

Verkehrsverbund Luzern
Verkehrsplanung
Herr Daniel Heer
Seidenhofstrasse 2
6002 Luzern

Daniel.heer@vvl.ch

Luzern, 26. Januar 2022

Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht 2022 bis 2025)

Sehr geehrter Herr Heer
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 25. Oktober 2021 die Möglichkeit gegeben, zum Entwurf des Planungsberichts über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht 2022 bis 2025) Stellung zu nehmen. Die Mitte Kanton Luzern dankt für die Möglichkeit zur Meinungsabgabe.

Grundsätzlich unterstützen wir den vorgelegten öV-Bericht 2022 bis 2025. Er greift die verschiedenen Aspekte der Mobilität gut auf, zeigt deren Abhängigkeiten und mögliche Ansätze für die Zukunft. Dennoch sehen wir im öV-Berichtsentwurf einige Anliegen, welche wir mit verschiedenen Aspekten und Bemerkungen einbringen.

Allgemeine Bemerkung:

Der öV-Bericht 2022 bis 2025 versucht, sowohl ein langfristiges Strategiepapier mit einem Zeithorizont bis 2050 zu sein als auch die Jahre 2022-2025 und darüber hinaus abzubilden. Dies scheint uns ein schwieriges Unterfangen zu sein. Das zeigt sich im Besonderen an der jeweiligen Flughöhe. So wird im selben Bericht das Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) erörtert, wie auch der Mitfahrdienst Taxito. Eine klarere Trennung zwischen lang- und kurzfristig würde der Verständlichkeit dienen.

Grundsätzlich steht der öV immer in Konkurrenz mit den andern Mobilitätsformen. Die Benutzerinnen und Benutzer wählen das Medium, das die individuellen Bedürfnisse am stärksten befriedigt. Die verschiedenen Erfolgsfaktoren werden im Kp 2.1.6 beschrieben. Zusammenfassend muss der öV eine maximale Verlässlichkeit erreichen, damit die Bürgerinnen und Bürger diese Transportmedium auswählen.

Immer wieder wird im Bericht die Bevorzugung des öV gegenüber dem MIV thematisiert. Schlussendlich müssen sowohl der öV wie auch der MIV ihren Patz in der Mobilität bekommen. Ein gegenseitiges Ausspielen der beiden Mobilitätsformen ist wenig zielführend und darf mit diesem Bericht nicht noch verstärkt werden.

Spezifische Bemerkung zu einzelnen Kapiteln und Themen

Covid-Auswirkungen

Covidbedingt wurde der öV in der Pandemiezeit weniger genutzt. Wir fordern, dass auf dieser Basis kein Leistungsabbau, vor allem in den ländlichen Regionen, begründet werden darf. Wir gehen davon aus, dass sich mittelfristig die Auslastung wieder auf dem "Vor-Corona-Level» einpendeln wird.

Modal-Split

Das Ziel hin zum Modal-Split ist eine wichtige Festlegung. Die Erreichung der Modal-Split-Ziele für den öV sind in Zukunft konsequenter zu verfolgen. Im öV-Bericht 2022-2025 werden Handlungsspielräume aufgeführt, welche eine Erhöhung des Modalsplit-Anteils ermöglichen können. Konkrete – und damit in den Jahren 2022-2025 umzusetzende – Massnahmen, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen, finden sich jedoch kaum. Diese vermissen wir speziell auch beim Bahnangebot.

Nur mit einem zuverlässigen und qualitativ hochstehenden Angebot wird es möglich sein, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und damit ein Modalsplit-Ziel zu erreichen. Es braucht neue Mittel, Wege und insbesondere wohl auch weitere Ausbauschritte. Wir erwähnen hier: teilweise Doppelspurausbauten und langfristige Ziele wie z. B. die Korridorsicherung Wiggertal, um den Raum Entlebuch-Willisau direkt nach Olten anzuschliessen.

Auch kann nicht nur mittels Software die Streckenauslastung erhöht werden, es braucht dazu auch Hardware wie mehr Signale oder eben Doppelspurausbauten.

Verknüpfung des öV mit anderen Verkehrsmitteln

Eine Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsformen mit dem öV muss fokussiert behandelt werden. Park&Ride-Möglichkeiten bei den verschiedenen Hub's sind eine gute Basis, den MIV näher an den öV zu bringen. Diesbezüglich besteht noch beachtliches Optimierungspotential.

Verbesserte öV-Anbindung der Regionen an die Zentren Bern, Olten, Zug, Zürich etc.

Die verschiedenen grenznahen Regionen sind bestrebt, die grenzüberschreitenden Zusammenarbeiten des öV-Angebots zu optimieren. Dies betrifft alle Regionen und muss deshalb im Bericht stärker fokussiert werden. Wir erwarten im öV-Bericht 2022-2025 diesbezüglich konkrete Aussagen.

Anbindung an Tourismusdestinationen

Auf Seite 62 des Berichts ist die Erschliessung touristischer Ziele aufgeführt. Darin finden sich auch z.B. Skibusse/-züge nach Andermatt. Es gibt aber auch weitere, zukunftsweisende Konzepte mit öV-Charakter. Wir erachten es in diesem Zusammenhang als zwingend, die

Nutzung des öV für touristische Zwecke im Kanton in solche Überlegungen miteinzubeziehen.

Auch aus volkswirtschaftlicher Perspektive erachten wir es als wichtig, dass wir mit der touristischen Erschliessung die Wertschöpfung im Kanton Luzern erhöhen.

Güterbahnverkehr

Als zusätzliche Massnahme regen wir an, den Transport von Gütern auf der Schiene in die Planung mit einzubeziehen. Soll die nötige Umlagerung von der Strasse auf die Scheine erfolgen, muss auch der benötigte Raum, sprich die nötigen Trasses, zur Verfügung gestellt werden.

Taxito

An mehreren Stellen des öV-Berichtes 2022-2025 ist das System Taxito erwähnt. Dabei sollten auch andere ähnliche Systeme berücksichtigt werden, unabhängig, welches sich durchsetzen wird. Bedarfsorientierte Angebote (on-demand) im ländlichen Raum können eine valable Ergänzung zum öV sein. Die Erfahrungen der heutigen Versuchsregionen müssen ausgewertet werden. Bei mittelfristigem Erfolg sollen diese Angebote weiterentwickelt und ausgerollt werden.

Digitalisierung

Kapitel 2.3.2 des öV-Berichtsentwurfs beschäftigt sich mit den Chancen und Risiken der Digitalisierung. Wir sehen grosse Potentiale, die dadurch erschlossen werden können. Diese Entwicklung hat erst begonnen und wird sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch stark fortsetzen. Mit der Digitalisierungsbasis wird sich beispielsweise auch die Sharing Economy sprunghaft entwickeln. Wir sind überzeugt, dass diese Entwicklung grossen Einfluss auf den öV haben. Insbesondere dürfen die daraus resultierenden Risiken nicht vernachlässigt werden.

Zielzustand 2050

Grundsätzlich teilen wir den Zielzustand 2050 und die Ziele bis 2025. Das NET ZERO Ziel für 2050 ist richtig und muss angestrebt werden. Die Zielsetzung, den Anteil an erneuerbaren Energien von heute 20 % bis 2025 auf 30 % zu erhöhen, erscheint uns aus heutiger Sicht unrealistisch. Wir ersuchen um Überprüfung dieser Aussage und u Darlegung eines realistischen Zielzustandsjahres.

Strategische Stossrichtungen

Grossmehrheitlich stützen wir die strategischen Stossrichtungen. Zwei Bemerkungen:

- Aus unserer Sicht ist die aktuelle Ausgangslage bzgl. Tarifverbunde in der Schweiz nicht mehr zeit- und zweckgemäss. Für die Schweiz sollte ein einheitliches Tarifverbund-System entwickelt und angewandt werden.
- Bei der Zusammenarbeit im Kp 4.6 fordern wir einen stärkeren Einbezug der RET und der Gemeinden. Der Informationsaustausch muss sichergestellt und stets überprüft bzw. verbessert werden.

Zu den Kapitel Massnahmen und Finanzen haben wir keine ergänzenden Kommentare.

Detailhinweise zum Bericht

Gerne machen wir nachfolgen noch einige Ausführungen zu Aussagen im Bericht:

- Seite 2, Rückblick: es scheint lohnend, eine Analyse zu machen, weshalb die Nachfrage im IV stärker ist als im öV. Es ist zu einfach, alles Covid-19 zuzuschieben. Immerhin wurde das Ziel beim Modalsplit zum zweiten Mal **deutlich** verfehlt.
- Seite 16, Fahrgastinformation: Ist leider viel zu oft defekt.
- Seite 17, Kundenwahrnehmung, «Reklamationsmanagement»: Dies müsste aus Kundensicht zentral für alle Anbieter geregelt sein.
- Seite 24, Preise für öV senken: Dies ist bei den gegebenen Herausforderungen wohl eine Wunschvorstellung.
- Seite 48, Mitte: Kundenzufriedenheit bei 76 Punkten: Wie setzt sich diese Punktzahl zusammen?
- Seite 53, Zugänglichkeit: Aufenthaltsqualität an Haltestellen: Dies ist heute vielfach schlecht. Da ist wirklich grosser Optimierungsbedarf gegeben.
- Seite 70, Kundeninformation: Die Anzeigen an den Haltestellen stimmen vielfach nicht. Es müsste doch möglich sein, hier mit Echtzeit zu schaffen.
- Seite 72, Emotionalisierung: Kommunikation scheint uns ein entscheidender Schlüssel zu sein. Weil es aber unzählige Anbieter gibt, ist dies sehr herausfordernd. Jeder schaut nur für sich.
- Seite 72, unten: Kurzfristige Massnahmen: Es gibt (oder gäbe) eben sehr viele Massnahmen, die kurzfristig umsetzbar sind (siehe nachstehend).
- Seite 73, Ziffer 4.5.8, Informationssystem: Die Aussage ist leider falsch. Vielfach funktioniert dies nicht.
- Seite 85, Teil Kommunikation: Das ist entscheidend für den Erfolg im öV.
- Seite 92, oben: Erlössteigerung: Ist wirklich geplant, dass jährlich (immer wieder zusätzlich aufgrund des Vorjahrs) eine Erlössteigerung vom 7.1, 7.2, 5.8 Mio. Fr (und das ohne Tarifierhöhung) erzielt werden kann?
- Seite 112: zu kompliziert (siehe auch vorstehend)
- Seite 123, Massnahme K13/K16: Im Hinblick auf die kant. Verwaltung am Seetalplatz muss dieser Bushub **deutlich** optimiert werden. Das muss spätestens mit Bezug der Verwaltung realisiert sein.

Nutzersicht

Die Mitte Kanton Luzern erhält immer wieder Rückmeldungen, die wir gerne nachfolgend auflisten. Die Beseitigung dieser Tatsachen können zur kurzfristigen Steigerung der öV-Attraktivität beitragen:

- ungedeckte Haltestelle
- Haltestellen, die nicht eingehaust sind (zB neuer Busbahnhof Seetalplatz)
- Busautomaten, die am falschen Ort stehen (mit dem Schirm kann kaum ein Billett gelöst werden)
- komplizierte Beschriftungen an den Haltestellen (da weiss auch der Vielnutzer nicht, was eigentlich gilt)

- meist defekte Haltestellenanzeigen in den Bussen. Das ist nicht nur für Hörbehinderte sehr schlecht. ZB in der Nacht hat man keine Ahnung, wo man sich befindet, da vielfach die Haltestellendurchsage abgeschaltet oder viel zu leise eingestellt ist
- Haltestellendurchsagen (ausgeschaltet, zu leise)
- Beschwerden resp. Anliegen, die nicht ernst genommen werden
- Haltestellen, die verschwinden (trotz entsprechender Frequenz bei besonders gehbehinderten Personen)
- Personen, die die Schuhe auf den Sitzbänken haben
- Personen, die mit Rucksäcken etc. mehrere Plätze belegen
- Personen, die trotz Konsumationsverbot in den Bussen konsumieren, das Bier ausleeren usw.
- Personen, die mit ihrem Verhalten Kundinnen und Kunden vom Busfahren abhalten.

Wir sind überzeugt, dass auch (kleine) punktuelle Massnahmen zur Attraktivierung des öV beitragen.

Umfrage zur Zustimmung

| Thematik | Fragestellung | Antwort |
|---|--|--------------------------|
| Gesamteindruck | Sind Sie mit dem öV-Bericht als Ganzes (Inhalt und Darstellung) einverstanden? | Zustimmung |
| Ausgangslage (Kap 2) | Sind Sie mit der Darstellung der Ausgangslage (Kapitel 2) einverstanden? | mehrheitliche Zustimmung |
| Zielzustand und Ziele (Kap 3) | Unterstützen Sie den Zielzustand 2050 und die daraus abgeleiteten Ziele bis 2025 (Kapitel 3)? | Zustimmung |
| Strategische Stossrichtungen (Kap 4) | Tragen Sie die kurz-, mittel- und langfristigen strategischen Stossrichtungen (Kapitel 4) mit? | mehrheitliche Zustimmung |
| Fokusfrage Bikesharing als Verbundaufgabe (Kap 4.3.8) | Beurteilen Sie es als richtig, dass der VVL die Koordination und Finanzierung eines abgestimmten Bikesharing-Angebots nicht als Verbundaufgabe sieht (vgl. Kapitel 4.3.8)? | mehrheitliche Zustimmung |
| Massnahmen und Finanzierung | Sind Sie mit den geplanten Massnahmen (Kapitel 5) und der darauf abgestimmten Finanzplanung für die Jahre 2022 bis 2025 (Kapitel 6) einverstanden? | mehrheitliche Zustimmung |
| | | |

Die Mitte Kanton Luzern dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersucht um Einbezug der Ausführungen der *Die Mitte Kanton Luzern* in die weitere Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Die Mitte Kanton Luzern

Christian Ineichen
Präsident

Rico De Bona
Parteisekretär