

## Factsheet

## Verkehrspolitik

Verabschiedet

durch den Vorstand am 21. August 2014

### Ausgangslage:

- Die Grenzwerte für die Luftschadstoffe Ozon und Feinstaub werden im Kanton Luzern regelmässig überschritten. Schweizweit sind 1,3 Mio. Personen einer Lärmbelastung jenseits der gesetzlichen Grenzwerte ausgesetzt, davon 1,2 Mio. infolge des Strassenverkehrs.
- Der Mobilitätssektor verursacht gut einen Drittel des gesamten Energieverbrauchs der Schweiz.
- Zwischen 1990 und 2008 hat die schweizweite Verkehrsbelastung auf der Strasse um 50% und auf der Schiene um 32% zugenommen. Sie wird tendenziell weiter ansteigen.
- Anerkannte Studien kommen unter Berücksichtigung der Endlichkeit der Ressourcen, der Klimaerwärmung und des Atomausstieges zu dem Ergebnis, dass die heutige Verkehrsorganisation nicht umweltverträglich und zukunftsfähig ist.

### Forderungen der Grünliberalen Kanton Luzern:

- ➔ **Nachhaltige kantonale Mobilitätsstrategie und ein darauf abgestimmtes Gesamtverkehrskonzept (GVK) entwickeln** (unter Berücksichtigung des Grundsatzes "vermeiden, verlagern, erträglicher machen und einer Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung)
- ➔ **Lenkende Massnahmen einführen** (z.B. ökologische Motorfahrzeugsteuer, Reduktion Pendlerförderung, Verbesserung Angebote im Bereich öV und Langsamverkehr)

### Begründungen:

- Eine nachhaltige Mobilitätsstrategie und ein schlüssiges Gesamtverkehrskonzept sind wichtig, um zukünftige Ausbauten in der Agglomeration Luzern schneller bezüglich der Zielsetzung einer 2000-Watt-Gesellschaft und einer funktionierenden Wirtschaft beurteilen zu können. Bei der Erstellung des GVK soll sich der Kanton an der Vorgehensweise der Stadt Luzern zur Entwicklung des GVK Innenstadt orientieren (Schwachstellenanalyse, Strategieentwicklung, Grundsätze und Zielsystem, Szenarien und Varianten, Massnahmenplanung und Finanzierung).
- Das aktuell diskutierte Programm für den Agglomerationsverkehr des Kantons Luzern (Agglomerationsprogramm) ist eine Sammlung bestehender und geplanter Verkehrsprojekte. Die Grünliberalen beurteilen das Programm kritisch, da die enthaltenen Massnahmen keinem Gesamtverkehrskonzept unterliegen und ihre verkehrsentlastende Wirkung teilweise nicht plausibel ist.
- Die Grünliberalen beurteilen die drei grossen Strassenbauprojekte „Bypass“, „Spange Nord“ und „Spange Süd“ kritisch. Den Projekten liegt kein Gesamtverkehrskonzept zugrunde. Weiterhin ist ihre verkehrsentlastende Wirkung teilweise nicht plausibel und es fehlt an konkreten und effektiven flankierenden Massnahmen zur Eindämmung des MIV in den Zentren und Quartieren.
- In einer westlichen Stadt unternimmt eine Person ca. 1200 Zielbewegungen pro Jahr. Um die Mobilität der Menschen auch in Zukunft bewältigen zu können, muss Verkehrsvermeidung in Bezug auf die Anzahl und die Distanz solcher Bewegungen erste Priorität haben.
- Verkehrsplanung ist auch Raumplanung, weil sich die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten an der Verkehrsinfrastruktur orientiert. Es bedarf einer Raumplanung der kurzen Wege und damit Siedlungs- und Infrastrukturen, die auf Gehen, Velofahren und ÖV ausgerichtet sind. Die Bereiche Wohnen, Arbeiten, Familie, Einkaufen und Freizeit müssen wieder näher zu-

sammengebracht werden, denn verdichtete Orte und Städte sind für autofreie Zonen prädestiniert.

