

## **Bericht und Antrag 19 an den Grossen Stadtrat von Luzern**

### **ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern**

– Sonderkredit

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet  
mit StB 429 vom 29. Juni 2022**

**Vom Grossen Stadtrat mit einer Protokollbemerkung beschlossen am 22. September 2022**

## Politische und strategische Referenz

### Politischer Auftrag

Postulat 11 «Eigenständigkeit der Stadtluzerner Kinder und Jugendlichen fördern und Elterntaxis vermeiden – ÖV für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 muss günstiger sein»

### In Kürze

Am 20. Mai 2021 hat der Grosse Stadtrat den Antrag 11 des Kinderparlaments, Mara Lanz und Timon Ulrich namens des Kinderparlaments der Stadt Luzern vom 14. September 2020: «Eigenständigkeit der Stadtluzerner Kinder und Jugendlichen fördern und Elterntaxis vermeiden – ÖV für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 muss günstiger sein» ([Link](#)), als Postulat überwiesen. Der Stadtrat erhielt darin den Auftrag, eine kostenlose oder stark vergünstigte Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern zu prüfen. Zwei Aspekte sind dem Stadtrat dabei wichtig: Einerseits soll ein Anreiz zur Benützung des ÖV geschaffen werden, andererseits sollen Dienstleistungen einen angemessenen Preis haben. Der Preis für den ÖV soll dabei kein Grund sein, um auf Freizeitaktivitäten zu verzichten oder für den Weg auf das «Elterntaxi» mit dem Auto angewiesen zu sein. Eine positive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Kinder, Jugendlichen und Eltern ist im Sinne der aktuell geltenden Mobilitätsstrategie.

Basierend auf einer Umfrage an der Volksschule vor den Herbstferien 2021 wurde die Nachfrageabschätzung bzw. das Mengengerüst der ÖV-Nutzung durch Kinder und Jugendliche sowie die daraus entstehenden möglichen Kosten evaluiert. 75 Prozent der Befragten gaben an, mehr als einmal im Monat ein Angebot des ÖV zu nutzen, um zu ihren Freizeitaktivitäten zu gelangen. 62 Prozent der Schülerinnen und Schüler nutzen den ÖV mindestens einmal in der Woche.

Der nun vorliegende Lösungsansatz sieht vor, dass die ÖV-Vergünstigung in Form eines Gutscheins ausgestaltet wird, der personalisierbar ist und zweckgebunden eingesetzt werden kann. Der Gutschein verfügt über einen Wert von Fr. 300.–, was rund 50 Prozent der Kosten für ein Jahresabonnement für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 darstellt. Der Gutschein steht allen Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 16 Jahren zur Verfügung, welche die Volksschulpflicht der Stadt Luzern tangieren, unabhängig von deren Hauptwohnsitz. Der Einsatz des Gutscheins ist auf vordefinierte ÖV-Produkte beschränkt. Aufgrund der Betragshöhe und einer geschätzten Ausnutzung von rund 75 Prozent der bezugsberechtigten Kinder und Jugendlichen lassen sich die Kosten auf jährlich 1,665 Mio. Franken berechnen.

Da diese Berechnungen jedoch mit einigen Unsicherheiten verbunden sind, schlägt der Stadtrat die Einführung einer ÖV-Vergünstigung in Form einer dreijährigen Pilotphase vor. Damit kann eine zeitnahe Umsetzung des Anliegens sichergestellt werden, welche dennoch die Möglichkeit bietet, im Hinblick auf eine definitive Einführung Anpassungen vorzunehmen. Der vorliegende Bericht und Antrag reicht hierfür als rechtliche Grundlage. Der Stadtrat beantragt daher dem Grossen Stadtrat, den Betrag als Sonderkredit für die ÖV-Vergünstigung von Kindern und Jugendlichen in der Höhe von 4,995 Mio. Franken zu bewilligen. Gleichzeitig soll der als Postulat überwiesene Antrag 11 des Kinderparlaments als erledigt abgeschlossen werden.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2 Zielsetzungen</b>	<b>5</b>
<b>3 Rahmenbedingungen</b>	<b>5</b>
3.1 Politische Rahmenbedingungen .....	5
3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	5
3.3 Weitere Rahmenbedingungen .....	6
<b>4 Vorgehen und Vorabklärungen</b>	<b>7</b>
<b>5 Lösungsvorschlag</b>	<b>8</b>
5.1 Bezugsberechtigung .....	8
5.2 Ausgestaltung .....	9
5.3 Nachfrageabschätzung und finanzielle Auswirkungen .....	10
5.4 Verteilung und Verrechnung der Gutscheine .....	11
5.5 Umsetzung und weiteres Vorgehen.....	11
5.6 Geprüfte Alternativen .....	12
<b>6 Kreditrecht und zu belastendes Konto</b>	<b>13</b>
<b>7 Politische Würdigung</b>	<b>13</b>
<b>8 Antrag</b>	<b>14</b>

## **Anhang**

Auswertung der Umfrage zur ÖV-Nutzung von Schülerinnen und Schülern

## **Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1 Ausgangslage**

Die Gratisnutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist ein wiederkehrendes Thema in der politischen Diskussion und Bestandteil von politischen Vorstössen. Mit dem am 14. September 2020 eingegangenen Antrag 11 des Kinderparlaments: «Eigenständigkeit der Stadtluzerner Kinder und Jugendlichen fördern und Elterntaxis vermeiden – ÖV für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 muss günstiger sein» wurde der Stadtrat gebeten, den Kindern und Jugendlichen der Stadt Luzern in der Tarifzone 10 eine kostenlose oder stark vergünstigte Nutzung des ÖV zu ermöglichen. Für die aufgeführten Anliegen hat der Stadtrat Verständnis, und er unterstützt die Förderung der Selbstständigkeit durch vermehrte ÖV-Nutzung und die Vermeidung von Elterntaxis. In seiner Stellungnahme vom 10. März 2021 hat der Stadtrat insbesondere auch auf die mit der Umsetzung des Anliegens verbundenen hohen Kosten und die finanziellen Belastungen der Stadt in den nächsten Jahren hingewiesen. Die Kinder und Jugendlichen sollen einen bewussten Umgang mit der Mobilität entwickeln. Dazu gehört auch das Bewusstsein, dass Mobilität ihren Preis hat.

Am 20. Mai 2021 hat der Grosse Stadtrat den Antrag 11 des Kinderparlaments entgegen dem Antrag des Stadtrates als Postulat überwiesen. Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion (UMD) wurde mit der Ausarbeitung beauftragt. Im Vordergrund der Arbeiten stand die Frage nach der Ausgestaltung einer angemessenen und bedarfsgerechten Vergünstigung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Luzern für Kinder und Jugendliche.

