



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation Nr. 174 2004/2008**

von René Kuhn

namens der SVP-Fraktion

vom 21. September 2006

(StB 102 vom 31. Januar 2007)

**Wurde anlässlich der  
30. Ratssitzung vom  
8. März 2007 beantwortet.**

### **Lichtsignalanlagen – Bewusste Schikane**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

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 Verkehrsteilnehmer 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 durch eine Anmeldung an der Lichtsignalanlage diese auf „grün“ schalten kann (z. B. Tribtschenstrasse im Bereich Schönbühl), sind die Möglichkeiten der Beeinflussung an einer Lichtsignalanlage im Zentrum (z. B. Viktoriaplatz) stark eingeschränkt, da hier aus fast allen Fahrtrichtungen 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 Fahrtrichtungen, 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 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.

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

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 werden die konkreten Fragen der Interpellation wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

*Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die Ampeln auf den Hauptverkehrsachsen (z. B. Pilatusplatz–Haldenstrasse) in der Stadt Luzern miserabel aufeinander abgestimmt sind und der Automobilist nahezu vor jeder Ampel zum Anhalten gezwungen wird?*

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.

Zu 2.:

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

Dass der Verkehr in jeder anderen Schweizer Stadt flüssiger rollt, bezweifelt der Stadtrat. Insbesondere die in der Interpellation erwähnte Stadt Zürich arbeitet im Stadtzentrum beispielsweise mit einschneidenden Massnahmen zur Beeinflussung des Tramverkehrs, welche sich zulasten des Individualverkehrs auswirken. Eine ähnlich konsequente Beeinflussung des öffentlichen Verkehrs ist in der Stadt Luzern deshalb nicht sinnvoll, weil bei uns der öffentliche Verkehr Busverkehr ist, welcher sich weitgehend auf den gleichen Fahrspuren bewegt wie der Individualverkehr.

*Zu 3.:*

*Wie lässt sich diese Schikane mit dem Label der „Energistadt“ vereinbaren, da durch den bewussten Stop-and-go-Verkehr Energie und Schadstoffemissionen verschleudert werden?*

Entgegen der in der Interpellation vertretenen Ansicht zielt die Verkehrssteuerung insgesamt auf die Maximierung des Verkehrsflusses und ist somit mit dem Label „Energistadt“ durchaus vereinbar.

*Zu 4. und 5.:*

*Sind die Ampeln in Luzern bewusst so schlecht aufeinander abgestimmt?*

*Ist die miserable Ampelsynchronisation darauf zurückzuführen, dass sich die Stadt damit Mehreinnahmen erhofft und die Automobilisten noch mehr abzocken kann durch die Überwachungskameras?*

Die Beantwortung dieser Fragen erübrigt sich, da die Steuerung der Lichtsignalanlagen in einer Gesamtkoordination erfolgt, welche eine bestmögliche Gesamtverkehrsbewältigung ermöglicht.

*Zu 6.:*

*Wer ist für die Einstellung und Synchronisation der Verkehrsampeln in der Stadt Luzern zuständig? Was für eine Ausbildung haben diese Personen? Sind diese Personen jemals schon in einer anderen Schweizer Stadt gewesen und haben gesehen, dass es auch anders funktionieren könnte?*

Die Gesamtverantwortung für die Steuerung des Verkehrs in der Stadt Luzern obliegt der Stadtpolizei. Sie erfüllt diese Aufgabe in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, bei welchem sowohl die konzeptionellen als auch die operativen Aufgaben der Verkehrssteuerung durch den Bereich Verkehrsplanung und Bau wahrgenommen werden. Alle mit der Steuerung der Lichtsignalanlagen betrauten Personen verfügen über die notwendigen beruflichen Qualifikationen. Sie stehen über nationale Berufsvereinigungen auch in Kontakt mit Fachleuten aus anderen Schweizer Städten. Für die Erarbeitung von Steuerungskonzepten werden durch die Erteilung von Aufträgen an externe Firmen zudem ausgewiesene Spezialisten beigezogen.

Zu 7.:

*Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass der Verkehr in der Stadt auf den Hauptverkehrsachsen flüssiger fließen könnte und die Ampelsynchronisation anders gemacht werden sollte?*

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 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

