

Antwort auf die Interpellation 93

ETH-Studie: E-Bike-City

Elias Steiner namens der GRÜNE/JG-Fraktion vom 23. Juni 2025
StB 804 vom 29. Oktober 2025

Mediensperrfrist: 20. November 2025, 11.00 Uhr

Ausgangslage

Der Interpellant verweist auf das im Juni 2025 abgeschlossene Forschungsprojekt [«E-Bike-City»](#), das mehrere Jahre durch sieben Professuren der ETH Zürich bearbeitet wurde. Darin wurden die Auswirkungen einer urbanen Zukunft, die dem Velo, der Mikromobilität und dem öffentlichen Verkehr oberste Priorität einräumt, erforscht.

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum sind im Wandel. Flächen werden benötigt für sichere Veloinfrastruktur, neue Busspuren sowie für zusätzliche Grünräume. Der Strassenraum ist jedoch begrenzt und kann nicht erweitert werden. Der E-Bike-City-Ansatz modelliert, wie solche Flächen durch eine Neuorganisation des Verkehrs gewonnen werden können. Es handelt sich hierbei um eine konzeptuelle Arbeit zur Auslotung des Potenzials. Es ist keine direkte Grundlage zur Umsetzung, da in diesem Ansatz zwar mögliche Netze anhand topologischer und funktionaler Zusammenhänge modelliert wurden, aber kein Verkehrsmodell mit Kapazitäten und Verkehrsbelastungen beigezogen wurde. Der nächste Schritt wird detailliertere Verkehrsstudien erfordern.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Stadtrat die Fragen der Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Ist das Projekt E-Bike-City dem Stadtrat bekannt?

Ja, der Stadtrat hat Kenntnis vom Projekt «E-Bike-City» der ETH Zürich. Die Ansätze des Projekts wurden vom Tiefbauamt der Stadt Luzern seit Beginn des Projekts mit Interesse zur Kenntnis genommen.

Zu 2.:

Wie steht der Stadtrat zu den Prinzipien der E-Bike-City?

Das Forschungsprojekt hat die Wirkungen von Flächenverteilungen im Strassenraum am Beispiel der Stadt Zürich breit untersucht. Dazu wurden u. a. Gestaltungsprinzipien hinterlegt:

1. Eine Hälfte der Strassen wird der sicheren und komfortablen Mikromobilität gewidmet.
2. Die andere Hälfte gewährleistet den Zugang für motorisierte Fahrzeuge über ein Netz von Einbahnstrassen.
3. Der öffentliche Verkehr kann auf den bestehenden Routen verkehren, mit ähnlichen oder höheren Geschwindigkeiten als heute, mit flexibler Kapazitätsfunktion, die auf die Nachfrage reagiert.
4. Das Verkehrsregime minimiert den Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und schafft sichere und ruhige Orte für die Anwohnenden.

Diese Prinzipien wurden in den verschiedenen Teilprojekten angewendet, um daraus abzuleiten, was die zu erwartenden Auswirkungen auf beispielsweise die Umwelt, die ÖV-Planung, die Kosten oder auch die politische Akzeptanz wären. Der Stadtrat findet das wissenschaftliche Vorgehen plausibel, wie es im Projekt «E-Bike-City» der ETH Zürich skizziert wird.

Zu 3.:

Welche Schlüsse zieht der Stadtrat aus den Forschungsergebnissen?

Das Projekt «E-Bike-City» bietet einen guten ersten Anhaltspunkt für die konkrete Ausgestaltung solcher Zukunftsvisionen. Es liefert wertvolle Impulse für die Weiterentwicklung der städtischen Verkehrsplanung. Gleichzeitig ist zu beachten, dass es sich um ein junges Forschungsfeld handelt, dessen Erkenntnisse begrenzt sind und weiter vertieft werden müssen. Der Stadtrat und insbesondere die Verantwortlichen im Tiefbauamt verfolgen die Entwicklungen mit Interesse und prüfen, inwiefern sich die gewonnenen Erkenntnisse in die städtische Planung in Luzern integrieren lassen.

Zu 4.:

Welches Potenzial leitet der Stadtrat daraus für die Stadt Luzern ab?

Siehe Antwort zu Frage 3. Die Studie mit dem E-Bike-City-Ansatz liefert wertvolle Impulse für die städtische Verkehrsplanung. Es benötigt vertiefere Planungsarbeiten, um Aussagen zum Potenzial in Luzern machen zu können.

Zu 5.:

Sieht der Stadtrat konkrete Handlungsmöglichkeiten, die er angehen will?

Der Planungsansatz könnte in den weiteren Planungen der Klimaquartiere in geeigneter Weise berücksichtigt werden, beispielsweise für die Beurteilung von Verkehrsregimes wie Einbahnstrassen oder Fahrverbotsabschnitten. Die angestrebte Priorisierung des Veloverkehrs, der Mikromobilität und des öffentlichen Verkehrs deckt sich mit den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie sowie der Klima- und Energiestrategie. Diese Strategien verfolgen eine nachhaltige, effiziente und lebenswerte Stadtentwicklung, in der der motorisierte Individualverkehr und seine Auswirkungen reduziert werden.