Zwei Aspekte sind dabei relevant: Einerseits soll ein Anreiz zur Benützung des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden, andererseits sollen Dienstleistungen einen angemessenen Preis haben. Der Preis für den ÖV soll dabei kein Grund sein, um auf Freizeitaktivitäten zu verzichten oder für den Weg auf das Elterntaxi mit dem Auto angewiesen zu sein.

Die Stadt Luzern verfolgt mit ihrer Mobilitätsstrategie die Stossrichtungen Verkehr zu vermeiden, auf flächeneffiziente Verkehrsmittel zu verlagern, den übrigen Verkehr verträglich zu gestalten und als vierte Stossrichtung fördert sie das Mobilitätsbewusstsein. Unter diesen Punkt fällt auch die Förderung der Selbstständigkeit von Kindern und Jugendlichen im Verkehr. Mit einer vergünstigten ÖV-Nutzung können die Kinder und Jugendlichen bereits früh mit dem ÖV vertraut gemacht werden, wobei eine bewusste und gezielte Nutzung im Vordergrund steht. Aus ökologischer Sicht sollen kurze Wege möglichst zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Für weitere Wege innerhalb des Stadtgebietes bietet sich das dichte ÖV-Angebot an. Daher ist die politische Forderung im Grundsatz kompatibel mit der Mobilitätsstrategie. Zudem ist die Stadt Luzern mit dem UNICEF-Label «Kinderfreundliche Gemeinde» ausgezeichnet. Die Massnahme der ÖV-Vergünstigung erhöht die Kinderfreundlichkeit der Stadt Luzern.

## 2 Zielsetzungen

Gemäss Antrag 11 des Kinderparlaments soll mit einer Vergünstigung des ÖV der Zugang von Kindern und Jugendlichen zum ÖV erleichtert werden, indem Familienhaushalte finanziell entlastet werden. Darüber hinaus können weitere Wirkungsziele verfolgt werden, die mit der städtischen Mobilitätsstrategie einhergehen:

- Positive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Kinder, Jugendlichen und Eltern im Sinne der Mobilitätsstrategie
- Förderung der Selbstständigkeit der Kinder und Jugendlichen und Vermeidung von Elterntaxis
- Förderung des Mobilitätsbewusstseins der Kinder und Jugendlichen und gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche sowohl auf dem Schulweg als auch auf dem Weg zu den Freizeitaktivitäten

Der dem Grossen Stadtrat unterbreitete Lösungsvorschlag soll in Form einer dreijährigen Pilotphase eine effiziente und zweckmässige Umsetzung ab dem Schuljahr 2023/2024 ermöglichen.

## 3 Rahmenbedingungen

### 3.1 Politische Rahmenbedingungen

Die Forderung nach Gratis-ÖV oder stark vergünstigtem ÖV für Kinder und Jugendliche kann in verschiedenen Ausprägungen umgesetzt werden. Die Forderungen gemäss Antrag 11 des Kinderparlaments lauten:

- Die Benützung des ÖV muss für Jugendliche und Kinder grundsätzlich gratis oder stark vergünstigt sein.
- Die Gratisbenützung kann an Voraussetzungen geknüpft sein.
- Die Vergünstigung soll für Jugendliche und Kinder im Alter zwischen 8 und 18 Jahren gelten.

In der Diskussion – sowohl im Kinderparlament als auch im Grossen Stadtrat – wurde der Begriff der starken Vergünstigung relativiert und festgehalten, dass eine Vergünstigung bis etwa 50 Prozent valabel wäre. Die Selbstständigkeit und soziale Teilhabe werden als hohes Gut erachtet, weshalb es möglich sein sollte, unabhängig vom elterlichen Budget Freizeitaktivitäten zu unternehmen. Grosse Einigkeit herrschte darüber, dass Elterntaxifahrten mit dem Auto reduziert werden sollten.

### 3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Für die Umsetzung der politischen Forderungen gemäss Antrag 11 des Kinderparlaments sind die folgenden rechtlichen Grundlagen relevant. Sie geben den rechtlich möglichen Spielraum vor:

- **Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101 [\[Link\]](#))**

*Art. 81a Abs. 2: «Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.»*

Art. 81a Abs. 2 BV soll verhindern, dass die Nachfrage des ÖV ungebremst ansteigt. Die allgemeine Unentgeltlichkeit des ÖV ist unzulässig.

– **Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1 [\[Link\]](#))**

Art. 15 Abs. 3: «Sie [d. h. die Unternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession] sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor.»

Art. 15 Abs. 5: «Die Tarife müssen gegenüber allen gleich angewendet werden.»

Art. 15 Abs. 6: «Die Unternehmen können mit Sonderabmachungen die Preise ermässigen oder andere Vergünstigungen gewähren.»

Bei diesen Bestimmungen geht es um die Konkretisierung des Rechtsgleichheitsgebots gemäss Art. 8 Abs. 1 BV. Gewisse Vergünstigungen oder Gratisangebote sind zulässig. Dies gilt für klar bestimmte Personengruppen wie beispielsweise Touristinnen und Touristen, die sich nur wenige Tage bis Wochen an einem Ort aufhalten, oder Kinder bis zu einem gewissen Alter. Eine ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche ist daher rechtlich möglich.

– **Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2 [\[Link\]](#))**

Art. 7 Abs. 1: «Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.»

– **Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik vom 9. Juni 2011 (Energierglement; sRSL 7.3.1.1.1 [\[Link\]](#))**

Art. 5 lit. a und b: «Die Stadt Luzern strebt in Koordination mit den entsprechenden Bestrebungen von Bund und Kanton Luzern die folgenden Absenkpfade an: [...]»

Art. 5 lit. a und b legt die Absenkpfade für den Primärenergieverbrauch sowie die Treibhausgasemissionen fest. Mit B+A 22/2021 vom 30. Juni 2021: «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern» sind zusätzliche Anpassungen vorgesehen.

Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen ist es grundsätzlich zulässig, für die Kinder und Jugendlichen eine Vergünstigung anzubieten. Diese erfordert jedoch auf städtischer Ebene eine ausdrückliche rechtliche Grundlage, die im bestehenden Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität geschaffen werden könnte, sofern die ÖV-Förderung nach dreijähriger Pilotphase definitiv eingeführt werden soll.

### 3.3 Weitere Rahmenbedingungen

#### Nicht zumutbarer Schulweg

Schulkindern mit einem nicht zumutbaren Schulweg finanziert die Stadt Luzern die Abonnementskosten des öffentlichen Verkehrs. Im Jahr 2020 wurden aufgrund eines nicht zumutbaren Schulwegs rund 150 Jahresabonnemente sowie 200 Monatsabonnemente der Tarifzone 10 bezogen, was Kosten von rund Fr. 115'000.– verursachte. Dies wird unabhängig von der neu geplanten ÖV-Vergünstigung weiterlaufen wie bisher. Es wird nicht möglich sein, von beiden Vergünstigungen zu profitieren, hierfür wird ein Abgleich stattfinden.

