



Anfrage Schmutz Judith und Mit. über den Einfluss der Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes

eröffnet am 7. Dezember 2021

Die kürzlich veröffentlichte Verkehrsperspektive 2050¹ des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zeigt auf, dass der Verkehr aufgrund gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Trends weniger stark wächst als die Bevölkerung. Während die Bevölkerung bis 2050 um 21 Prozent wachsen soll, wächst der Personenverkehr nur um 11 Prozent an. In vier «Wenn-Dann-Szenarien» wird dargestellt, wie sich der Personen- und Güterverkehr entwickeln könnten. Diese Szenarien beziehen erstmals die neuen internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Klimaschutzes mit ein (Netto-null-Ziel bis 2050) und berücksichtigen auch neue gesellschaftliche und mobilitätsbezogene Entwicklungen (Urbanisierung, Alterung der Bevölkerung, Homeoffice, Sharing Economy, Siedlungsverdichtung, Automatisierung usw.). Das Szenario «Basis» stellt die Grundlage für die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung des Bundes sowie für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme dar. Die neue Verkehrsperspektive stellt einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung dar.

Der motorisierte Individualverkehr nimmt gemäss Basis-Szenario des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bis 2050 nur noch marginal zu (3–4 %). Dieses Szenario beinhaltet zudem die vom Bund anvisierte öV-Offensive mit einer Verdoppelung des öV-Anteils noch gar nicht. Damit wird die Entlastung der Strassen noch deutlicher. Gemäss ARE «bilden die Verkehrsperspektiven (VP) die künftige strategische Grundlage des UVEK zur Planung von Infrastrukturen. (...) Ebenso geben die VP Impulse für raumplanerische und verkehrspolitische Entscheide (...) und dienen als Grundlage für die Analysen zu Investitionen in Infrastrukturen und Angebote sowie die Mobilitätspolitik». Die Wachstumswahlen spielen eine bedeutende Rolle für die Debatte über die zukünftigen Verkehrsausbauten und die deren Priorisierung.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Verkehrswachstumswahlen verwendet der Regierungsrat bisher für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen und des öV-Angebots?
2. Wie fliessen die neuen Verkehrsperspektiven in die Planungsgrundlagen wie den Richtplan, den öV-Bericht und das Bauprogramm des Kantons ein?
3. Welche Schlussfolgerungen zieht der Regierungsrat aus den neuen Entwicklungsszenarien des ARE?
4. Inwiefern ist der Regierungsrat bereit, bestehende Infrastrukturprojekte aufgrund der neuen Verkehrsperspektiven des Bundes anzupassen?
5. Die Umsetzung des Homeoffice wird aktiv in die Verkehrsplanung eingebaut. Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat, dass Homeoffice im Kanton Luzern grossflächig umgesetzt werden kann?

Schmutz Judith
Estermann Rahel

¹ <https://www.ave.admin.ch/ave/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html>

Spring Laura
Frye Urban