



Postulat Frey Maurus und Mit. über kurze Wartezeiten für Fussgänger*innen an den Lichtsignalanlagen

eröffnet am 22. Juni 2020

Die Verkehrlenkung mit Lichtsignalanlagen muss kantonsweit einer einheitlichen Systemstrategie mit einer klaren Steuerungsphilosophie folgen. Grundpfeiler ist eine maximale Wartezeit an Lichtsignalanlagen von 30 Sekunden für Fussgänger*innen. Wenn ein Knopf gedrückt werden muss, soll die Wartezeit nicht mehr als 7 Sekunden betragen.

Begründung:

Die zwischenzeitlichen Einschränkungen der individuellen Mobilität während der Massnahmen zur Eindämmung des Coronavirus hat dazu geführt, dass Wege im unmittelbaren Umfeld des Wohnorts vermehrt zu Fuss zurückgelegt werden. Um diese Entwicklung längerfristig zu sichern, soll die Attraktivität für den lokalen Fussverkehr gesteigert werden.

Bis vor kurzem war an vielen Orten im Kanton Luzern die Verkehrsinfrastruktur täglich während mehrerer Stunden bis an die Kapazitätsgrenze beansprucht. Es müssen nun Massnahmen umgesetzt werden, um die wieder steigende Nutzung des vorhandenen Strassenraumes zu optimieren.

Einige Massnahmen werden im Kanton Luzern bereits punktuell umgesetzt: Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (öV), Pfortnerung, Senken der Verkehrsquellen.

Das Ziel ist es, den Modalsplit zu Gunsten der platzsparenden und ökologischen Verkehrsmittel öV, Velo und Fussgänger*innen zu verändern.

Noch nicht umgesetzt ist eine einheitliche Systemstrategie mit einer klaren Steuerungsphilosophie bei der Verkehrlenkung mittels Lichtsignalanlagen zu Gunsten der Fussgänger*innen: Die Einführung einer maximalen Wartezeit an Lichtsignalanlagen von 30 Sekunden und – wenn ein Knopf gedrückt werden muss – von maximal 7 Sekunden. Die Fussgänger*innen machen gerade in den Zentren einen immer grösseren Anteil der Verkehrsteilnehmer aus. Diesem Umstand soll nun endlich mit einer stärkeren Bevorzugung bei der Nutzung des Strassenraumes Rechnung getragen werden.

Im Oktober 2019 wurde zwar auf der Luzerner Tribtschenstrasse eine neue Lichtsignalsteuerung getestet. Diese sieht stets, auf welcher Spur sich wie viele Autos nähern oder bereits warten und wo eine Lücke ist und kann entsprechend flexibel reagieren. Busse werden zudem wie bis anhin bevorzugt behandelt. Leider wurde die seit langem bestehende Regel aus dem erfolgreichen Züricher Modell bezüglich kurzen Wartezeiten für Fussgänger*innen in diesem Versuch nicht berücksichtigt. Relativ unspezifisch wurde hervorgehoben, dass auch die Fussgänger*innen profitieren würden. Es sind aber keine klaren Indikatoren definiert und umgesetzt worden. Diese müssen nun endlich Eingang in die Verkehrsstrategie des Kantons Luzern finden.

Frey Maurus



Heeb Jonas
Misticoni Fabrizio
Kurer Gabriela
Estermann Rahel
Arnold Valentin
Hofer Andreas
Bärtsch Korintha
Zbinden Samuel
Stutz Hans
Frey Monique
Koch Hannes
Fässler Peter
Candan Hasan
Zemp Baumgartner Yvonne
Muff Sara