#### Vergleich mit anderen Schweizer Städten

In der Schweiz wurden bereits mehrmals Versuche gestartet, Gratis-ÖV in der Bevölkerung beliebt zu machen. 1972 in Basel, 2004 in Le Locle, 2008 in Genf, 2010 in Glarus und 2012 für junge Menschen bis 25 Jahre in der Agglomeration St. Gallen. Keiner kam beim Stimmvolk durch ([Link](#)).<sup>1</sup> Nachfolgend sind die drei aktuellsten Initiativen aufgeführt:

- Im Kanton Basel-Stadt hat ein überparteiliches Komitee am 4. Juni 2021 die Volksinitiative «Gratis-ÖV für Kinder und Jugendliche» mit über 3'200 Unterschriften eingereicht. Die Initiative fordert ein gratis «U-Abo» für Kinder und Jugendliche bis 20 Jahre, da zu diesem Zeitpunkt die meisten Jugendlichen die Lehre abgeschlossen haben. Erste Hochrechnungen ergaben, dass dies die Kantonsfinanzen (Annahme: 80-Prozent-Durchdringung) mit jährlich ungefähr 16 Mio. Franken belasten würde ([Link](#)).<sup>2</sup>
- Stadt Bern: Die Initiative für einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr in der Stadt Bern ist im Frühling 2021 formell zustande gekommen. Die Initiative verlangt, dass der öffentliche, nicht touristische Verkehr

<sup>1</sup> [https://www.swissinfo.ch/ger/verkehr-und-umweltschutz\\_warum-die-idee-vom-gratis-oev-in-der-schweiz-nicht-ankommt/45578796](https://www.swissinfo.ch/ger/verkehr-und-umweltschutz_warum-die-idee-vom-gratis-oev-in-der-schweiz-nicht-ankommt/45578796)

<sup>2</sup> <https://www.youth-abo.ch/>

in der Stadt Bern für alle Benutzerinnen und Benutzer künftig kostenlos ist. Der Gemeinderat lässt nun in einem nächsten Schritt die materielle Gültigkeit der Initiative prüfen ([Link](#)).<sup>3</sup>

- Stadt Zürich: Die Volksinitiative «Gratis ÖV für Züri» wurde im Februar 2021 eingereicht. Die Initiative regte an, den öffentlichen Verkehr auf dem Stadtgebiet kostenlos für alle Benutzerinnen und Benutzer anzubieten. Die Überprüfung der Initiative ergab jedoch, dass sie in mehrfacher Hinsicht nicht mit übergeordnetem Recht (Bundesverfassung) vereinbar ist. Der Stadtrat beantragte deshalb beim Gemeinderat, dass die Volksinitiative für ungültig erklärt wird. Die Initiative wurde daraufhin zurückgezogen ([Link](#)).<sup>4</sup>

### Vergleich mit anderen Zentralschweizer Gemeinden

In einigen anderen Zentralschweizer Gemeinden gibt es heute bereits ÖV-Vergünstigungen:

- In Meggen erhalten Kinder und Jugendliche eine Rückerstattung von 20 Prozent auf den Junioren-Passepartout (Monats- oder Jahresabonnement).
- In Cham wird der Zuger Pass (Plus) zu 25 Prozent durch die Gemeinde subventioniert.
- Inwil übernimmt die Kosten für das Streckenabonnement für die Oberstufenschülerinnen und -schüler zum Oberstufenschulhaus in Eschenbach bzw. zur Kantonsschule oder bezahlt den gleichen Betrag als Velogeld aus.

## 4 Vorgehen und Vorabklärungen

Für die Ausgestaltung des Lösungsvorschlages wurde unter Federführung des Tiefbauamtes eng mit dem Tarifverbund Passepartout sowie dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) zusammengearbeitet. Geprüft wurden sämtliche Möglichkeiten einer Ausgestaltung der geforderten ÖV-Vergünstigung innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen. In Zusammenarbeit mit der Volksschule wurde die Nachfrageabschätzung bzw. das Mengengerüst der ÖV-Nutzung durch Kinder und Jugendliche evaluiert. Dazu wurde vor den Herbstferien 2021 in 68 (von 269) zufällig ausgewählten Schulklassen der Primar- und Sekundarschulhäuser eine Umfrage durchgeführt (siehe Anhang). Die Kernergebnisse der Antworten von 1'073 Schülerinnen und Schülern sind nachfolgend dargestellt. Die Abbildung 1 zeigt, dass mehr als die Hälfte der Kinder und Jugendlichen den ÖV bereits heute oft nutzen. Alleine 41 Prozent sind zwei oder mehr Mal in der Woche mit dem ÖV unterwegs, d. h., dass sie mindestens vier Mal pro Woche den ÖV benutzen (Hin- und Rückfahrt). Dennoch gibt es noch viel Potenzial, die Elterntaxis in Zukunft zu reduzieren bzw. zu vermeiden. Die Abbildung 2 zeigt, dass 29 Prozent der Kinder und Jugendlichen «fast immer» und 35 Prozent «manchmal» im Elterntaxi zu den Freizeitaktivitäten gefahren werden.

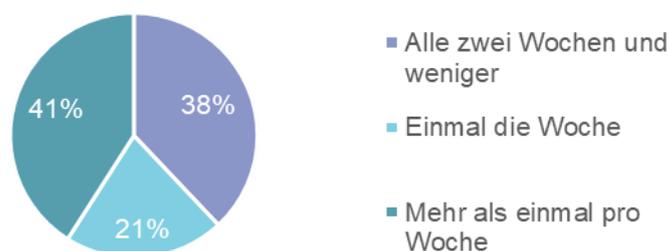


Abb. 1: ÖV-Nutzung auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten insgesamt

<sup>3</sup> [https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell\\_ptk/initiative-fuer-kostenlosen-oev-formell-zustande-gekommen](https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/initiative-fuer-kostenlosen-oev-formell-zustande-gekommen)

<sup>4</sup> [https://www.stadt-zuerich.ch/dib/de/index/das\\_departement/medienmitteilungen/mitteilung1/2021/juni/210616a.html](https://www.stadt-zuerich.ch/dib/de/index/das_departement/medienmitteilungen/mitteilung1/2021/juni/210616a.html)

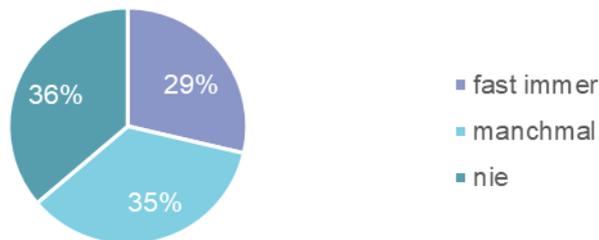


Abb. 2: Häufigkeit der Nutzung von Elterntaxis auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten insgesamt

## 5 Lösungsvorschlag

Nach vertieften Abklärungen mit dem Tarifverbund Passepartout schlägt der Stadtrat vor, dass die ÖV-Vergünstigung in Form eines Gutscheins ausgestaltet werden soll, da er personalisierbar und zweckgebunden eingesetzt werden kann. Der Gutschein verfügt über einen Wert von Fr. 300.– (rund 50 Prozent des Jahresabonnements für Kinder und Jugendliche) und steht allen Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 16 Jahren zur Verfügung, welche die Volksschulpflicht der Stadt Luzern tangieren, unabhängig von deren Hauptwohnsitz. Der Einsatz des Gutscheins ist auf vordefinierte ÖV-Produkte beschränkt, und er soll vorerst für eine Pilotphase von drei Jahren eingeführt werden.

