



Regierungsrat

Luzern, 02. Juni 2015

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**P 640**

Nummer: P 640
Eröffnet: 27.01.2015 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 02.06.2015 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 688

Postulat Fässler Peter und Mit. über alternative öV-Modelle für schwach besiedelte Gebiete des Kantons Luzern**A. Wortlaut des Postulats**

Der Regierungsrat wird beauftragt, aufzuzeigen, wie die ländlichen, schwach besiedelten Gebiete des Kantons Luzern mit alternativen öV-Modellen bedürfnisgerecht und kosteneffizient erschlossen werden können.

Begründung:

Die konventionelle Erschliessung ländlicher Regionen mit Linienbussen stösst auf zahlreiche Probleme: Die Einwohnerzahlen der kleinen und zersiedelten Ortschaften sind gering. Dadurch wird die Wahl der Linienführung erschwert. Unwirtschaftliche Umwege sind notwendig, um wenige Einwohner und Gäste zu bedienen. Die Mehrheit der Fahrgäste muss zum Teil lange Fusswege zur Haltestelle in Kauf nehmen. In den Rand- und Zwischenzeiten ist die Nachfrage klein und das Angebot entsprechend unattraktiv.

Aus diesen Gründen fehlt oftmals ein bedürfnisgerechtes Angebot des öffentlichen Verkehrs in den ländlichen Gebieten. Besonders dort, wo der Tourismus keine grosse Rolle spielt, fehlen öV-Verbindungen oft gänzlich. Die Bewohner dieser Landstriche sind deshalb in den meisten Fällen auf ein eigenes Auto angewiesen.

Gefragt sind in diesen Gebieten alternative öffentliche Verkehrssysteme, die den entsprechenden Gegebenheiten Rechnung tragen. Teilweise gibt es solche möglichen Alternativen in der Schweiz schon. Beispielsweise der Publicar, wie der Rufbus bei Postauto heisst (www.postauto.ch/pag-startseite/taeglich-unterwegs/pag-fahrplan-und-linienverkehr/pag-publicar-angebot.htm), oder der von einem privaten Verein mit einer Leistungsvereinbarung mit der Gemeinde organisierte Telebus Kriens (www.telebus.ch) oder der in touristischen Nebengebieten beheimatete Bus Alpin (www.busalpin.ch). Dies sind nur drei von weiteren alternativen Möglichkeiten der Erschliessung ländlicher Landschaften. Leider nimmt der öV-Bericht B 93 zu dieser Problematik in keiner Weise Stellung.

Mit der besseren Erschliessung der ländlichen Gebiete und der Randregionen im Kanton Luzern kann die Wohnattraktivität in diesen Gegenden verbessert und die Verkehrsproblematik in den Zentren entschärft werden.

Fässler Peter
Candan Hasan
Schneider Andy
Lorenz Priska
Krummenacher Martin
Pardini Giorgio
Mennel Kaeslin Jacqueline
Budmiger Marcel

Zemp Baumgartner Yvonne
Truttmann-Hauri Susanne
Odermatt Marlene
Meyer Jörg
Dettling Trix
Zopfi-Gassner Felicitas
Fanaj Ylfete
Roth David

B. Begründung Antrag Regierungsrat

Die Mobilität auf der Landschaft ist für den Verkehrsbund Luzern (VVL), der für das Angebot des öffentlichen Verkehrs zuständige ist, eine grosse Herausforderung. Kollektive Fahrten können meist nur dort wirtschaftlich angeboten werden, wo eine Mindestnachfrage gebündelt transportiert werden kann. Meist kann der VVL aus wirtschaftlich nachvollziehbaren Gründen nicht über das gesetzlich vorgeschriebene Grundangebot hinaus öffentliche Transportleistungen auf der Landschaft finanzieren. Gleichwohl hat die Landschaft in gleicher Weise Anspruch auf eine angemessene öV-Erschliessung wie Gebiete entlang der Entwicklungsachsen.

Angebote sollen gemäss dem öV-Bericht 2014 bis 2017 wirtschaftlich und effizient erbracht werden. Viele heutige öV-Angebote auf der Landschaft sind soweit optimiert, dass ein weiterer Ausbau mit hohen Sprungfixkosten verbunden wäre (z.B. ein zusätzliches Fahrzeug inkl. Fahrer für einen weiteren Einzelkurs). Um solche Kosten zu vermeiden, sucht der VVL bei schwacher Nachfrage und aufgefächerter Siedlungsstruktur alternative Wege, die öffentliche Mobilität weiter zu fördern. Dabei wurden in der jüngeren Vergangenheit folgende Massnahmen umgesetzt:

- Rufbus: Der Rufbus fährt nur, wenn er im Voraus aufgeboten wird. Bekannt sind die durch Postauto betriebenen Publicars. Der Publicar wird mindestens eine Stunde vor der Fahrt aufgeboten, dabei werden Abfahrts- und Zielort sowie die gewünschte Abfahrtszeit angegeben. Der Publicar bringt die Fahrgäste in einem definierten Gebiet oder Korridor von Tür zu Tür. Der Kanton Luzern hat mit dem System Publicar bereits Erfahrung. In der Region Sursee wurde das System derart stark genutzt, dass die Kosten stark anstiegen. Per Dezember 2013 wurden die entsprechenden Linien daher wieder auf Linienverkehr umgestellt. Wird Publicar nur vereinzelt von Fahrgästen genutzt, ist die Fahrt je Fahrgast ebenfalls sehr teuer. Aus diesem Grund wurden einzelne Linien mit zu geringer Nachfrage wieder eingestellt. Publicar kann also nur in einem sehr schmalen Segment erfolgreich operieren. Aktuell sieht der VVL im Kanton Luzern im Rahmen der gegebenen finanziellen Möglichkeiten keine Publicar-Einsatzgebiete.
- Bürgerbus: Unter einem Bürgerbus versteht man eine Buslinie, die von privaten Initianten betrieben wird (wie beispielsweise der Rufbus Kriens). Diese privaten Initianten fahren den Bürgerbus ehrenamtlich oder gegen eine kleine Entschädigung. Der Bürgerbus wird durch ein separates Billett oder durch Beiträge von Vereinsmitgliedern finanziert. In manchen Fällen darf der Bürgerbus sogar nur von Vereinsmitgliedern benutzt werden. Oft erfüllen Bürgerbuslinien nicht die Kriterien, um durch die öffentliche Hand wirtschaftlich als öffentlicher Verkehr betrieben zu werden. Der VVL unterstützt den Bürgerbus auf privater Initiative, sofern dadurch der öffentliche Verkehr nicht konkurrenziert, wird.

