



Herr Daniel Heer
Verkehrsplanung VVL

Per Email und Online-Tool an:
daniel.heer@vvl.ch

Luzern, 21.01.2022

Vernehmlassung öV Bericht 2022-2025: Stellungnahme der SP Kanton Luzern im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Fabian Peter
Sehr geehrter Herr Heer
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Vernehmlassung betreffend öV Bericht 2022-2025 möchten wir uns herzlich bedanken und nehmen gerne die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr und danken Ihnen ebenfalls für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Öffentlicher Verkehr zentral für den Service Public und zur Erreichung der klimapolitischen Ziele

Aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklungen gerät der öffentliche Verkehr immer mehr in den politischen Fokus. Der öffentliche Verkehr als eines der **flächeneffizientesten und ökologischsten Verkehrsmittel** spielt eine immer zentralere Rolle, um die mobilitätsbedingten CO₂ Emissionen zu senken und wichtige **Klimaziele** des Kantons erfüllen zu können sowie für eine **nachhaltige Siedlungs- und Raumentwicklung** mit Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen. Die Bereitstellung eines flächendeckenden und attraktiven kantonalen Mobilitätsangebotes durch den öffentlichen Verkehr, gehört zu den wichtigsten Aufgaben des Service Public. **Eine kantonsweite, attraktive, und preiswerte Grundversorgung, welche allen Menschen zugänglich ist, stellt die gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe der Luzerner:innen sicher und gilt als oberste Handlungsmaxime der Versorgung mit dem öffentlichen Verkehr.**

Aufgrund des sich **wandelnden Arbeits- und Freizeitverhaltens**, u. a. beeinflusst oder beschleunigt durch die Corona-Pandemie, werden die verschiedenen Ansprüche an den öffentlichen Verkehr sowie das Vereinen der unterschiedlichen Ziele zunehmend komplexer und aufgrund der sich dadurch ergebenden Unsicherheiten herausfordernder. Die **Digitalisierung und neue technische Entwicklungen** sind von hoher Bedeutung, damit die komplexen Ansprüche an den öffentlichen Verkehr in Zukunft erfüllt werden können. Deshalb muss die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs vorangetrieben werden und die Entwicklung neuer Technologien gilt es eng mitzuverfolgen und bei ausgewiesenem Nutzen zu implementieren. **Die Basis zur Erfüllung der momentanen und zukünftigen Ziele des öffentlichen Verkehrs bilden der Ausbau einer ausreichenden Grundfinanzierung durch die öffentliche Hand und die Weiterentwicklung des Tarifsystems**, wobei die Preise für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs nicht erhöht werden dürfen.

Aus den beschriebenen Zusammenhängen ergeben sich für die SP folgende vier Grundsätze für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2022-2025:

1. **Klima- und umweltfreundlicher öffentlicher Verkehr fördern und ausbauen**
2. **Grundversorgung und Zugänglichkeit sicherstellen**
3. **Bezahlbare und attraktive Mobilität gestalten**
4. **Potential von Digitalisierung und neuer Technologien nutzen**



Die Grundsätze leiten sich aus §2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) ab:

§ 2 Ziele und Grundsätze

1 Das Gesetz bezweckt die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs nach wirtschaftlichen Grundsätzen und im Rahmen einer integrierten, namentlich auf den Fernverkehr und die Regionen abgestimmten Verkehrspolitik. Es fördert die Verlagerung des Personentransports auf öffentliche Verkehrsmittel unter Erhöhung des Anteils dieser Verkehrsmittel am Gesamtverkehr.

2 Anzustreben ist:

- a. eine **Grundversorgung** durch den öffentlichen Personenverkehr **im ganzen Kantonsgebiet** als Voraussetzung für die raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschte Entwicklung der Regionen und Gemeinden,
- b. ein leistungsfähiger, der Verkehrssicherheit und der **Umwelt verpflichteter, attraktiver und einfach zugänglicher öffentlicher Personenverkehr**,
- c. eine **gute Erreichbarkeit der Agglomerationen** mit dem öffentlichen Personenverkehr und eine Verbesserung seiner Effizienz,
- d. eine **wirtschaftliche Verwendung der Mittel** der öffentlichen Hand im Rahmen der finanziellen Vorgaben, namentlich durch Steigerung der Verkehrserträge dank einem **attraktiven, verständlichen und auf das Angebot abgestimmten Tarifsysteem**,
- e. ein **qualitativ hochstehendes Mobilitätsmanagement**.