Die Herleitung des Lösungsvorschlags sowie geprüfte Alternativen werden in den folgenden Abschnitten aufgezeigt.

### 5.1 Bezugsberechtigung

Vom Kinderparlament wird eine Vergünstigung für Kinder und Jugendliche im Alter von 8 bis 18 Jahren gefordert. Seitens Tarifverbund Passepartout hingegen wird eine Beschränkung von 6 bis 16 Jahren empfohlen, da dies den heute geltenden Alterstarifgrenzen im öffentlichen Verkehr entspricht: Die Tarife des ÖV sind unterteilt in Kinder und Jugendliche (unter 16 Jahren) und Erwachsene (ab 16 Jahren). Begleitete – und seit Dezember 2021 auch unbegleitete – Kinder unter 6 Jahren reisen kostenlos. Für Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 16 Jahren gilt der Jugendtarif, das Jahresabo für die Tarifzone 10 kostet Fr. 610.–. Bei Einzelbilletten gilt für Jugendliche ab dem 16. Geburtstag der Volltarif, sofern sie nicht über ein Halbtax-Abonnement verfügen. Beim Tarifverbund Passepartout kann zum reduzierten Preis von Fr. 610.– bis zum 25. Geburtstag ein Jugend-Abo bezogen werden.

Mit der Erweiterung der Vergünstigung auf die Jugendlichen zwischen 16 und 18 Jahren wird die Umsetzung komplizierter, da bspw. für Einzelfahrten die Erwachsenenpreise gelten. Varianten mit Altersgrenzen von 6 bis 12 oder von 6 bis 14 Jahren wurden ebenfalls geprüft (siehe Kapitel 5.6). Die Umfrage in der Volksschule zeigte, dass die ÖV- wie auch die Velo-Nutzung mit zunehmendem Alter ansteigt. Damit es auch für die Altersklassen über 12 bzw. 14 Jahren einen Anreiz für die ÖV-Nutzung gibt, wird darauf verzichtet, stärker von den politisch geforderten Altersgrenzen abzuweichen. Daher schlägt der Stadtrat eine Altersbeschränkung von 6 bis 16 Jahren vor.

Bezugsberechtigt sollen alle Kinder und Jugendlichen im obligatorischen Schulalter sein, welche die Volksschulpflicht der Stadt Luzern tangieren, unabhängig von deren Hauptwohnsitz. Die Daten der Kinder und Jugendlichen können durch die Dienstabteilung Volksschule aus der Applikation «Scolaris» bezogen werden. Gemäss aktuellem Stand sind dies für das Jahr 2023 (frühestmögliche Umsetzung) rund 7'400 Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 6 und 16 Jahren. Da das Mobilitätsverhalten sowie die Selbst-

ständigkeit der Kinder und Jugendlichen unabhängig von der finanziellen Familiensituation positiv beeinflusst werden soll, spielt diese eine untergeordnete Rolle. Die soziale Abfederung wird im Grundsatz durch die Steuer- und Sozialpolitik abgedeckt.

Für die Jahre 2016 bis 2020 hat sich die Anzahl der Kinder pro Jahrgang zwischen 750 und 800 Kindern eingependelt. Gemäss den Bevölkerungsszenarien von LUSTAT Statistik Luzern wird dies für die nächsten zehn Jahre so bleiben. Es wird demnach mit einer tendenziellen Stabilisierung bzw. leichten Zunahme der Anzahl Kinder und Jugendlichen im obligatorischen Schulunterricht gerechnet.

## 5.2 Ausgestaltung

Es soll ein Gutschein im Wert von Fr. 300.– pro Kind bzw. jugendliche Person zur Verfügung gestellt werden. Dies entspricht rund 50 Prozent des Jahresabonnements für Kinder und Jugendliche im Halbtaxtarif, was ein substanzieller Betrag ist. Mit dieser Betragshöhe kommt der Stadtrat einerseits der Forderung nach einer stark vergünstigten ÖV-Nutzung nach. Andererseits kann das Bewusstsein, dass Mobilität ihren Preis hat, aufrechterhalten werden.

Ein Gutschein ist personalisierbar und kann zweckgebunden eingesetzt werden. Aufgrund der Gutscheinnummer lässt sich feststellen, wie viele Gutscheine effektiv eingelöst wurden. Mit dem Gutschein sollen die in Tabelle 1 aufgeführten Produkte gekauft werden können (Einschränkung auf diese Produkte wird auf dem Gutschein vermerkt):

Produkt	Kosten (Fr.)
Monatsabonnemente der Zone 10	61.– (Monat)
Jahresabonnemente der Zone 10	610.– (Jahr)
Mehrfahrtenkarten (MFK) der Zone 10 (6 Fahrten)	17.70
Mehrfahrtenkarten (MFK) für Kurzstrecken (6 Fahrten)	14.30
Multi-Tageskarten (MTK) der Zone 10 (6 Tageskarten)	35.40

Tab. 1: Produkte, die mit dem Gutschein eingelöst werden können.<sup>5</sup>

Gemäss Tarifverbund Passepartout gelten folgende Einschränkungen bzw. Rahmenbedingungen:

- Der Gutschein ist für einen einmaligen Bezug vorgesehen.
- Bei Monatsabonnementen können maximal zwei Monate auf einmal bezogen werden, da der Vorverkauf in den Verkaufssystemen des ÖV maximal zwei Monate beträgt (= Fr. 122.–).
- Sämtliche Passepartout-Abonnemente, egal ob Monats- oder Jahresabo, werden ausschliesslich auf dem SwissPass ausgegeben.
- Der Verkauf von Mehrfahrten- und Multitageskarten auf Papier wird bis 2025 eingestellt. Danach werden Mehrfahrten- und Multitageskarten nur noch digital angeboten.

