



Kantonsrat

Sitzung vom: 29. Juni 2015, nachmittags

Protokoll-Nr. 280

Nr. 280

Postulat Fässler Peter und Mit. über alternative öV-Modelle für schwach besiedelte Gebiete des Kantons Luzern (P 640). Teilweise Erheblicherklärung

Peter Fässler begründet das am 27. Januar 2015 eröffnete Postulat über alternative öV-Modelle für schwach besiedelte Gebiete des Kantons Luzern. Mit der teilweisen Erheblicherklärung seines Postulats sei er einverstanden.

Im Namen des Regierungsrates ist Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng bereit, das Postulat teilweise entgegenzunehmen. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"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 aufgeboden wird. Bekannt sind die durch Postauto betriebenen Publicars. Der Publicar wird mindestens eine Stunde vor der Fahrt aufgeboden, 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 gewichtiger Nachteile 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 Sinn ist das Postulat teilweise erheblich zu erklären."

Pius Müller lehnt im Namen der SVP-Fraktion das Postulat ab. Die Antworten der Regierung zum Postulat seien ausführlich begründet. Die Regierung hätte eigentlich das Postulat darauf aufbauend ablehnen können. So schreibe sie in der Antwort, dass die Land- und Randregionen in gleicher Weise Anspruch auf eine angemessene öV-Erschliessung hätten, wie Gebiete entlang der Entwicklungsachsen. Die SVP vertraue auf diese Aussage. Bereits heute stünden verschiedene Angebote zur Verfügung oder würden getestet, um dem berechtigten Anspruch der Land- und Randregionen auf eine gute öV-Erschliessung gerecht zu werden. Ein voreiliges Handeln, ohne abwarten der Auswertungen der derzeit aufgelegten Angebote, komme für die SVP nicht in Frage. Die geforderten Gelder stammten vermutlich sowieso aus dem Strassenverkehr. So sei hinlänglich bekannt, dass der Eigenfinanzierungsgrad des öVs im Kanton Luzern unter 50 Prozent liege. Es könne doch nicht sein, teure Bus-Kurse oder andere öffentliche Verkehrsmittel bereitzustellen, die wenig oder gar nicht genutzt würden. Bewohner in Landgebieten seien sich bewusst, dass sie nicht um den Besitz eines selbst finanzierten Fortbewegungsmittels herumkämen. Deshalb dürfe der Autofahrer nicht zur Milchkuh der Nation werden und mit weiteren Abgaben belastet werden. Er appelliere an den Vorstösser, das finanziell Machbare vom Wünschenswerten zu unterscheiden. Das Anliegen des Postulats sei bereits erkannt, und durch die bestehenden diversen Angebote in den Land- und Randregionen seien diese schon heute an das gut ausgebaute öV-Angebot angeschlossen.

Peter Fässler ist mit einer teilweisen Erheblichkeitserklärung zufrieden. Es stimme ihn zuversichtlich, dass die Regierung dem Thema als berechtigtes Anliegen ansehe. Selbstverständlich begrüsst die Postulanten auch, dass die bedürfnisgerechte und kosteneffiziente Erschliessung der ländlichen Gebiete als Daueraufgabe erachtet werde, selbst wenn die Mobilität im Bereich öffentlicher Verkehr auf der Landschaft eine grosse Herausforderung darstelle. Noch grösser sehe man in dieser Herausforderung aber eine Chance für die ländlichen Gebiete. Die Erschliessung dieser in ihrem Wachstum eingeschränkten Gebiete stelle ein wichtiger Punkt für die Akzeptanz in der Umsetzung der laufenden Revision des Richtplans des Kantons dar. So helfe eine gute öV-Erschliessung gegen das Gefühl der Benachteiligung und des Vergessenwerdens. Sie diene auch dem Austausch zwischen den Kulturen der ländlichen und der städtischen Bevölkerung. Auch Bewohner der schwach besiedelten Gebiete sollten selbst entscheiden können, ob sie mit dem eigenen, individuellen Fahrzeug an der Mobilität teilnehmen oder ob sie sich am öffentlichen Verkehr beteiligen wollten. Dies sei, wie auch der Vorredner erklärt habe, heute nicht gegeben. Ein öffentliches Transportmittel von Haustür zu Haustür oder zumindest von Haustür zu Bus- oder Bahnstation sei dazu wichtig. Dazu biete sich der Ruf- oder Bürgerbus an. Allerdings würden so Kosten entstehen, zu deren Finanzierung der Kanton Luzern respektive seine Bewohner noch nicht das nötige Verständnis aufbringen würden. Vermutlich müssten dazu die fossilen Treibstoffe derart knapp und somit teuer oder die Strassen derart verstopft sein, dass ein vorwärtskommen nicht mehr innert nützlicher Frist möglich sein werde. Interessant sei der Versuch des Verkehrsverbundes Luzern mit dem System TAXITO. Dessen Schwachpunkt liege allerdings darin, dass sich die Nutzer wieder an festgelegte Punkte, analog den Haltestellen, begeben müssten. Diese würden aber mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht direkt vor der Tür oder innert nützlicher Gehdistanz liegen. Falls sich zudem die Anzeigetafeln noch an denselben Stellen wie die Bus- und Postautohaltestellen befinden würden, sei eine Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs nicht mehr weit. Genau dies sei aber gemäss der Antwort der Regierung ein Argument den Bürgerbus nicht durch den VVL zu unterstützen. Man sei jedenfalls auf die während der Pilotphase gesammelten Erfahrungen gespannt. Leider werde auch mit diesem Pilotprojekt das Anliegen des Postulats nicht gelöst. Er zeige sich aber zuversichtlich, dass mit dem technischen Fortschritt im Kommunikationsbereich weitere Schritte in die gewünschte Richtung möglich würden. Dabei schwinde die Hoffnung mit, der Kanton zeige sich in diese Richtung offen für weitere Lösungen, wie beispielsweise mit dem Projekt TAXITO.

