



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 20. März 2018  
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

### **P 446 Postulat Zurbriggen Roger und Mit. über die Entschärfung gefährlicher Verkehrsstellen, die durch die Verkehrsnormen nicht erfasst werden / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.  
Hannes Koch beantragt Erheblicherklärung.  
Roger Zurbriggen hält an seinem Postulat fest.

Roger Zurbriggen: Beim Postulat geht es nicht darum, mehr Verwaltungsaufwand oder Mehrkosten zu verursachen, sondern lediglich darum zu ändern, wie die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) mit den Gemeindebehörden umgeht. Diesbezüglich besteht Handlungsbedarf. Ich halte am Postulat fest, weil ich mit drei Aussagen in der regierungsrätlichen Stellungnahme nicht einverstanden bin. Erster Einwand, ich zitiere: „Wir erachten es aber weder als zielführend noch als sinnvoll, eine eigene Luzerner Lösung zu definieren.“ Solange man aber die Verkehrsinfrastrukturplanung im Kanton Luzern als reine Ingenieurarbeit betrachtet und keine Notwendigkeit für eine echte Partizipation der Kommunen sieht, braucht es eine Luzerner Lösung. Zweiter Einwand, ich zitiere: „Fussgängerstreifen ändern nur das Vortrittsrecht und schützen keinen Menschen.“ Ein Fussgängerstreifen ist in erster Linie da, damit alle Verkehrsteilnehmer sehen, wo ein Übergang vorgesehen ist, und sich entsprechend verhalten können. Wenn nun aber ein Fussgängerstreifen grundsätzlich als Gefahr eingestuft wird, da sich ein Fussgänger in falscher Sicherheit wähnen könnte, ergeben sich abstruse Konstrukte, wie sie auch in der Antwort auf die Anfrage A 410 von Jim Wolanin zu lesen waren. Ich zitiere aus dieser Anfrage: „Wird ein Fussgängerstreifen wenig begangen, so rechnen die Autofahrer nicht mit Fussgängern.“ Weiter ist zu lesen: „Erzwingen Fussgänger das Vortrittsrecht, indem sie einen Fussgängerstreifen plötzlich betreten, kann dies zu Unfällen führen.“ Treffen die beiden Aussagen zu, passiert also ein Unfall. Die daraus gezogene Schlussfolgerung lautet wiederum, dass ein wenig begangener Fussgängerstreifen gefährlich ist und deshalb nicht realisiert wird. Dritter Einwand, ich zitiere: „Dass dies im Dialog mit der betroffenen Gemeinde geschieht, ist eine Selbstverständlichkeit.“ Ich bezeichne es nicht als Dialog, wenn die Dienststelle auf mehrfaches Vorstelligwerden von Gemeindebehörden in derselben Sache jeweils die gleiche Stellungnahme rezitiert und zu verstehen gibt, dass die Entscheidungskompetenz allein bei ihr liegt und sich die Gemeindebehörde damit abfinden soll. Ich gebe ein weiteres Beispiel einer normfixierten und konstruierten Argumentation der Dienststelle vif; es geht um die signalisierte Höchstgeschwindigkeit in einem Bereich, wo der Gemeinderat von Neuenkirch die Verkehrssicherheit mit einem Fussgängerstreifen erhöhen möchte: „Der dortige Abschnitt hat Ausserortscharakter und wird deswegen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometer signalisiert.“; „Geschwindigkeitsmessungen, die wir selber durchgeführt haben, belegen aber, dass in beide Fahrtrichtungen weniger als 60 Stundenkilometer gefahren wird.“ Anstatt dem

wiederholten Anliegen des Gemeinderates stattzugeben und eine 60-er-Zone mit Fussgängerstreifen zu signalisieren, hat die Dienststelle vif folgendermassen argumentiert: „Weil die Autofahrer von sich aus weniger als 60 Stundenkilometer fahren, können wir die 80 Stundenkilometer signalisiert lassen. Die Norm verbietet aber, in einer 80-er-Zone einen Fussgängerstreifen zu signalisieren. Der abgekandelte Gemeinderat sieht keine dialogischen Optionen mehr und plant gegen eine solche abstruse Technokratie den Rechtsweg zu beschreiten. Die Dienststelle vif hat noch nicht verstanden, dass es in der Planung der Verkehrsinfrastruktur eine allparteiliche Grundhaltung braucht, damit zusammen mit der kommunalen Ebene eine Konzeptentwicklung stattfinden kann. Es braucht eine Luzerner Lösung, bitte stimmen Sie dem Postulat zu.