Die Ausgestaltung des Bezugssortiments und die Tatsache, dass der Gutschein nur einmalig einlösbar ist, führt insbesondere beim Bezug von Monatsabonnementen dazu, dass nicht der gesamte Betrag eingelöst werden kann. Von der Option, den allfälligen Restbetrag auf eine Geschenkkarte zu übertragen, soll abgesehen werden, da damit die Einschränkung der obengenannten Produkte (Zweckgebundenheit) verfällt. Stattdessen sollen für den Restbetrag allenfalls mehrere Mehrfahrten- oder Multitageskarten bezogen werden.

<sup>5</sup> Eine Anpassung der Produkte soll möglich sein, bspw. digitale Mehrfahrten- bzw. Mehrtageskarten.

### 5.3 Nachfrageabschätzung und finanzielle Auswirkungen

Wie im Antrag des Kinderparlaments formuliert, soll der ÖV in erster Linie zur An- und Rückreise zu Sport- und Freizeitaktivitäten vergünstigt werden. Für die Kostenabschätzungen werden deshalb folgende Annahmen hinterlegt:

- Nutzung vor allem während der Schulzeit (40 Wochen pro Jahr)
- Sport- und Freizeitaktivitäten an ein bis zwei Tagen pro Woche
- Folglich zwei bis vier Fahrten (hin und zurück) pro Woche und 80 bis 160 Fahrten pro Jahr

Die Tabelle 2 zeigt auf, welche Kosten je nach Anzahl Fahrten entstehen. Bereits bei drei ÖV-Nutzungen pro Woche während der Schulzeit rechnet sich ein Jahresabonnement. Es wird ebenfalls aufgezeigt, wie viele Mehrfahrten- und Multi-Tageskarten dafür nötig wären und was diese kosten würden.

Fahrten <i>pro Woche</i>	Fahrten <i>pro Jahr</i>	Preis* <i>pro Jahr</i>	Anzahl MFK** <i>pro Jahr</i>	Preis <i>pro Jahr</i>	Anzahl MTK*** <i>pro Jahr</i>	Preis <i>pro Jahr</i>
2	80	Fr. 248.00	~14	Fr. 247.80	~7	Fr. 247.80
3	120	Fr. 372.00	~20	Fr. 354.00	~10	Fr. 354.00
4	160	Fr. 496.00	~27	Fr. 477.90	~14	Fr. 495.60
6	240	Fr. 744.00	40	Fr. 708.00	20	Fr. 708.00
Unbeschränkt	Unbeschränkt	Fr. 610.00	~35	Fr. 619.50	~17	Fr. 601.80

Tab. 2: Preisübersicht nach Anzahl Fahrten

\* Einzelfahrt à Fr. 3.10, \*\* MFK = Mehrfahrtenkarten, \*\*\* MTK = Multi-Tageskarten

Bei Mehrfahrten- und Multi-Tageskarten wird ein Rabatt von 5 Prozent auf die Einzelfahrt gewährt.

Zur Durchführung der Modellrechnung für die Kosten der ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche wurden folgende Grundlagen verwendet und Annahmen zur Bildung von drei Szenarien getroffen:

- Gerechnet wird mit Kosten von Fr. 300.– pro Kind bzw. jugendliche Person.
- Herleitung Szenario «minimale Nutzung»: 41 Prozent der Befragten gaben an, mehr als einmal in der Woche von einem ÖV-Angebot Gebrauch zu machen. Es wird davon ausgegangen, dass daher mindestens 41 Prozent der Kinder und Jugendlichen das Angebot nutzen werden.
- Herleitung Szenario «Annäherung»: 75 Prozent der Befragten geben an, mehr als einmal im Monat den ÖV für den Weg zu ihren Freizeitaktivitäten zu nutzen (siehe Abb. 2 im Anhang).
- Herleitung Szenario «maximale Nutzung»: Dies ist die Berechnung, wenn alle Kinder und Jugendlichen im Alter von 6 bis 16 Jahren vom Angebot Gebrauch machen.

Szenarien		
Minimale Nutzung	Annäherung	Maximale Nutzung
0,910 Mio. Franken	1,665 Mio. Franken	2,220 Mio. Franken

Tab. 3: Szenarien der finanziellen Auswirkungen pro Jahr

Basierend auf Erfahrungen mit anderen Gutscheinsystemen und -angeboten ist nicht davon auszugehen, dass je eine maximale Nutzung erreicht wird. Aufgrund der Tatsache, dass insbesondere mit den Mehrfahrtenkarten ein Angebot besteht, welches ohne eigenen Beitrag bezogen werden kann, scheint es jedoch angebracht, vom Szenario «Annäherung» und somit einer Benutzung von rund 75 Prozent der bezugsberechtigten Kinder und Jugendlichen auszugehen. Für die Berechnung der Höhe der mit der Umsetzung der ÖV-Vergünstigung verbundenen Zusatzkosten kommt daher das Szenario «Annäherung» zur Anwendung. Damit ergeben sich Kosten in der Höhe von jährlich 1,665 Mio. Franken.

Das Vorhaben im Umfang von jährlich 1,665 Mio. Franken ist nicht im Aufgaben- und Finanzplan 2022 bis 2025 enthalten. Das Globalbudget des Tiefbauamtes wird entsprechend erhöht werden müssen. Aufgrund der Unsicherheiten wird eine dreijährige Pilotphase vorgeschlagen.

## 5.4 Verteilung und Verrechnung der Gutscheine

Zur Verteilung der Gutscheine stellt die Stadt Luzern dem Tarifverbund Pässepartout jeweils Ende Mai eine Liste aller bezugsberechtigten Kinder und Jugendlichen in der Stadt Luzern sowie einen Begleitbrief zu. Die Zulässigkeit dieses Vorgehens ist abgeklärt. Der Tarifverbund Pässepartout druckt die personalisierten Gutscheine und stellt diese gegen Ende Juni den berechtigten Kindern und Jugendlichen per Post an die angegebene Korrespondenzadresse zu. Die Druck- und Versandkosten übernimmt der Tarifverbund Pässepartout.<sup>6</sup> Die Einlösung der Gutscheine erfolgt am Schalter einer bedienten Verkaufsstelle von Pässepartout durch das Kind / die Eltern nach Vorweisen eines gültigen Ausweises. Jede Familie bezahlt direkt am Schalter bei der Einlösung des Gutscheins die verbleibenden Kosten, die über die Höhe des Gutscheins hinausgehen. Ein unterjähriger Bezug, insbesondere für neu zugezogene Familien, soll möglich sein. Die personellen Ressourcen für die Umsetzung der ÖV-Vergünstigung können im Rahmen der regulären Tätigkeiten abgedeckt werden.

