



## **Postulat Koch Hannes und Mit. über eine digitale Mobilitätsplattform (Weiterentwicklung Verkehrsverbund Luzern)**

eröffnet am 17. Juni 2019

Wir fordern den Regierungsrat auf, sich für folgende Weiterentwicklungen des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) einzusetzen:

- Der VVL öffnet sich ergänzend zu den bisherigen Verkehrsträgern für Mobilitätsunternehmen, welche die aktuellen Transportunternehmen, im Sinn einer effizienten, vernetzten und nachhaltigen Mobilität, sinnvoll erweitert. Das sind beispielsweise Nextbike, Mobility, Catch a Car, Ridesharing, Taxi. Der VVL tritt bei diesen neuen Mobilitätsunternehmen nicht als Besteller, sondern als Drehscheibe beziehungsweise Vermittler verschiedener Mobilitätsanbieter auf.
- Der VVL übernimmt eine Koordinationsfunktion zwischen den sich ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen, um eine ökologische, nachhaltige und vernetzte Mobilität mit einer hohen Nutzerfreundlichkeit und einem effizienten Einsatz von Platz, Raum und Geld zu fördern.
- Der VVL beteiligt sich an der Lancierung attraktiver und nachhaltiger Mobilitäts-Kombi-Abonnemente, zum Beispiel Zonen-Passepartout inklusive Nutzung von Bike- oder Car-Sharing im Tarifverbund Passepartout (LU, OW, NW).
- Der VVL agiert, zusammen mit den Partnerunternehmen, vermehrt als «Service-Agentur» im Dienste der Mobilitätskunden, welche verkehrsträgerübergreifend über ideale Echtzeit-Reisewege (Routenvorschläge) informiert und einfache Tickets dafür anbietet. Dafür soll er auch Kooperationen mit anderen Verbänden suchen und eher bestehende Lösungen in Luzern implementieren (statt eigene zu entwickeln).
- Der VVL entwickelt seinen Leistungsauftrag und seine konkrete Umsetzung der Leitwerte weiter, um auch im Umfeld einer sich ändernden Mobilität die führende Drehscheibe zu sein, Grenzen zu überwinden und sich für eine nachhaltige, nutzerfreundliche, vernetzte und attraktive Mobilität zu engagieren.
- Der VVL investiert vorhandene Finanzmittel für Pilotprojekte und Gesamtverkehrsplattformen, welche eine nachhaltige, nutzerfreundliche und vernetzte Mobilität fördern.
- Der VVL konzeptioniert eine offene digitale Plattform für Mobilitätsdaten und kombinierte Mobilitätsangebote. Die digitale Plattform stellt die Daten als Open Data zur Verfügung und stellt offene Programmierschnittstellen (APIs) bereit.
- Dank der offenen Programmierschnittstelle können ganz unterschiedliche App-Entwickler (Start-ups) in einem digitalen Ökosystem vernetzte Apps entwickeln. Im Unterschied zu den heutigen Ticket-Apps der einzelnen Mobilitätsanbieter, die generell nur das eigene Angebot betreffen, können diese Lösung verschiedene und voneinander unabhängige Player unter einem Dach vereinen. Als Vorbild hierfür gilt der Mobilität-Service «Whim», welcher als Vermittler sämtlicher Transportleistungen in den Städten Helsinki, Antwerpen, Birmingham oder Amsterdam tätig ist. In Berlin wurde «Jelbi» lanciert, welches 25 verschiedene Mobilitätsunternehmen und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) vereint, und WienMobil verbindet alle Mobilitätsservices (neben Tram, Bahn und Bus auch Nextbike und car2go sowie viele weitere). Oder in der Westschweiz wird mit «zenGo» derzeit eine neue digitale Plattform getestet, welche Dienstleistungen verschiedener Mobilitätsträger vernetzt anbietet.

- Nach dem Aufbau der digitalen Plattform prüft der VVL – auch hier in Zusammenarbeit mit Partnern – die Lancierung einer Mobilitäts-App für den Grossraum Luzern (mindestens K5-Gemeinden, idealerweise ganzes Passepartout-Einzugsgebiet). Über die App werden kombinierte Mobilitätsdienstleistung (bisheriger, «traditioneller öV», ergänzt mit nachhaltigen Mobilitätsanbietern wie Nextbike, Mobility usw.) angeboten.

