

«LICHTSIGNALANLAGEN SIND AUTOLÖSUNGEN»

Der Kanton beabsichtigt, in Sursee Kreisel durch Lichtsignalanlagen zu ersetzen. Das sei eine von möglichen Lösungen, sagt VIAPLAN-Geschäftsführer Aschi E. Schmid. Weit wichtiger ist aber ein generelles Umdenken in Sachen Mobilität.

Wie beurteilen Sie die Verkehrslage in Sursee?

Aschi E. Schmid*: In Spitzenzeiten ist sie angespannt – von 6.00 bis 8.00 und von 16.30 bis 18.30 Uhr. Anders ausgedrückt: während 4 Stunden stockt der Verkehrsfluss vor allem auf der Ringstrasse, vom Chottenkreisel bis zur Autobahn. In den übrigen 20 Stunden kommt der Motorisierte Individualverkehr (MIV) gut voran. Problematisch sind also nur vier Stunden. In diesen bleibt aber auch der öffentliche Verkehr stecken, Anschlüsse sind nicht mehr gewährleistet. Die ändern Mobilitätsformen, speziell

Fuss- und Veloverkehr, sind vom Stau nicht betroffen. Der Langsamverkehr funktioniert in Sursee gut.

Welche Lösungsansätze sehen Sie?

Vorab gilt: Es gibt weder *den* Schuldigen noch *die* Lösung. Wir können nicht sagen: Staus entstehen wegen dem Durchgangsverkehr aus dem Hinterland. Er ist mitverantwortlich, aber nicht nur. Zu einem grossen Teil ist der Verkehr hausgemacht. Das «Konzept Motorisierter Individualverkehr» von «Zentrum Sursee Plus» aus dem

Jahr 2017 zeigt, dass innerhalb des Gebiets von «Sursee Plus» der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege mit 68 Prozent vergleichsweise hoch ist. In Burgdorf oder Brig liegt er bei rund 40 Prozent. Für den täglichen Bedarf könnten Privatpersonen in Sursee auf das Auto verzichten.

Was halten Sie von der Idee, Kreisel durch Lichtsignalanlagen zu ersetzen?

Das ist eine Möglichkeit zur Verbesserung, die allheilbringende Lösung ist es nicht. Moderne Lichtsignalanlagen sind im Stand, den Verkehr mit unterschiedlich langen Rot- und Grünphasen zu lenken. Das sorgt für eine Entlastung. Systeme der Zukunft können noch mehr: Wir gehen davon aus, dass sich selbstfahrende Autos durchsetzen werden. Mit ihnen kann die Ampel von morgen kommunizieren. So werden neuralgische Knoten noch effizienter. Solche Anlagen haben bis zu 30 Prozent mehr Leistung, das zeigen Untersuchungen aus Norwegen. Diese Techniken sind vielversprechend, dennoch haben Lichtsignalanlagen einen grossen Nachteil.

Welchen?

Sie sind Autolösungen und benachteiligen Fussgänger und Velos. Der Langsamverkehr sollte an der Ampel nicht warten müssen, denn er muss gegenüber dem MIV attraktiver sein. Eine Idee sind Velopro-

miumrouten, wie sie der Regionale Entwicklungsträger Sursee Mittelland vorschlägt: Schnellrouten mit einem eigenen Trasse. Doch wenn Velos auf der Premiumroute bei Lichtsignalanlagen warten müssen, ist das nicht attraktiv. Dasselbe gilt auch für den Fussverkehr. Unter- oder Überführungen können diesem Nachteil entgegenwirken. Ich frage mich, warum wir dem Langsamverkehr Hindernisse in den Weg legen und ihm zumuten, Rampen und Tunnels zu nutzen. Zumal es für den MIV keine Rolle spielt, wo er fährt. MIV in Tunnels oder auf Brücken, Langsamverkehr ebenerdig am Tageslicht: So sollte es sein. Damit wird der Langsamverkehr attraktiver.

Wird das nicht viel zu teuer?

Wir müssen von der Pflästerli-Politik wegkommen und ganzheitlich denken. Die Schweiz kann es sich leisten. Die Verkehrsproblematik muss werteneutral diskutiert werden. Es gibt nicht nur *den* Autofahrer oder *den* Fussgänger. Alle wollen mobil sein und benötigen ihren Platz. Beim Umbau der Knoten zu Lichtsignalanlagen fehlt der Blick für die gesamte Mobilität. Es geht nur miteinander – oder gar nicht.

Zurück zu den Kreiseln: sind sie ein Auslaufmodell?

Sie haben absolut ihre Berechtigung. Bis zu einer bestimmten Verkehrsmenge sind sie ein gutes Instrument. Aber sie haben eine

Leistungsgrenze. In Sursee könnte ich mir auch eine Kombination von Kreiseln und Unterführungen vorstellen: Der Durchgangsverkehr von der Chotten Richtung Autobahn wird bei den Knotenpunkten unter den Boden verlegt, der lokale Verkehr benutzt oben einen Kreisel oder eine andere Knotenform. Doch wie gesagt: Wir dürfen nicht

nur über die Infrastruktur reden. Wichtiger ist ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden. Da hat nicht nur Sursee noch viel Luft nach oben.

**Aschi E. Schmid ist dipl. Bauingenieur FH/SVI und zertifizierter Verkehrsexperte ISO 17024 / SEC 03.1*



Mobilitätsmanagement für Firmen

Die VIAPLAN AG bietet Firmen eine kostenlose zweistündige Erstberatung zum Mobilitätsmanagement an. Hier geht es um Fragen wie die nötige Anzahl von Parkfeldern, oder wie man Mitarbeitende zum Umsteigen bewegen kann.

Die Ansätze für Letzteres sind vielfältig und reichen von der Beteiligung am öV-Abo bis zum Kauf von E-Bikes. Mehr Infos gibt es mit diesem QR-Code.



VIAPLAN AG

Mobilitäts- und Verkehrsplanung: Das sind die zwei Hauptstandbeine der 2015 gegründeten Surseer Firma. Sie erstellt Konzepte, Studien sowie Vorprojekte und befasst sich mit Verkehrsplanung und -sicherheit. Zudem berät sie im Bereich Mobilitätskonzepte und -management.

Die VIAPLAN AG ist Teil der PLANING-Gruppe, zu der auch die TAGMAR AG in Dagmersellen und die IPSO ECO AG in Rothenburg gehören. Neben dem Hauptsitz in Sursee hat VIAPLAN eine Zweigniederlassung in Langenthal. Das Team umfasst sechs Personen.

Mehr Informationen unter viaplan.ch

VIAPLAN
MOBILITÄT UND VERKEHR

Ein Unternehmen der PLANING AG

VIAPLAN AG
Sandgruebstrasse 4
6210 Sursee
viaplan.ch