Der Tarifverbund Pässepartout gewährt der Stadt Luzern einen Rabatt. Das Erreichen der Rabattstufe wird auf Basis der während eines Kalenderjahres eingelösten Gutscheine und dem somit verrechneten Umsatz ermittelt. Aufgrund des erwarteten Betrages wird davon ausgegangen, dass es sich um 4,5 Prozent handeln wird. Der entsprechende Rabatt wird im Folgejahr gutgeschrieben. Die effektiv eingelösten Gutscheine und die damit eingelösten Beträge werden alle zwei Wochen an die Stadt Luzern weiterverrechnet.

## 5.5 Umsetzung und weiteres Vorgehen

Die dreijährige Pilotphase startet mit dem Schuljahr 2023/2024 und wird mit dem Schuljahr 2025/2026 abgeschlossen. Für diese Pilotphase reicht als rechtliche Grundlage der vorliegende Bericht und Antrag. Die Vergünstigung der öffentlichen Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche in der Stadt Luzern würde, sofern sie nach der dreijährigen Pilotphase definitiv eingeführt wird, eine neue Aufgabe sowie eine wiederkehrende Ausgabe darstellen, für die es einer rechtlichen Grundlage bedarf. Diese Grundlage könnte im bereits heute bestehenden Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 durch die Ergänzung von Art. 4 geschaffen werden. In inhaltlicher Hinsicht würde sich die Änderung des Reglements auf die grundlegende Umschreibung der Massnahme und die Delegation an den Stadtrat beschränken. Mit der Delegation erhält der Stadtrat die Möglichkeit, das Nähere im Sinne des für das Jahr 2026 geplanten Berichtes und Antrages und des dort präsentierten Lösungsvorschlags sowie die Umsetzung dessen in einer Verordnung zu regeln.

Für die Evaluation der Pilotphase wird für jedes Schuljahr durch das Tiefbauamt erhoben, wie viele Gutscheine eingelöst und welche Kosten dadurch verursacht wurden. Zusätzlich soll, basierend auf der bereits im September 2021 durchgeführten Befragung, eine jährliche Umfrage der Kinder und Jugendlichen erfolgen, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten festzustellen. Im Verlauf des Schuljahres 2025/2026 wird auf Basis der erzielten Wirkung entschieden, ob die ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche definitiv eingeführt wird. Diese Wirkung soll durch kommunikative Massnahmen begleitet werden. Bis dahin wird sich zeigen, inwiefern das Produktesortiment des öffentlichen Verkehrs angepasst bzw. digitalisiert wird.

---

<sup>6</sup> Der Tarifverbund Pässepartout prüft derzeit, die momentane physische Rail-Check-Lösung durch eine digitale Plattformlösung zu ergänzen. Sobald die digitale Abwicklung möglich ist, soll diese von der Stadt Luzern angewendet werden.

## 5.6 Geprüfte Alternativen

Nebst dem vorangehenden Lösungsvorschlag wurden weitere Alternativen für die Ausgestaltung einer ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche geprüft. Diese sind nachfolgend kurz, inkl. Begründung, weshalb davon abgesehen wurde, aufgeführt:

- Anstelle eines Vollversands wurde eine Anmeldung via Formular für eine ÖV-Vergünstigung geprüft. Diese wäre mittels physischen bzw. digitalen Formulars anzumelden. Die Daten müssten auf ihre Vollständigkeit und ob die Person bezugsberechtigt ist, überprüft werden. Hierfür wären zusätzliche administrative Ressourcen notwendig, die nicht unnötigerweise aufgebaut werden sollen.
- Sowohl in Bezug auf die Alterskategorien als auch hinsichtlich der Beitragshöhe des Gutscheins sind zahlreiche Varianten denkbar. In den nachfolgenden Tabellen 4a und 4b wurden die möglichen Varianten für verschiedene berechnete Alterskategorien sowie andere Beitragshöhen berechnet. Tabelle 4a zeigt aus Gründen der Nachvollziehbarkeit die Berechnungen für eine Einlösequote von 100 Prozent. In Tabelle 4b sind diese Beträge auf das Szenario «Annäherung» mit einer Einlösequote von 75 Prozent hin angepasst.

<b>Alter und Anzahl Kinder</b>	<b>ÖV-Beitrag von 100 % an Jahresabo Fr. 610.–</b>	<b>ÖV-Beitrag von ~50 % an Jahresabo Fr. 300.–</b>	<b>ÖV-Beitrag von ~25 % an Jahresabo Fr. 150.–</b>
<b>6–12 Jahre: 4'800</b>	2,928 Mio. Franken	1,440 Mio. Franken	0,720 Mio. Franken
<b>6–14 Jahre: 6'100</b>	3,721 Mio. Franken	1,830 Mio. Franken	0,915 Mio. Franken
<b>6–16 Jahre: 7'400</b>	4,514 Mio. Franken	2,220 Mio. Franken	1,110 Mio. Franken
<b>6–18 Jahre: 8'500</b>	5,185 Mio. Franken	2,550 Mio. Franken	1,275 Mio. Franken

Tab. 4a: Berechnungen der möglichen Varianten bei einer Einlösequote von 100 Prozent (Szenario maximale Nutzung), nach Alter und Vergünstigung

<b>Alter und Anzahl Kinder (75 %)</b>	<b>ÖV-Beitrag von 100 % an Jahresabo Fr. 610.–</b>	<b>ÖV-Beitrag von ~50 % an Jahresabo Fr. 300.–</b>	<b>ÖV-Beitrag von ~25 % an Jahresabo Fr. 150.–</b>
<b>6–12 Jahre: 3'600</b>	2,196 Mio. Franken	1,080 Mio. Franken	0,540 Mio. Franken
<b>6–14 Jahre: 4'575</b>	2,791 Mio. Franken	1,373 Mio. Franken	0,686 Mio. Franken
<b>6–16 Jahre: 5'550</b>	3,386 Mio. Franken	1,665 Mio. Franken	0,833 Mio. Franken
<b>6–18 Jahre: 6'375</b>	3,889 Mio. Franken	1,913 Mio. Franken	0,956 Mio. Franken

Tab. 4b: Berechnungen der möglichen Varianten bei einer Einlösequote von 75 Prozent, nach Alter und Vergünstigung

- Geprüft wurde ebenfalls eine reine Ausgestaltung mit Mehrfahrtenkarten, dies vor allem aufgrund der Möglichkeit das Mobilitätsbewusstsein zu stärken und gezielt vereinzelte Fahrten (z. B. zum Sport, Musikunterricht) zu vergünstigen. Da die Mehrfahrtenkarten jedoch (Stand heute) bis 2025 national nicht mehr physisch, sondern nur noch digital angeboten werden, soll das für Luzern vorgesehene System nicht ausschliesslich auf diesem Produkt basieren.
- Mehrfahrtenkarten könnten insofern personalisiert werden, dass bspw. das Logo der Volksschule aufgedruckt werden könnte. Die dafür notwendigen Druckkosten sowie die Verteilung wären in diesem Fall durch die Stadtverwaltung Luzern zu organisieren und folglich mit einem hohen finanziellen und personellen Aufwand der Stadtverwaltung verbunden. Davon abgesehen lohnt sich für viele Kinder ein Jahresabonnement.
- Ebenfalls wurde eine differenzierte Ausgestaltung nach Alter (verschiedene Beträge abgestuft nach Alter) geprüft. Die Umsetzung ist jedoch zu kompliziert, führt zu Ungerechtigkeiten und generiert für die Umsetzung zusätzliche administrative Aufwände.