Josef Wyss erklärt im Namen der CVP-Fraktion den Regierungsrat in der teilweisen Erheblichkeitserklärung zu unterstützen. Der CVP-Fraktion sei das öffentliche Verkehrsangebot auch in schwachbesiedelten Gebieten ein grosses Anliegen. Die Angebote müssten dabei die Bedürfnisse der Einwohner und des Tourismus gleichermassen abdecken. Gleichzeitig müssten diese Angebote auch wirtschaftlich und effizient erbracht werden können. Das Aus-

testen verschiedener Modelle durch den VVL werde daher begrüsst. Leider habe dabei die wirtschaftliche Effektivität bisher nicht erreicht werden können. In der Region Willisau werde aktuell das Modell TAXITO durch den VVL getestet. Dieses Konzept verspreche die Bedürfnisse der Bürger abzudecken und ebenso den wirtschaftlich erfolgreichen Betrieb. Dies spreche für die CVP-Fraktion zu Gunsten des vom Regierungsrat vorgeschlagenen Vorgehens. Guido Bucher spricht sich im Namen der FDP-Fraktion für die teilweise Erheblicherklärung des Postulats aus. Das Argumentieren erübrige sich, wenn der Vorstösser mit der teilweisen Erheblichkeitserklärung einverstanden sei. Er selbst empfinde die Erschliessung als Bewohner der Peripherie des Kantons als relativ gut. Dies sei nicht immer der Fall gewesen und es gebe auch noch Verbesserungspotential. Man müsse dabei die finanziellen Auswirkungen von zusätzlichen Angeboten im Auge behalten, denn diese würden dann auf die Gemeinden abgewälzt.

Monique Frey argumentiert für die teilweise Erheblicherklärung des Postulats. Sie zeige sich sehr erfreut über die innovative Idee des VVL, mit dem TAXITO-Modell eine Ergänzung zum bestehenden öV-Angebotes anbieten zu wollen - insbesondere für Randregionen und bedanke sich bei diesem dafür. Eventuell sei Flühli mit dem Anliegen des Postulates auch gar nicht gemeint. Sehe doch der öV-Bericht eine Grundversorgung von vier Kurspaaren pro Tag vor, welche in Flühli vermutlich übertroffen werde. Die öV-Erschliessung von Randregionen trage klar einen finanziellen Aspekt. Jedoch sei auch der Aspekt der Zersiedelung und deren Förderung durch eine hohe öV-Dichte zu beachten. Dies analog zu einer guten Infrastruktur für Autos. Insofern sei die öV-Anbindung nicht nur eine finanzielle Frage, sondern betreffe auch die Nutzung und Entwicklung der Landschaft.

Samuel Odermatt spricht sich im Namen der GLP-Fraktion für die teilweise Erheblichkeitserklärung aus. Auch die GLP sehe in alternativen öV-Modellen eine Möglichkeit den öV auf dem Land zu stärken. Gerade in dünn besiedelten Gebieten sei es aber sehr schwierig ein attraktives Angebot zu realisieren, welches auch für die Gemeinden finanziell tragbares sei. Der Kanton soll an der Fragestellung dranbleiben - man beobachte das Konzept TAXITO gespannt.

Im Namen des Regierungsrates erklärt sich Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng bereit, das Postulat als teilweise erheblich entgegenzunehmen, und er sei insofern erfreut über die diesbezügliche Einschätzung des Postulanten. Es gehe grundsätzlich um günstige Verkehrsbedingungen in den Randregionen. Dazu würde sich TAXITO als alternatives Modell anbieten. Man sei damit im Juni gestartet und auch er sei sehr gespannt, wie es bei den Nutzenden ankomme und wie die Idee aufgenommen werde. Vertreter entsprechender Gebiete möchten doch dafür Werbung machen. Bezüglich des "Schröpfens der Automobilisten" füge er an, es gehe bei diesem Anliegen einzig darum den Landregionen eine noch bessere Anbindung an den Verkehr zu bieten. Die Vertreter dieser Haltung möchten doch über ihren Schatten springen und der teilweisen Erheblicherklärung dieses Postulates zustimmen.

Der Rat erklärt das Postulat mit 76 zu 20 Stimmen teilweise erheblich.