

Medienmitteilung

Luzern, 20. Juni 2022

**Vernehmlassung: Gegenentwurf zur «Anti-Stau»-Initiative
KGL lehnt Gegenvorschlag der Regierung ab und fordert eine Orientierung
an der Lösung des Kantons Zürich**

Der KGL fordert die Regierung auf, folgenden Passus ins Gesetz zu nehmen: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Privat- und Wirtschaftsverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.»

Der KGL unterstützt eine umfassende Mobilitätsstrategie und -planung, welche alle Verkehrsmittel miteinbezieht. Er erachtet auch eine unterschiedliche Gewichtung der Verkehrsmittel je nach Raumtyp (Stadt, Agglo, Landschaft) und eine jeweils angemessene Förderung des ÖV als sinnvoll. Er verweist aber auch darauf, dass gemäss der kantonalen Planung der Motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin rund 70% der Mobilitätsleistung erbringt. Dabei ist er auf die gleiche Fläche wie der ÖV angewiesen, welcher im Kanton Luzern zu über 66% ebenfalls auf der Strasse abgewickelt wird.

Erstaunt ist der KGL darüber, dass der MIV trotz dieser zentralen Bedeutung bisher in den Planungsunterlagen sehr stiefmütterlich behandelt wurde. Während Konzepte für den ÖV und den Fahrradverkehr vorliegen, fehlen entsprechende Vorgaben zur Leistungsfähigkeit des MIV. Es ist deshalb nachvollziehbar und richtig, dass die Initiative auf diesen Mangel zielt. Um der Bedeutung des MIV gerecht zu werden, muss hier nachgebessert werden.

Die Initiative zielt deshalb direkt und ausschliesslich auf den MIV ab, da die anderen Verkehrsmittel in entsprechenden Planungen und Berichten bereits berücksichtigt sind. Wenn die Regierung nun in ihrem Gegenvorschlag trotzdem den Fokus auf die Gesamtmobilität legt, verkennt sie das Hauptanliegen der Initianten: Gesetzlich soll hier nicht die Gesamtheit der Verkehrsmittel auf der Strasse geregelt werden, sondern die Vorgaben bezüglich des MIV und seiner zentralen Bedeutung als mit grossem Abstand wichtigstem Verkehrsträger.

Die Regierung führt in Ihrem erläuternden Bericht aus, dass dieses Vorhaben der kantonalen und nationalen Mobilitätsstrategie zuwiderlaufen würde. Dabei nimmt sie explizit Bezug auf den Bericht Zukunft Mobilität Luzern (ZUMOLU). Dieser Bericht ist aber erst in der Vernehmlassung gewesen, wo er zudem von bürgerlicher Seite äusserst kritisch beurteilt wurde. Der KGL hat ihn sogar grundsätzlich abgelehnt. Der Bericht eignet sich deshalb nicht als Bewertungsgrundlage. Auch das Argument der bindenden nationalen Vorgaben ist wenig stichhaltig. Hat doch der Kanton Zürich erst im 2016 einen entsprechenden Passus in seine Verfassung aufgenommen: «Der Kanton übt die Hoheit über die Staatsstrassen aus und sorgt für deren ausreichende Leistungsfähigkeit für den motorisierten privaten Verkehr.» Bei der vorgängigen Volksabstimmung hat ihm die Zürcher Bevölkerung mit einem JA-Anteil von soliden 61.3% zugestimmt.

Der KGL fordert aus diesen Gründen die Regierung auf, sich am Zürcher Vorschlag zu orientieren und sinngemäss folgenden Passus ins Gesetz zu nehmen: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Privat- und Wirtschaftsverkehr. Eine Verminderung

der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.»

Damit würde der Bedeutung des MIV Rechnung getragen und das Anliegen der Initianten aufgenommen. Es entstünde auch kein Widerspruch zur kantonalen und nationalen Mobilitätsstrategie. Denn in dieser wird der MIV weiterhin den grössten Teil der Mobilitätsleistung übernehmen müssen. Dank Innovationen, Digitalisierung und intelligenter Planung kann dieser aber in Zukunft bezüglich Emissionen und Nachhaltigkeit grundlegend positiver beurteilt werden, was seine Bedeutung nochmals stärken wird.

Kontakt:

Gaudenz Zemp, Direktor KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern

079 340 85 79

gaudenz.zemp@kgl.ch