



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 207 2012/2016

von Peter With namens der SVP-Fraktion

vom 9. Juli 2014

(StB 871 vom 26. November 2014)

Unsinnige Markierungen auf der westlichen Bergstrasse in Littau

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die westliche Bergstrasse – rechtlich eine öffentliche Güterstrasse – führt von der Thorenbergstrasse in Littau über den Littauerberg in die Kantonsstrasse Hellbühl–Rothenburg/Emmenbrücke. Sie ist funktional eine Sammelstrasse und wird auf ihrer ganzen Länge einspurig geführt. Ursprünglich diente die westliche Bergstrasse der Erschliessung von Einzelhöfen und den dazugehörigen bewirtschafteten Flächen. Die westliche Bergstrasse besteht aus drei Abschnitten: Abschnitt Thorenbergstrasse bis Chrattenbach (1,3 km); Abschnitt Chrattenbach bis Spitz (1,5 km); Abschnitt Spitz bis Stechenrain (1,1 km). Der Interpellant bezieht seine Fragen auf die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die auf dem mittleren Abschnitt Chrattenbach bis Spitz umgesetzt wurden.

Güterstrassen werden primär für den landwirtschaftlichen Verkehr erstellt und sind grundsätzlich auf die Fahrgeschwindigkeit der landwirtschaftlichen Fahrzeuge, d. h. Geschwindigkeiten von 40 bis 50 km/h, ausgelegt. Sie werden in der Regel einspurig mit einer Breite zwischen 3,00 m und 3,60 m ausgeführt, für Begegnungsfälle wird die Fahrbahn lokal verbreitert. Der Rad- und Fussverkehr bewegt sich auf derselben Fläche. Für die westliche Bergstrasse gelten diese Grundvoraussetzungen. Im Laufe der Zeit wurde die Strasse seitlich immer wieder erweitert, sodass die aktuelle Strassenbreite zwischen 4 m und 5,5 m variiert. Die Strassenparzelle weist eine Breite von 5 m bis 5,5 m auf.

Das Strassenverkehrsrecht besagt, dass ein Fahrzeuglenker nur so schnell fahren darf, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann. Wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können (angemessene Geschwindigkeit, Art. 4 Abs. 1 VRV). Das heisst, die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 SGV).

Die westliche Bergstrasse ist mit einer Breite von durchschnittlich 4,5 m einspurig, wonach wegen Schwierigkeiten beim Kreuzen das Anhalten oder Verlangsamen auf halbe Sichtweite erforderlich ist. Die Sichtweiten lassen im Bereich der Kuppen beim Bergschulhaus kaum höhere Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h zu.

Da es sich um einen Ausserortsbereich handelt, liegt auf der westlichen Bergstrasse die zulässige Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Chrattenbach bis Spitz grundsätzlich bei 80 km/h. Nichtsdestotrotz gelten bezüglich Geschwindigkeitswahl und Fahrverhalten die Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes. Auf Höhe des Schulhauses Berg wurde bei Geschwindigkeitsmessungen ein v_{85} von 60 km/h verzeichnet. Das heisst, dass 85 % der Fahrzeuge dort mit 60 km/h oder langsamer verkehren.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen somit aber deutlich über der Projektierungsgeschwindigkeit einer Güterstrasse. Aufgrund der verzeichneten Geschwindigkeiten ist anzunehmen, dass gewisse Fahrzeuglenker die Fahrbahnbreite als zweispurig interpretieren und ihre Fahrgeschwindigkeit nicht wie erforderlich anpassen. Die registrierten Verkehrsunfälle und Beobachtungen von Anwohnern bekräftigen diese Vermutung. Gemäss Unfallauswertung der Luzerner Polizei werden jährlich durchschnittlich 1–2 Unfälle auf besagtem Abschnitt registriert. Davon sind rund 20 % Streifkollisionen, 20 % Kollisionen ausserhalb der Fahrbahn, 20 % Aufprall auf stehende Fahrzeuge, 30 % Kollisionen beim Queren/Abbiegen und 10 % weitere Ursachen. Der durchschnittliche Sachschaden der gemeldeten Unfälle liegt bei Fr. 20'000.– pro Jahr (exkl. Personenschäden). Zusätzlich muss mit einer hohen Dunkelziffer gerechnet werden, insbesondere bei Selbstunfällen mit geringem Schaden. Die Unfallarten geben einen Hinweis darauf, dass das Fahrverhalten nicht den vorhandenen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst wurde.

Heute bewegen sich Fussgänger aufgrund des fehlenden Schutzes weniger auf als neben der Strasse. Eltern haben Sicherheitsbedenken geäussert, wenn sich ihre Kinder zu Fuss oder mit dem Fahrrad auf der westlichen Bergstrasse fortbewegen müssen.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Stadtrat Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als unumgänglich. Einerseits sollen die Unfallzahlen durch angepasstes Fahrverhalten minimiert werden, und andererseits brauchen die schwächeren Verkehrsteilnehmenden einen besonderen Schutz.

