



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation Nr. 229 2004/2009**

von Marco G. Soldati  
namens der SVP-Fraktion  
vom 24. Januar 2007  
(StB 428 vom 9. Mai 2007)

**Wurde anlässlich der  
36. Ratssitzung vom  
27. September 2007  
beantwortet.**

### **Bewusste Behinderung des Verkehrsflusses**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Mit Datum vom 21. September 2006 wurde mit der Interpellation 174 „Lichtsignalanlagen – Bewusste Schikane“ durch René Kuhn namens der SVP-Fraktion ein praktisch identischer Vorstoss eingereicht. Die Antwort des Stadtrates auf diesen Vorstoss wurde vom Grossen Stadtrat anlässlich seiner Sitzung vom 30. März 2007 zur Kenntnis genommen. Da der Wortlaut der nun vorliegenden Interpellation in vielen Teilen der gleiche ist, erlauben wir uns, bei der Beantwortung teilweise auf die Interpellation 174 zu verweisen.

Mit der Lichtsignalsteuerung in der Stadt Luzern wird generell das Ziel verfolgt, die je nach Tageszeit sehr unterschiedlichen Verkehrsmengen zu bewältigen. Der öffentliche Verkehr und der Fussverkehr werden dabei so gut als möglich priorisiert, ohne dadurch aber den übrigen Verkehr unnötig zu behindern. Konkret erfolgt die Priorisierung des Fussverkehrs dadurch, dass die Umlaufzeiten an Lichtsignalanlagen, das heisst die Zeit, welche verstreicht, bis die Verkehrsteilnehmenden aus allen Richtungen einmal Grün hatten, möglichst kurz gehalten werden. Der öffentliche Verkehr hat je nach Lage der Lichtsignalanlage im städtischen Raum unterschiedliche Möglichkeiten, diese zu beeinflussen. Während er im Bereich des Stadtrandes die Möglichkeit hat, durch eine Anmeldung an der Lichtsignalanlage diese auf Grün zu schalten (zum Beispiel Tribtschenstrasse im Bereich Schönbühl), sind die Möglichkeiten der Beeinflussung an einer Lichtsignalanlage im Zentrum (zum Beispiel Viktoriaplatz) stark eingeschränkt, da hier aus fast allen Fahrrichtungen Busse den Knoten befahren.

Um den Verkehr im Stadtzentrum möglichst flüssig halten zu können, lassen die Lichtsignalanlagen am Stadtrand wo möglich nur so viel Verkehr in Richtung Stadtzentrum fließen, wie dort an den zentralen Lichtsignalanlagen bewältigt werden kann. Die Fahrrichtungen, die aus dem Stadtzentrum wegführen, werden wo immer möglich bevorzugt behandelt, da damit die Gesamtleistungsfähigkeit der Innenstadtkreuzungen erhöht werden kann. Es geht also bei der Steuerung des Verkehrs in der Stadt Luzern tatsächlich nicht darum, eine

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

bestimmte Hauptachse konsequent zu bevorzugen, das Ziel ist die insgesamt grösstmögliche Verkehrsbewältigung in der Innenstadt unter der Rahmenbedingung möglichst kleiner Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr.

Die äusserst komplexe Aufgabe der Steuerung des städtischen Verkehrs wird in Luzern durch eine Zentrale Verkehrssteuerung, welche zwischen 1990 und 1995 realisiert wurde, vorgenommen. Diese zentrale Verkehrssteuerung, welche im Wesentlichen aus einer EDV-gestützten Rechneranlage besteht, die alle Lichtsignalanlagen der Stadt Luzern koordiniert, wird durch Stadt und Kanton gemeinsam finanziert und betrieben. Sie muss aufgrund ihres Alters in den nächsten Jahren übrigens ersetzt werden. Die heute verwendete Steuerlogik, welche sich auch in anderen Schweizer Städten bewährt hat, soll dabei beibehalten, gleichzeitig aber auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden.

Basierend auf den oben ausgeführten generellen Überlegungen können die konkreten Fragen der Interpellation wie folgt beantwortet werden:

*Zu 1.:*

*Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die Ampeln auf den Hauptverkehrsachsen (z. B. Bundesplatz–Matthof) in der Stadt Luzern miserabel aufeinander abgestimmt sind und der Automobilist nahezu vor jeder Ampel zum Anhalten gezwungen wird, und dies kann, wenn alle Ampeln Rot zeigen, bis zu 8 Stopps pro Fahrt sein (Bundesplatz–Matthof)?*

Die Ampeln in der Stadt Luzern sind entgegen der in der Interpellation vertretenen Ansicht gut aufeinander abgestimmt. Diese gute Abstimmung bezieht sich aber nicht nur auf benachbarte Lichtsignalanlagen, sondern verfolgt die insgesamt bestmögliche Verkehrsbewältigung und die bewusste Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Beim erwähnten Beispiel der Tribschenstrasse haben die Busse der Linien 6, 7, 8 und 21 eine hohe Priorität. Sie können ihre Fahrt nach der Anmeldung an der Lichtsignalanlage meist ohne Halt fortsetzen.

