



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zum

### **Postulat**

### **Nr. 107 2012/2016**

von Nico van der Heiden und Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsh namens der G/JG-Fraktion und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion

vom 6. August 2013

(StB 72 vom 29. Januar 2014)

### **Eine grüne Welle für Velofahrende**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Im Postulat wird gefordert, dass der Stadtrat bei der Überprüfung der Ampelschaltung auf dem Hauptverkehrsnetz die grüne Welle für Velofahrende wo immer möglich einführt. Dadurch können Veloschnellrouten eingerichtet werden und die Fahrgeschwindigkeit der Velofahrenden erhöht werden.

Der Betrieb der Lichtsignalanlagen auf dem Kantonsstrassennetz in der Stadt Luzern wurde vom Kanton an die Stadt Luzern delegiert. Die Stadt Luzern ist somit zuständig für die Einführung von grünen Wellen. Die entsprechende Bewilligungsbehörde ist die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif). Die Koordination der Lichtsignalanlagen in der Stadt Luzern ist heute auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Die für die Koordination der Lichtsignalanlagen relevanten Geschwindigkeiten liegen zwischen 35 und 45 km/h und somit deutlich über der Wunschgeschwindigkeit des Veloverkehrs (ausser E-Bikes). Für Velofahrende kommt es dadurch in der Stadt Luzern auf den lichtsignalgesteuerten Hauptverkehrsachsen zu erhöhten Warte- und Haltezeiten.

Eine grüne Welle hat zum Ziel, dass die auf einer Hauptverkehrsachse durchfahrenden Fahrzeuge die Knotenpunkte möglichst ohne Halt befahren können. Sobald sich aber Hauptverkehrsachsen kreuzen, so wie es in der Stadt Luzern an mehreren Knoten der Fall ist, sind grüne Wellen nicht mehr die optimalen Lösungen. Die Koordination von Lichtsignalanlagen in einem vernetzten Verkehrssystem ist eine komplexe Aufgabe, indem gleichzeitig immer mehrere Verkehrsmittel, mehrere Fahrbeziehungen und unterschiedliche Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, zwischen denen Abhängigkeiten bestehen:

- Das Fahrverhalten und die Fahrgeschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel sind unterschiedlich. Daraus ergeben sich teilweise widersprüchliche Anforderungen an die Koordination und Steuerung der Lichtsignalanlagen.

- Bereits auf einer einzigen Hauptstrasse mit einmündenden Nebenstrassen sowie querenden Rad- und Fussgängerbeziehungen ist eine koordinierte Lichtsignalsteuerung für die im Tagesverlauf verschiedenen Verkehrsmengen beziehungsweise die entsprechende Bemessung der Grünzeiten sehr schwierig. Noch komplexer wird die Aufgabe in einem ganzen Netz von Haupt- und Nebenstrassen.
- Bei der Abstimmung der Bedürfnisse des Verkehrs auf den Hauptachsen mit denjenigen der Verkehrsteilnehmenden auf einmündenden Nebenstrassen sowie auf Radwegen und Fussgängerstreifen müssen Steuerungen gefunden werden, die nicht nur den Anforderungen einer komfortablen grünen Welle genügen. Vielmehr gilt es, keinem Verkehrsteilnehmenden allzu lange Wartezeiten zuzumuten, den Sicherheitsansprüchen zu genügen, eine ausreichende Leistungsfähigkeit sicherzustellen und weitere spezifische örtliche Ansprüche (z. B. den attraktiven Zugang zu einer ÖV-Haltestelle) zu erfüllen.

Aufgrund dieser Einflüsse und Zusammenhänge müssen für jede Lichtsignalanlage und jedes Gebiet von Lichtsignalanlagen Steuerungskonzepte optimal austariert werden. Die bestehende Steuerung der städtischen Lichtsignalanlagen in der Stadt Luzern bietet deshalb keine grünen Wellen über mehrere Abschnitte an. Auf einzelnen Abschnitten und zum Teil nur in eine Richtung bestehen aber grüne Wellen für den motorisierten Individualverkehr, von denen aber wiederum einige temporär durch die Aktivierung der Busbevorzugung unterbrochen werden.