Die vom Interpellanten genannten Massnahmen wurden im Frühjahr 2014 auf dem Abschnitt Chrattenbach bis Spitz als Test umgesetzt. Das zuständige städtische Tiefbauamt prüft die Wirksamkeit dieser Massnahmen. Nach einem Jahr wird entschieden, ob diese Massnahmen beibehalten werden. Bei der Erarbeitung der Massnahmen hat sich das Tiefbauamt am städtischen Reglement für den Bau und Unterhalt der Strassen orientiert. Insbesondere Art. 8 über den Ausbaustandard ist in die Überlegungen eingeflossen. Der Ausbaustandard richtet sich nach der Funktion und Verkehrsbedeutung einer Strasse, den technischen und betrieblichen Anforderungen und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit. Zu berücksichtigen sind auch der haushälterische Umgang mit dem Boden, die Eingliederung der Strasse in das Orts- und Landschaftsbild, die wirtschaftliche Verwendung der finanziellen Mittel sowie auch die Erfordernisse von Berechtigten.

Die gewählten Massnahmen beinhalten:

- **Markierung der Randlinien** (beidseitig): Die Fahrspurbreite beträgt 3,5 m zuzüglich je 0,25 m seitlichen Bewegungsspielraums. Für die Fahrzeuge stehen demnach rund 4 m

Breite zur Verfügung. Randlinien dienen der optischen Führung des Verkehrs und werden in diesem Fall verwendet, um die einspurige Strasse zu verdeutlichen. Aus strassenverkehrsrechtlicher Sicht sind mit ihnen keine Rechte und Pflichten verbunden. Personen, die eine Randlinie überqueren oder neben der Randlinie fahren, tun dies auf eigenes Risiko. Der Strasseneigentümer haftet nicht für Hindernisse, die sich rechts von der Randlinie befinden.

- **Installation von Sichtzeichen** ausserhalb der westlichen Randlinie: Sichtzeichen oder Poller werden in diesem Fall eingesetzt, damit die Randlinien respektiert werden. Auf dem Streckenabschnitt sind alle 25 m Sichtzeichen montiert. Alle 150 m wurde ein Sichtzeichen weggelassen, sodass dort Ausweichstellen von 50 m Länge vorhanden sind. Die Sichtzeichen dienen der Einhaltung der Randlinien bzw. der Anpassung der Fahrgeschwindigkeit.
- **Lokale Verbreiterung** der „Restfläche“ für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Breite dieser Restfläche rund 1 m): Damit diese nicht auf dem Feld gehen müssen, wird den schwächeren Verkehrsteilnehmenden ein schmaler befestigter Randbereich zur Verfügung gestellt. Es handelt sich dabei nicht um eine normkonforme Fussverkehrsanlage im Sinne eines Trottoirs.

Gestützt auf diese einleitenden Ausführungen beantwortet der Stadtrat die Fragen des Interpellanten wie folgt:

Zu 1.:

Weshalb wurden die Schilder montiert, obwohl offensichtlich ist, dass es für Radfahrer und Fussgänger keinen Platz hat? Weshalb wurde nicht erst die Strasse verbreitert?

Auf besagtem Strassenabschnitt werden alle Verkehrsteilnehmenden (inkl. Fuss- und Radverkehr) auf der vorhandenen Fahrbahn geführt. Durch die hohen Fahrgeschwindigkeiten und das hohe Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs ist es jedoch sehr unattraktiv, sich zu Fuss auf dieser Strasse zu bewegen. Deshalb wurden in einem ersten Schritt Massnahmen zur Anpassung der Geschwindigkeit ergriffen. Die Randlinien markieren eine Fahrspurbreite von 3,5 m, wonach die einspurige Verkehrsführung erkennbar sein sollte.

In einem zweiten Schritt wurde der Bereich neben der Randlinie auf 1 m verbreitert.

Der Vorschlag des Interpellanten, die gesamte Strasse zu verbreitern, bedingt einen tragfähigen Strassenaufbau für schwere Motorfahrzeuge über eine Länge von 1,5 km. Aufgrund der höheren Anforderungen liegen die Kosten für diese Variante um ein Mehrfaches höher. Angesichts der Funktion der Strasse wären diese Kosten nicht gerechtfertigt. Weitere Ergänzungen siehe Antwort auf Frage 2.

Zu 2.:

Wie steht der Stadtrat dazu, die Strasse beidseits zu verbreitern, so dass genügend Platz für einen Fuss- und Radweg und für das langsame Kreuzen der Autos ist? Gemäss Grundbuch ist die Strasse ca. 5,3 m breit eingetragen. Tatsächlich dürfte sie aber meist einiges schmaler sein.

