

Stadt Luzern, Tiefbauamt  
Herr Roland Koch, Verkehrsexperte  
Industriestrasse 6  
6005 Luzern

Luzern, 14. September 2015 / GZE

scharpf@gewerbeverband-lu.ch

### **Stellungnahme zum Schlussbericht Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern**

Sehr geehrter Herr Koch  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf den Schlussbericht zum Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern vom 28. April 2015. Gerne folgen wir Ihrer Einladung mit Schreiben vom 3. Juli 2015, zum Konzept Stellung zu nehmen.

Der Gewerbeverband des Kantons Luzern ist mit über 11'000 Mitgliedschaften in 45 Berufs- und Fachverbänden sowie in 48 lokalen Unternehmervereinigungen der grösste Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband im Kanton Luzern. Im Interesse der Luzerner KMU setzt sich der Gewerbeverband für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen ein.

Das vorgestellte Konzept definiert als Betrachtungsperimeter die Gemeinden Luzern, Emmen, Ebikon, Horw und Kriens. Es hat also nicht nur Einfluss auf das Stadtgebiet, sondern ebenso auf die umliegenden, sehr grossen Agglomerationsgemeinden. Deshalb erachten wir das Geschäft auch für einen kantonalen Verband als relevant.

Die künftig zu lösenden Aufgaben sind äusserst anspruchsvoll und komplex. Wir begrüssen es deshalb sehr, dass man versucht, grenzübergreifend zusammenzuarbeiten. Es ist erfreulich, dass vier der massgebenden Partner der Luzerner Mobilitätspolitik offensichtlich intensiv am gleichen Strick ziehen und gemeinsam nach Lösungen suchen.

### **Begriff 'Gesamtverkehrskonzept'**

Es gilt festzuhalten, dass der Begriff 'Gesamtverkehrskonzept' unseres Erachtens falsch gewählt ist. Dieser Begriff lässt ein Konzept erhoffen, welches alle Verkehrsteilnehmer, Verkehrsmittel und Verkehrswege sowie insbesondere Verkehrszwecke umfasst. Es müsste

sich mit grundlegenden Problemlösungen beschäftigten. Diese Erwartungen erfüllt das Gesamtverkehrskonzept jedoch nicht. Es sollte deshalb umbenannt werden.

### **Nichtberücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs**

Unser Fokus ist im Folgenden eine konsequente Prüfung des Konzepts aus wirtschaftlicher Sicht. Nur eine funktionierende und erfolgreiche KMU-Wirtschaft bringt nachhaltig den gewünschten Wohlstand für alle. In diesem Zusammenhang werden wir fortlaufend den Begriff 'Wirtschaftsverkehr' verwenden. Gemeint ist damit der Verkehr von Wirtschaftsakteuren, welche aufgrund gegebener Umstände nicht oder nur bedingt auf die Benützung von Fahrzeugen (MIV) verzichten kann. Darunter fallen Güterwirtschaftsverkehr, Serviceverkehr sowie Nutz- bzw. Geschäftsverkehr<sup>1</sup>.

Leider hält der Schlussbericht einer Prüfung aus dieser Optik nicht stand. Es ist unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass der Wirtschaftsverkehr konsequent ausgeklammert bleibt. Im gesamten Konzept findet sich kein einziges Wort zu dieser essentiellen Thematik. Dabei müsste sie von höchster Priorität sein. Nur ein verlässlicher und weitgehend fließender Wirtschaftsverkehr sichert die Arbeitsplätze, generiert die angestrebten Steuereinnahmen und stellt eine kostengünstige Versorgung der Bevölkerung sicher.

Die Ziele des GVK Agglomerationszentrum Luzern werden auf Seite 9 wie folgt definiert:

- (1) Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um zirka 30 Prozent bis 2030
- (2) Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- (3) Attraktivitätssteigerung des öV (3a) und des Velo- und Fussverkehrs zur Steigerung der Gesamtverkehrskapazität (3b)
- (4) Dem MIV wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt
- (5) Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern
- (6) Verbessern der Produktionsbedingungen des öV (Abbau von Zusatzkursen, Verbesserung der Produktivität)

Der Wirtschaftsverkehr wird also nicht explizit als ein eigenes Ziel definiert. Er wird unkommentiert in den Zielen 1 "Allgemeine Kapazitätssteigerung" und 4 "MIV" subsummiert. Dieses Vorgehen basiert auf einem grundlegenden methodischen Fehler. Der Bericht gliedert den Verkehr ausschliesslich durch die eingesetzten Verkehrsmittel. Den Zweck des Verkehrs lässt man völlig ausser Acht. Dabei ist es ein grundlegender Unterschied, ob jemand zum Beispiel mit dem Auto ins Kino fährt oder ob jemand im Auftrag eines Kunden Waren transportiert. Beides ist MIV: Der eine ist jedoch strategisch ungewollt (kann ohne weitere Probleme auf ÖV oder Langsamverkehr wechseln), der andere ist aktiv zu fördern und er kann nur über den MIV erfolgen.

---

<sup>1</sup> Definition gemäss Riegel, B. (2015): "Wirtschaftlich erforderlicher Verkehr der Agglomeration Luzern - Bericht", Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT, Zürich.

Die dem Bericht zu Grunde liegende Strategie sieht im Bereich des MIV ein Push-Pull-Vorgehen vor. Die untenstehende Grafik visualisiert dieses Vorgehen (Abbildung aus Präsentation von LuzernPlus [www.luzernplus.ch](http://www.luzernplus.ch) vom 27.08.2015).



- Parkplätze bewirtschaften
- Möglichst wenig neue Parkplätze
- Keine Erhöhung der Strassenkapazität
- Verkehrsmanagement
- Attraktive Wege für den Fussverkehr
- Attraktive Wege für den Veloverkehr
- Ausbau öffentlicher Verkehr (öV)
- ÖV nicht im Stau, hat Priorität
- Mobilitätsberatung

Man will die Bevölkerung aus dem MIV stossen (Push) und in den ÖV ziehen (Pull). Dies mag für den privaten Verkehr ein möglicher Ansatz sein. Der Wirtschaftsverkehr jedoch ist auf motorisierte Transporte auf der Strasse angewiesen und er kann nicht in seiner Breite auf den ÖV ausweichen. Zügelfahrten, Warentransporte oder Fahrstunden beispielsweise können nicht mit dem ÖV erfolgen. Ein Subsummieren des Wirtschaftsverkehrs unter den Begriff MIV erweist sich also als untauglich.

### **Priorisierung des Wirtschaftsverkehrs**

Es ist uns ein wichtiges Anliegen festzuhalten, dass der Gewerbeverband hinter einem Ausbau des ÖV steht. Er sieht sich keineswegs in der Rolle des MIV-Lobbyisten. Vielmehr geht er von einer Gleichberechtigung der Verkehrsmittel aus. Hingegen wertet er wirtschaftsorientierten Verkehr im Vergleich zum Freizeitverkehr als vorrangig.

Bezüglich des Ziels 1 sieht der Bericht vor, dass die Kapazitätssteigerung ausschliesslich durch den ÖV erfolgen soll. Hier wird entsprechend investiert und eine Steigerung des Angebots um 60-70 Prozent angestrebt. Von diesen Massnahmen hat der Wirtschaftsverkehr also keinen direkten Nutzen. Sie bringen zwar die nötige Steigerung der Mobilität um 30%, verbessern aber nicht die Situation auf der Strasse. Hier wird im besten Fall der Status quo gehalten.

Folglich können nur Massnahmen bezüglich des Ziels 4 eine Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs bringen. Der Bericht sieht vor, den Verkehr auf den Hauptachsen um 5% zu entlasten, um dort einen flüssigeren Verkehr zu erzielen. Dieses Ziel würde eigentlich dem Ge-

werbe direkt nützen. Diese 5% Entlastung werden primär durch sogenannte Dosieranlagen erzielt. Man schafft also nicht zusätzliche Mobilität, sondern staut sie gezielt entlang der Hauptachsen. Gleichzeitig geht der Bericht von einer Steigerung des MIV in der Agglomeration von 20% aus. Mit anderen Worten: Man will 5% reduzieren, während der Bedarf um 20% steigt. Das effektiv zu schliessende Delta beträgt folglich 25%. Diese Zahlen lassen berechnete Zweifel darüber aufkommen, dass das gesteckte Ziel erreicht werden kann. Die Vermutung liegt nahe, dass sich die Situation des MIV de facto verschlimmern wird. Die konzeptionelle Anlage des Berichts lässt sogar die Vermutung aufkommen, dass dies bewusst in Kauf genommen wird.

Gemäss Ziel 4 ist man zwar bereit, den erforderlichen Strassenraum zur Verfügung zu stellen. Angestrebt wird aber ein grundsätzliches Umsteigen auf den ÖV. Dieser Wechsel von Verhaltensweisen scheint nicht ohne Druck möglich sein. Deshalb wird stillschweigend auch ein 'Leiden' auf der Strasse in Kauf genommen. Man scheint davon auszugehen, dass die Leute durch verstopfte Strassen realisieren, dass der ÖV für sie effizienter ist. Dies kann durchaus einen Denkprozess auslösen und ein Umsteigen fördern. Der Wirtschaftsverkehr kann diesen Wechsel auf den ÖV jedoch nicht vornehmen und muss hohe Kosten durch lange Wartezeiten in Kauf nehmen.