Im Folgenden werden die von der SP erforderlichen Massnahmen für die Umsetzungsperiode 2022-2025 des öV Berichts beschrieben, welche zur Erreichung der kantonalen Ziele und Grundsätze des öffentlichen Verkehrs benötigt sind. §13 Abs. 3 lit. a des öVGs legt fest, dass sich der öV Bericht an den Zielen und Grundsätzen von §2 zu richten hat. **Für die SP ist es von übergeordneter Wichtigkeit, dass die verschiedenen Ziele und Grundsätze gleichsam vorangetrieben werden.**

1. Klima- und umweltfreundlicher öffentlicher Verkehr fördern und ausbauen

Der öffentliche Personenverkehr ist bei optimaler Auslastung eines der flächeneffizientesten Verkehrsmittel mit tiefen CO₂ Emissionen. Können mehr Personen auf die Benutzung des öffentlichen Verkehrs gelenkt werden, so können die CO₂ Emissionen und externen Umweltkosten der Mobilität gesenkt und die Erreichung der kantonalen Umwelt- und Klimaziele vorangetrieben werden. Durch die Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs, wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs insgesamt attraktiver und kostengünstiger. Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann eine nachhaltige Siedlungs- und Raumentwicklung gefördert und so der Flächenverbrauch der Mobilität insgesamt reduziert werden, zum Schutz und Erhalt der natürlichen Lebensräume, der lokalen Nahrungsmittelproduktion sowie der Biodiversität. Da der Zubau von neuen Strassen mehr neue Probleme schafft als löst, muss die zukünftige Mobilitätsnachfrage mit der bestehenden Kapazität des Strassennetzes bewältigt werden. Eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs bedeutet eine effizientere Nutzung der Verkehrsflächen, was dem Ausbau des Strassennetzes entgegenwirkt. Aus diesem Grund sollen der Zubau von neuen Strassen nur sehr zurückhaltend und zur Erreichung der nachhaltigen Mobilitätsziele erfolgen. Denn neue Strassen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erhöhen insgesamt das Verkehrsaufkommen, was die Voraussetzungen für einen effizienten und effektiven öffentlichen Verkehr verschlechtern würde.

Um den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, braucht es eine optimale Abdeckung mit attraktiven Angeboten des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kantonsgebiet. Im urbanen Gebiet und auf den Hauptentwicklungsachsen besteht bereits ein gut ausgebautes multimodales öffentliches Verkehrsangebot. Hier sollen punktuell der Ausbau der Takte und neue Durchmesserlinien geprüft werden, aber insbesondere die Zuverlässigkeit und Qualität der Benutzung des öffentlichen Verkehrs sollen erhöht werden u. a. durch eine konsequente öV Bevorzugung, durchgehende Busspuren, Dossierungssysteme und weitere Fördermassnahmen. Die kombinierte Mobilität mittels des Fahrrads- oder Fussverkehrs und dem öffentlichen Verkehr soll gefördert und attraktiver gestaltet werden. Hingegen in den Agglomerationen und im ländlichen Gebiet besteht leider noch keine ausreichende Netzabdeckung und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs muss erhöht werden, durch die



Einführung von neuen Kursen und die Erhöhung der Taktrate sowie weiteren Massnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen und dem ländlichen Raum. Alternative Mobilitätsangebote sollen ergänzend geprüft, aber die Grundversorgung nicht ersetzen.

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist für die Erreichung der Ziele des öffentlichen Verkehrs von zentraler Bedeutung und für den Kanton Luzern und die Zentralschweiz das wichtigste Projekt des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahrzehnten. Die Kapazitäten des S-Bahn Angebots kann mit dem DBL erhöht werden. Bis zur Realisierung des DBL müssen die Mobilitätsziele des öffentlichen Verkehrs weiter vorangetrieben und der Fokus insbesondere auf die Erhöhung der Bus-Kapazitäten gelegt werden. Das Umfeld der bestehenden S-Bahn Haltestellen muss so gestaltet werden, dass es die kombinierte Mobilität zwischen Zug, Bus, Fahrrad, zu Fuss fördert und begünstigt mit geringen Verlust- und Umsteigezeiten. Die Planung des öffentlichen Verkehrs muss grossräumiger erfolgen und die Zusammenarbeit mit den relevanten Stakeholdern intensiviert werden.

Massnahmen für die Berichtsperiode 2022-2025:

- Rasche Erhöhung der Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs durch Ausbau der Angebote des öffentlichen Verkehrs mittels Erhöhung der Investitionen und Beiträge in den kommenden Jahren.
- Zuverlässigkeit und Qualität der Benutzung des öffentlichen Verkehrs werden erhöht u. a. durch eine konsequente öV Bevorzugung, durchgehenden Busspuren, Dossierungssysteme und weiteren Fördermassnahmen.
- Das Umfeld der bestehenden S-Bahn Haltestellen muss so gestaltet werden, dass es die kombinierte Mobilität zwischen Zug, Bus, Fahrrad, zu Fuss fördert und begünstigt mit geringen Verlust- und Umsteigezeiten.
- Die Finanzierung des DBH wird sichergestellt und die Planung vorangetrieben.
- Die Planung des öffentlichen Verkehrs muss grossräumiger erfolgen und die Koordination und Zusammenarbeit mit den relevanten Stakeholdern intensiviert werden gemäss §4 des öVGs.
- Die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind umwelt- und klimafreundlich auszubauen und voranzutreiben.
- Die Umstellung auf erneuerbare Treibstoffe und Antriebsformen sowie emissionsarme Technologien ist voranzureiben, um bis 2035 Klimaneutralität im öffentlichen Verkehr zu erreichen.

2. Grundversorgung und Zugänglichkeit sicherstellen

Das öVG fordert die Grundversorgung durch den öffentlichen Personenverkehr im ganzen Kantonsgebiet. Dennoch bestehen Angebotslücken, was bedeutet, dass gewisse Menschen im Kanton Luzern von der Benutzung des öffentlichen Verkehrs ausgeschlossen sind und ihre gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe erschwert sind. Diesem Umstand gilt es entgegenzuwirken und die Angebotslücken sind zu schliessen. Dazu sind auch neue Mobilitätsformen des öffentlichen Verkehrs zu prüfen. Eine in der Vergangenheit fehlgeleitete Verkehrspolitik hatte zur Folge, dass viele Kurse gestrichen oder Haltestellen aufgehoben worden sind. Zudem hat das bestehende Finanzierungssystem des öffentlichen Verkehrs zwischen Kanton und Gemeinden zur Folge, dass Linien und Haltestellen aufgrund hoher Fixkosten zu Lasten der Gemeinden geschlossen werden. Es bestehen keine Anreize für die Gemeinden das Angebot des öffentlichen Verkehrs aufrecht zu erhalten.

Weiter werden die Haltekanten immer noch unter Missachtung des seit 2004 geltenden Behindertengleichstellungsgesetz saniert oder neu erstellt. Erst 129 der 671 Haltestellen werden bis 2023 hindernisfrei benutzbar sein. Dadurch ist der Zugang zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen nicht gewährleistet. Die SP stört sich sehr stark an diesem Umstand und fordert, dass das Behindertengleichstellungsgesetz konsequent umgesetzt wird und ein Massnahmenplan erstellt



wird, für die vollständige Realisation behindertengerechter Haltestellen bis 2026. Die Schliessung bestehender Haltestellen darf nicht erfolgen, um dieses Ziel zu erreichen.

Hierbei gilt es ebenfalls zu beachten, dass neue Technologien oder Mobilitätsformen Menschen mit Behinderungen den Zugang zur Mobilität nicht erschweren. Neue Mobilitätsformen des öffentlichen Verkehrs sollen deshalb das Grundangebot nicht ersetzen, sondern ergänzen. Der Service Public bleibt Auftrag der öffentlichen Hand und darf nicht privatisiert oder weitergehend ausgelagert werden.

