



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## Stellungnahme

zum

### Postulat

### Nr. 302 2004/2008

von Anita Weingartner  
namens der SP-Fraktion  
vom 6. August 2007

(StB 1105 vom 5. Dezember 2007)

**Wurde anlässlich der  
41. Ratssitzung vom  
24. Januar 2008 überwiesen  
und gleichzeitig  
abgeschrieben.**

### Pförtneranlage Haldenstrasse optimieren

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

*Im Postulat wird festgehalten, dass die Verkehrsproblematik an der Haldenstrasse nicht gelöst sei. Die Pförtneranlage Dietschiberg reguliere den Verkehrsfluss stadteinwärts ungenügend. Infolgedessen blieben die Busse im einspurigen Individualverkehr stecken und erreichten den Bahnhof mit sehr grosser Verspätung. Die Fahrgäste verpassten ihre Termine und Anschlüsse. Der Stadtrat wird daher gebeten, den Verkehrsfluss auf der Haldenstrasse zu optimieren.*

Beim Dietschiberg besteht heute eine Pförtneranlage, die verkehrabhängig den Verkehrsfluss Richtung Stadtzentrum reguliert. Ziel ist es, den Individualverkehr am Systemrand zu plafonieren und im System (Innenstadt) zu verflüssigen. Durch die separate Busspur wird der öffentliche Verkehr bevorzugt. Die Pförtneranlage Dietschiberg ist sehr exakt auf den Knoten Luzernerhof und das übrige Verkehrsnetz der Innenstadt abgestimmt. Mittels zweier Stufen wird bei Überlastung der Individualverkehr zurückgehalten. Die Pförtneranlage funktioniert im Normalfall sehr gut und kann die gewünschte Wirkung erzielen.

*In den Punkten 1 und 2 wird auf dem Strassenabschnitt Haldenstrasse eine optimierte Lösung für den öffentlichen Verkehr verlangt. Die Pförtneranlage sei derart zu gestalten, dass der öffentliche Verkehr auf der Haldenstrasse ungehindert vorankommt und die Passagiere ihre Anschlüsse am Bahnhof Luzern pünktlich erreichen.*

Die Pförtneranlage Dietschiberg kann nicht alle Probleme lösen. Besondere Ereignisse, wie Unfälle oder Baustellen, haben Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Luzern, die von der Pförtneranlage Dietschiberg nicht beeinflusst werden können. So wurde beispielsweise während den Bauarbeiten an der Hünenbergstrasse und deren Sperrung vermehrt Rückstau von der Löwenstrasse in den Knoten Luzernerhof festgestellt. Dabei kam es vor, dass Fahrzeuge den Knoten verstellten, sodass die Grünphasen sowohl für die Busse wie auch für den Individualverkehr stadteinwärts nicht genutzt werden konnten. Dasselbe

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch  
www.StadtLuzern.ch

geschieht bei Stau auf der Zürichstrasse. Dauern solche Vorfälle länger, kann die Pfortneranlage nur beschränkt darauf reagieren. Die Grünzeiten für den Individualverkehr werden auf das notwendige Minimum reduziert. Noch längere Wartezeiten für den Individualverkehr werden von diesem als Defekt der Anlage interpretiert und daher missachtet.

Zudem können die Zufahrten auf das Hauptverkehrsnetz, welche ohne Lichtsignal-Regelung bestehen, nicht beeinflusst werden. Auch dies führt teilweise zu Störungen im Verkehrsfluss.

Die zentrale Verkehrssteuerung in Luzern wurde in den vergangenen Jahren laufend verfeinert und ist heute auf einem sehr hohen Niveau und am Limit des technisch Machbaren, dies auch im Vergleich mit anderen Städten. Trotz ausgeklügelter Regeltechnik stösst man in der Stadt Luzern aufgrund der Strassentopologie an Grenzen. Ohne zusätzliche eigene Trassees für den öffentlichen Verkehr sind keine Leistungssteigerungen mehr möglich. Durch die hohen Belastungen ist das Verkehrssystem sehr störungsempfindlich. Störungen führen häufig zu grossräumigen Verkehrsbehinderungen.

*In den Punkten 3 und 4 wird gefordert, eine Anzeigetafel für alle Verkehrsteilnehmenden auf der Höhe des Verkehrshauses oder bereits beim Kreisel Brüel zu prüfen. Diese soll über die Staulänge auf dem Streckenabschnitt Haldenstrasse sowie über mögliche Staus in der Innenstadt informieren. Mit flankierenden Massnahmen sei dafür zu sorgen, dass nicht andere Wohnquartiere zusätzlich belastet werden.*

Durch flankierende Massnahmen, wie zum Beispiel lange Wartezeiten an der Kreuzbuchstrasse, Bellerivestrasse, Tempo-30-Zonen oder bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen, wird verhindert, dass sich der Verkehr von den Hauptverkehrsachsen in die Wohnquartiere ergiesst und diese zusätzlich belastet. Eine Anzeigetafel für alle Verkehrsteilnehmenden beim Verkehrshaus oder beim Kreisel Brüel, die über die Staulänge auf dem Streckenabschnitt Haldenstrasse sowie Staus in der Innenstadt informiert, würde dagegen bei angezeigter Überlastung das Ausweichen auf diese Quartierstrassen fördern und ist daher abzulehnen.

Die im Postulat geforderten Massnahmen sind heute bereits umgesetzt und zeigen Wirkung. Es wird immer versucht, durch ausgeklügelte Regeltechnik den Verkehrsfluss in der Stadt zu optimieren. In den letzten Jahren durchgeführte Optimierungsmassnahmen und Studien, die unter Beizug von externen Experten durchgeführt wurden, zeigen jedoch, dass der Handlungsspielraum in der Stadt Luzern mit dem bestehenden Strassennetz ausgeschöpft ist.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen und beantragt dem Parlament, dieses abzuschreiben, da die geforderten Massnahmen Daueraufgaben der städtischen Verkehrsplanung sind.**

Stadtrat von Luzern