Das Konzept bringt primär Nutzen für innerstädtische ÖV-Benutzer. Das Gewerbe als subsummierter Teil des MIV ist aber der klare Verlierer. Dies nicht zuletzt auf Grund der Tatsache, dass es häufig in den Agglomerationsgemeinden angesiedelt ist und es deshalb auf Zielfahrten in die Stadt Luzern angewiesen ist. Die hohen Mieten und Bodenpreise auf dem Stadtboden sowie die erschwerten Rahmenbedingungen im urbanen Raum haben viele Unternehmen in den vergangenen Jahren zu einem Umzug aus der Stadt in die Agglomeration gezwungen. Ihre Kunden sind aber auf dem Stadtgebiet geblieben. Es bleibt dem Handwerker deshalb gar keine andere Wahl, als mittels MIV zu ihnen zu fahren. Genau diese Fahrten sollen aber in Zukunft bewusst zu Gunsten des ÖV erschwert werden.

### **Einseitiger Schlussbericht**

Aus Sicht der KMU-Wirtschaft ist der Bericht deshalb einseitig, nicht umfassend und wirtschaftsfeindlich. Die Dimension Wirtschaftsverkehr wird komplett ausgeklammert. Die Strukturierung des Verkehrsaufkommens ausschliesslich anhand der Verkehrsmittel ist diesbezüglich untauglich. Weshalb wird nicht beispielsweise eine Kategorie Wirtschaftsverkehr 'WIV' eingeführt und ein entsprechendes Ziel 7 definiert: "Der Wirtschaftsverkehr wird mit höchster Priorität gefördert"? Wäre es nicht dringend angezeigt, nicht nur im Ziel 5 die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Fokus zuzunehmen, sondern auch die Wirtschaft und ihre Bedürfnisse?

Die Verschlechterungen für die Detailhändler auf dem Stadtgebiet wurden über die letzten Jahre schon hinlänglich aufgezeigt und beklagt. Auch diesbezüglich wird im Bericht keine einzige förderliche Massnahme aufgezeigt. Im Gegenteil. Die aufgezeigte Push-Pull-Strategie sieht vor: "Parkplätze bewirtschaften (also Gebühren zu erheben); Möglichst wenig neue Parkplätze; Keine Erhöhung der Strassenkapazität". Es ist zweifelhaft, ob sich mit die-

ser Strategie die Ausgangslage für die städtischen Detaillisten verbessert. Entsprechend drängt sich die Frage auf: Sehen die Autoren den Detailhandel künftig nur noch in den umliegenden Einkaufszentren?

Der Gewerbeverband versteht durchaus, dass die Aufgaben im Bereich WIV schwierig zu lösen sind. Er kann aber beim besten Willen nicht akzeptieren, dass diese in einem Schlussbericht der zuständigen Verkehrsexperten konsequent ausgeklammert und mit keinem Wort erwähnt werden. Er fordert die Verfasser deshalb auf, das Konzept grundlegend umzustellen und den Wirtschaftsverkehr mit oberster Priorität zu behandeln. Es gilt aufzuzeigen, wie in diesem Bereich künftig massive Verbesserungen erreicht werden können. Wie eingangs erwähnt: Nur eine starke KMU-Wirtschaft bringt Wohlstand für alle. Alle angestrebten Steigerungen der Aufenthalts- und Lebensqualität bleiben langfristig unerreichbar, wenn die nötigen Mittel fehlen. Diese können aber nur durch die Wirtschaft generiert werden - und dazu braucht sie einen effizienten Strassenverkehr.

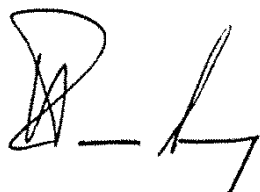
Abschliessend möchten wir festhalten, dass wir bezüglich Verkehr auch den Gewerbeverband in der Pflicht sehen. Es ist an uns, zusammen mit unseren Mitgliedern an geeigneten Verbesserungsmassnahmen in den Unternehmen zu arbeiten. Dabei stehen angepasste Arbeitszeiten, Anreizsysteme für Mitarbeitende, Ausbau des Home-Office, neue Transportkonzepte usw. im Fokus.

Im Weiteren zeigt der vorliegende Schlussbericht deutlich auf, dass die Bedürfnisse der Wirtschaft künftig in der Konzeptentwicklung früher und besser eingebracht werden müssen. Der Gewerbeverband wird sich diesbezüglich organisieren und zum gegebenen Zeitpunkt mit entsprechenden Vorschlägen kommen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, unseren Standpunkt einbringen zu können und ersuchen Sie, diesen in die weitere Projektarbeit einfließen zu lassen.

Freundliche Grüsse

#### **Gewerbeverband des Kantons Luzern**



Roland Vonarburg  
Zentralpräsident



Gaudenz Zemp  
Direktor