Schliesslich wurde die Möglichkeit einer App-Lösung (z. B. Fairtiq) geprüft. Dies wurde aufgrund der Fehl-anreize bei der angedachten Zielgruppe jedoch verworfen, da ein Smartphone bei Kindern nicht als Bedingung vorausgesetzt werden soll.

## 6 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1).

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird ein Sonderkredit für die ÖV-Vergünstigung von Kindern und Jugendlichen in der Höhe von 4,995 Mio. Franken beantragt. Dieser Betrag entspricht den Kosten, die aufgrund der aktuellen Berechnungen mit der Einführung der Subventionen für Kinder und Jugendliche während einer dreijährigen Pilotphase entstehen. Damit unterliegt der Beschluss des Grossen Stadtrates nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum.

Bei wiederkehrenden Ausgaben ist stets vom Gesamtbetrag der einzelnen Betreffnisse auszugehen. Ist dieser nicht feststellbar, ist der zehnfache Betrag einer Jahresausgabe massgebend (§ 36 Abs. 1 FHGG). Auf Basis der aktuellen Berechnungen ist daher davon auszugehen, dass der für 2026 vorgesehene Beschluss zur Ablösung der Pilotphase und zur definitiven Einführung nach Art. 67 lit. b Ziff. 2 GO dem obligatorischen Referendum unterliegen wird.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 3631.014, Beitrag an öffentlichen Personenverkehr, 4148100 Öffentlicher Verkehr (Aufgabe 414 Mobilität und Betrieb/Wert-erhalt Infrastrukturen) (Erfolgsrechnung), zu belasten.

## 7 Politische Würdigung

Wie der Stadtrat in seiner Stellungnahme zum Antrag des Kinderparlaments ausgeführt hatte, wollte er insbesondere von einer Gratisnutzung des öffentlichen Verkehrs für Kinder und Jugendliche absehen, weil er nicht überzeugt war, dass die angestrebte Wirkung und Verhaltensänderung erzielt werden kann, und weil ein bewusster Umgang mit der Mobilität auch beinhaltet, dass diese ihren Preis hat. Die hohen Kosten für diese Massnahme schienen ihm nicht verhältnismässig. Der vorliegende Bericht und Antrag wurde im Auftrag des Parlaments auf Basis der Diskussion vom 20. Mai 2021 erarbeitet. Mit dem darin enthaltenen Umsetzungsvorschlag eines Beitrags zur Vergünstigung des öffentlichen Verkehrs sollen die positiven Aspekte zum Tragen kommen, indem Kindern und Jugendlichen dank eines Unterstützungsbeitrags der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert wird. Wenn die Kinder und Jugendlichen anstelle von elterlichen Taxidiensten mit dem Auto vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen, trägt dies nicht nur zu der mit der Mobilitätsstrategie angestrebten Stossrichtung der Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel bei, sondern fördert auch das Mobilitätsbewusstsein und bietet die Chance, dass Kinder und Jugendliche einen Schritt zur Selbstständigkeit machen können. Es ist dem Stadtrat wichtig, dass gerade die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen einen bewussten Umgang mit der Mobilität entwickelt.

Der vorliegende Lösungsvorschlag zur Vergünstigung des öffentlichen Verkehrs für Kinder und Jugendliche kann diesem Anspruch aus Sicht des Stadtrates gerecht werden. Es handelt sich um einen substanziellen Beitrag von jährlich 1,665 Mio. Franken für die Familien, welcher aber keinen Gratis-ÖV darstellt. Der Lösungsvorschlag ist bezüglich Nutzung bzw. Einlösequote mit Unsicherheiten belastet, weshalb eine dreijährige Pilotphase als zweckmässig angesehen wird. Dies ermöglicht eine frühzeitige Evaluation, ob die angestrebte Wirkung erzielt und damit die hohen Kosten gerechtfertigt werden können. Der Stadtrat ist überzeugt, dass es sich um eine angemessene Lösung handelt, die den Anliegen des Kinderparlaments sowie des Grossen Stadtrates gerecht wird und eine effiziente und zweckmässige Umsetzung sicherzustellen vermag.

## 8 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- für die ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern einen Sonderkredit von 4,995 Mio. Franken zu bewilligen und
- den als Postulat überwiesenen Antrag 11 des Kinderparlaments, Mara Lanz und Timon Ulrich namens des Kinderparlaments der Stadt Luzern vom 14. September 2020, als Postulat überwiesen am 20. Mai 2021: «Eigenständigkeit der Stadtluzerner Kinder und Jugendlichen fördern und Elterntaxis vermeiden – ÖV für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 muss günstiger sein», als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 29. Juni 2022



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 19 vom 29. Juni 2022 betreffend

### ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern

– Sonderkredit,

gestützt auf den Bericht der Bildungskommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

#### beschliesst:

- I. Für die ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern wird ein Sonderkredit von 4,995 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der als Postulat überwiesene Antrag 11 des Kinderparlaments, Mara Lanz und Timon Ulrich namens des Kinderparlaments der Stadt Luzern vom 14. September 2020, als Postulat überwiesen am 20. Mai 2021: «Eigenständigkeit der Stadtluzerner Kinder und Jugendlichen fördern und Elterntaxis vermeiden – ÖV für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 muss günstiger sein», wird als erledigt abgeschrieben.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 22. September 2022

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Christian Hochstrasser  
Ratspräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

# Anhang: Auswertung der Umfrage zur ÖV-Nutzung von Schülerinnen und Schülern

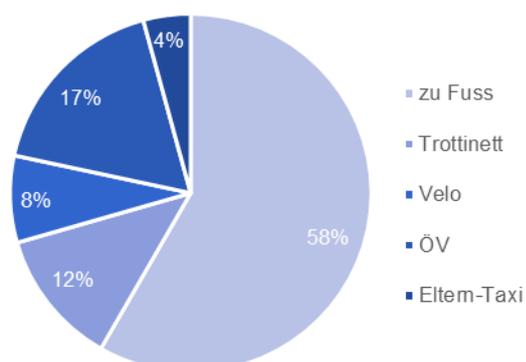
## 1 Einleitung

In der Stadt Luzern lebten im Jahr 2021 rund 6'800 Kinder und Jugendliche im Alter von 8 bis 18 Jahren. Bis im Jahr 2023 wird diese Zahl auf rund 7'000 ansteigen.

