



## **Postulat Zemp Gaudenz und Mit. über die Priorisierung des Wirtschaftsverkehrs**

eröffnet am 16. Mai 2022

Die Regierung wird beauftragt, zu prüfen, wie sie den Wirtschaftsverkehr auf Schiene und Strasse verstärkt priorisieren kann.

Begründung:

Die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern ist bereits jetzt an ihrer Kapazitätsgrenze. Nun wird ein Bedarf von zusätzlichen 30 Prozent bis ins Jahr 2040 erwartet.

Um diesem starken Wachstum zu begegnen, soll unter anderem der Verkehr auf der Strasse verstärkt durch flächeneffiziente Verkehrsmittel (z. B. Busse) bewältigt werden. Zu diesem Zweck sollen diese, wenn nötig, auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) priorisiert werden. Durch diese Benachteiligung des MIV soll die angestrebte Umlagerung gezielt gefördert werden. Diese Strategie ist für den Freizeitverkehr wenigstens teilweise nachvollziehbar.

Da aber der Wirtschaftsverkehr in der Planung im MIV subsummiert ist, treffen ihn die gleichen Benachteiligungen und Umlagerungsmassnahmen wie den Freizeitverkehr. Dies, obwohl er einen wichtigeren Zweck hat und nicht auf den öffentlichen Verkehr (öV) umgelagert werden kann. Dieses ungewollte Zurückstufen der Effizienz des Wirtschaftsverkehrs widerspricht den volkswirtschaftlichen Interessen des Kantons.

Es kommt dazu, dass der Wirtschaftsverkehr in der Regel bereits flächeneffizient organisiert ist. Die Unternehmen setzen aus ökonomischen und ökologischen Gründen die jeweils kleinstmöglichen Fahrzeuge ein und vermeiden Leerfahrten konsequent. Die Transporte können auch nicht mit Bussen ausgeführt werden. Damit ist der Wirtschaftsverkehr konzeptionell von seiner Qualität und Ökologie her mit dem Bus-Verkehr gleichzusetzen. Es ist deshalb zu prüfen, ob er nicht mit ähnlichen Mitteln wie der öV gezielt priorisiert werden kann. Dies könnte beispielsweise für digitalisierte Lichtsignale gelten oder für die Benutzung von separaten Busspuren.

Auf der Schiene wird der Wirtschaftsverkehr durch das Hochfahren eines breiteren S-Bahn-Netzes sowie die engeren Takt-Fahrpläne der SBB ebenfalls unter Druck gesetzt. Die nötigen Trassen für Schienentransporte sind jetzt schon kaum mehr vorhanden. Die laufende Reduktion der Signale auf den Strecken verstärkt diesen Trend. Auch auf der Schiene gilt es deshalb, eine Balance zwischen öV und Wirtschaftsverkehr zu finden, welche den Wirtschaftsverkehr nicht benachteiligt und die Luzerner Volkswirtschaft nicht schwächt.

Im Planungsbericht ZuMoLu (Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern») finden sich bereits sinnvolle Ansätze. Nun soll die Regierung beauftragt werden, zu prüfen, wie man den Wirtschaftsverkehr im Interesse der Luzerner Bevölkerung auf der Strasse und auf der Schiene noch gezielter priorisieren könnte. Dabei wäre eine neue Kategorie «Wirtschaftsverkehr» zu schaffen, die im Entstehen begriffenen Strategien und Konzepte (z. B. ZuMoLu) wären entsprechend auszurichten und die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen.

Parallel dazu sollen in einem nächsten Schritt in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft die Rahmenbedingungen optimiert werden, damit die Unternehmen ihren Beitrag zur Reduktion beziehungsweise zur Ökologisierung des Verkehrs effizient leisten können: Umstellung auf E-Mobilität, Steigerung der Flächeneffizienz der Transporte, Flexibilisierung der Arbeitszeiten, Ermöglichung von Home-Office, Aufbau von Co-Working-Spaces usw.

*Zemp Gaudenz*

Gehrig Markus

Hauser Patrick

Schumacher Markus

Marti Urs

Schmid-Ambauen Rosy

Keller Irene

Scherer Heidi

Boos-Braun Sibylle

Amrein Ruedi

Dubach Georg

Meier Thomas

Syfrig Luzia

Räber Franz

Hunkeler Damian

Zeier Maurus

Wolanin Jim

Wermelinger Sabine

Schurtenberger Helen

Betschen Stephan

Bucher Philipp

Marti André

Bärtschi Andreas