



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 16. März 2021
Kantonsratspräsidentin Fanaj Ylfete

P 313 Postulat Frey Maurus und Mit. über kurze Wartezeiten für Fussgänger*innen an den Lichtsignalanlagen / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Hasan Candan beantragt teilweise Erheblicherklärung.
Maurus Frey hält an seinem Postulat fest.

Maurus Frey: Die Förderung der Lebensqualität in unserer nächsten Umgebung ist zum jetzigen Zeitpunkt wichtiger denn je, weil wir Luzernerinnen und Luzerner unser Leben im Homeoffice auf diesen nächsten Raum ausrichten und für den Klimaschutz den Modalsplit zugunsten des Fussverkehrs verändern müssen. Die Stellungnahme der Regierung hat mir vor Lachen Tränen in die Augen getrieben, aber auch vor Entsetzen. Die Priorisierung im Sinn eines vernetzten und koordinierten Verkehrsmanagements mag wohl für eine noch menschenleere Verkehrsmaschine wie den Seetalplatz angebracht sein. Für den Lebensraum von Menschen, die an und um Kantonsstrassen wohnen und leben, ist diese Haltung jedoch blanker Hohn. Sie schreiben in Ihrer ablehnenden Begründung, dass das Verkehrssystem regelmässig an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Sie argumentieren mit Parametern wie Menge, Richtung oder Geschwindigkeit. Das sind Parameter, die nur für den schweren Strassenverkehr erfasst werden. Wie können Sie mit solchen Aussagen eine diskriminierungsfreie Steuerungsstrategie loben? Sie haben einzig und ausschliesslich die Kapazitäten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Blick. Zur Körnung unterbreitet uns der Regierungsrat eine technische Empfehlung aus dem letzten Jahrtausend. Er beruft sich auf einen 29 Jahre alten Standard. 1992 war der zuständige Regierungsrat wahrscheinlich höchstens 16 Jahre alt und am Töffli-Frisieren. Die gestiegenen Ansprüche an Mobilität und Umweltschutz verlangen nach neuen Ideen. Dabei hat ein effizientes und nachhaltiges Verkehrsmanagement eine hohe Priorität. Die Stadt Luzern konnte im Rahmen eines Tests die Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmer diskriminierungsfrei um 30 Prozent reduzieren. Das ist das Mass an gewünschter Innovation und die Messlatte, an welcher auch der Kanton Luzern gemessen wird. Die Haltung des Regierungsrates ist ohne Effort und ohne Innovationslust. Ich halte an meinem Postulat fest.

András Özvegyi: Im ersten Augenblick hat das Postulat bei der GLP Sympathien geweckt. Wer will denn schon nicht etwas für den Fussgängerverkehr tun? Bei genauerer Betrachtung und der Diskussion innerhalb der Fraktion haben sich gewaltige Nachteile gezeigt. Mit der Forderung würde auch der öV betrafft. Oft sind es Buskorridore, welche die Fussgänger lange warten lassen, beispielweise bei der Kantonalbank. Die Velofahrer würden ebenfalls betrafft, ich denke dabei etwa an die Schachenstrasse in Kriens oder an die Vorfahrt beim Bahnhof Luzern. Die Forderung, die Wartezeiten im Kanton einheitlich anzuwenden, tönt starr und nach Planwirtschaft. Das wollen wir nicht. Im Kanton gibt es verschiedene Situationen; in den Zentren ist es anders als in ländlichen Regionen. Zudem haben wir uns

