



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 27. Oktober 2020  
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

### **P 148 Postulat Candan Hasan und Mit. über Sparbillette im Passepartout-Tarifverbund / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.  
Hasan Candan hält an seinem Postulat fest.

Hasan Candan: Gerne möchte ich mit einem Beispiel beginnen. Stellen Sie sich vor, dass Sie im Januar mit dem öV an die Session von Reiden oder Dagmersellen nach Sursee fahren und aus dem Fenster schauen. Sie treffen eine Person, die sie kennen, und diese sagt, sie sei auch auf dem Weg nach Sursee von Olten aus. Sie unterhalten sich, und sie erfahren, dass ihr Freund oder ihre Freundin weniger bezahlt für die gefahrene Strecke als Sie, obwohl die Strecke länger ist. Dann schauen Sie einmal nach und denken, Sie hätten vielleicht etwas falsch gemacht. Aber dem ist nicht so, sondern ihr Kollege oder ihre Kollegin hat ein Sparbillett gekauft. Dies ist leider nicht möglich im Passepartout-Tarifverbund. Sie denken sich, das kann doch nicht sein. Ja, das kann wirklich nicht sein. Das ist ein Schildbürgerstreich par excellence. Nicht nur weil dies absurd ist, müssen wir im Passepartout-Tarifverbund die Sparbillette einführen, sondern auch weil es eine Lenkungswirkung haben. Zwei Drittel sind Mitnahmeeffekte, aber ein Drittel ist ein Lenkungseffekt. Wir wissen alle, dass wir den Klimawandel bekämpfen müssen. Dazu müssen wir die Leute davon überzeugen, auf den öV umzusteigen. Wenn Sparbillette eine wirksame Massnahme sind, müssen wir diese fördern. Gestern haben wir vom Kostendeckungsgrad gesprochen. Den öV können wir damit besser auslasten und optimieren. Deshalb muss dies in Zukunft möglich sein. Mit diesem Postulat möchte ich der Regierung den Auftrag geben, dass sie dieser Expertengruppe sagen soll, dass in Zukunft Sparbillette möglich sein sollen. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Urs Marti: Die Statistik zeigt klar, dass Sparbillette einen Einfluss auf die Benützung des öV haben. Ganz im Sinn der Push-and-pull-Faktoren aus dem letzten öV-Bericht unterstützen wir Massnahmen, welche eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öV begünstigen. Aus diesem Grund haben auch einige VBK-Mitglieder dieses Postulat unterzeichnet. In der Antwort der Regierung zeigt sich jetzt aber ein Problem in der Umsetzung dieses Postulats. Weil die Tarifoheit bei den Transportunternehmen liegt, hat der Regierungsrat rechtlich gesehen keine Eingriffsmöglichkeiten. Die CVP-Fraktion wird das Postulat trotzdem unterstützen. Wir interpretieren es aber so, dass der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten den Wunsch nach zusätzlichen Sparbilletten beim Passepartout-Tarifverbund nachdrücklich platziert.

Andreas Hofer: Zuerst möchte ich dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) ein Kränzchen winden. Der öV ist in unserem Kanton gut organisiert, und die Handhabung der Billette ist einfach. Ich zum Beispiel habe eine Multitageskarte des Passepartout-Tarifverbunds, das heisst, ich entwerfe die Karte zum Beispiel heute Morgen, wenn ich mit dem Postauto von

der Surseer Altstadt an den Bahnhof fahre. Dann nehme ich den Zug nach Luzern, weiter geht es mit den VBL zum Messegelände und am Abend wieder nach Hause, und das alles mit einem einzigen Billett. Aber nichts ist so perfekt, dass man es nicht noch verbessern könnte. Genau dies fordert das Postulat P 148. Heute ist es so, dass im Passepartout-Tarifverbund keine Sparbillette angeboten werden. Das führt zur komischen Situation – wir haben es gehört –, dass man für ein Billett von Luzern nach Sursee mehr zahlen muss, als wenn man ein Sparbillett von Luzern nach Olten löst. Sparbillette sind eine gute Sache. Sie ermöglichen es (älteren) Personen mit einem geringeren Budget zu reisen. Das sind Personen, die sonst gar nicht reisen würden, dank der Sparbillette aber Zug- und Busfahren können. Andere wiederum müssen reisen, sind aber in der Reisezeit flexibel. Solche Personen suchen sich Zugverbindungen ausserhalb der grosser Pendlerströme und zahlen so mit dem Sparbillett weniger. Das hilft auch den Verkehrsbetrieben, weil so die Auslastung besser auf den ganzen Tag verteilt werden kann. Es gibt noch eine dritte Kategorie, nämlich Personen, welche bis jetzt mit dem Auto gefahren sind. Diese kann man mit Sparbilletten besser zum Umsteigen vom MIV auf den öV bewegen. So gibt es auf den Strassen mehr Platz für diejenigen, die wirklich auf das Auto angewiesen sind. Die Regierung begründet ihre Ablehnung damit, dass für die Einführung von Sparbilletten nicht sie zuständig sei, sondern der Tarifverbund. Das ist so. Unsere Regierung ist aber im Steuerungsgremium des Tarifverbunds vertreten und könnte dort das Anliegen des Postulats einbringen. Geben wir also der Regierung den Auftrag, sich im Steuerungsgremium für Sparbillette auch im Passepartout-Tarifverbund einzusetzen. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Sabine Wermelinger: Gemäss Begründung im Postulat können Sparbillette Benutzer anderer Transportmittel zur Benützung des öV motivieren, was aus ökologischer Sicht begrüsst werden kann. Wie die Regierung in ihrer Antwort ausführt, liegt jedoch die Tarifhoheit gemäss des Personenbeförderungsgesetzes bei den Transportunternehmen respektive beim Passepartout-Tarifverbund und nicht beim Kanton. Die bereits beim Passepartout-Tarifverbund eingesetzte Expertengruppe Sparbillette dürfte die Fragen, ob und wann Sparbillette eingeführt werden, mit ausgewogenen Entscheiden beantworten. Es gilt ja nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und technische Fragen sowie sämtliche Chancen und Risiken gut abzuklären. Die FDP-Fraktion folgt dem Antrag der Regierung und lehnt das Postulat ab.

