



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
12. November 2015
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 267

Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion
vom 12. Mai 2015

(StB 583 vom 23. September 2015)

Neue VBL-Leitstelle eine Chance für das Mobilitätsmanagement?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Im Zusammenhang mit der neuen Leitstelle, die die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern (vbl) kürzlich in Betrieb genommen haben, möchte der Interpellant vom Stadtrat wissen, inwiefern diese Leitstelle das Mobilitätsmanagement der Stadt Luzern und insbesondere die Steuerung der Lichtsignalanlagen beeinflussen könnte.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu 1.:

Welchen Stellenwert hat die neue Leitstelle für den gesamten öffentlichen Verkehr in Stadt und Region Luzern?

Die neue Leitstelle der vbl AG ermöglicht, analog zur bisherigen Leitstelle, dass der Betrieb des gesamten Busnetzes überwacht und im Falle einer Störung rasch und zielgerichtet reagiert werden kann. Die in der Leitstelle ausgelösten Interventionen haben immer zum Ziel, den fahrplanmässigen Betrieb auch im Störfall so gut als möglich aufrechtzuerhalten.

Zu 2.:

Kann damit die Pünktlichkeit der Busse, die nach VBL-Aussagen nachgelassen hat, signifikant verbessert werden?

Die Pünktlichkeit der Busse kann durch die Leitstelle nur bedingt beeinflusst werden. Störungen im Verkehrsablauf können durch die Leitstelle weder beeinflusst noch behoben werden. Dazu sind meist infrastrukturelle oder verkehrsorganisatorische Massnahmen an der Strasseninfrastruktur notwendig. Die Leitstelle ermöglicht es aber, aufgrund der Kenntnis der aktuellen Fahrplanlage jedes Busses bei Verspätungen die Fahrgäste gezielt zu informieren und über den allfälligen Einsatz von Zusatzbussen zu verhindern, dass grosse Lücken in der zeitlichen Bedienung einer Buslinie entstehen.

Zu 3.:

Ist es denkbar, dass die neue Leitstelle das gesamte Mobilitätsmanagement in der Stadt positiv beeinflussen könnte?

Die mit der Verkehrsplanung, der Verkehrssteuerung und dem Mobilitätsmanagement beauftragten Verwaltungsstellen von Stadt und Kanton Luzern können sich nicht vorstellen, wie mit der neuen Leitstelle der vbl AG der Gesamtverkehr gesteuert werden sollte. Selbst wenn der vbl AG die Möglichkeit zur Steuerung der Lichtsignalanlagen übertragen würde, würde dies im Vergleich zu heute ganz andere Anforderungen an das Leitstellenpersonal stellen und kaum zu einer Verbesserung des Mobilitätsmanagements führen.

Das Verkehrsnetz der Stadt Luzern lässt sich aufgrund der vielen gegenseitigen Abhängigkeiten nicht durch operative Eingriffe in die Steuerlogik verbessern. Jeder Eingriff, wie beispielsweise die Verlängerung einer Grünzeit für eine einzelne Strassenzufahrt auf eine Lichtsignalanlage z. B. zur Beschleunigung eines Busses, hat zur Folge, dass auf einer anderen Strasse länger „Rot“ ist. Dies wiederum hat zur Folge, dass im dadurch verursachten Rückstau möglicherweise Busse stehen oder durch den Rückstau der benachbarte Knoten überstellt wird. Diese Abhängigkeiten werden heute durch die verkehrsabhängige Steuerung jede Sekunde errechnet. Der zentrale Verkehrsrechner, an welchem die einzelnen Lichtsignalanlagen angeschlossen sind, misst laufend das Verkehrsaufkommen und gibt Schaltbefehle an die einzelnen Lichtsignalanlagen. Der manuelle Eingriff durch einen Operateur wird kaum in Kenntnis und im Bewusstsein all dieser Abhängigkeiten erfolgen können.

Theoretisch denkbar wäre hingegen die räumliche Zusammenlegung verschiedener Leitstellen, z. B. derjenigen der vbl AG mit dem Arbeitsplatz der für die Lichtsignalsteuerung zuständigen Spezialisten des Tiefbauamtes oder mit der Leitstelle der Luzerner Polizei. Die durch die räumliche Nähe vereinfachte Zusammenarbeit könnte längerfristig allenfalls gewisse Synergien zur Folge haben. Allerdings müssten dafür die Infrastrukturen angepasst werden. Für diejenigen Stellen, welche örtlich von der Stammorganisation getrennt würden, hätte dies zudem Synergieverluste und/oder kompliziertere Arbeitsabläufe zur Folge. Demzufolge drängt sich ein Zusammenlegen der Leitstellen nicht auf. Hingegen soll mittels eines verbesserten Datenaustauschs zwischen der Leitstelle vbl AG und dem Tiefbauamt versucht werden, die Situation für den Busverkehr zu verbessern und insbesondere die Verlustzeiten der Busse weiter zu senken. Entsprechende Gespräche werden demnächst aufgenommen.

Zu 4.:

Wie würde sich das mit dem Gesamtverkehrskonzept vertragen?

Das Gesamtverkehrskonzept, mit welchem die planerischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für einen besseren Verkehrsfluss auf dem Netz der Hauptverkehrsstrassen im Zentrum der Agglomeration Luzern geschaffen werden sollen, könnte daraus keinen direkten Nutzen ziehen.

Zu 5.:

Wäre der Stadtrat bereit, der VBL eine solche zentrale Steuerung zu übertragen?

Bei der Steuerung des Gesamtverkehrs handelt es sich um eine komplexe hoheitliche Aufgabe. Diese an ein privates Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs zu übertragen, welches heute nicht über das dazu erforderliche Know-how verfügt, wäre aus Sicht des Stadtrates falsch.

Zu 6.:

Was würde sie kosten?

Die infrastrukturellen Kosten einer Zusammenlegung der Arbeitsplätze würden in der Größenordnung von zirka Fr. 100'000.– liegen. Hinzu würden nicht bezifferbare Zusatzkosten infolge von Synergieverlusten und komplizierteren Arbeitsabläufen resultieren.

Zu 7.:

Würde die Stadt diesen Betrag decken? Oder könnten zur Finanzierung noch andere Partner beigezogen werden?

Die Beiträge an die Finanzierung eines solchen Vorhabens müssten aufgrund des jeweiligen Nutzens zwischen Stadt, Kanton, Verkehrsverbund Luzern und der vbl AG ausgehandelt werden.

Zu 8.:

Würde die zentrale Steuerung allen Verkehrsteilnehmern (Busse, Velos, Autos) dienen, indem sie den Verkehr verflüssigt und zu einer besseren Lebensqualität führt?

Die heutige Verkehrssteuerung ist bereits eine Steuerung des Gesamtverkehrs, welche eine möglichst optimale Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden zum Ziel hat. Da sie weitestgehend automatisiert ist und den Verkehrsablauf somit immer in Kenntnis des Zustandes aller verfügbaren Steuerungsindikatoren regelt, ist sie einer manuellen Steuerung in den allermeisten Fällen vorzuziehen. Zudem bestehen somit auch keine Möglichkeiten zur willkürlichen temporären Beeinflussung und Bevorzugung einzelner Verkehrsarten.

Stadtrat von Luzern