



---

**Regierungsrat**

Luzern, 24. Mai 2016

**ANTWORT AUF ANFRAGE****A 130**

Nummer: A 130  
Protokoll-Nr.: 534  
Eröffnet: 15.03.2016 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Piazza Daniel und Mit. über Sicherheitsmassnahmen bei der Kantonsstrasse T 10****A. Wortlaut der Anfrage**

Am Freitag, 12. Juni 2015 kam es zuletzt zu einem schweren Unfall auf der Kantonsstrasse T 10 (Littau–Malters–Wolhusen) mit zwei Todesopfern. Mit Blick auf die letzten Jahre ist dies leider kein Einzelfall, immer wieder passieren tragische Unfälle auf dieser wichtigen Umfahrungsstrasse. Tragödien wie diese betreffen Opfer, Familien, Angehörige, Freunde und Bekannte. Auch die Mannschaft der Feuerwehr Malters-Schachen gerät durch die zahlreichen Unfalleinsätze immer wieder an die Grenzen der psychischen Belastung.

Die Region und deren Bevölkerung machen sich grosse Sorgen über die tragische Situation in den betroffenen Familien und auch über das Ausmass dieser vermeidbaren Unfälle. Wir sind deshalb der Ansicht, dass nun eine schnelle Reaktion der kantonalen Stellen erforderlich ist, damit weitere tragische Unfälle vermieden werden können.

1. Wie viele Unfälle mit Verletzten und Toten gab es in den letzten zehn Jahren, und was war die Ursache dieser Unfälle?
2. Welche Sicherheitsmassnahmen sieht der Kanton Luzern vor, um diese Unfälle künftig zu vermeiden und um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nachhaltig verbessern zu können?
3. Inwieweit wurden die zuständigen Gemeinderäte der angrenzenden Gemeinden in die Abklärungen und in die Massnahmen-Umsetzungsplanung einbezogen, oder inwieweit werden diese noch einbezogen werden?

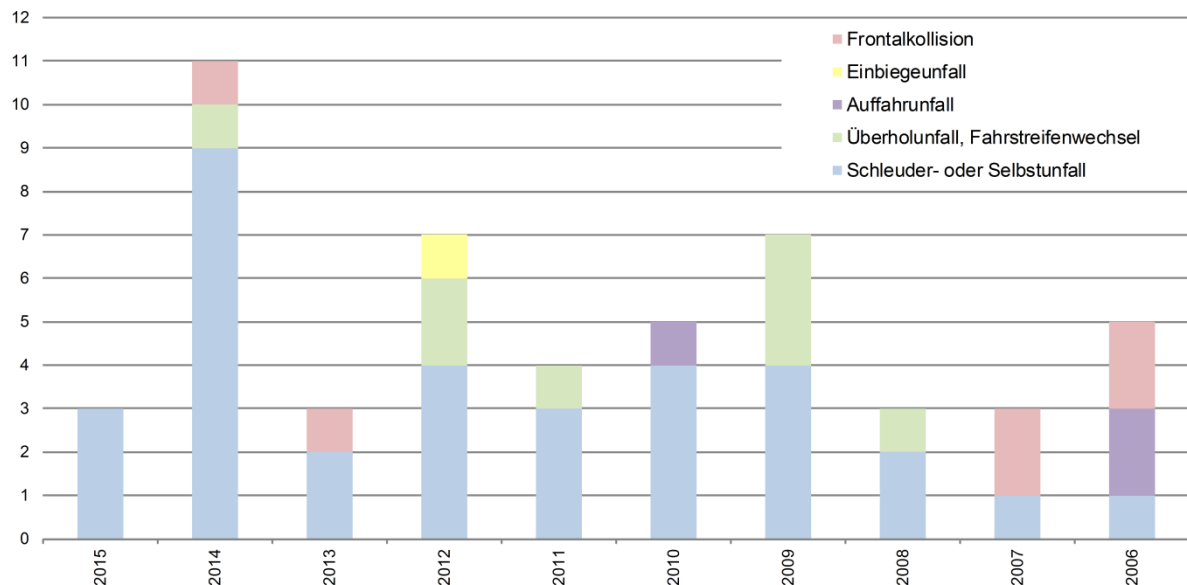
*Piazza Daniel*  
Bucheli Hanspeter  
Dissler Josef  
Lipp Hans  
Roos Guido  
Kaufmann Pius

Zurkirchen Peter  
Amrein Ruedi  
Bucher Guido  
Omlin Marcel  
Keller Daniel  
Wyss Josef

## B. Antwort Regierungsrat

Zu Frage 1: Wie viele Unfälle mit Verletzten und Toten gab es in den letzten zehn Jahren, und was war die Ursache dieser Unfälle?

Vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2015 haben sich auf der Autostrasse zwischen dem Knoten Werthenstein/Schachen und dem Anschluss Malters/Blatten 51 polizeilich registrierte Unfälle ereignet. Dabei verloren fünf Personen ihr Leben, fünf Personen wurden schwer und eine Person leicht verletzt.



Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führt in Zusammenarbeit mit der Polizei über alle Unfälle auf dem Schweizer Strassennetz eine umfassende Statistik. Darin werden die in der Grafik aufgeführten Kategorien unterschieden. Wie aus der Grafik hervor geht, sind die meisten Unfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht.

Zu Frage 2: Welche Sicherheitsmassnahmen sieht der Kanton Luzern vor, um diese Unfälle künftig zu vermeiden und um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nachhaltig verbessern zu können?

Nach dem Ereignis im Juli 2015 wurde die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beauftragt, den Streckenabschnitt zwischen den beiden Ortstafeln Littau (Luzern) und Werthenstein umfassend zu überprüfen. Bei der Überprüfung wurde die Methodik einer "Road Safety Inspection" (RSI) angewendet. Eine RSI ist ein Verfahren zur systematischen Beurteilung von Strassenabschnitten. Das standardisierte Vorgehen basiert auf der Schweizer Norm 641 723, die im Rahmen des Programmes "Via sicura" des Bundes erarbeitet wurde.

Die Inspektion zeigte Sicherheitsdefizite der Strasseninfrastruktur auf. Der Schlussbericht vom November 2015 enthält einen Katalog von Empfehlungen und Beurteilungen. Die einzelnen Positionen des Katalogs wurden auf ihre Zweck- und Verhältnismässigkeit geprüft und in verschiedene Prioritätsklassen unterteilt:

Als prioritäre Massnahme wird auf dem ganzen Streckenabschnitt zwischen dem Knoten Werthenstein/Schachen und dem Anschluss Malters/Blatten eine taktile Strukturmarkierung angebracht. Dabei wird die Mittellinie bis auf zwei Abschnitte als doppelte Sicherheitslinie ausgestaltet. Auf dem Abschnitt zwischen Anschluss Malters/Blatten und dem Ortsbeginn

Littau (Luzern) wird ein generelles Überholverbot verfügt. Zudem wird die Markierung der beiden Radstreifen ebenfalls als taktile Strukturmarkierung ausgestaltet. Zwischen der Ortstafel Werthenstein und dem Knoten Werthenstein/Schachen sind keine Markierungs- und Signalisationsmassnahmen vorgesehen, da dieser Abschnitt über einen separaten Rad- und Gehweg verfügt.

Die ordentlichen Unterhaltsmassnahmen entlang des untersuchten Strassenabschnitts werden in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Berichts ergänzt. Im Speziellen sind dies Signalisationsergänzungen, Entfernung von Hindernissen ausserhalb der Fahrbahn sowie die partielle Ergänzung der Rückhaltesysteme.

Der Bericht formuliert weitere Massnahmen, die in die längerfristige Planung einfliessen werden, so dass bei künftigen Bau- und Unterhaltsprojekten die Sicherheit weiter erhöht werden kann. Dazu gehören Massnahmen wie ein getrennter Rad- und Gehweg zwischen dem Anschluss Malters/Blatten und dem Ortseingang Littau (Luzern), die Optimierung privater Zufahrten oder die Knotengestaltung.

Zu Frage 3: Inwieweit wurden die zuständigen Gemeinderäte der angrenzenden Gemeinden in die Abklärungen und in die Massnahmen-Umsetzungsplanung einbezogen, oder inwieweit werden diese noch einbezogen werden?

Bei der K10 zwischen dem Knoten Werthenstein/Schachen und den Anschluss Malters/Blatten handelt sich um eine Kantonsstrasse, die als Autostrasse dimensioniert und signalisiert ist. Die Zuständigkeit für den Bau sowie für den betrieblichen und baulichen Unterhalt liegt beim Kanton.

Nach Vorliegen des Berichtes der bfu und der Massnahmenklassierung wurden die betroffenen Gemeinden Malters und Ruswil (via ihre Bauämter) über die geplanten Massnahmen informiert.