Für den vom Interpellanten vorgeschlagenen Ausbaustandard liegt der Platzbedarf bei 1–2 m für den Fuss- und Radweg und knapp 3 m je Fahrspur. Für einen normgerechten zweispurigen Strassenausbau wäre eine Breite von mindestens 7 m notwendig. Ein solcher Strassenausbau auf besagtem Abschnitt wäre mit Baukosten von rund 2 Mio. Franken verbunden, zuzüglich Landerwerbskosten. Die weiterführenden Strassenabschnitte müssten entsprechend ebenfalls angepasst werden. Dies erachtet der Stadtrat angesichts der gegenwärtigen Finanzlage als nicht vertretbar. Er ist der Meinung, dass auf der vorhandenen Strassenparzelle mit den umgesetzten Massnahmen das Maximum herausgeholt werden konnte.

Zu 3.:

Braucht es für die Verbreiterung der Strasse respektive den Bau eines Rad- und Fusswegs eine Baubewilligung?

Für einen Strassenausbau braucht es eine Baubewilligung, da es sich um eine Funktionserweiterung der Strasse handelt. Weil die Breite der Strassenparzelle für einen zusätzlichen Rad/Gehweg nicht ausreicht, wäre zudem ein Landkauf entlang der westlichen Bergstrasse notwendig. Die umgesetzten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden im Rahmen des baulichen Unterhaltes der Strasse innerhalb der bestehenden Strassenparzelle vorgenommen. Die Zusatzkosten gehen zulasten der laufenden Rechnung des Tiefbauamtes.

Zu 4.:

Durch unübersichtliche Stellen (z. B. Hügel beim ehemaligen Bergschulhaus) und die doch hohe Geschwindigkeit ist es oft nur mit einem starken Bremsmanöver möglich, noch zwischen die Sichtschilder zu kommen. Durch den kurzen Abstand muss erst stark abgebremst und dann im Schritttempo dazwischen gefahren werden. Da die von unten kommenden Fahrzeuge die Geschwindigkeit kaum verringern und oft auch mittig der Strasse fahren, entstehen immer wieder gefährliche Situationen. Insbesondere wenn noch Radfahrer zwischen den Sichtschildern sind. Wie gedenkt der Stadtrat diese Situationen zu entschärfen? Oder ist der Stadtrat der Meinung, die jetzige Situation sei weniger gefährlich als vorher?

Die geschilderten Bremsmanöver lassen eine Missachtung des Strassenverkehrsgesetzes vermuten. Der Stadtrat geht davon aus, dass die Verkehrsteilnehmenden durch die umgesetzten Massnahmen auf die Situation sensibilisiert werden und ihr Fahrverhalten anpassen. Das individuelle Verkehrsverhalten kann der Stadtrat jedoch nicht beeinflussen. Er appelliert an die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln. Unter diesen Umständen erachtet der Stadtrat die neue Situation als weniger gefährlich.

Zu 5.:

Durch defekte Schilder, kaum sichtbare Bodenplatten und schwierige Kreuzungen von Motorfahrzeugen werden Radfahrer zusätzlich gefährdet. Wie gedenkt der Stadtrat die Situation kurzfristig wieder zu entschärfen? Ist ein Rückbau der Sichtschilder denkbar?

Auf einer Güterstrasse teilen sich alle Verkehrsteilnehmenden die gleiche Fläche. Wie auf allen anderen Strassen auch haben sie gegenseitig aufeinander Rücksicht zu nehmen. Da Kreuzungsmanöver von Motorfahrzeugen nur noch mit reduzierter Geschwindigkeit möglich sind, nimmt auch die Gefahr für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden ab. Die Bodenplatten sind gelb, reflektieren und liegen ausserhalb der Randlinie. Da es sich nach wie vor um eine Güterstrasse handelt, kann sich ein Radfahrer sowohl innerhalb der Randlinien als auch ausserhalb der Randlinien auf der „Restfläche“ bewegen. Kurzfristig wird dafür gesorgt, dass die Sichtzeichen regelmässig ersetzt werden. Falls sich nach einem Jahr zeigen sollte, dass die Massnahme nicht die geplante Wirkung erzielt, sind Anpassungen (siehe auch Antwort auf Frage 6b) oder ein allfälliger Rückbau der Sichtzeichen denkbar.

