

Auf eigene Gefahr: Autofahren in Sursee

Strassen Die Verkehrsführung in Sursee gibt zu reden: Fahrlehrer monieren falsche oder fehlende Markierungen, Signalisationen sowie unklare Rechtsvortritte. Der Kanton spielt den Ball der Stadt zu.

Urs-Ueli Schorno
ursueli.schorno@luzernerzeitung.ch

Armin Latscha wohnt sich im falschen Film. Der langjährige Fahrlehrer und Verkehrspädagoge wurde von lokalen Fahrlehrern angefragt, sich die Verkehrssituation im Raum Sursee genauer anzuschauen. Die sei extrem unübersichtlich; Rechtsvortritte, Trottoirüberfahrten und Kreiselführungen würden nicht nur Otto-Normalenker verwirren, sondern auch Fahrlehrer und Experten. Markierungen und Signalisationen würden zum Teil mehr Unsicherheiten schaffen, als sie klären. Armin Latscha, mit der Situation vor Ort damals noch nicht genau vertraut, stellte sich die Frage: Was ist eigentlich auf den Strassen Sursees los? Der Berner setzt sich ins Auto und fährt die neuralgischen Punkte ab. Was er dort vorfindet, lässt ihm nach eigenen Aussagen die Haare zu Berge stehen. Er hält Situationen fest, die er nicht versteht. Das sind viele. Ein paar Beispiele:

– **Verzweigung Geuenseestrasse/Ringstrasse** (siehe Grafik). Latscha: «Hier wurde vom Kanton zu viel Kriegsbemalung angebracht. Das hat selbst mich als erfahrenen Autofahrer hoffnungslos überfordert.» Es handelt sich um eine Gemeindestrasse, die mit der Kantonsstrasse kreuzt. Die Verkehrsführung sei uneindeutig: Zwei Spuren führen in eine einzelne Ausfahrt. «Wer haftet hier, wenn es einen Unfall gibt?» Man sei sich der Übermarkierung bewusst, geht aus einer Stellungnahme der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (VIF) hervor. Am Auffälligsten sei der querende Velostreifen – Radfahrer dürfen von der Geuenseestrasse herkommend die Ringstrasse passieren, Autos hingegen nicht. Die Signalisation, die alle Verkehrsteilnehmer zum Abbiegen auffordert, müsste deshalb zwingend mit dem Zusatz «ausgenommen Velo» ergänzt werden. Bei den nächsten Unterhaltungsarbeiten soll die Markierung angepasst werden, sofortige Massnahmen erachte man als «nicht zwingend».