gefragt, ob es Sache eines Kantonsparlamentes ist, darüber zu befinden. Sollten nicht eher die Verkehrsexperten eine Beurteilung vornehmen? Die Wartezeit für einen Fussgänger ist sehr subjektiv und je nach Situation verschieden. Sie ist nicht immer lang. Wenn man etwas für die Fussgänger tun möchte, wäre eine längere Grünphase zu prüfen. Oft haben ältere Menschen oder schwangere Frauen Mühe, die Strasse während der kurzen Grünphase zu überqueren. Die GLP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Sabine Wermelinger: Aus Sicht der FDP kann die Forderung des Postulats aus drei Überlegungen nicht unterstützt werden: Erstens plant, baut und betreibt der Kanton Luzern Lichtsignalanlagen nach dem Regelwerk des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) – wie es im Strassengesetz und in der Strassenverkehrsverordnung des Kantons vorgesehen ist – und in dem der aktuelle Stand der Technik dargestellt wird. Zweitens bringt die Forderung einer Fussgängerbevorzugung ein fein austariertes und koordiniertes Nebeneinander der Verkehrsträger oder Nutzergruppen aus dem Gleichgewicht. Drittens wirkt sich die Bevorzugung der Fussgängerinnen und Fussgänger auch auf den öV aus. Was nützt es, wenn man zu Fuss rasch über die Strasse gelangt, aber umso länger auf den Bus warten muss, weil dieser wegen der Fussgängerbevorzugung die Fahrpläne nicht mehr einhalten kann? Innovationen und technischer Fortschritt bringen uns alle weiter. Gemäss Medienberichten sind Tests mit den smarten Lichtsignalanlagen in der Tribschenstrasse erfolgreich verlaufen, die kürzere Wartezeiten für alle bringen, die unterwegs sind. Wir regen an, dass der Kanton Luzern solche Neuerungen verfolgt, welche allen dienen, und diese nach erfolgreicher Prüfung einführt. Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Josef Wyss: Auch ich habe mich an Fussgängerstreifen schon oft geärgert, wie lange das dauert, bis es endlich grün wird. Ich habe mich auch schon verleiten lassen und bin bei Rot über die Strasse gesprungen. Genau gleich habe ich mich aber auch schon als Autofahrer geärgert, als die Rotphase nicht enden wollte, wobei ich in diesem Fall das Rotlicht nie missachte. Somit bin ich als Autofahrer und als Fussgänger unzufrieden. Das heisst, dass das System wohl ziemlich ausgewogen ist. Ausgewogen muss es für die Priorisierung der Mobilitätsteilnehmer sein. Die Begründung der Ablehnung der Regierung zeigt klar auf, dass das heutige System ziemlich gut abgestimmt ist. Kein Mobilitätsteilnehmer wird unfair oder zulasten anderer behandelt. Der Verkehrssicherheit, insbesondere jener der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, wird genügend Beachtung geschenkt, und die Digitalisierung hält auch in diesem Sektor Einzug. Somit erachte ich die heutige Regelung als gut im Wissen, dass diese weiter optimiert wird, immer mit dem Ziel der Gleichbehandlung aller Benutzergruppen. Die CVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Räto B. Camenisch: Der Postulant ist ein Schlaumeier. Er bringt uns einen Vorschlag, wie man schneller über die Strasse kommen kann und wie das lästige Warten entfällt. Dabei ist das mit seiner grossen Ideologie ein grosser Schritt, ja es ist fast schon ein Attentat auf unseren Verkehr. Stellen Sie sich den Seetalplatz auf der Linie Luzern–Emmen vor. Dort sind 13 Anlagen in Serie geschaltet. Stellen Sie sich vor, dass gar nichts mehr geht, wenn diese gleichzeitig betätigt werden, weder beim öV noch beim Autoverkehr. Das geht nicht. Wir müssen versuchen, die bisherige Lösung zu optimieren, im digitalen Zeitalter ist das durchaus möglich. Wir brauchen einen guten, ausgeklügelten Mix im Verkehr und nicht die Bevorzugung eines Fussgängers, der schlussendlich alles dominiert. Das Postulat ist abzulehnen.

Hasan Candan: Vielleicht haben Sie das Gefühl, dass es sich hier um eine visionäre, tollkühne Idee handelt. Aber in den Städten ist schon lange der Umschwung bemerkbar, dass das Auto nicht mehr an erster Stelle steht. Als Fussgänger bin ich klimaneutral unterwegs und spare Platz, und für den Staat ist es ebenfalls günstiger. Anstatt den Fussgänger zu belohnen, bestrafen wir ihn aber. Im Gegenzug geben wir dem Auto so viel Raum, einem umweltschädlichen, kostenintensiven Bewegungsmittel. In Zukunft muss sich das ändern. Wir müssen die Forderungen des Postulats jetzt umsetzen, denn es braucht Veränderungen. Ich verstehe, dass es für gewisse Personen zu schnell oder zu weit geht, auch für die SP-Fraktion. Daher stellen wir den Antrag auf teilweise Erheblicherklärung. Im

Moment ist die Situation wahrscheinlich etwas zu verzwickelt, aber man kann immerhin auf dieses Ziel hinarbeiten. Wissen Sie, wie lange die Fussgänger im Kanton Jura vor einer Ampel warten? Gar nicht, denn es gibt dort keine Ampeln. Es gibt verschiedene Systeme. Man sollte sich für diese Debatte einfach öffnen und mindestens Überlegungen vornehmen. Ich bitte Sie daher, der teilweisen Erheblicherklärung zuzustimmen.