Hannes Koch: In ihrer Stellungnahme beschreibt die Regierung ausführlich die verschiedenen Regelwerke, die Vorgehensweisen, das Audit, die Inspektion sowie die Bewirtschaftung schwarzer Punkte. Die Regierung erklärt aber auch, dass es sich beim Postulat um ein berechtigtes Anliegen handelt und dass eine konkrete Prüfung im Einzelfall notwendig oder sogar viel wichtiger ist. Das Postulat fordert genau eine solche Prüfung im Einzelfall. Es gibt sicher bereits heute Kriterien für eine solche Einzelfallprüfung, dementsprechend müssten diese Kriterien auch angepasst werden können. Die Grüne Fraktion beantragt, das Postulat erheblich zu erklären. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme klar dargestellt, dass Handlungsspielraum vorhanden ist.

Guido Bucher: Das Postulat stösst bei der FDP-Fraktion auf ein gewisses Verständnis. Eigentlich hätte der Postulant aber ein Postulat über eine bessere Kommunikation zwischen den Gemeinden und der Dienststelle vif einreichen müssen, denn dort scheint das Problem zu liegen. Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat ab. Wir können die ausführliche Stellungnahme der Regierung nachvollziehen. Es kann keine kantonale Lösung für etwas geben, das auf Bundesebene geregelt wird. Zudem geht der FDP die Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmenden vor, das gilt für die Auto- und Motorradfahrer, die Velofahrer, aber auch für die Fussgänger. Die Verantwortung liegt also bei allen Verkehrsteilnehmern, nur so können Unfälle vermieden werden. Der Postulant schlägt keine konkreten Massnahmen vor. Es ist auch nicht einfach, Massnahmen zu ergreifen, die den Verkehrsfluss nicht dauernd unnötig unterbrechen.

Urs Brücker: Obwohl sich Heerscharen von Fachleuten und ausgewiesenen Wissensträgern mit den Anforderungen an einen sicheren Strassenraum beschäftigen, können die Behörden und die Bevölkerung in den Gemeinden Verkehrsanordnungen, Bauten und Signalisationen sehr oft nicht verstehen, seien es Fussgängerstreifen in den 30-er-Zonen, die entfernt werden müssen, seien es unsinnige Geschwindigkeitssignalisationen, die zum Teil neue Verkehrsführungen bedingen, oder seien es Verbauungen, Poller und Inseln, insbesondere in den 30-er-Zonen. Oft bleibt den Betroffenen der Gemeinden nur das blanke Erstaunen über die vom Kanton angeordneten Lösungen. Die Regierung erklärt in ihrer Stellungnahme, dass auch mit den geltenden Vorgaben besondere Massnahmen im Dialog mit den betroffenen Gemeinden umgesetzt werden. Ich gehe davon aus, dass dieser Dialog zwar stattfindet, aber oft gewinnt man den Eindruck, dass die sture Einhaltung der Normen den gesunden Menschenverstand vernebelt. Die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger vor Ort fliessen sehr selten in die von der Dienststelle vif angeordneten Massnahmen ein. Beim vorliegenden Postulat geht es nicht primär darum, dass der Kanton eigene Normen für die Strassensicherheit festlegt, sondern vielmehr um die Forderung an die Regierung, die zuständige Dienststelle vif bei der Anwendung des übergeordneten Rechts zur Ausnutzung ihres Spielraums anzuhalten. Die GLP stimmt der Erheblicherklärung zu.