Begründung:

Gemäss den Leitwerten ist der Verkehrsverbund Luzern (VVL) die führende Drehscheibe im öV, überwindet Grenzen und sieht das Ganze (<https://www.vvl.ch/unternehmen/leitwerte/>) und strebt einen leistungsfähigen und attraktiven öV an (<https://www.vvl.ch/unternehmen/leistungsauftrag/>).

Der VVL arbeitet in seinem Gebiet mit verschiedenen Transportunternehmen zusammen. Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs beinhaltet damit ein Liniennetz von (Zahnrad-)Bahnlagen, Buslinien sowie einer Luftseilbahn und einer Schiffslinie. Daneben gewinnt der VVL mit dem Mitfahrsystem Taxito im Napfgebiet Erfahrungen und nutzt so auch neue Möglichkeiten der Digitalisierung für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität.

Die Mobilität befindet sich derzeit in einem grossen Veränderungsprozess. Neben dem starken Mobilitätswachstum wirken sich die Individualisierung, die Kapazitätsengpässe des öV zu den Stosszeiten, der Boom neuer Transportmittel (E-Bikes, E-Scooter), die Zunahme von Fahrradverleih-Systemen (stationsgebunden und Free-Floating), die steigende Popularität von Car-Sharing-Angeboten, die ersten App-basierten Shuttle-Dienste (Ridesharing) sowie die digitale Transformation stark auf die zukünftige Mobilität aus.

Eines ist dabei klar: Immer häufiger werden von den Verkehrsteilnehmenden verschiedene Verkehrsträger kombiniert, um am besten von A nach B zu kommen, und Teilstrecken werden mit nicht liniengebundenen Transportmitteln (Leihvelo, E-Scooter) zurückgelegt. Die Welt der Mobilität wird dabei immer vernetzter. Gewinner ist künftig der, welcher einfach und alles aus einer Hand anbieten kann.

Dem Verkehrswesen stehen, ausgelöst durch Digitalisierung und Automatisierung, zudem grosse Umwälzungen bevor. Dank der Digitalisierung sind heute Echtzeitdaten von Verkehrsmitteln vorhanden, mittels GPS-Daten können Verkehrsströme und Transportmittel geortet werden, das Smartphone ersetzt den Ticket-Automaten und wird zunehmend zum Reiseplaner. Für nahezu jedes Fortbewegungsmittel existiert mittlerweile eine digitale Zugangsmöglichkeit. Das Resultat sind allerdings unzählige isolierte Lösungen ohne gemeinsame Infrastruktur. Zudem sind Städte mit einem zunehmenden Bevölkerungswachstum konfrontiert. Eine Neugestaltung von Mobilität ist in diesem Zuge notwendig, um diese für die Bevölkerung langfristig sicherzustellen.

Noch ist unklar, welche Rollen die traditionellen Transportunternehmungen in diesem System spielen werden. Und doch scheint klar: Integrierte Lösungen im Sinn von «Mobility as a Service» (MaaS) werden die Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft prägen. Unklar bleibt, wer diese Entwicklung jetzt steuern und dereinst die Mobilitätsdienstleistungen koordinieren soll. Hier ist die Politik gefordert.

Die Nutzenden wollen möglichst einfache, individuelle und preiswerte Angebote. Auf Angebotsseite kann die Politik steuernd Einfluss nehmen. Es gilt die richtigen Anreize zu setzen, damit die negativen Effekte der Mobilität möglichst minimiert werden. Angebotsseitig ist das Gesamtsystem im Blick zu behalten, und es wäre suboptimal, wenn subventionierte Transportunternehmen im Alleingang Tools entwickeln würden, ohne die Gesamtmobilität im Fokus zu haben.

Mit einer Neuausrichtung soll eine umweltschonende, platzsparende und energieeffiziente Mobilität gefördert werden. Der Kundennutzen soll durch nahtlos kombinierbare Mobilitätsangebote erhöht und die Attraktivität der Angebote verbessert werden.

*Koch Hannes*  
Frey Monique  
Stutz Hans  
Zbinden Samuel  
Bärtsch Korintha  
Arnold Valentin  
Hofer Andreas  
Reusser Christina  
Heeb Jonas  
Estermann Rahel  
Kurer Gabriela  
Frye Urban  
Howald Simon  
Spörri Angelina  
Hess Markus  
Özvegyi András  
Meyer Jörg  
Brunner Simone