

**POSTULAT** von Felix Hoesch (SP, Zürich), Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen) und Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon)

betreffend Fussgänger- und velofreundliche Lichtsignalsteuerung

---

Der Regierungsrat wird eingeladen, bei Lichtsignalanlagen die Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr bedarfsgerechter zu steuern. Dazu sollen in einem Pilotprojekt auch neue Technologien getestet werden, welche den Fuss- und Veloverkehr automatisch erfassen. Die Erfassung soll dazu dienen, die Zahl und Länge der Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren und damit sicherer und attraktiver zu gestalten. Aus dem Pilotprojekt sollen Erkenntnisse für die Umsetzung bei den übrigen Anlagen abgeleitet werden.

Felix Hoesch  
Thomas Schweizer  
Thomas Wirth

Begründung:

Lichtsignalanlagen (LSA) sind entweder mit fixen Umlaufzeiten oder verkehrsabhängig programmiert. Hinzu kommen Anmeldeeinrichtungen für den öffentlichen Verkehr. Bei der verkehrsabhängigen Steuerung kommen Detektoren zum Einsatz, welche eine Optimierung für den motorisierten Verkehr zum Ziel haben. Der Fuss- und Veloverkehr wird dabei nicht erfasst und nur summarisch d.h. oft ungenügend berücksichtigt. Er muss daher lange Wartezeiten in Kauf nehmen bzw. sich mit Drucktasten bei der LSA anmelden. Lange Wartezeiten führen zu Missachtung des Rotlichtes und sind daher ein grosser Risikofaktor.

Neue Technologien bzw. moderne Erfassungsgeräte können mittlerweile auch den Fuss- und Veloverkehr erfassen (Laser, Infrarot, Radar usw.). Mit der Erfassung des Fuss- und Veloverkehrs kann auch dieser Verkehr in die Programmierung der LSA aufgenommen und entsprechend dem Bedarf optimiert werden.

Beim Fussverkehr kann die Grünphase bei fehlendem Bedarf abgekürzt oder ausgelassen werden, bei grösseren Gruppen (z.B. Schulkindern) oder bei Menschen mit Mobilitätsbehinderung wird die Grünphase entsprechend den Bedürfnissen verlängert und entspricht damit der Norm SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum. Konflikte zwischen abbiegendem Fahrverkehr und Fussverkehr können minimiert oder verhindert werden.

Auch beim Veloverkehr können durch eine Detektion der Velos die Grünphasen auf den Bedarf ausgerichtet und damit die Abläufe optimiert werden. Im Vordergrund steht hier eine Vermeidung von Abbiegeunfällen.

Der Kanton Basel-Stadt hat ein entsprechendes Pilotprojekt für den Fussverkehr durchgeführt. <https://www.mobilservice.ch/praxis/intelligente-fussverkehrssteuerung-2560.html?fumanNewsletterId=165548:42fdafc2699cae19753364006ee938a0>.

Die automatische und frühzeitige Anmeldung – also ohne Betätigen des Ampel-Knopfes – stiess bei den Fussgängerinnen und Fussgängern auf grosse Zustimmung. Mit dieser Massnahme konnte die Wartezeit um mehr als 60 Prozent reduziert werden.

Mit einer bedarfsgerechten Steuerung (auch des Fuss- und Veloverkehrs) können somit mehrere Ziele gleichzeitig erreicht werden.

- Ungenutzte Phasen werden reduziert. Damit kann der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.
- Kürzere Wartezeiten erhöhen die Attraktivität.
- Eine bedarfsgerechte Signalsteuerung erhöht die Verkehrssicherheit für alle.

- Die Behindertengerechtigkeit der LSA-Anlagen kann bedarfsgerecht gewährleistet werden.

Die Massnahme unterstützt die Zielsetzung des Kantons zur Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.