



Regierungsrat

Luzern, 17. Dezember 2019

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 10

Nummer: P 10
Eröffnet: 17.06.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 17.12.2019 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 1382

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

Ausgangslage

Bereits im öV-Bericht 2018 bis 2021 sind einige Massnahmen in die vom Postulanten gewünschte Richtung aufgeführt (vgl. dort Kapitel 4.3):

- Sharing, u.a. Bike-Sharing an Haltestellen: Dazu sind weitergehende Abklärungen zu treffen (vgl. Ausführungen unten).
- Weiterentwicklung öV-Plattformen (www.luzernmobil.ch): Im Rahmen der Strategie Mobilitätsmanagement des Kantons Luzern ist die Neu-Etablierung von luzernmobil.ch unter der Führung des VVL vorgesehen.
- Weiterentwicklung öV-LIVE (Echtzeit-Fahrplanabfrage): Im Rahmen der laufenden Weiterentwicklung von öV-LIVE könnten gegebenenfalls weitere Mobilitätsangebote integriert werden (vgl. Ausführungen unten).

Auf der Basis des öV-Berichts 2018 bis 2021 ist eine Mitfinanzierung von Pilotprojekten und Gesamtverkehrsplattformen denkbar, allerdings ohne dadurch Abstriche beim Angebot machen oder Tarifierhöhungen vornehmen zu müssen. In diesem Sinn beobachtet der Verkehrsverbund Luzern (VVL) den Markt seit einiger Zeit. Mehrere Transportunternehmen haben multimodale Apps entwickelt (Südostbahn, PostAuto, SBB-Reiseplaner), die aber nicht zu überzeugen vermochten und inzwischen allesamt eingestellt wurden. Während die grundlegende Idee überzeugend ist, gestaltet sich eine benutzerfreundliche Umsetzung herausfordernd.

Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist der VVL in erster Linie für das Angebot des öV zuständig. Gleichwohl interpretiert er seine Rolle als wichtiger Teil der Gesamtmobilität und agiert entsprechend seiner Möglichkeiten im Sinn gesamtverkehrlicher Ziele und einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung. Der VVL hat sich vor diesem Hintergrund mit der Frage auseinandergesetzt, wie der öV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten gestärkt werden kann. Private Anbieter von neuen Angeboten wie Bike- und E-Scooter-Sharing konzentrieren sich auf die grossen Städte. Ein Bedarf für solche Angebote sieht der VVL aber auch im ländlichen Raum, wo der öV weniger häufig verkehrt. Im öV-Bericht 2018 bis 2021 ist eine Anschubfinanzierung für ein Bike-Sharing-Angebot an wichtigen öV-Haltestellen vorgesehen. Die Abklärungen jedoch haben gezeigt, dass eine solche Anschubfinanzierung für ein Bike-Sharing-Angebot im ländlichen Raum nicht ausreicht; der VVL müsste sich langfristig als Besteller eines solchen ergänzenden Angebotes engagieren. Ob dies Aufgabe des VVL sein soll, muss im Rahmen des nächsten öV-Berichts 2022 bis 2025 geklärt werden. Mit

der Vernehmlassung zum öV-Bericht 2022 bis 2025 wird unser Rat ein Vorschlag dazu vorlegen.

Am Beispiel des Bike-Sharing zeigt sich auch, dass unterschiedliche Zuständigkeiten hinderlich sind für eine erfolgreiche (analoge) Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsangeboten. So liegen beispielsweise Aspekte wie Zulassung und Abstellplätze für Bike- oder Carsharing in der Hoheit der Standortgemeinden, der Betrieb aber bei den Anbietern. Auch bei der digitalen Vernetzung von Mobilitätsangeboten besteht noch Entwicklungspotential, beispielsweise in der unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit von Transportunternehmen.

Aktuelle Entwicklungen rund um Mobilitätsplattformen

Der Postulant sieht den VVL künftig zusätzlich in der Rolle als Mobilitätsvermittler. Zunächst ist unseres Erachtens zu differenzieren zwischen den verschiedenen Rollen im Mobilitätsmarkt: Der VVL ist heute eine Besteller- und Finanzierungsbehörde von öV-Angeboten, die er durch Transportunternehmen beziehungsweise Mobilitätsanbieter wie Postauto, vbl, SBB und Zentralbahn erbringen lässt. Weitere Mobilitätsanbieter sind unter anderem Taxi- und Fahrdienstunternehmen, Bikesharing- und Scooter-Verleihfirmen. Daneben gibt es Mobilitätsvermittler, welche über digitale Plattformen Mobilitätsangebote und Mobilitätsnachfrage in Echtzeit zusammenbringen.