Monique Frey: Ich versuche eine etwas wertfreiere Diskussion zu führen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sind ein wichtiger Teil unserer Mobilität. Wir alle sind Fussgängerinnen und Fussgänger. Bei der Querung der Strassen machen die Fussgängerinnen und Fussgänger einen grossen Anteil aus. Bis jetzt wurde der rollende Verkehr auf der Strasse klar bevorzugt. Wir müssen von dieser Priorisierung wegkommen und eine diskriminierungsfreiere Sicht einnehmen. Es ist schade, dass die Stellungnahme des Regierungsrates bereits Mitte Dezember erschienen ist, denn ebenfalls Mitte Dezember erschien der Bericht über den selbstgesteuerten Fussgängerstreifen an der Kellerstrasse. Dort hatte man zum Ziel, dass alle weniger lang warten müssen, aber auch der öV nicht ausgebremst wird. Dieser Versuch war sehr erfolgreich. Dank der Digitalisierung und einem cleveren System kann sehr viel erreicht werden. In diesem Sinn war unser Vorstoss vielleicht etwas zu visionär, aber in Bezug auf eine diskriminierungsfreie Mobilität sollte es einen Schritt vorwärts gehen, und man sollte auf neue Systeme setzen. Einerseits geht es darum, alle gleich zu behandeln, andererseits geht es auch um die Sicherheit. Gerade für Schulkinder würde eine wie von uns vorgeschlagene Lösung Sinn machen. Zudem sollen gemäss Klimabericht der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden. Erteilen Sie bitte der Regierung einen klaren Auftrag, neue Möglichkeiten abzuklären, wie die Lichtsignalanlagen gesteuert werden können. Ein Teil der G/JG-Fraktion ist deshalb mit der teilweisen Erheblicherklärung einverstanden.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Die heftigen Äusserungen des Postulanten haben mich doch etwas überrascht, ich denke aber, dass sehr viel Herzblut hinter diesem Vorstoss steckt. Ich bin nur sechs Jahre älter, aber ich habe mich ziemlich alt gefühlt nach der Kritik des Postulanten. Ich durfte nie ein Töffli haben, meine Mutter sagte immer, das sei zu gefährlich. Also musste ich mit dem Velo in die Oberstufe nach Eschenbach. Aber das entspricht ja ganz den Vorstellungen des Postulanten. Ich war damals schon klimaneutral unterwegs, diesbezüglich zumindest. Ich teile das Anliegen des Postulanten, dass die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleistet sein muss. Es braucht aber für alle Verkehrsteilnehmenden ein möglichst austariertes System, damit der Verkehr fließen kann, was durchaus auch im Interesse des Klimas sein kann, wenn es nicht immer zu Start-Stopp-Bewegungen kommt. Wir haben gehört, dass auch Bus, Auto und Velo betroffen sind, wenn Ampeln gesteuert werden und wir nur einen Parameter ändern. Ich bitte Sie, das Postulat aus drei Gründen abzulehnen: Erstens gibt es im Kanton Luzern bereits eine einheitliche Strategie mit einer klaren Steuerungsphilosophie der Lichtsignalanlagen. Zweitens ist für die Attraktivität für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht nur die Wartezeit an den Ampeln entscheidend. Drittens erachten wir die flächendeckende Einführung der 30- beziehungsweise der 7-Sekunden-Regel – insbesondere mit Blick auf die Koordinationsabschnitte – als problematisch und mit vielen Nachteilen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden und den Verkehrsfluss verbunden.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die teilweise Erheblicherklärung der Erheblicherklärung mit 71 zu 29 Stimmen vor.

In der definitiven Abstimmung lehnt der Rat das Postulat mit 77 zu 25 Stimmen ab.