Die realisierten grünen Wellen für Velofahrende in den Niederlanden oder in Dänemark zeigen, dass sich die Reisezeiten sowie die Halte- und Wartezeiten deutlich reduziert haben. Auch beim motorisierten Individualverkehr konnte ein Reisezeitgewinn infolge eines konstanteren Verkehrsflusses gemessen werden. Grüne Wellen für Velofahrende werden auch in anderen Schweizer Städten aktuell diskutiert. In den Städten Zürich und Bern wurden dieses Jahr Postulate überwiesen, die auf den Hauptverkehrsachsen die Prüfung von grünen Wellen für Velofahrende fordern. Diese grünen Wellen sollen für Velofahrende eingerichtet werden, die mit zirka 20 km/h unterwegs sind. Auf Strassenabschnitten mit hoher Auslastung und tiefen durchschnittlichen Geschwindigkeiten sind durch grüne Wellen mit Tempo 20 km/h keine oder nur geringe Nachteile für den motorisierten Individualverkehr zu erwarten.

In der Stadt Luzern ist Potenzial von grünen Wellen für Velofahrende auf dem Hauptverkehrsnetz (Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Kategorie) aufgrund der Topologie des Strassennetzes, der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und der vielen Fussgängerstreifen sehr gering. Nach Möglichkeit wird der Veloverkehr in Luzern nicht auf den Hauptverkehrsachsen abgewickelt. Eine Einführung von grünen Wellen ist daher nur auf einzelnen Teilstrecken denkbar. Diese Teilstrecken müssen einerseits relativ flach sein und andererseits Strecken darstellen, bei welchen die Velorouten auf Hauptverkehrsachsen liegen und entsprechend erheblicher Veloverkehr vorhanden ist. Aufgrund dieser Vorgaben sind in der Stadt Luzern grüne Wellen für Velofahrende primär auf den Abschnitten Löwenplatz bis Bahnhof und Weinbergli bis Langensandbrücke denkbar.

Der Stadtrat ist bereit, die entsprechenden Abschnitte zu überprüfen und auf diesen nach Möglichkeit grüne Wellen für Velofahrende einzuführen. Auf dem Kantonsstrassennetz wird er die entsprechende Bewilligung bei der kantonalen Dienststelle vif beantragen. Die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr sind im Rahmen der Überprüfung von möglichen grünen Wellen für Velofahrende besonders zu berücksichtigen. Dabei erhält der öffentliche Verkehr in Konfliktsituationen mit dem Veloverkehr und besonders an den neuralgischen Stellen auch weiterhin Priorität.

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen städtischen Mobilitätspolitik und der damit verbundenen Förderung des Veloverkehrs steht für den Stadtrat neben der vorgesehenen Prüfung zur Einführung von grünen Wellen auf den Hauptachsen weiterhin der Ausbau von Velo-Verbindungen auf Nebenachsen im Vordergrund. Bei Lichtsignalanlagen sind weitere Massnahmen wie der Ausbau von Velovorfahrten und die Überprüfung von Umlaufzeiten vorgesehen. Auf der Basis der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse bei Fussgängerstreifen werden die Umlaufzeiten wenn möglich zugunsten des Veloverkehrs angepasst, indem die Wartezeiten für Velofahrende reduziert werden, welche die Hauptachsen kreuzen.

Der Stadtrat steht dem Anliegen von grünen Wellen im Sinne der Veloförderung und der übergeordneten Zielsetzungen des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität positiv gegenüber. Er ist bereit, dies im Rahmen der aufgeführten Kriterien zu prüfen, hält aber das Potenzial dieser Massnahme für sehr gering.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.**

Stadtrat von Luzern

