



Regierungsrat

Luzern, 13. Dezember 2022

## STELLUNGNAHME ZU MOTION

M 834

Nummer:	M 834
Eröffnet:	21.03.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat:	13.12.2022 / Ablehnung
Protokoll-Nr.:	1453

### Motion Frey Maurus und Mit. über die Förderung von Mobility-as-a-Service (MaaS)

Im Zusammenhang mit dem Teilen und Nutzen von Mobilitätsdienstleistungen (statt dem Nutzen des eigenen Fahrzeugs) spricht man auch von «Mobility as a Service» (MaaS). Für die Vernetzung solcher Mobilitätsangebote dienen multimodale Mobilitätsplattformen, welche Angebot und Nachfrage in Echtzeit miteinander abgleichen. Sie bieten den Nutzenden Informationen zum vielfältigen Mobilitätsangebot, sowie die Möglichkeit zur Buchung und Bezahlung ihrer Reisen an einem einzigen virtuellen Ort. Solche Plattformen haben das Potential, MIV-Fahrleistungen und allenfalls auch den Fahrzeugbesitz zu reduzieren. Sie funktionieren allerdings nur, wenn die virtuell angezeigte Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel in der Realität auch tatsächlich funktioniert. Dies bedingt neben multimodalen Verkehrsdrehscheiben zur physischen Verknüpfung auch eine sehr hohe Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr (öV). Ausserdem besteht die Gefahr, dass je nach Geschäftsmodell zusätzlicher Verkehr generiert wird und ohne regulative Eingriffe eine unerwünschte Verlagerung vom öV zum motorisierten Individualverkehr (MIV) stattfindet.

Bisherige Versuche zur Etablierung einer multimodalen Mobilitätsplattform verliefen in der Schweiz bis anhin leider wenig erfolgreich. Die Projekte und Apps von SBB («Reiseplaner»), SOB («abilio») und Postauto wurden wieder beendet. Gründe dafür waren die mangelnde Benutzerfreundlichkeit, der Aufwand für die Datenpflege und Fragen zum Datenschutz. Inzwischen laufen mit erheblichen Ressourcenaufwand neue Initiativen seitens Schweizer Städten, Transportunternehmen und Privaten für solche Plattformen (bspw. «[openmobility.ch](https://openmobility.ch)» [Diverse], «[ZüriMobil](https://zürimobil.ch)» [VBZ]). Derweil gibt es im Ausland regional begrenzt funktionierende und proprietäre Beispiele wie [Whim](https://whim.fi) (u.a. Helsinki), [Jelbi](https://jelbi.com) (Berlin) oder [WienMobil](https://wienmobil.at) (Wien). Google vereinigt auch immer mehr Mobilitätsangebote und scheint auf dem Weg zu einer multimodalen Mobilitätsplattform zu sein. Generell ist eine starke Dynamik im Bereich von Mobilitätsplattformen festzustellen.

Mobilitätsplattformen sind für deren Betreiber attraktiv, weil sie zahlreiche Anbieter- und Nachfragedaten generieren, die kommerziell genutzt werden können. Aus staatlicher Sicht wären solche (aggregierten) Nachfragedaten interessant, um mehr über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu wissen und entsprechend passendere Mobilitätsangebote und -infrastrukturen bereitstellen zu können. Es wird sich mit Blick aufs Datenschutzgesetz weisen müssen, welche Daten den verschiedenen beteiligten Akteuren zur Verfügung stehen beziehungsweise wie diese genutzt werden dürfen.

Schwierigkeiten bestehen in der fehlenden Standardisierung der Datenschnittstellen. Auch aus diesem Grund will der Bund eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) aufbauen, über die sich die verschiedenen Akteure einfacher vernetzen sowie Daten bereitstellen und austauschen können. MODI besteht in einer ersten Phase aus den zwei Hauptelementen NADIM (Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität) und Verkehrsnetz CH. Die Daten bleiben bei den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern und sollen auch von diesen gepflegt werden. MODI bietet der öffentlichen Hand die Chance, Einflussmöglichkeiten bezüglich Qualität, Verlässlichkeit und Unabhängigkeit zu behalten und die Mobilitätssteuerung frei von kommerziellen Interessen zu gewährleisten. Der öffentlichen Hand soll die Rolle zukommen, Daten und Informationen zur Verkehrssituation bereitzustellen und zu pflegen. Eine solche nationale Dateninfrastruktur als Basis aller multimodalen Mobilitätsplattformen gilt es weiterhin zu unterstützen (vgl. unsere [Stellungnahme](#) zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur vom 13. Mai 2022). Hingegen ist es aus Sicht des Bundes und auch unseres Rats nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, eigene Mobilitätsplattformen zu erstellen und als Vermittler tätig zu sein. Als Mobilitätsvermittler können Transportunternehmen oder Dritte tätig sein, da dies einer privatwirtschaftlichen Tätigkeit gleichkommt und diese Akteure mehr Ressourcen dafür aufwenden können.

Den öV zweckmässig ergänzende Angebote zeichnen sich dadurch aus, dass sie einerseits das Haltestellen-Einzugsgebiet vergrössern und andererseits die Erschliessung von Gebieten sicherstellen, in welchen der öV mangels Potenzial und Bündelungseffekte kaum eine Daseinsberechtigung hat. Dazu gehören beispielsweise Bikesharing, Carsharing, Ridesharing und Carpooling. Sie kommen hauptsächlich für die sogenannte erste und letzte Meile infrage, wo sich die Nachfrage nur ungenügend bündeln lässt. Eine Herausforderung ist das mangelnde Interesse von Bikesharing-Anbietern für Standorte ausserhalb der Agglomeration, da die Stationsdichten geringer und die Distanzen für Unterhaltsfahrten grösser sind. Für Bikesharing ausserhalb der Agglomeration dürfte deshalb ein Interessenbeitrag durch die öffentliche Hand erforderlich sein. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) engagiert sich dabei entsprechend seiner Möglichkeiten im Sinne intermodaler Reiseketten für möglichst optimale Rahmenbedingungen.

Das Teilen und gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln ist auch im Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (kurz Zumolu; [B 140](#) vom 20. September 2022) in einer strategischen Stossrichtung enthalten und soll entsprechend gefördert werden. Bestrebungen zur Entwicklung eines möglichst massgeschneiderten und auf den Bedarf der Kundschaft abgestimmten Angebots verschiedener Mobilitätsdienste und deren optimalen Kombination (MaaS) ist somit grundsätzlich zu unterstützen. Die Unterstützung von Innovationen aus diesem Themenfeld sollen u.a. im Zusammenhang mit der Umsetzung der Strategie Mobilitätsmanagement des Kantons Luzern und der zweiten Phase des Projekts Zumolu weiterverfolgt werden.

Die Finanzierung des Aufbaus eines kantonsweiten, flächendeckenden Angebots zu geteilten Verkehrsmitteln wie beispielsweise Bikesharing oder Carsharing oder der Auftritt als Betreiber einer Mobilitätsplattform im Sinne von MaaS gehören jedoch nicht zur Aufgabe des Kantons. Insbesondere lehnen wir eine gesetzliche Verankerung einer Förderung von MaaS – wie mit der Motion gefordert – ab.

Im Sinn dieser Ausführungen halten wir fest, dass wir das Teilen und Nutzen von Mobilitätsdienstleistungen wie beschrieben im Rahmen der Stossrichtung von Zumolu unterstützen und weiterentwickeln. Zudem sehen wir die Möglichkeit uns auf nationaler Ebene dafür einzusetzen, dass die Chancen der Digitalisierung für entsprechende Lösungen im Sinne von Zumolu weiter vorangetrieben werden können. Eigene kantonale Lösungen sind aber zu aufwändig und zu teuer. Wir beantragen Ihnen deshalb, die Motion abzulehnen.