Pius Müller: Die Kriterien in Bezug auf die Anforderungen der Verkehrssicherheit auf Strassen werden von Bund und Kanton klar definiert und erfüllt. Die Stellungnahme der Regierung ist ausführlich und verständlich. Das Verhalten auf der Strasse jedes einzelnen Fahrzeuglenkers, aber auch jedes anderen Strassenverkehrsteilnehmers ist und bleibt Charaktersache. Das hält auch die Regierung in ihrer Stellungnahme fest. Die SVP-Fraktion will keine sogenannte Luzerner Lösung. Wir vertrauen auf die schweizweit geltenden

Vorgaben. Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz an Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung. Bei wirklich heiklen Gefahrenstellen ernennen Bund und Kantone verantwortliche Ansprechpersonen, das heisst Sicherheitsbeauftragte, also Partner für Anliegen in den Gemeinden. Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab. Eine geordnete kantonale Lösung mit einer zusätzlichen Mehrbeschäftigung der Dienststelle vif lehnen wir geschlossen ab.

Marcel Budmiger: Die FDP hat vorgeschlagen, das Postulat müsste eigentlich von einer besseren Kommunikation zwischen der Dienststelle vif und den Gemeinden handeln. Die SP-Fraktion kann sich dem anschliessen. Wir unterstützen aber auch die Forderungen des vorliegenden Postulats. Was wir nicht wollen, ist ein Luzerner Modell, sondern es geht darum, jeweils situativ die beste Lösung zu finden. Wenn eine Gemeinde eine Temporeduktion auf der Kantonsstrasse fordert und damit auf Granit beisst, wie es beispielsweise in Ebikon der Fall ist, läuft etwas falsch. Der Kanton sollte etwas mehr Eigenverantwortung übernehmen und nicht einfach nur auf das Bundesrecht verweisen. Wir wünschen uns situative Lösungen und seitens der Dienststelle vif eine bessere Kommunikation.

Roger Zurbriggen: Ich arbeite auch in einem Bereich mit Normen. Normen sind wichtig, damit die Begrifflichkeiten und Abläufe definiert sind. Wenn man aber mit Leuten zu tun hat, die so auf die Normen fixiert sind, dass weder ein Dialog noch eine konstruktive Zusammenarbeit möglich sind, kommt man nicht weiter. Uns geht es um die Kommunikation, wir wollen nicht den Verwaltungsapparat ausbauen. Dort, wo die Norm ein zu geringes Risiko betrifft, sollen alternative Beurteilungskriterien gewählt werden. Zudem soll mit den Standortgemeinden kooperiert werden.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann. Gemeinden, Autofahrer, Velofahrer und Fussgänger, sie alle verlangen Sicherheit. Es ist eine Herausforderung, dem Rechnung zu tragen. Die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere die der Fussgängerinnen und Fussgänger, ist ein wichtiges Thema. Wie alle anderen Kantone orientiert sich der Kanton Luzern am Sicherheitspaket Via sicura des Bundes. Dieses Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr wurde vom Bundesparlament beraten und verabschiedet. In der Antwort haben wir verschiedene weitere Safety Audits aufgeführt. Bei der Planung kommt es zu einer Überprüfung mit einem schweizweit anerkannten Modell. Mit der Road Safety Inspection werden Sicherheitsdefizite aufgedeckt. Das Black Spot Management dient der schrittweisen Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Strassennetz. Es kann sich hier also um keine Angelegenheit der Gemeinden handeln. Das Grundanliegen – die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden – nehmen wir sehr ernst. Es scheint sich hier aber eher um ein Kommunikationsproblem zu handeln. Eine isolierte Luzerner Lösung ist eine Herkulesaufgabe, darum lehnt die Regierung das Postulat ab. Der genannten Kommunikationsprobleme nehme ich mich an. Insgesamt verhandelt die Dienststelle vif mit 84 Gemeinden über ein Investitionsvolumen von 80 Millionen Franken. Dabei nimmt die Kommunikation einen sehr hohen Stellenwert ein.

Der Rat erklärt das Postulat mit 56 zu 41 Stimmen erheblich.