

Sitzung vom 3. November 2021

1248. Postulat (Fussgänger- und velofreundliche Lichtsignalsteuerung)

Die Kantonsräte Felix Hoesch, Zürich, Thomas Schweizer, Hedingen, und Thomas Wirth, Hombrechtikon, haben am 12. Juli 2021 folgendes Postulat eingereicht:

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.

Begründung:

Lichtsignalanlagen (LSA) sind entweder mit fixen Umlaufzeiten oder verkehrabhängig programmiert. Hinzu kommen Anmeldeeinrichtungen für den öffentlichen Verkehr. Bei der verkehrabhängigen 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 640075 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=165548:42fdafc2699cae19753364006ee938ao. 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.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Felix Hoesch, Zürich, Thomas Schweizer, Hedingen, und Thomas Wirth, Hombrechtikon, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Attraktivität einer Fussgänger- oder Veloverbindung hängt vor allem von der Ausgestaltung der Knoten ab. Seit 2021 dürfen Lichtsignalanlagen (LSA) unter Berücksichtigung bestimmter Voraussetzungen mit einer Signalisation versehen werden, die es den Velofahrenden erlaubt, bei Rot nach rechts abzubiegen. Das Tiefbauamt hat alle lichtsignalgesteuerten Knoten auf Staatsstrassen mit Veloverbindungen erfasst und auf die Zweckmässigkeit für Rechtsabbiegen bei Rot beurteilt. Dort, wo keine Markierungs- oder Bauarbeiten erforderlich waren, wurde das neue Verkehrsregime (Abbiegen bei Rot für Velos) durch die Kantonspolizei verfügt. Die weiteren Knoten werden derzeit durch das Tiefbauamt und die Kantonspolizei vertieft beurteilt. Die Arbeiten werden durch die Koordinationsstelle Veloverkehr im Amt für Mobilität begleitet.

Im Kanton Zürich sind alle LSA verkehrsabhängig gesteuert. Die Verkehrsabhängigkeit wird für den motorisierten Individualverkehr sowie immer häufiger auch für den Veloverkehr durch Anmeldung an Induktionsschleifen im Zulauf zum Knoten gewährleistet. Die Freigabe für Fussgängerinnen und Fussgänger erfolgt in der Regel mit dem parallel verlaufenden Verkehr sowie über eine Anmeldung mittels Taster am Signalträger. Der öffentliche Verkehr (öV) wird mittels Bus-Anmeldeschleifen oder über Funkanmeldung erfasst. Die Umlaufzeiten – also die Zeiten, innerhalb deren jeder Zufluss mindestens einmal eine Freigabe und damit grünes Licht erhält – liegen bei konventioneller verkehrsabhängiger Steuerung, wie sie im Kanton Zürich regelmässig zum Einsatz kommt, bei 75 Sekunden. Zu Randzeiten und nachts kann davon abgewichen werden. Die durchschnittliche Wartezeit liegt auch für Fussgängerinnen und Fussgänger meistens bei weniger als 30 bis 45 Sekunden.

Bei der Priorisierung der Freigabe kommt dem öV eine besondere Rolle zu: In den «Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» für 2022–2025 (ZVV-Strategie, Vorlage 5730) hat der Kantonsrat beschlossen, dass im Busnetz eine hohe Zuverlässigkeit, ausreichende Kapazitäten und ein attraktives Angebot anzustreben seien. Das Anliegen einer attraktiven Reisezeit und der behinderungsfreien Fahrt der Busse sei mit Nachdruck zu verfolgen. Wo notwendig, seien entsprechende Massnahmen zur Busbevorzugung zu ergreifen. Dies entspricht auch § 14 Abs. 3 des Strassengesetzes (LS 722.1), wonach die Bedürfnisse des öV prioritär, Bedürfnisse von Personen, die zu Fuss gehen oder Velo fahren, angemessen zu berücksichtigen sind. Auch das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich sieht vor, dass bei stark frequentierten Buslinien in den urbanen Räumen die hohe Beförderungsgeschwindigkeit und die Fahrplanstabilität zwecks Anschlusssicherung mittels Eigentrassierung und Busbevorzugungsanlagen gefördert werden. Die Busbevorzugung an LSA ist somit eine wichtige Massnahme zur Erreichung der zentralen Erfolgsfaktoren des öV – namentlich Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit.

Die Postulanten legen mit Verweis auf ein Basler Pilotprojekt dar, dass der Fuss- und Veloverkehr in die Programmierung der Lichtsignalanlage aufgenommen werden kann. Solche Eingriffe in die Lichtsignalsteuerung dürfen entsprechend der im Strassengesetz vorgegebenen klaren Priorisierung nicht zulasten der Busbevorzugung gehen. Je mehr Verkehrsteilnehmende durch eine LSA bevorzugt werden, desto weniger effizient ist die Bevorzugung eines einzelnen, also auch des öV, was letztlich seine behinderungsfreie Fahrt stören würde. Im Basler Pilotprojekt wird deshalb der öV auch bevorzugt behandelt.

An verschiedenen Anlagen in Unterwetzikon wird zurzeit ein Testbetrieb zu einer neuartigen Logik zur Lichtsignalsteuerung durchgeführt. Ziel ist es, die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden anlagen-spezifisch auf ein Minimum zu verkürzen. Die Steuerung der einzelnen Anlagen ist vollkommen verkehrs- und anforderungsabhängig und verfügt über keine vorbestimmten Umlaufzeiten mehr. Erste Messungen sind positiv verlaufen. Die endgültigen Ergebnisse des Testbetriebs liegen voraussichtlich im Frühjahr 2022 vor. Das Projekt wird durch das Tiefbauamt geleitet und von der Kantonspolizei und dem Amt für Mobilität begleitet.

Mit den Massnahmen Rechtsabbiegen bei Rot, Anmeldeschleifen auf Zufahrten für Velos, dem Streben nach möglichst kurzen Umlaufzeiten und häufigen Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr sowie dem Testbetrieb eines neuen Steuerungsverfahrens in Wetzikon wird dem Ansinnen der Postulanten grösstenteils entsprochen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 281/2021 abzulehnen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli