

## **Wirtschaftlich notwendiger Verkehr**

*Einleitung Michael Töngi, Präsident VCS Luzern*

Es gibt verschiedene Zugänge, um über Verkehrspolitik zu diskutieren. Es gibt einen individuellen Ansatz, das Bedürfnis nach Mobilität jedes einzelnen, es gibt einen ökologischen Ansatz, die Bedingung, die Mobilität umweltschonend sichern zu können oder es gibt eine wirtschaftliche Sichtweise, die Notwendigkeit an Mobilität für die Prosperität eines Gebietes.

Der letzte Punkt ist in der Verkehrspolitik immer wichtiger geworden. Geht es um neue Strassen oder den Abbau einer Autospur, um die Verlegung oder Aufhebung von Parkplätzen - stets wird damit argumentiert, man brauche die zusätzlichen Strassen, weil sonst Gewerbe und Wirtschaft litten oder man könne aus diesem Grund keine Parkplätze aufheben. Selten wird dann genauer hingeschaut, ob die tatsächlichen Umstände diese Klagen rechtfertigen und selten wird gefragt, ob diese neue Strasse oder der Parkplatz tatsächlich in einem kausalen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Situation steht.

Für den wirtschaftlich notwendigen Verkehr wird oft volkstümlich der Maler mit seinem Transportauto ins Feld geführt. Natürlich ist wirtschaftlich notwendiger Verkehr mehr als das. Aber was er genau ist, wird in den Luzerner Verkehrsdebatten nie genauer definiert. Das hat auch die IG Wirtschaft und Mobilität, die im Januar an die Öffentlichkeit trat, erkannt und eine Studie in Auftrag gegeben. Der VCS war da schon einen Schritt weiter und kann seine in Auftrag gegebene Studie heute präsentieren.

Auch für den VCS ist klar, dass der wirtschaftlich notwendige Verkehr rollen, dass aber gleichzeitig auch die ökologische Dimension gleichberechtigt betrachtet werden muss. Der Autoverkehr ist nach wie vor hinsichtlich Energieverbrauch, Schadstoffe, Lärm und Platzverbrauch aus Umweltsicht gegenüber dem öffentlichen Verkehr im Hintertreffen. Daraus ergeben sich zwei Fragestellungen:

1. Wie wird wirtschaftlich notwendiger Verkehr definiert?
2. Welcher Anteil davon muss mit dem Auto zurückgelegt werden, welche Fahrten können mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo oder zu Fuss gemacht werden?

Der VCS hat deshalb beim Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, IVT ETH Zürich, eine Studie in Auftrag gegeben, die diese Fragen klären soll. Dr. Bernhard Riegel hat die Studie verfasst und wird sie im Anschluss vorstellen.

Mit dieser Fragestellung und mit den ersten Antworten, die die Studie liefert, wollen wir einen Beitrag leisten zu einer Versachlichung der Diskussion, die nicht einzelne Rechtsabbieger oder die Aufhebung von einem halben Dutzend Parkplätze ins Zentrum rückt, sondern sich auf grundsätzlichere Fragen fokussiert. Der Kanton Luzern räumt gemäss Richtplan im Agglomerationskern dem öffentlichen Verkehr im Konfliktfall Priorität ein, die Stadt Luzern hat sich verpflichtet, Mehrverkehr mittels öffentlichem Verkehr, Velofahrten und Fussverkehr aufzufangen. Will man sich an diesen Punkten orientieren, so braucht es auch Massnahmen, die diese Zielsetzung ermöglichen.

Die Studie zeigt auf, dass das Umsteigepotenzial erheblich ist. Glücklicherweise ist das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr im engeren Agglomerationsgebiet auch seit Jahren im Gang. Damit es beschleunigt werden kann, braucht es aber entsprechende Massnahmen, die Studie zeigt ebenfalls auf, welche Rahmenbedingungen nötig sind, damit das Umsteigen möglich ist. Die Studie zeigt aber auch auf, wo trotz grösserer Anstrengungen das Umsteigen wenig Erfolgchancen hat.