



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zur

### **Motion**

### **Nr. 369 2000/2004**

von Katharina Hubacher

namens der GB-Fraktion

vom 23. März 2004

**Wurde anlässlich der  
9. Ratssitzung vom  
12. Mai 2005 abgelehnt.**

### **Die Attraktivität der Busbenützung erhöhen**

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

In der Motion wird verlangt, die Attraktivität der Busbenützung und damit den Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, um die vielen negativen Auswirkungen des Individualverkehrs, wie z. B. Staus, Lärm usw., zu reduzieren. Insbesondere seien die folgenden Massnahmen auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen und mit Erfahrungen aus anderen Städten zu bewerten:

- Die Busse fahren gratis während der Stosszeiten;
- die Busse fahren gratis für Kinder und Jugendliche bis zum 18. Lebensjahr;
- die Busse fahren gratis für alle Park- und Ride-Benützer/innen;
- die Busse fahren immer und für alle gratis.

Einleitend muss erwähnt werden, dass die Zuständigkeit für eine solche Entscheidung allein beim Tarifverbund Luzern, Ob- und Nidwalden liegt. Der Stadtrat kann nur entsprechende Anregungen geben und über den Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr beim Tarifverbund Anträge stellen. Daher kann die Motion nicht als Postulat entgegengenommen werden.

Die genannten Massnahmen sollen den ÖV in einem solchen Ausmass attraktivieren, dass eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖV erzeugt wird und folglich die mit dem MIV einhergehenden negativen Auswirkungen reduziert werden. Viele repräsentative Untersuchungen zum Thema ÖV-Attraktivität zeigen jedoch, dass der Preis nicht der Hauptgrund ist, der den ÖV unattraktiv erscheinen lässt. Zuerst wird von den befragten ÖV-Nutzern die Pünktlichkeit, die Taktfrequenz und die Sicherheit angeführt. Die Hauptzielgruppe, die Nutzer des MIV, bemängeln zuerst die langen Reisezeiten und die Unbequemlichkeit. Erst an dritter Stelle werden die Preise genannt. Somit müssen die tarifpolitischen Massnahmen mit anderen Instrumenten der Angebotspolitik verknüpft werden, um spürbare

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch  
www.StadtLuzern.ch

Verlagerungseffekte zu erreichen. Diese Verlagerungseffekte werden jedoch hauptsächlich bei denjenigen Personengruppen hervorgerufen, die vorher das Velo genommen haben oder zu Fuss gegangen sind, und zwar insbesondere Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre und ältere Menschen. Die Personengruppe der 18- bis zirka 65-Jährigen sollte als Hauptzielgruppe für einen Umstieg vom Individualverkehr zum ÖV angesehen werden, da diese Personengruppe die volle institutionelle Dispositionsfreiheit aufzeigt. Sie bildet diejenige Personengruppe, die ein Fahrzeug fahren darf und dies in der Regel auch tut. Ein grosser Anteil dieser Gruppe besteht aus Erwerbstätigen. Eine verkehrspolitische Massnahme zur Reduktion des Verkehrs kann nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn diese Gruppe ihr Verhalten ändert. Solange sich die externen Kosten des MIV, wie z. B. Umwelteffekte und Unfallkosten, jedoch nicht in dessen Benutzerpreisen widerspiegeln, wird der ÖV ohne flankierende Massnahmen stets benachteiligt. Erschwerend kommt noch hinzu, dass nicht einmal die ermittelbaren Kosten der Personenwagenbenutzung mit den ÖV-Tarifen verglichen werden, sondern zumeist nur die reinen Benzinkosten. Diese Problematik führt dazu, dass man sehr hohe Anreize schaffen und flankierende Massnahmen ergreifen muss, um diese Hauptzielgruppe zu einem Wechsel der Verkehrsmittel zu bewegen. Daher können spürbare Verlagerungseffekte und eine damit einhergehende Reduzierung von Emissionen nur in einem Massnahmenbündel aus Attraktivitätssteigerungen beim ÖV und flankierenden verkehrspolitischen Massnahmen erfolgen.

Flankierende Massnahmen sind das Verkehrsmanagement auf Hauptstrassen (z. B. Verkehrsbeeinflussungssysteme wie Pfortneranlagen), die Parkraumbewirtschaftung, gezielte Aus- und Neubauten des Strassennetzes oder Nachfragebeeinflussung über die Kosten (z. B. Road Pricing). Viele der genannten Massnahmen wurden bereits in Luzern vorgenommen, werden verbessert oder geprüft. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang das Verkehrskonzept der Hauptachsen Luzerns. Hierbei erarbeitet die Stadt Luzern in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Verkehrskonzept zur Vermeidung von Stausituationen auf den Hauptachsen der Stadt. Die Parkraumbewirtschaftung stellt ein wichtiges Instrument dar, um die Hauptzielgruppe zu einem Wechsel der Verkehrsmittel zu bewegen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze wird schon seit Jahren in der Stadt Luzern erfolgreich eingesetzt. Repräsentative Studien zeigen, dass die Preise drastisch erhöht werden müssten, um eine Verlagerung zu erzielen. Diese Massnahme würde allerdings nur diejenigen beeinflussen, die auf öffentliche Parkings angewiesen sind. Nutzer von firmeneigenen Parkplätzen, also viele Berufspendler, würde man mit dieser Massnahme nicht erreichen. Die Anzahl der firmeneigenen Parkplätze wird wiederum durch das Parkplatzreglement der Stadt Luzern geregelt und wird daher in einem für die Stadt Luzern verträglichen Mass gehalten. Attraktivitätssteigerungen im ÖV sind ein laufender Prozess in der Stadt Luzern und der Agglomeration. Beispielhaft hierfür ist das Projekt AggloMobil, das ein optimiertes ÖV-System in der Stadt Luzern und Agglomeration anstrebt. Weitere Massnahmen werden im Agglomerationsprogramm geprüft. Zusätzlich würde eine Erhöhung der Mineralölsteuer Verlagerungspotenziale mit sich bringen. Die Erhöhung der Mineralölsteuern kann jedoch nicht durch die Stadt erlassen werden, da sie in der Bundeskompetenz liegt. Ausserdem wurde sie erst kürzlich vom Volk abgelehnt.

Im Weiteren wurde gefordert, die Busse während der Stosszeiten für Kinder und Jugendliche oder für Park-and-ride-Benützer/innen gratis anzubieten. Wollte man eine Gratisbusbenutzung während der Stosszeiten einführen, würde der Rollmaterialbedarf der Transportunternehmungen enorm ansteigen, und die Auslastung des Rollmaterials würde weiter sinken. Ein geeignetes Kosten-Nutzen-Verhältnis könnte selbst durch zusätzliche Massnahmen, wie z. B. Spezialangebote zu den Abendstunden, nicht erreicht werden. Eine Einführung eines Gratistransports mit dem öffentlichen Verkehr für Kinder und Jugendliche bis zum 18. Lebensjahr erbringt deshalb nicht die gewünschten Verlagerungseffekte, da die Hauptzielgruppe der Erwerbstätigen damit nicht angesprochen wird. Mit der Einführung eines Gratisangebotes für Park-and-ride-Benützer/innen spricht man die Hauptzielgruppe an, man wird aber eine spürbare Verlagerung ohne flankierende Massnahmen nicht erreichen können. Zusätzlich ist die individuelle Verkehrsmittelwahl wie schon erwähnt nicht allein vom Preis der ÖV-Benützung abhängig.

Gratis ÖV-Angebote sind derzeit aus den Städten Templin (D), Lübben (D) und Hasselt (B) bekannt. Weitere Beispiele lassen sich meist für räumlich oder zeitlich begrenzte Angebote finden, wie z. B. die Stadt St. Louis (USA). Dort kann eine die Innenstadt durchfahrende U-Bahn-Linie auf einem bestimmten Streckenabschnitt zwischen 11.30 und 13.30 Uhr kostenfrei benutzt werden. Die Busse sind jedoch weiterhin gebührenpflichtig. Le Locle war die erste Schweizer Stadt, die einen Gratis-ÖV probeweise einführen wollte. Am 8. Februar 2004 haben die Stimmberechtigten mit einem Stimmenanteil von 74 % die Initiative abgelehnt. Weiter wurde ein politischer Vorstoss zur Einführung eines Gratis-ÖV bei Osonlagen in der Stadt Zürich abgewiesen. Somit ist eine Durchsetzung eines Gratisangebotes im ÖV mittels Volksabstimmung ungewiss.

Die erwähnten Städte Templin, Lübben und Hasselt haben nach der Einführung des Nulltarifs einen erheblichen Anstieg der Fahrgastzahlen verbuchen können. Jedoch sind die Verlagerungspotenziale der Preisreduktion nicht klar zu eruieren, da in allen Projekten der Start des kostenlosen ÖV mit einem massiven Anstieg des Leistungsangebotes der ÖV-Netze einherging. Weiter zeigen Studien, dass eine 100%ige Änderung der ÖV-Preise eine Reduktion der Nachfrage nach Autoverkehrsleistungen um lediglich 2–15% bewirken können.

Nicht zu vernachlässigen sind die Kosten, die durch einen Kapazitätsausbau und durch weitere Attraktivitätssteigerungen des bestehenden ÖV-Systems entstehen. Bereits jetzt kostet der ÖV bei einem Kostendeckungsgrad von 60 % die Stadt Luzern 11,8 Mio. Franken. Ein Nulltarif würde zusätzliche Kosten von 17,5 Mio. Franken bedeuten.

Sollte z. B. das Instrument Road-Pricing in Luzern eingeführt werden, wäre der Gratis-ÖV eine denkbare Ergänzung. Dies würde einen weiteren Anreiz schaffen, auf den ÖV umzusteigen. Die erforderlichen Kapazitätssteigerungen, die auch durch eine Einführung des Road-Pricings zwingend erforderlich wären, könnten durch die Einnahmen des Road-Pricings kompensiert

werden. Eine Einführung des Road-Pricings ist kurzfristig unwahrscheinlich, da es einer Verfassungsänderung bedarf.

Möchte man jedoch die Hauptzielgruppe zu einem Umstieg auf den Umweltverbund animieren, könnte als tarifliches Instrument im ÖV das „Jobticket“ (durch Arbeitgebende vergünstigte ÖV-Tickets an Arbeitnehmende) eingesetzt werden. Dieses Ticket wird bereits von vielen Arbeitgebenden angeboten. Ob diese Massnahme eingesetzt wird oder nicht, liegt allerdings in deren Ermessen.

Eine signifikante Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Stadt Luzern ist durch eine alleinige Einführung des Nulltarifs nicht zu erwarten. Der Stadtrat sieht daher die Einführung eines Gratis-ÖV für Luzern als Massnahme zur Reduktion von negativen Auswirkungen des MIV zumindest für die nächsten Jahre als nicht geeignet an.

**Der Stadtrat lehnt die Motion ab.**

Stadtrat von Luzern  
StB 331 vom 6. April 2005