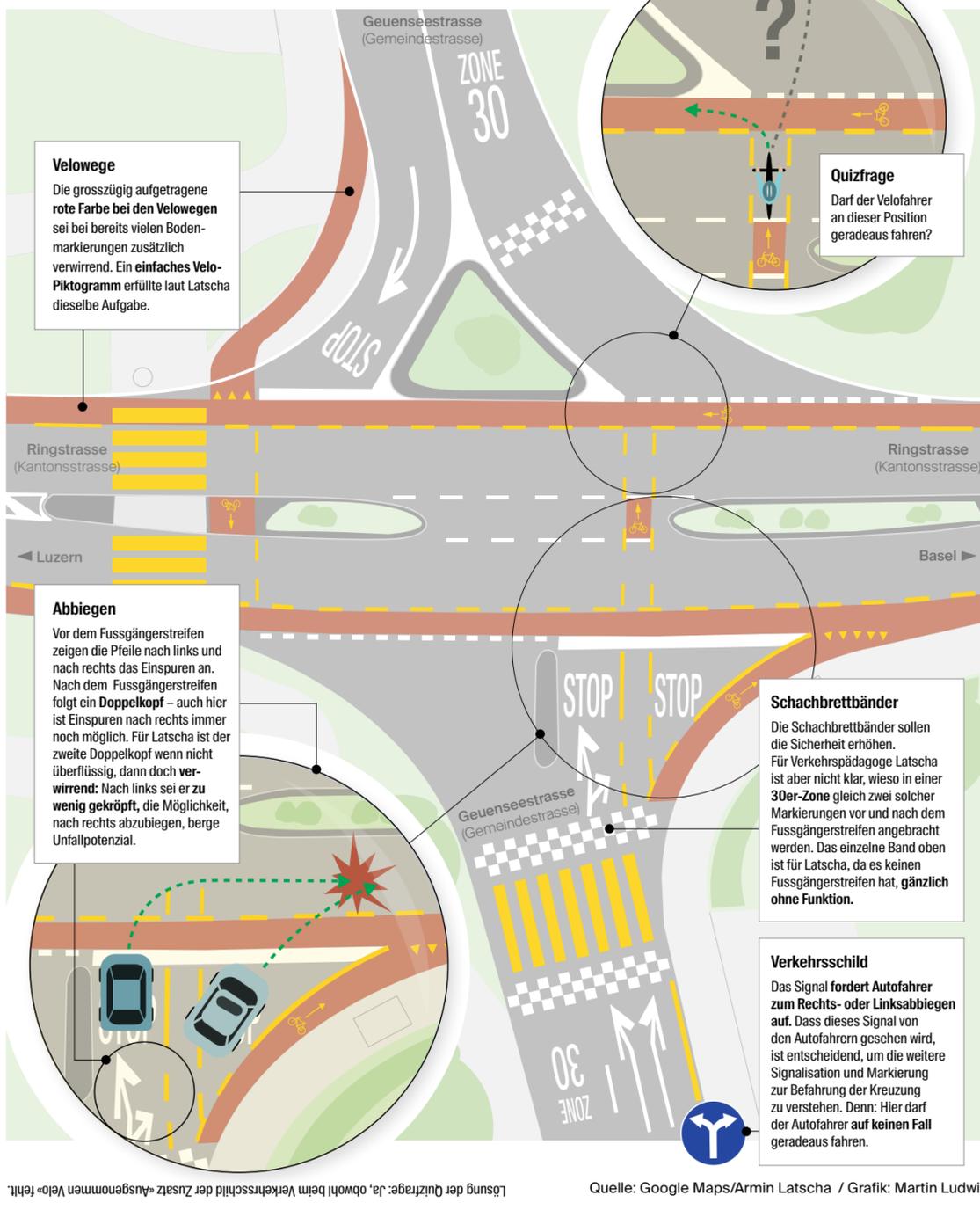
– **Trottoirüberfahrten:** «Das Problem hier ist, dass es vom Bundesamt für Strassen keine eindeutige Definition eines Trottoirs gibt», so Latscha. Weil auf Markierungen verzichtet werde, sei die Situation oft unklar, etwa bei der Einfahrt Kreuzlistrasse-Bahnhofstrasse.

– **Rechtsvortritte:** «In einer Strasse den einen Rechtsvortritt zu signalisieren, den anderen nicht, schafft Unsicherheit.» Es gäbe einige Beispiele dafür.

– **Kreisel:** «Bei verschiedenen zweispurigen Kreiseln ist keine Markierung in der Spurmitte angebracht. Zudem ist die Spurführung auf einigen Vorwegweiser immer noch falsch. Das birgt Gefahrenpotenzial», sagt der Verkehrspädagoge. Das VIF will die Signalisierungen im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten zwar anpassen, aber: Einige Kreisel, etwa Chotten und Bifang, seien, obwohl zweispurig befahrbar, zu wenig breit, um Markierungen anzubringen.

Latscha beruft sich dabei auf die Signalisationsverordnungen des Bundes. Artikel 101 besagt: Signale und Markierungen dürfen nicht unnötigerweise angeordnet und angebracht werden, jedoch nicht fehlen, wo sie unerlässlich sind. Sie sind, besonders auf demselben Strassenzug, einheitlich anzubringen. Nicht nur in den beschriebenen Fällen wurden diese Weisungen seiner Meinung nach teils mehrfach verletzt.

Kreuzung Geuenseestrasse/Ringstrasse Ost Abbiegen für Fortgeschrittene



«Mit der Planung hinkt man natürlich immer hinterher.»

Andreas Heller
Leiter Verkehr und Infrastruktur
Luzern

und Leiteinrichtungen auf Gemeindestrassen.

Ausgerechnet die Vertreter der Stadt Sursee waren an der Veranstaltung im «Wilden Mann» nicht anwesend. Auf Anfrage teilt die Stadt aber mit, dass man über die unter den Fahrlehrern diskutierten Verkehrssituationen informiert wurde. Dass die Verkehrssituation in Sursee immer wieder zu Diskussionen Anlass gäbe, sei man sich durchaus bewusst (siehe Kasten). Die Gründe dafür vermutete man beim laufend zunehmenden Verkehr und veränderten Verkehrsverhältnissen – etwa der Einführung von Tempo-30-Zonen. Wo nötig und möglich nähme man auch Verbesserungen und Anpassungen vor.

Artikel 26, die Lösung aller Verkehrsprobleme?

Die geschilderten Verkehrssituationen seien der Stadt bekannt und teils schon im Jahr 2011 diskutiert, beraten, angepasst oder offen gelassen worden. «Das VIF hat zum Teil Empfehlungen und Einschätzungen zu einzelnen Situationen gemacht. Wir schliessen uns diesen an», wird weiter festgehalten.

Bei den angesprochenen Empfehlungen des VIF handelt es sich nur selten um dringenden Handlungsbedarf. Was den Kanton betrifft, werden Anpassungen und Verbesserungen im Rahmen der Aufgaben- und Finanzplanung aufgeleitet. Vor den Fahrlehrern verwies Andreas Heller oft auf den «Rücksichtsartikel». Denn: Das Strassenverkehrsgesetz SVG hält für Fälle, die von Gesetzes wegen unklar oder mehrdeutig sind, eine Lösung bereit: Artikel 26. Dieser lautet:

– Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

– Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

Im Grossen und Ganzen funktioniere der Verkehr in Sursee trotz neuralgischer Stellen gut, hielt Heller fest. Für Latscha ist Artikel 26 aber kein Allerheilmittel. Er fordert Stadt und Kanton auf, daran zu arbeiten, die Markierungen übersichtlicher und klarer zu gestalten, statt Artikel 26 inflationär zu bemühen. Die Situation für die Autofahrer, gerade ortsunkundige, würde sich seiner Meinung nach stark verbessern. Und das Gefahrenpotenzial für Unfälle, da ist Latscha überzeugt, würde verkleinert.

Sursee sollte als Prüfungsort gestrichen werden

Fahrprüfungen Folgende Begebenheit unterstreicht, dass die Beobachtungen zu Sursee von Verkehrspädagoge Armin Latscha nicht aus der Luft gegriffen sind: So führte die Häufung ungeklärter Verkehrssituationen in den letzten Jahren zu Unstimmigkeiten zwischen Fahrlehrern und Experten des Strassenverkehrsamtes. Es kam – und kommt – vor, dass Fahrprüfungsexperten des Strassenverkehrsamtes in Sursee Situationen an Prüfungen anders beurteilen als die Fahrlehrer, die ihre Schüler ausbilden. So passiert es, das Prüflinge deswegen durchfallen.

oder gar 100 Jahren nicht geplant. So sei schliesslich «jede Strasse ein Kompromiss. Solche Fälle gibt es in der ganzen Schweiz.»

Der Verkehr sei nur über die Raumplanung in den Griff zu kriegen, gab er zu bedenken. «Mit der Planung hinkt man natürlich immer hinterher», so

Es ging sogar so weit, das aus diesem Grund Sursee als Prüfungsort gestrichen werden sollte, die Fahrschüler stattdessen in Kriens ihre Fahrtüchtigkeit beweisen sollten. Der heute gültige Kompromiss: Wer in Sursee zweimal scheitert, muss beim dritten Anlauf in Kriens antreten (wir berichteten).

Das rief 2016 auch Politiker auf den Plan, namentlich wendete sich Georg Dubach (FDP, Triengen) mit einer Motion an die Regierung, die ihm diese Ungleichbehandlung der Surseer Fahrschüler erklären sollte. (uus)

Heller, der auch auf gemachte Verbesserungen hinwies. In den meisten der angesprochenen Beispiele sei aber die Stadt Sursee, nicht der Kanton der richtige Ansprechpartner. Die Stadt hat die Kompetenz zum Erlass von Verkehrsordnungen wie Hinweissignalen, touristischen Signalisationen, Markierungen