Nach Ansicht des Bundesamts für Verkehr (BAV) stellt die Rolle der Mobilitätsvermittlerin eine privatwirtschaftliche Aktivität dar, die ausserhalb des bestellten und damit von der öffentlichen Hand finanzierten öV laufen muss, unter anderem um Marktverzerrungen zu vermeiden. Transportunternehmen sollen diese Rolle nur eigenwirtschaftlich beziehungsweise mit finanzieller Unterstützung durch den jeweiligen Eigner ausführen können. Es wäre demnach nicht opportun, wenn der VVL Vermittlerdienste von Transportunternehmen finanzieren würde. Auch wäre es unter anderem aus rechtlicher Sicht (am Frontend braucht es Wettbewerb für gute Lösungen) problematisch, wenn der VVL als Besteller selber Mobilitätsplattformen entwickeln oder betreiben würde. Hingegen soll dem Staat die Aufgabe zukommen, eine öffentlich zugängliche Daten-«Infrastruktur» (Angebotsdaten, rückblickende Nachfrage-daten) als Backend aufzubauen, mit denen am Frontend tätige Mobilitätsplattformen die Angebote und die Nachfrage bündeln können.

Wir schliessen uns dieser Haltung an. Damit käme dem VVL eher die Rolle zu, seinen Beitrag zu einer öffentlich zugänglichen Daten-«Infrastruktur» zu leisten, auf der private Mobilitätsvermittler verschiedene – unter anderem auch vom VVL finanzierte – Mobilitätsangebote und die entsprechende Nachfrage zueinander bringen können.

Eine Mobilitätsplattform mit entsprechender App sollte nach Ansicht unseres Rats möglichst gesamtschweizerisch und nicht nur regional eingesetzt werden können, da Mobilität nicht an Kantonsgrenzen Halt macht. Mit der Echtzeit-Fahrplanauskunft «öV-LIVE», welche die vbl im Auftrag des VVL als Echtzeitdatenplattform (FIS-Z) für die Fahrplan-Auskunft auf verschiedenen Anwendungen (Web, App öV-LIVE, dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger) betreibt, hat der VVL vor einigen Jahren einen regionalen Anfang gemacht. Es ist denkbar, dass diese lokale Plattform kurzfristig pragmatisch weiterentwickelt und mit zusätzlichen Mobilitätsinformationen ergänzt werden könnte. Die Stadt Luzern und die vbl – mit Unterstützung durch den VVL – wollen deshalb prüfen, ob und wie diese bestehende Plattform als regionale Übergangslösung in Richtung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplattform weiterentwickelt werden kann. Die mögliche Weiterentwicklung soll gleichzeitig für eine Verbesserung der Fahrplanauskunft genutzt werden. Langfristig müsste aber eine nationale Plattform das Ziel sein. Es gibt Akteure auf dem Markt, die hierfür deutlich mehr Ressourcen und Gewicht in das Thema legen können als der VVL und entsprechende nationale Initiativen gestartet haben. Zu nennen ist etwa das Beispiel openmobility.ch. Der VVL kann diese

treibenden Kräfte ideell unterstützen, aber aus rechtlichen und Ressourcengründen keinesfalls eine Führungsrolle übernehmen.

Die Forderung des Postulanten nach offenen Schnittstellen unterstützen wir. Ebenso unterstützen wir die Absicht zur Schaffung einer eigentlichen Dateninfrastruktur. Die öffentliche Hand könnte oder sollte, wie bei der physischen Verkehrsinfrastruktur auch, eine Dateninfrastruktur mit offenen Schnittstellen aufbauen und zur Verfügung stellen, damit er einerseits von den aggregierten Daten etwas über das globale Mobilitätsverhalten der Bevölkerung lernt und damit er andererseits die Verkehrslenkung selber in der Hand hat und nicht privaten Anbietern mit wirtschaftlichen Eigeninteressen überlassen muss. Beim Aufbau einer solchen Infrastruktur kann allerdings nicht ein Kanton vorsehen. Dies muss eine nationale Lösung unter Führung des Bundes sein. Wir unterstützen entsprechende nationale Bemühungen. Mit öV-LIVE stehen bereits zahlreiche Echtzeit-Fahrplandaten über offene Schnittstellen zur Verfügung, die von einer nationalen Plattform genutzt werden können.