*Zu 2., 3. und 4.*

*Ist dem Stadtrat bewusst, dass in jeder anderen Schweizer Stadt der Verkehr flüssiger rollt und die Ampeln besser aufeinander abgestimmt sind?*

*Wie lässt sich diese zusätzliche Umweltbelastung mit dem Label der „Energistadt“ vereinbaren, da durch den bewusst herbeigeführten Stop-and-go-Verkehr Energie verschleudert wird?*

*Sind die Ampeln in Luzern bewusst so schlecht aufeinander abgestimmt, so dass man hohe Immissionswerte in Luzern ausweisen kann?*

Es wird aufgrund des praktisch identischen Wortlautes des Interpellationstextes auf die Antwort des Stadtrates auf Interpellation 174 verwiesen.

*Zu 5.:*

*Wer ist für die Regelung und Koordination der Verkehrssignalanlagen in der Stadt Luzern zuständig? Sind sich diese Personen der Thematik der Umweltverschmutzung bewusst? Welche konkreten Massnahmen haben die zuständigen Personen in den letzten 2 Jahren unternommen und welche Massnahmen sind geplant, so dass der Individualverkehr verflüssigt werden kann? Sind diese Personen jemals schon in einer anderen Schweizer Stadt gewesen und haben mit den dortigen Behörden Kontakt aufgenommen, um zu erfahren, wie es auch anders funktionieren könnte?*

Es wird aufgrund des praktisch identischen Wortlautes des Interpellationstextes auf die Antwort des Stadtrates auf Frage 6 der Interpellation 174 verwiesen. Die Frage nach den konkreten Massnahmen, welche in den letzten zwei Jahren unternommen wurden, um den Individualverkehr zu verflüssigen, kann wie folgt beantwortet werden: Am Pilatusplatz wurde die Phasenfolge der Verkehrsströme dahingehend geändert, dass die Verlustzeiten insgesamt etwas reduziert werden konnten. Diese Verbesserung wurde im Rahmen der Arbeiten am Verkehrskonzept Hauptachsen Luzern vorgenommen, einem Projekt des Kantons Luzern, welches inzwischen abgeschlossen ist.

*Zu 6.:*

*Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass der Verkehr tagsüber flüssiger fliessen könnte, wenn man die Signalanlagen optimieren würde?*

Es wird aufgrund des praktisch identischen Wortlautes des Interpellationstextes auf die Antwort des Stadtrates auf Frage 7 der Interpellation 174 verwiesen.

*Zu 7.:*

*Wie hoch ist der volkswirtschaftliche Schaden, welcher durch Staus und Behinderung des privaten Individualverkehrs in der Stadt Luzern pro Jahr verursacht wird?*

Eine Antwort auf die Frage, wie hoch der volkswirtschaftliche Schaden sei, welcher durch Staus oder Behinderungen des Individualverkehrs verursacht werde, kann Ihnen der Stadtrat nicht geben. Um sie beantworten zu können, müssten zuerst detaillierte Untersuchungen zur Stausituation durchgeführt werden, welche zeit- und kostenintensiv sind. Mit Sicherheit lässt sich aber aussagen, dass der Verkehrsstau in der Stadt Luzern seinen Ursprung nicht in der schlechten Koordination der Lichtsignalanlagen hat. Er ist darauf zurückzuführen, dass die Verkehrsmenge, welche die Innenstadt durchqueren will, grösser ist als diejenige, welche bewältigt werden kann.

Zu 8.:

*Ist eine Grünphase vom Bundesplatz bis Matthof (um bei diesem Beispiel zu bleiben) tagsüber so schwierig einzurichten?*

Eine Grünphase vom Bundesplatz bis zum Matthof liesse sich tatsächlich einrichten. Eine „grüne Welle“ könnte allerdings nur für eine Fahrtrichtung und nur auf der Hauptachse garantiert werden. Sie hätte unter anderem zur Folge, dass ein starrer Phasenablauf eingerichtet werden müsste, welcher sich auf die Wartezeiten für den Verkehr aus den Querstrassen negativ auswirken würde. Vor allem aber würden die Busse bedeutende Verlustzeiten erleiden. Deshalb spricht sich der Stadtrat gegen die Einführung einer „grünen Welle“ auf der Tribschenstrasse aus.

Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, dass der Gesamtverkehr in der Stadt Luzern unter den bereits erwähnten Rahmenbedingungen und Prioritäten so gut als möglich bewältigt werden kann. Bei einer möglichen weiteren Optimierung muss stets auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Auge behalten werden. Bereits heute bewegen sich die Veränderungen der Grünzeiten an Lichtsignalanlagen, welche bei der Feststellung von insgesamt ungenügenden Verkehrsflüssen vorgenommen werden, im Sekundenbereich. Auf erfahrungsgemäss sehr kostenintensive Studien zu neuen Steuerungskonzepten soll verzichtet werden, wenn diese nicht einen adäquaten Nutzen in Form von deutlich steigenden Verkehrskapazitäten versprechen. Da dies mit einer Anpassung der Verkehrssteuerung allein nicht erreichbar ist, setzt sich der Stadtrat für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms ein. Nur durch die darin enthaltene Kombination von Infrastrukturmassnahmen mit Massnahmen des Verkehrssystemmanagements (welches auch die Steuerung der Lichtsignalanlagen beinhaltet), garantiert längerfristige und nachhaltige Verbesserungen im Gesamtverkehrssystem der Stadt Luzern.

Stadtrat von Luzern