Massnahmen für die Berichtsperiode 2022-2025:

- Angebotslücken des öffentlichen Verkehrs werden geschlossen, dazu sind auch neue inklusive Mobilitätsformen zu prüfen.
- Der Zugang zum öffentlichen Verkehr muss allen Menschen ermöglicht werden. Insbesondere Menschen mit Behinderungen muss der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert werden.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz gilt es konsequent umzusetzen. Die behindertengerechte Sanierung der Haltekanten ist zu intensivieren und bis 2026 abzuschliessen.
- Bei der Planung des öffentlichen Verkehrs wird die Zusammenarbeit mit den Gemeinden intensiviert und ihre Bedürfnissen werden in den Planungsprozess vermehrt einbezogen.
- Die gemeinde-, kantons- und raumübergreifende Planung des öffentlichen Verkehrs werden gefördert und intensiviert.
- Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist zu überprüfen, insbesondere bei Unterschreitung des Kostendeckungsgrades, muss der Beitrag des Kantons an die Sicherung der Kurse und Haltestellen erhöht resp. Gesetzesänderungen vorgenommen werden.

3. Bezahlbare und attraktive Mobilität gestalten

Bei der Diskussion zur Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs wird immer wieder der Kostendeckungsgrad als wichtigste relevante Steuergrösse herangezogen. Die wirtschaftliche Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand ist ein zu beachtendes Ziel und ein Grundsatz des öVGs. Der effiziente Mitteleinsatz im öffentlichen Verkehr stützt die SP ebenfalls. Die ständige Erhöhung des Kostendeckungsgrades ist aber weder ein im Gesetz festgelegter Grundsatz, noch ist der Kostendeckungsgrad alleinige Ziel- und Messgrösse für die Effektivität des öffentlichen Verkehrs. Die Erfüllung der Grundversorgung, Umweltfreundlichkeit, Attraktivität, Verlässlichkeit, Qualität, Zugänglichkeit oder gute Erreichbarkeit der Agglomerationen sind gleichsam bedeutend für die Erfüllung des Service Public wie die Wirtschaftlichkeit. In der Vergangenheit wurde die Breite der Zielerfüllung vernachlässigt und wichtige gesetzlich vorgegebene Ziele im öffentlichen Verkehr u. a. die Erhöhung des Modalsplits, konnten nicht erreicht werden. Diese Haltung der SP wird vom Verbundrat gestützt, welcher im Vernehmlassungsbericht auf S. 103 festhält, dass in der Vergangenheit finanzielle Ziele vergleichsweise hoch gewichtet wurden und nun gesamtverkehrliche Ziele stärker in den Vordergrund rücken sollen. Auch der VVL hat dies erkannt und führt im öV Bericht auf S. 66 aus, dass die Zahlungsbereitschaft der Kunden für den öV, aufgrund mehrmals sinkender Verkäufe nach Preiserhöhungen, ausgeschöpft zu sein scheint. Mit verschiedenen Ansätzen soll das Tarifsystem für die Kunden attraktiver, transparenter und einfacher werden.

Der öffentliche Verkehr hat auf der Landschaft, aber auch in den Agglomerationen aufgrund der Sparrunden und einer zu einseitigen Zielpolitik in den vergangenen Jahren an Attraktivität eingebüsst. Es ist deshalb nicht angebracht die Preise für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen oder ein Mobility Pricing für den öffentlichen Verkehr einzuführen, bevor eine gute Grundversorgung des ganzen Kantonsgebiets erfolgt ist. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs muss für alle Menschen bezahlbar bleiben und die preislichen Eintrittshürden sind zu senken, auch hinsichtlich der ambitionierten Umwelt- und Klimaziele. Die Tarife zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern werden vielfach als zu hoch wahrgenommen, vor allem für Einzelfahrpreise oder Personen ohne



Halbtax Abonnement. Insbesondere für junge Menschen in Ausbildung oder Senior:innen bestehen keine spezifischen Angebote. Ebenfalls gilt es neue Angebote zu prüfen, welche den Wandel des Arbeits- und Freizeitverhaltens berücksichtigen oder eine Lenkung der Nachfrage ermöglichen. Zudem können so neue Personen für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs gewonnen und der Modalsplit zugunsten des öVs erhöht werden. Neben den Sparbilletten, welche dank der SP seit letztem Jahr im Passpartout Tarifverbund eingeführt wurden, sollen auch im Kanton Luzern neue attraktive und flexiblere Angebote geprüft werden wie z. B. das "FlexiAbo" der beiden Westschweizer Tarifverbände Mobilis und Frimobil, welches den Kund:innen ermöglicht während 104 oder 156 Tagen ihrer Wahl zu reisen. Die vorgesehene Umsetzung des aufgewerteten und zuschlagsfreien Nachtangebots begrüsst die SP.