Tarifintegration

Dem Tarifverbund Passepartout obliegt die Tarifhoheit über Verbundtickets und -abonnements in den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden. Die Preisfestsetzung orientiert sich an den Möglichkeiten im Spannungsfeld zwischen verkehrspolitischen Zielsetzungen und den finanziellen Möglichkeiten der Besteller. Preisanpassungen nach unten können zwar Nachfragesteigerungen bewirken. Sie haben aber in der Regel aufgrund geringerer Erlöse höhere Abgeltungen der Besteller an die Transportunternehmen zur Folge. Werden zusätzliche Angebote in gleichbleibende Tarife inkludiert, resultiert unter dem Strich ein höherer finanzieller Aufwand seitens Besteller. Denn ergänzende Mobilitätsangebote müssen ebenfalls finanziert werden – entweder durch Tariferlöse (mit der Folge geringerer Erlöse und damit höherer Abgeltungen für das Kerngeschäft öV) oder direkt durch Abgeltungen von Bestellern an die Anbieter. Falls der VVL als Besteller eines Sharing-Angebotes auftritt (siehe oben), dann erwarten wir, dass dieses in die bestehenden Passepartout-Jahresabonnemente inkludiert wird.

Auf dem Markt laufen Versuche mit der Integration von ergänzenden Mobilitätsangeboten in öV-Abonnements beziehungsweise Pauschalarrangements, zum Beispiel mit zenGo im Raum Genf/Lausanne oder dem Projekt SBB Green Class. Es muss sich erst noch weisen, ob solche Pauschalarrangements mit relativ hohen Einstiegspreisen vom Markt angenommen werden. Der Tarifverbund Passepartout verfolgt diese Entwicklungen aufmerksam. Eine frühere Partnerschaft des Tarifverbundes Passepartout mit Mobility wurde von Mobility im Zuge ihrer neuen Preispolitik beendet. Ein Integrationsversuch von Bike-Sharing in das Passepartout-Jahresabonnement ist jüngst aufgrund oben beschriebener Abklärungen vorerst sistiert.

Einbettung multimodaler Mobilitätsplattformen in Gesamtverkehrsplanung

Wir weisen darauf hin, dass die Wirkung multimodaler Mobilitätsplattformen zugunsten einer nachhaltigen Mobilität nicht überschätzt werden sollte. Autofahrende aus Gewohnheit schauen vor ihrem Antritt des Pendlerwegs kaum zuerst in eine Mobilitäts-App, bevor sie sich fürs Auto entscheiden. Vielmehr besteht die Gefahr, dass gewohnheitsmässige öV-Nutzende durch den Blick in die Mobilitäts-App aufgezeigt bekommen, dass sich bezüglich Reisezeit und Komfort das Auto lohnen könnte. Wir sind überzeugt, dass eine umweltschonende, platzsparende und energieeffiziente Mobilität nicht nur mit neuen Gadgets wie Mobilitätsplattformen realisiert werden kann. Es führt auch mit diesen Hilfsmitteln kein Weg an wirksamen Push & Pull-Massnahmen vorbei, mit welchen in hochbelasteten Räumen flächeneffiziente Verkehrsmittel wie der öV und der Fuss- und Veloverkehr – punktuell gegebenenfalls zulasten des motorisierten Individualverkehrs – kulturell, infrastrukturell sowie mit digitalisierter Verkehrssteuerung bevorzugt werden. Dies ist auch im kantonalen Richtplan so

verankert. Erst mit zuverlässig kalkulierbaren Reisezeiten und passenden Umsteigeinfrastrukturen funktionieren die in der Mobilitätsplattform virtuell angezeigte Vernetzung und die Anschlüsse auch in der Realität.

Fazit

Wir unterstützen die Idee des Postulanten, Mobilitätsangebote digital verkehrsmittelübergreifend darstellen, buchen und bezahlen zu können. Die laufende Digitalisierung schafft die technischen Hilfsmittel zur Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote und senkt die Hürde zum Teilen bzw. Nutzen (statt Besitzen) von Mobilitätsmitteln. Dies gerade auch vor dem Hintergrund, dass der öV eine Schlüsselrolle bei der Vernetzung verschiedener, auch neuer Mobilitätsangebote zu multimodalen Reiseketten spielt.

Wie dargelegt verfolgt der VVL das Geschehen im Mobilitätsmarkt aufmerksam. Solange nicht klar ist, in welche Richtung die aktuellen Initiativen gehen, wollen wir uns bezüglich einer gemeinsamen multimodalen Mobilitätsplattform noch nicht auf eine Zusammenarbeit mit Transportunternehmen oder Städten festlegen. Im Vordergrund steht kurzfristig eine pragmatische Weiterentwicklung der vorhandenen App öV-LIVE. Die Stadt Luzern und die vbl wollen deshalb mit Unterstützung durch den VVL prüfen, ob und wie diese bestehende Plattform als regionale Übergangslösung in Richtung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplattform aufwärtskompatibel weiterentwickelt werden kann. Zudem ist zu beachten, dass multimodale Mobilitätsplattformen nur ein Hilfsmittel für die Bewältigung verkehrlicher Herausforderungen sind, dafür aber dieselben infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen benötigen, wie wenn es diese Plattformen nicht gäbe.

Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, das Postulat teilweise erheblich zu erklären.