

# Lichtsignale – Probieren geht über Studieren

In der Energiestrategie 2050 konkretisiert der Bundesrat die Energiewende. Doch darin steht kaum ein Wort übers Velo, obwohl es doch das energieeffizienteste Verkehrsmittel überhaupt ist. Pro Velo fordert daher eine Gesetzesänderung.

Strassennetz und -infrastruktur sind seit je mehr auf motorisierte Fahrzeuge ausgerichtet. Velofahrende und Fussgänger haben sich anzupassen. In Zukunft könnten sich die Prioritäten ändern, wenn den Bedürfnissen der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen Rechnung getragen wird. Eine Studie der Schweizer Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) nimmt sich des Themas an. Pro Velo und das Bundesamt für Strassen (Astra) haben dies angeregt. Pilotprojekte in Basel und Genf sollen zeigen, ob international erprobte Massnahmen auch in der Schweiz Velofahrende begeistern. Und so sieht der erste Traum aus:

- Müssen wir an einer Kreuzung anhalten, fahren wir vor die wartenden Autos und dann auf dem Velo zuerst los – vor allen anderen. An vielen Orten sind Aufstellflächen vor dem motorisierten Individualverkehr, im Volksmund «Velosäcke» genannt, bereits Realität, oft begleitet von einem «Vor-Grün» für Velofahrende. Diese einfache Massnahme bringt einen kurzen Zeitgewinn von ein paar wertvollen Sekunden, aber vor allem einen besseren Schutz für Velofahrende.
- Rechtsabbiegen bei Rot ist – ausschliesslich für Velos – erlaubt. Eine Regelung, die bereits in Frankreich, Belgien und den Niederlanden gilt.

Die Beispiele zeigen, dass an Kreuzungen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden nicht sehr spektakulär sein müssen, aber grosse Wirkung erzielen können.

Der zweite Traum geht zuerst der Frage nach, wieso Velofahrende immer wieder mal Rotlichter missachten: Sie müssen zu lange warten. Deshalb soll nun ein Pilotprojekt gestartet werden:

- Die grüne Welle für Tempo 20 km/h. Sie ist ein im Ausland bereits erprobtes Mittel, den motorisierten Verkehr in Städten und Agglomerationen zu verflüssigen. Kopenhagen, Amsterdam und San Francisco haben ihre Anlagen entsprechend eingestellt. Dort rollt während der Pendler-Stosszeiten der Verkehr mit 20 km/h, notabene in etwa das Tempo von Velofahrenden. Erstaunlicherweise ist damit allen gedient: Die Neuerung bietet Komfort und Sicherheit für Velofahrende, und der Verkehr wird flüssiger.

- Gleichzeitiges Grün für Velos wird in Groningen in Holland getestet. An einer Kreuzung gibt es dort eine Phase «Velo-grün» für Velos aus allen Richtungen. Auf der Kreuzung fahren dann nur Velos, und es zeigt sich, dass die Rücksichtnahme unter Velos gut funktioniert – auch wenn ein Teil davon links abbiegt. Ohne definierte Vortrittsregeln verständigen sich Velofahrende per Blickkontakt oder Handzeichen und passen Geschwindigkeit und Verhalten an die Verhältnisse an. Der Videobeweis ist erbracht. Sollte es trotzdem einmal zu einer Kollision kommen, passiert nicht viel.

Aus Holland kommen noch weitere Ideen:

- Häufigere Grünphasen. In Amsterdam wechselt in Stosszeiten die Grünphase für den Langsamverkehr doppelt so oft wie in verkehrssarmen Zeiten.

- In Groningen gibt es Regendetektoren, die nach den ersten Tropfen die Lichtsignalanlage auf den Velomodus umstellen: Fahrzeuge ohne Dach erhalten absolute Priorität!

Nun werden in Genf und Basel Tests zeigen, ob solche Steuerungen auch in der Schweiz möglich sind und die Träume bald wahr werden. ■

Bearbeiteter Text von Virginie Kauffmann, Mitglied des Forschungsteams / Büro für Mobilität, und Felix Erzinger, Rapp Tran.

Übersetzung: Marianne Fässler

Neues Strickmuster für Velowege.



Illustration: Cécile Koepfli; Fotos: zVg