

Medienmitteilung

Sperrfrist: 14. April 2015, 11 Uhr

Bericht zu wirtschaftlich erforderlichem Verkehr

Potential für Umlagerung ist gross

Luzern, 14. April 2015

Alle sprechen davon, der VCS wollte es genauer wissen. Deshalb hat er beim Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich einen Bericht zum wirtschaftlich erforderlichen Verkehr der Agglomeration Luzern in Auftrag gegeben. Auf Grund der Verkehrszahlen und Modalsplits, welche in Luzern seit einigen Jahren differenziert erhoben werden, kann ein grosses Vermeidungs- und Umsteigepotential eruiert werden. Ziel der Politik muss sein, PendlerInnen mit attraktiven Netzverbindungen (schlanke Anschlüsse) auf den ÖV und durch sichere Infrastruktur aufs Velo zu bringen. Damit wären die Spitzen am Morgen und Abend nachhaltig abgeflacht und der Verkehr kann rollen. Mit Busspuren (signalisiert oder interaktiv) kann dem ÖV dem ihm auf Grund der Passagierzahlen zustehende Platz auf den Strassen zur Verfügung gestellt werden. Da der Ausbau auf der Schiene bis zur Inbetriebnahme des Durchgangstiefbahnhofs kaum noch möglich ist, können diese Massnahmen dazu führen, dass der ÖV auf der Strasse noch ausgebaut werden kann. Dafür wird der Platz auf der Strasse durch kluge Massnahmen, die eine Vermeidung und Umlagerung bewirken, locker wieder vorhanden sein.

In der politischen Diskussion um die Belastung durch den motorisierten Strassenverkehr wird als Argument oft angeführt, dass dieser Verkehr wirtschaftlich erforderlich wäre. Es wird jedoch selten hinterfragt, was „wirtschaftlich erforderlich“ eigentlich bedeutet und welcher Anteil des motorisierten Strassenverkehrs wirklich „wirtschaftlich erforderlich“ ist, also weder vermieden noch verlagert werden kann.

Dieser Bericht definiert das Kriterium „wirtschaftlich erforderlich“ sehr weitgefasst als „für das Funktionieren der Stadt/Agglomeration notwendig“. Daraus leitet sich die Fragestellung ab: welcher Anteil des motorisierten Strassenverkehrs kann verlagert oder vermieden werden, ohne die Funktionsfähigkeit von Stadt bzw. Agglomeration zu beeinträchtigen. Alle Verkehrsarten werden dazu einer konsistenten Systematik folgend zunächst in Teilsegmente unterteilt, um diese Teilsegmente dann jeweils anhand ihrer Charakteristika zu überprüfen, ob sie verlagerbar respektive vermeidbar sind.

Es zeigt sich, dass sämtliche Teilsegmente im motorisierten Privatverkehr (MIV) prinzipiell verlagerbar sind, wenn auch unterschiedlich gut. Die Teilsegmente Arbeit und Ausbildung mit ihren relativ fixen Routen und der guten ÖV-Abdeckung im Stadt- und Agglomerationsgebiet Luzern eignen sich sehr gut. Unterstützen kann man dies durch Busspuren, Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen und auch sichere und attraktive Langsamverkehrsachsen (Velowege und Fussgängerverbindungen/Fussgängerstreifen). Konsequente Parkplatzbewirtschaftung auch bei Firmen und Ausbildungsstätten fördert den Umstieg auf andere Verkehrsmittel.

Dagegen erfordern Einkaufs- und Freizeitverkehr differenzierte Push und Pull-Massnahmen, um die unterschiedlichen Zielgruppen anzusprechen. Folgende Massnahmen müssen in diesem Rahmen stärker eingefordert werden: Koppelung der Eintrittstickets mit ÖV Tickets, bessere und sichere Veloabstellplätze, bessere Planung von Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen, konsequente

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Luzern

Postfach 4308, 6002 Luzern

Tel. 041 420 34 44

www.vcs-lu.ch, info@vcs-lu.ch

Parkraumbewirtschaftung bei Freizeitanlagen, besseres ÖV Angebot in den Abendzeiten, organisierte Bus-/Transferdienste.

Grundsätzlich ist ein gutes ÖV Angebot möglich, wenn Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkte verdichtet und konzentriert und Aktivitätszentren wie Einkaufszentren oder Freizeitanlagen gut mit dem ÖV erschlossen werden.

Im Geschäftsverkehr sind alle mit Warentransport verbundenen Teilsegmente weitgehend auf die Strasse angewiesen – hier ist kein Verlagerungspotenzial Richtung ÖV/Schiene vorhanden, wohl aber die Möglichkeiten, das Verkehrsaufkommen z.B. durch ein City-Logistik-Konzept zu verringern. Das Teilsegment der Geschäftsreisen ist dagegen in der Regel gut auf den ÖV verlagerbar.

Der VCS Luzern fordert auf Grund der Resultate aus dem Bericht folgende Massnahmen:

- AggloMobil due und tre stärken und die notwendigen finanziellen Mittel auf Kantons- und Gemeindeebene sprechen
- Konsequente PP Bewirtschaftung einführen -> überall, integral/integriert: Aufgabe des Kantons und des Regionalverbandes LuzernPlus.
- Siedlungspolitik:
 - keine verkehrsintensive Anlagen auf der grünen Wiese
 - Einkaufszentren mit guten öV Anschlüssen
 - Raumplanung: keine Einzonungen mehr, nur noch Verdichtungen
- Aufhebung Parkplatz Erstellungspflicht bei Wohnbauten kombiniert mit einem Mobilitätskonzept
- Verzicht auf Bypass und Spange Nord (kleiner Anteil Durchgangsverkehr), dafür ein cleveres Verkehrssystem einführen
- Fachbereich Verkehrsplanung in der Dienststelle vif einführen, nicht nur Strassenprojektplanung
- Regierungsrat und Stadtrat als Identifikationsfiguren für smarte Lösungen, weg vom Beton

Der VCS Luzern wird diese Forderungen in die politische Diskussion einbringen und sich engagieren, damit Luzern mit seinen Agglomerationsgemeinden eine attraktiver Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitregion bleiben wird.

Weitere Informationen: VCS-Sektion Luzern

Michael Töngi, Präsident, 079 205 97 65

Daniel Gähwiler, Vorstand, 079 354 80 04

Monique Frey, Geschäftsleiterin, 079 353 94 30