Folgende weitere Ideen hat der VVL als mögliche alternative öV-Modelle geprüft, jedoch wegen gewichtigen Nachteilen oder zu hohen Risiken wieder verworfen:

- Mobilitätsapp: Ziel einer Mobilitätsapp ist es, Autofahrende und Mitfahrende zusammenzuführen. Dafür tragen die Beteiligten Daten wie zum Beispiel Fahrtenangebot und Mitfahrwünsche auf einer Plattform ein. Schwachstelle ist vor allem, dass jede Fahrt frühzeitig online angemeldet werden muss. Dies ist für kurze Strecken meist ein zu grosser administrativer Aufwand. Für lange Strecken steht in der Schweiz ein gut ausgebautes Bahnnetz zur Verfügung.
- Anrufsammeltaxi: Ein Anrufsammeltaxi funktioniert ähnlich wie ein Rufbus. Dieses bringt die Fahrgäste von Tür zu Tür. Dabei wird aber kein Bus aufgeboten, sondern ein Taxi. Der Preis für dieses Taxi wird pauschal pro Fahrt und nicht wie bei einem Taxi normal mit dem Taximeter bezahlt. Dieser Preis liegt meist etwas tiefer als jener für eine Taxifahrt, da die Gemeinde ein Teil der Kosten des Taxis deckt. Das bediente Gebiet ist dabei vorgegeben, es handelt sich üblicherweise um die Nachbarortschaften. Nachteilig sind die hohen Kosten bei geringer Auslastung. Zudem muss die Fahrt ebenfalls vorangemeldet

werden, was wiederum spontane Fahrten nicht erlaubt. Ähnlich dem Rufbus ergeben sich Finanzprobleme bei zu grosser Nutzung.

Nach einer Analyse der Möglichkeiten steht für den VVL der auf der Landschaft gut genutzte Individualverkehr und damit zusammenhängend das neue System TAXITO (siehe www.vvl.ch/taxito) im Vordergrund. Durch die Erhöhung der Anzahl Mitfahrenden pro Wagen profitiert auch der motorisierte Individualverkehr durch einen effizienteren Betrieb. TAXITO ist ein spontanes, technik-gestütztes Mitfahrsystem, speziell geeignet für ländliche Regionen und zur Ergänzung des öffentlichen Verkehrs. TAXITO hat zum Ziel, freie Kapazitäten des Privatverkehrs für die Öffentlichkeit nutzbar zu machen. Anders als beim klassischen Autostopp ist TAXITO eine Struktur, mit einem Sicherheits- und einem Zahlungs-System im Hintergrund. Den Nutzen des Systems mit einer 24-stündigen Einsatzdauer wird besser eingestuft als einzelne neue Buskurse, die teuer bereitgestellt werden müssten. Weiter können mit TAXITO Gebiete erschlossen werden, wo der Einsatz von Busleistungen nicht verhältnismässig wäre. Sichtbares Zeichen ist der TAXITO-Point, eine elektronisch gesteuerte Tafel mit Destinations-Anzeigen, die am Strassenrand den Einsteigepunkt markiert und die Kommunikation zwischen dem Nutzer und dem Fahrer erlaubt. TAXITO erfordert keine vorherige Anmeldung und ist daher spontan allen zugänglich, die über ein Auto (Fahrende) oder über ein Handy oder Smartphone (Nutzende) verfügen. TAXITO steht kommerziell noch nicht gesichert zur Verfügung. Zusammen mit der TAXITO AG will der VVL das System in der Pilotregion Luthern-Hüswil-Zell-Willisau-Hergiswil b. W. testen, um Erfahrungen zu sammeln. Ab Juni 2015 soll der Pilotbetrieb für 12 Monate starten. Im Pilotprojekt geht es weniger darum, viele Fahrgäste zu transportieren. Vielmehr soll der Prozess getestet werden, ein solches System zusammen mit der TAXITO AG und den Gemeinden aufzubauen und zu betreiben. Zudem interessiert, wie eine Region ein solches System aufnimmt und ob Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr spürbar sind. Aufgrund der gesammelten Erfahrungen wird anschliessend über die Fortführung des Pilots respektive über weitere Einsatzgebiete entschieden. Die Erkenntnisse werden wir in den öV-Bericht 2018 bis 2021 einfließen lassen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das berechtigte Anliegen des Postulats bereits erkannt ist. Die bedürfnisgerechte und kosteneffiziente Erschliessung der ländlichen Gebiete erachten wir als Daueraufgabe, entsprechende Projekte sind bereits in die Wege geleitet. Das System TAXITO ist jüngst in die Testphase gestartet. Die Erkenntnisse daraus werden wir wie erwähnt in den nächsten öV-Bericht einfließen lassen. In diesem Sinne ist das Postulat teilweise erheblich zu erklären.