- Die Grünliberalen fordern die Einführung einer ökologischen Motorfahrzeugsteuer im Kanton Luzern, die eine hohe Korrelation mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss aufweist. In die Berechnung der Steuer soll das Fahrzeuggewicht, die Leistung und die Energieeffizienzklasse (Energieetikette) einbezogen werden. Mit Hilfe der Energieetikette kann innerhalb der gleichen Fahrzeugklasse (etwa gleiches Gewicht und gleiche Leistung) das energieeffizienteste Fahrzeug ermittelt und steuerlich bevorzugt werden. Zusätzlich unterstützen wir einen CO<sub>2</sub>-Bonus für neue Automodelle, die einen sehr kleinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss aufweisen.
- Die glp setzt sich für die notwendigen gesetzlichen Änderungen ein, um Mobility-Pricing zu ermöglichen. Ausserdem sind wir dafür, die technischen Voraussetzungen und die Tarifgestaltung für gezieltes Mobility-Pricing auf gewissen Strecken zu prüfen. Generell soll Mobility-Pricing fiskal- und staatsquotenneutral und damit ohne zusätzliche Belastung für die Bevölkerung umgesetzt werden.
- Weiterhin setzt sich die glp für die vollständige Abschaffung des Pendlerabzuges ein. Dazu müssen jedoch die gesetzlichen Grundlagen des Bundes angepasst werden. Im Sinne einer Second-Best- und Übergangs-Lösung soll der Pendlerabzug auf maximal die Kosten eines 2.-Klasse ÖV-Tickets begrenzt werden. Absolutes Maximum und unbürokratische Bemessungsgrundlage soll ein 2.-Klasse GA sein. Näheres dazu siehe Factsheet Pendlerabzug.
- Die Grünliberalen unterstützen einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in und zwischen den Zentren. Dies muss vor allem mit Mitteln erreicht werden, die eine hohe Beförderungskapazität aufweisen. Besonders gut eignet sich dafür ein Durchgangs-Tiefbahnhof Luzern. Zusätzlich muss der ÖV attraktiver gestaltet werden, indem er in Kombination mit Fuss- und Veloverkehr sowie Carsharing optimiert wird. Auch die Umsetzung von Agglomobil Due<sup>1</sup> auf Stadtgebiet, ein verbessertes Zonensystem (Zone 101 für die ganze Agglomeration) oder die Einführung der 24h-Tageskarte beim VVL würden mehr zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel anregen.
- Der Durchgangs-Tiefbahnhof Luzern ist die bedeutendste Investition in den öffentlichen Verkehr in der Geschichte unseres Kantons mit einer Tragweite für viele Generationen. Um das Potential dieses langfristigen Projektes besser auszuschöpfen, müssen bei der Weiterbearbeitung der aktuellen Vorprojekt-Variante die Optionen eines symmetrischen Durchgangsbahnhofs und eines Vollknotens planerisch offen gehalten werden. Die Symmetrie des Durchgangsbahnhofs ist langfristig anzustreben, um eine zusätzliche Bahnlinie von Meggen her einbinden zu können. Ein Vollknoten muss realisiert werden, um stündlich volle Anschlüsse zu ermöglichen.
- Das Radroutenkonzept von 1996 ist noch nicht immer umgesetzt. Dies soll nun endlich geschehen. Dafür soll z.B. der Bau von Velowegen budgetmässig vom Strassenbau entkoppelt werden.
- In Siedlungsgebieten der ÖV-Güteklasse<sup>2</sup> A und B sollen in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern Mobilitätskonzepte ausgearbeitet werden, mit dem Ziel, die Anzahl Carsharing-Parkplätze und der gedeckten Abstellplätze für Fahrräder nach Bedarf zu erhöhen. Im Gegenzug kann die Anzahl Pflichtparkplätze reduziert werden. Die glp fordert für Neubauten ab einer bestimmten Grösse die Einführung einer Nachweispflicht für ein Mobilitätskonzept. Dafür sollen Mindeststandards zur Carsharing-Förderung und zu velofreundlichen Baumassnahmen definiert werden.
- Die Sicherheit und den Verkehrsfluss des notwendigen MIV muss verbessert werden. Dazu fordern wir Tempo-30-Abschnitte auf Kantonsstrassen, die durch Kernzonen oder durch lebendige Quartiere führen. Konkret sollte dies beispielsweise für die Bereiche Schweizerhofquai in Luzern sowie Zentrum von Ebikon und Rothenburg diskutiert werden.

---

<sup>1</sup> ÖV-Konzept des VVL mit den vier Grundpfeilern einer besseren Verknüpfung von S-Bahn und Bus, dem Ausbau der bestehenden Kapazitäten, einer Vernetzung der Buslinien und der Verbesserung der Zuverlässigkeit. Massnahmen sind u.a. durchgehende Busspuren, Hubs, Tangentiallinien etc.

<sup>2</sup> ÖV-Güteklassen sind ein System zur Beurteilung der Qualität der Erschliessung einer Region mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln.