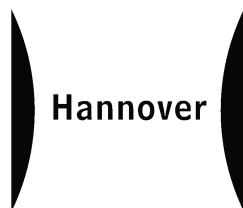


Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-0549/2026 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	9.3.1.

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage "Grüne Welle" - Flüssiger Verkehr Sitzung des Stadtbezirksrates Bothfeld-Vahrenheide am 18.03.2026 TOP 9.3.1.

Zu dem Thema sogenannte „Grüne Welle“ (grüne Ampelschaltung in Reihe auf Hauptverkehrsstraßen) – Flüssig fließender Verkehr bei Tempo 50 - fragen wir die Verwaltung.

Wir fragen die Verwaltung:

- (1) Welche aktuellen Erkenntnisse gibt es zu dem Thema „Grüne Welle“/fließender Verkehr?
- (2) Welche Maßnahmen im Rahmen „Grüne Welle“ können auf den Straßen geplant und eingeführt werden?
- (3) Welche Maßnahmen sind weiterhin geplant, damit der Verkehr schnell und flüssig fließt und nicht behindert wird?

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu 1. und 2.)

Entlang der meisten Hauptverkehrsstraßen in Hannover ist eine Koordinierung der aufeinanderfolgenden Lichtsignalanlagen (LSA) bereits realisiert. Die sogenannte „Grüne Welle“ beschreibt die aufeinander abgestimmte Schaltung mehrerer Ampeln, sodass Fahrzeuge bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Strecke möglichst ohne unnötige Halte zurücklegend können.

Die Qualität der Koordinierung unterliegt mehreren Rahmenbedingungen:

- Eine Grüne Welle kann immer nur in einer Fahrtrichtung optimal funktionieren. Ist die Schaltfolge in einer Richtung günstig koordiniert, kann sich das in Abhängigkeit der Knotenpunktabstände in der Gegenrichtung ganz anders auswirken. In der Regel wird versucht, dies jeweils so zu organisieren, dass die Wartezeiten in der tageszeitlich bedingten Hauptrichtung möglichst gering sind.
- Eine Grüne Welle kann nur funktionieren, wenn ein ausreichender Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, Kfz, Radfahrende, zu Fuß Gehende) zur Verfügung steht. Ideal ist eine durchgehende Zweistreifigkeit für den Geradeausverkehr und

das Vorhandensein von Abbiegestreifen an den Knotenpunkten sowohl für Links- als auch für Rechtsabbieger.

- Eine Grüne Welle ist nur funktionsfähig, wenn die Auslastung der Strecke bei unter 85 % liegt. In höheren Auslastungsbereichen wirken sich Störeinflüsse wie im Laufe der Strecke einbiegende Fahrzeuge überproportional aus und können nicht mehr abgebaut werden.
- Weiterhin können sich negative Effekte durch die Priorisierung des ÖPNV ergeben. Die ÖPNV-Fahrzeuge benötigen in vielen Fällen eine andere Fahrzeit zwischen den einzelnen Lichtsignalanlagen. Dies begründet sich aus anderen Anfahr- und Verzögerungswerten und vor allem auch durch die anzufahrenden Haltestellen. Weiterhin kann es auch sein, dass eine ÖPNV-Beschleunigung nicht in der Hauptrichtung des Individualverkehrs verläuft, sondern konkurrierend dazu. Besonders häufig tritt dies bei Buslinien auf, da diese in vielen Fällen eher tangential um das Stadtzentrum herum verlaufen.

Zu 3.)

Die Lichtsignalanlagen in der Landeshauptstadt Hannover sind alle an ein zentrales Rechnersystem angebunden. Damit ist sichergestellt, dass Fehlfunktionen bei Bedarf analysiert und behoben werden können. Die einzelnen Lichtsignalanlagen werden zudem kontinuierlich hinsichtlich ihrer technischen und verkehrlichen Funktionstüchtigkeit analysiert.

Als Kraftfahrzeugfahrer kann zudem die App „TrafficPilot“ genutzt werden, welche einem Hinweise gibt, mit welcher Geschwindigkeit man sich einer Lichtsignalanlage nähern muss um mit einer hohen Wahrscheinlichkeit ohne Halt passieren zu können.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass verschiedene Ereignisse im Straßenraum wie Baustellen, Lieferverkehr, Unfälle und weiteres immer zu Störungen des Verkehrsablaufs führen können.

18.62.03 BRB
Hannover / 23.03.2026