Franz Gisler: Mit dem Postulat soll die Regierung beauftragt werden, zusammen mit den Tarifpartnern die Grundlage für Sparbillette im Passepartout-Tarifverbund zu schaffen. Sparbillette liegen nicht in der Hoheit des Kantons, Tarifeingriffe liegen in der Zuständigkeit der Transportunternehmen. Deshalb folgt die SVP-Fraktion dem Antrag der Regierung und lehnt das Postulat ab.

Mario Cozzio: «Mobility-Pricing verfolgt einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und umfasst somit Strasse und Schiene. Die Berechnung der Verkehrsspitzen und die gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen sollen zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sein.» So lautet die Definition des Bundes des Grundprinzips für Mobility-Pricing auf Strassen und Schienen. Wir waren daher schon etwas überrascht, dass dieser Vorstoss vonseiten der Sozialdemokraten kam, wo doch das Mobility-Pricing in der letzten Session von der SP in Bezug auf das Postulat P 187 als «sozialpolitisch bedenklich» bezeichnet wurde. Die im Postulat vorgeschlagene Massnahme ist eine Massnahme im Bereich des Mobility-Pricings. Nun, wir wollen pragmatisch bleiben und widmen uns der Sache: Selbstverständlich unterstützt die GLP dieses Postulat. Den öffentlichen Verkehr sinnvoller und gleichmässiger auszulasten, den Konsumenten attraktivere Sparmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen und unverständlichen Tarifaufwüchsen vorzubeugen, dies sind allesamt Kernanliegen unserer Partei. Durch den Vorstoss von Hasan Candan soll ein kleiner, aber wichtiger Schritt in die richtige Richtung gemacht werden. Entsprechend werden wir einstimmig die Erheblicherklärung des Postulats unterstützen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Den Hinweis von Kantonsrat Mario Cozzio bezüglich Mobility-Pricing fand ich interessant. Es ist natürlich so, dass man bei der Mobilität über den Preis das Verhalten reguliert. Die Verlagerung auf den öV ist der Regierung wichtig, sie ist wünschenswert und soll gefördert werden. Der VVL und die Anbieter machen auch laufend Anpassungen für kundenfreundliche Verbesserungen. Wir haben es gehört, wie Kantonsrat Andreas Hofer sein Billett gebrauchen kann. Viele lösen ihr Billett auf dem Handy. Wir kennen heute verschiedene Arten des Ticketings, und diese sind garantiert viel einfacher als vor 10 oder 15 Jahren. Zudem gibt es auch beim nächsten Fahrplanwechsel im Dezember wieder im ganzen Tarifverbund verschiedene Vereinfachungen und indirekt auch Vergünstigungen, beispielsweise ist das GA dann auch im Nachtstern gültig. Im Gegensatz zum Fernverkehr sind weder der regionale Personenverkehr noch der Ortsverkehr kostendeckend, das ist eine Tatsache. So werden sie zu rund 40 Prozent von der öffentlichen Hand subventioniert. Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen. Der Passepartout-Tarifverbund hat bezüglich der Sparbillette eine Expertengruppe eingesetzt. Diese prüft, ob, wann und wie Sparbillette eingeführt werden sollen. Sie können daraus erahnen, dass die Forderung des Postulats dort schon abgeklärt wird. Die Regierung lehnt das Postulat ab, weil sie nicht zuständig ist. Die Zuständigkeit für die Einführung von Sparbilletten liegt nicht beim Kanton, sondern beim Passepartout-Tarifverbund. Dieser entscheidet abschliessend darüber. In diesem Sinn beantrage ich Ihnen die Ablehnung des Postulats, auch wenn ich gespürt habe, wie die Abstimmung wohl ausfallen wird.

Der Rat erklärt das Postulat erheblich.