Zu 6.:

Naturgemäss sind auf dieser Strasse viele Lastwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge unterwegs, vom Traktor mit Anhänger bis zum Mähdrescher. Diese Fahrzeuge haben gar keinen Platz zwischen den Sichtzeichen, resp. können kaum dazwischen fahren. Die vorhandenen Ausweichstellen reichen vor allem bei hohem Verkehrsaufkommen durch Pendler nicht aus und das Kreuzen ist sehr problematisch. Zudem müssen Landwirte mit ihren Fahrzeugen von der Strasse zwischen den Schildern hindurch auf das Feld fahren, was ein vorsichtiges Ausholen und Lenken verlangt, um die Sichtzeichen nicht umzufahren. Ein Sichtzeichen ist sogar in der Einfahrt einer Strasse montiert. Wie beurteilt der Stadtrat diese Situation?

a. Platz zwischen Sichtzeichen: Die Abstände sind an die zulässigen Maximalwerte für Motorfahrzeuge angepasst. Gemäss Strassenverkehrsgesetz beträgt die Maximallänge von Fahrzeugkombinationen 18,75 m. Die maximale Breite von zugelassenen Fahrzeugen beträgt 3,5 m. Alle 150 m ist eine Ausweichstelle von 50 m Länge markiert. Talwärts fahrende Fahrzeuge mit Anhänger können sich somit in den Ausweichstellen aufstellen, kürzere Fahrzeuge können dies theoretisch zwischen allen Sichtzeichen. Hinsichtlich Lastwagen gilt zu erwähnen, dass auf diesem Streckenabschnitt ein Lastwagenfahrverbot gilt. Somit sind lediglich Zubringerfahrten zu den Liegenschaften erlaubt.

b. Hohes Verkehrsaufkommen: Der Interpellant hat insofern recht, dass das Kreuzen bei hohem Verkehrsaufkommen problematisch sein kann. Es ist dem Stadtrat bewusst, dass die Strasse entgegen ihrer Funktion (Zubringerstrasse zu den landwirtschaftlichen Liegenschaften) als übergeordnete Durchfahrtsstrasse benützt wird. Die hohe Verkehrsmenge trägt dabei zum festgestellten Verkehrssicherheitsrisiko bei. Der Stadtrat prüft weitergehende Massnahmen wie beispielsweise ein Fahrverbot, um den Durchgangsverkehr zu vermeiden.

c. Fahrt auf das Feld: Die Stadtverwaltung ist mit den betroffenen Landwirten in Kontakt. Bislang waren die vom Interpellanten geschilderten Probleme nie ein Thema. Daher geht der Stadtrat davon aus, dass die Landwirte um die Sichtzeichen herum manövrieren können. Das erwähnte Sichtzeichen bei der Einfahrt zum Mooshof wurde nach Rücksprache mit den Betroffenen leicht verschoben.

Zu 7.:

Im Winter muss die Strasse mit ihren vielen Steigungen vom Schnee geräumt werden. Es ist schwer vorstellbar, wie die Räumfahrzeuge mit ihren Schaufeln neben und zwischen den Sichtzeichen den Schnee wegräumen. Wie gedenkt man, diese aufwendige Räumung zu organisieren oder gedenkt man, die reihenweise abgerissenen Sichtschilder Ende Winter im Schneehaufen zu suchen und neu zu montieren?

Die Schneeräumung wird sich auf die ausgewiesene Fahrspur konzentrieren. Das heisst, primär wird der Bereich zwischen den Randlinien (inkl. Ausweichstellen) geräumt. Damit der Pflug nicht alle Sichtzeichen ausreist, werden die Stangen, die den Fahrbahnrand im Winter anzeigen, auf Höhe der Sichtzeichen positioniert. Da es sich um eine Testphase handelt, werden die gesammelten Erfahrungen mit der Schneeräumung selbstverständlich in die Beurteilung einfließen.

Zu 8.:

Wie viel hat die Massnahme mit Markierungen und Sichtschildern bis jetzt gekostet? Sind die Kosten angesichts der fragwürdigen Massnahme und der knappen Stadtkasse gerechtfertigt?

Materialkosten Sichtzeichen, Befestigung	Fr. 2'500.–
Installationsarbeiten	Fr. 3'000.–
Markierungsarbeiten	Fr. 8'500.–
Anpassungen Gehbereich	Fr. 25'000.–
Total	Fr. 39'000.–

Der Stadtrat erachtet diese Kosten von rund Fr. 40'000.– als gerechtfertigt. Alternative Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden sind baulicher Art und dementsprechend mit deutlich höheren Kosten verbunden.

Zu 9.:

Viele Sichtschilder sind bereits defekt oder fehlen bis auf die Bodenplatte. Wie viel kostet der Ersatz eines solchen Schildes inklusive Arbeitszeit?

Ein Sichtzeichen kostet inklusive Bodenplatte Fr. 41.–. Der Ersatz wird im Rahmen der regulären Kontrollen durch Mitarbeitende des Strasseninspektorats vorgenommen. Daher entfällt in

diesem Fall die An- und Abreisezeit. Der Zeitaufwand für das Ersetzen eines Sichtzeichens beläuft sich auf 5–10 Minuten. Die Kosten für den Ersatz eines Sichtzeichens liegen demnach bei rund Fr. 50.–.

Stadtrat von Luzern

