründen des Unterhalts sowie für die Befahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen ein Pannenstreifen vorzusehen. Die A 8 weist im Wesentlichen einen Gesamtquerschnitt (inkl. Pannenstreifen) von rund 11,5 m auf und die Mittelleitplanke wurde als Provisorium erstellt. Die H 10 ist somit im Querschnitt entscheidend schmaler als die A 8. Für die Realisierung einer Mittelleitplanke müsste die H 10 entsprechend verbreitert werden: Für ein gleichwertiges Provisorium analog der A 8 um mindestens 1 m und für ein Definitivum um mindestens 2,7 m. Der besagte Abschnitt der A 8 im Kanton Obwalden ist somit nur bedingt mit der H 10 im Kanton Luzern vergleichbar und die Lösung auf der A 8 würde sich nur mit erheblichen baulichen Massnahmen auf die H 10 adaptieren lassen.

Querschnitt Bestand mit doppelter Sicherheitslinie H 10



Querschnitt Ausbau mit Mittelleitplanke H 10



Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist eine Mittelleitplanke nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand (Erstellungskosten sowie Zeitdauer bis zur Umsetzung) realisierbar. Zudem stünden die Kosten in einem schlechten Verhältnis zum erzielbaren Nutzen (Verbesserung der Verkehrssicherheit). Gemäss ersten Schätzungen wäre von Investitionen im tiefen (Provisorium) bis mittleren (Definitivum) zweistelligen Millionenbereich auszugehen. Um fundierte Aussagen zu den Kosten für die Erstellung einer Mittelleitplanke inkl. aller damit verbundenen Folgekosten machen zu können, wäre ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten. Weiter zu berücksichtigen wären zudem die Auswirkungen bezüglich Landverbrauch, Fruchtfolgeflächen, Umwelteinflüssen und diversen anderen Themen.

Weitere Gründe welche gegen eine Mittelleitplanke sprechen, sind die Strassenentwässerung, der Winterdienst, blockierte Wildtiere welche eine Gefährdung sein können (zwischen den Anschlüssen Blatten und Malters befindet sich ein Wildtierkorridor), sowie ein erhöhter Unterhaltsaufwand.

Als Zwischenfazit wird festgehalten, dass die Realisierung einer provisorischen wie auch definitiven Mittelleitplanke als nicht verhältnismässig beurteilt wird. Trotzdem sind weitere, zweckmässige Massnahmen möglich, um das Unfallgeschehen zukünftig zu verringern. Dazu empfiehlt die Bfu für die H 10 im Abschnitt Blatten–Malters–Schachen ein abgestuftes Vorgehen. Als prioritäre Massnahme soll den Unfällen mit Personenschaden (Schleuder- oder Selbstunfälle und Frontalkollisionen) entgegengewirkt werden. Die Dienststelle vif wird – auf Grund der guten Wirksamkeit in den anderen Abschnitten – eine Verlängerung der doppelten

Sicherheitslinie als Stufenmarkierung über den gesamten Abschnitt der Autostrasse vornehmen. Zusätzlich wird die Einführung einer statischen Signalisation «Wildwechsel» im Bereich des Wildtierkorridors zu einer besseren Aufmerksamkeit führen.

Sofern sich das Unfallgeschehen nicht positiv entwickelt oder gar wieder verschlechtern sollte, kann als zweiter Schritt die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h umgesetzt werden. Damit die gefahrene Geschwindigkeit (V85) entsprechend eingehalten werden würde, wäre voraussichtlich eine Überwachung des Abschnitts vorzunehmen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird diese Massnahme jedoch als unverhältnismässig und als nicht notwendig erachtet. Als dritter Schritt, und nur sofern sich das Unfallgeschehen klar negativ entwickeln sollte, müssten eine Mittelleitplanke zwischen dem Anschluss Blatten und dem Knoten Schachen sowie Massnahmen beim Wildtierkorridor wieder aufgegriffen und vertiefter geprüft werden.

Zusammenfassend halten wir fest, dass aufgrund der guten Wirksamkeit in anderen Abschnitten der H 10 eine Verlängerung der doppelten Sicherheitslinie als Stufenmarkierung über den gesamten Abschnitt der Autostrasse als zielführende Massnahme realisiert wird. Im Bereich des Wildtierkorridors wird die statische Signalisation «Wildwechsel» angebracht. Die Realisierung einer Mittelleitplanke wird aus heutiger Sicht – mit Verweis auf das vorhandene Grundunfallniveau und das schlechte Kosten/-Nutzenverhältnis bezüglich der potenziellen Verbesserung des Unfallgeschehens – als nicht notwendig, zweck- und verhältnismässig beurteilt. Das Unfallgeschehen soll jedoch periodisch überwacht werden. Weitere Massnahmen sollen wie ausgeführt erst geprüft werden, sofern sich das Unfallgeschehen negativ entwickeln sollte. Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, das Postulat teilweise erheblich zu erklären.