Massnahmen für die Berichtsperiode 2022-2025:

- Die Erfüllung des Kostendeckungsgrads des öffentlichen Verkehrs wird nicht über eine Erhöhung der Fahrticketpreise erreicht.
- Insgesamt soll die Steuerung im öffentlichen Personenverkehr durch eine breitere Zielabdeckung und mehr Steuergrössen erfolgen als bisher.
- Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr werden in den kommenden Jahren erhöht und dies im ganzen Kantonsgebiet.
- Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch bezahlbare Billettpreise und attraktive neue Angebote werden erhöht. Die Einführung von neuen Angeboten für junge Menschen in Ausbildung und Senior:innen sowie flexiblere Abonnemente muss geprüft werden.
- Das vorgesehene aufgewertete und zuschlagfreie Nachtangebot soll umgesetzt werden.

4. Potential von Digitalisierung und neuer Technologien nutzen

Durch die Digitalisierung ergeben sich neue Möglichkeiten für den öffentlichen Personenverkehr. Der öV wird zunehmend mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft, was durch neue digitale Technologien begünstigt wird. Dieses Potential gilt es umzusetzen und die vernetzte Mobilität ist voranzutreiben. Dazu braucht es eine ganzheitliche Planung und der Ausbau multimodaler digitaler Mobilitätsplattformen und Angebote. Die neuen digitalen Plattformen ermöglichen die Schaffung neuer und ergänzender Mobilitätsangebote u. a. auch Sharing Angebote. Durch die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs und die Nutzung neuer intelligenter Technologien soll die Effizienz des öffentlichen Verkehrs sowie die Attraktivität der Nutzung erhöht werden, durch die Implementierung eines kundenfreundlichen Front-End und eines lernenden, zuverlässigen und störungsresistenten Back-End Software Systems. Intelligente digitale Lösungen ermöglichen neue attraktive und preisgünstige Angebote und reduzieren die Eintrittshürden des öffentlichen Verkehrs. Neue Mobilitätsangebote, welche durch neue Technologien ermöglicht werden, sollen aber die Grundversorgung nicht ersetzen. Denn so ist bei flexiblen Mobilitätsangeboten z. B. Mobility On-Demand Angeboten der hindernisfreie Zugang meist nicht gewährleistet und die Nutzung der Applikationen und virtuellen Haltestellen benötigt gewisse Voraussetzungen, welche Menschen von der Nutzung ausschliessen können. Die technologischen Entwicklungen sollen laufend mitverfolgt werden und bei Marktfähigkeit übernommen werden, um einen effizienten, kundenfreundlichen, ökologischen und zugänglichen öffentlichen Verkehr weiter zu entwickeln.

Massnahmen für die Berichtsperiode 2022-2025:

- Mittels digitaler Technologien soll die Effizienz, Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht und die Eintrittshürden zur Benutzung des öVs gesenkt werden.
- Ergänzende und neue preisgünstige Mobilitätsangebote, welche durch die Digitalisierung oder neue Technologien möglich werden, sollen geprüft werden.
- Implementierung eines zeitgemässen und kundenfreundlichen digitalen öV Applikation und eines lernenden, zuverlässigen und störungsfreien Software- und Betriebssystems.



- Neue technologische Entwicklungen, welche einen effizienten, kundenfreundlichen, ökologischen und zugänglichen öffentlichen Verkehr ermöglichen, sollen bei ausgewiesenem Nutzen fortlaufend geprüft und implementiert werden.

Wir danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme sowie die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Auskünfte stehen Ihnen Hasan Candan, Kantonsrat und Mitglied VBK, hasan.canda@gmail.com, Telefon direkt 079 631 64 81 und Isabella Schwegler-Thürig, Kantonsrätin und Mitglied VBK, jb.schthue@bluewin.ch, Telefon direkt 079 888 84 51 zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hasan Candan
Kantonsrat

Isabella Schwelger-Thürig
Kantonsrätin