

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

Eröffnet am

Die Verkehrslenkung mit Lichtsignalanlagen muss kantonsweit einer einheitlichen Systemstrategie folgen mit einer klaren Steuerungsphilosophie. 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 Corona-Virus 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 kurzen war an vielen Orten im Kanton Luzern die Verkehrsinfrastruktur täglich während mehreren 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 öV, Pfortnerung, Verkehrsquellen senken.

Das Ziel ist es den Modal Split zu Gunsten der platzsparenden und ökologischen Verkehrsmittel öV, Velo und zu Fussgehenden zu verändern.

Noch nicht umgesetzt ist eine einheitliche Systemstrategie mit einer klaren Steuerungsphilosophie bei der Verkehrslenkung mittels den Lichtsignalanlagen zu Gunsten der Fussgänger\*innen: Die Einführung einer maximale 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 ein 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 Lichtsignal-Steuerung getestet. Diese sieht stets, auf welcher Spur sich wie viele Autos nähern oder bereits warten, wo eine Lücke ist und kann entsprechend flexibel reagieren. Busse werden zudem wie bis anhin bevorzugt behandelt. Leider wurde die, seit lange bestehende Regel aus dem erfolgreichen Züricher Modell bezüglich kurzen Wartezeiten für Fussgänger\*innen, nicht in diesem Versuch 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.