Heute werden in der Stadt Luzern 269 Schulklassen von der Basisstufe bis zur 9. Klasse verteilt auf 21 Schulhäuser geführt. Für diese Umfrage wurden 68 dieser 269 Klassen befragt, wovon aufgrund von unvollständigen Formularen die Antworten von 60 Klassen verwendet werden konnten. Die 60 befragten Klassen umfassen 1'073 Schülerinnen und Schüler im Alter von 6 bis 16 Jahren.

Zusätzlich zu den Fragen zur Verkehrsmittelnutzung der Schülerinnen und Schüler wurden die Lehrpersonen gebeten die Repräsentativität ihrer Klasse im Vergleich zu ihrem gesamten Schulhaus einzuschätzen.

## 2 Verkehrsmittel auf dem Schulweg



Einschätzung der Lehrpersonen:

80 % der befragten Lehrpersonen schätzen ihre Klasse als repräsentativ für ihr Schulhaus ein.

10 % der Lehrpersonen meinen, dass ihre Klasse überdurchschnittlich viel zu Fuss, mit dem Trottinett oder dem Velo zur Schule fahre, während 8 % angeben, ihre Klasse nutze überdurchschnittlich viel ÖV oder Elterntaxi.

2 % der Lehrpersonen machen keine Angaben.

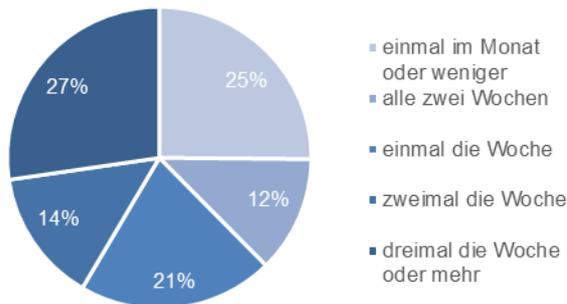
Abb. 1: Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg insgesamt

Tab. 1: Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg nach Klassengruppen

		Verkehrsmittel				
		zu Fuss	Trottinett	Velo	ÖV	Elterntaxi
Klassen	KG–3.	74 %	12 %	2 %	6 %	5 %
	4.–6.	65 %	22 %	5 %	5 %	2 %
	7.–9.	30 %	4 %	18 %	43 %	4 %

Aus den Grafiken wird sichtbar, dass über die Hälfte der befragten Schülerinnen und Schüler zu Fuss zur Schule geht. Der Anteil nimmt jedoch mit steigendem Alter ab. Während noch 74 % der Lernenden in der Basisstufe bis 3. Klasse ihren Schulweg zu Fuss zurücklegen, sind es in der Gruppe der 7. bis 9. Klässler/innen gerade noch 30 %. Ein Fünftel der Lernenden fährt mit einem Velo oder Trottinett zur Schule. 17 % der Befragten nutzen den ÖV, wobei die ÖV-Nutzung zwischen Primarschule und Sekundarschule stark zunimmt. Während nur 5 bis 6 % der Befragten auf Primarstufe ein Angebot des ÖV nutzen, sind es auf Sekundarstufe bereits 43 % der Befragten. Nur kleine Unterschiede unter den Klassengruppen gibt es bei der Nutzung von Elterntaxis. Der Anteil beträgt insgesamt 4 %.

### 3 ÖV-Nutzung in der Freizeit



Einschätzung der Lehrpersonen:  
 85 % der Lehrpersonen geben an, dass ihre Klasse das Verhalten des Schulhauses gut repräsentiert. 3 % meinen, dass ihre Klasse überdurchschnittlich viel ÖV-Nutzung aufweist, und 10 % antworten, dass die Klasse überdurchschnittlich wenig mit dem ÖV zu ihren Freizeitaktivitäten reist. 2 % der Lehrpersonen machen keine Angaben.

Abb. 2: ÖV-Nutzung auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten insgesamt

Tab. 2: ÖV-Nutzung auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten nach Klassengruppen

Klassen		Häufigkeit				
		einmal im Monat oder weniger	alle zwei Wochen	einmal die Woche	zweimal die Woche	dreimal die Woche oder mehr
Klassen	KG–3.	32 %	16 %	25 %	12 %	16 %
	4.–6.	30 %	13 %	22 %	16 %	19 %
	7.–9.	11 %	7 %	14 %	17 %	51 %

75 % der Befragten geben an, mehr als einmal im Monat ein Angebot des öffentlichen Verkehrs zu nutzen, um zu ihren Freizeitaktivitäten zu gelangen. 62 % der Schülerinnen und Schüler nutzen den ÖV mindestens einmal in der Woche. Die Häufigkeit und Regelmässigkeit der ÖV-Nutzung nimmt mit steigendem Alter zu: Während weniger als ein Fünftel der Primarschüler/innen angibt, dreimal in der Woche oder häufiger den ÖV zu nutzen, ist es bei den Sekundarschüler/innen zirka die Hälfte.

Das Wahrscheinlichkeits-Szenario geht davon aus, dass Kinder und Jugendliche, die mindestens zweimal im Monat den ÖV nutzen, von einem vergünstigten Abo oder von vergünstigten Mehrfahrtenkarten Gebrauch machen würden. Dies würde bedeuten, dass laut der Umfrage 69 % der Lernenden in der Basisstufe bis zur 3. Klasse, 70 % der 4. bis 6. Klässler/innen und 89 % der 7. bis 9. Klässler/innen vom Angebot Gebrauch machen dürften.

### 4 Grund für die ÖV-Nutzung in der Freizeit

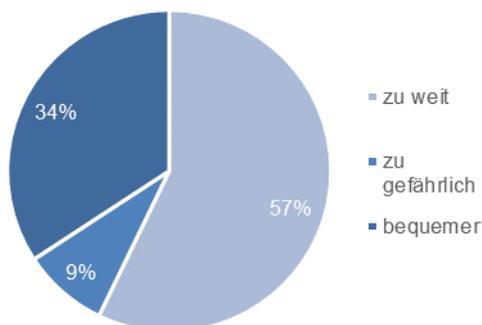


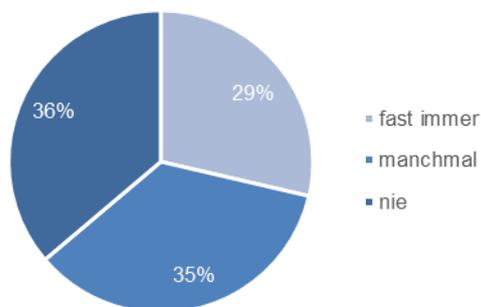
Abb. 3: Gründe für die Nutzung des ÖV anstelle von Velo, Trottinett oder Fussverkehr in der Freizeit insgesamt

Tab. 3: Gründe für die Nutzung des ÖV anstelle von Velo, Trottinett oder Fussverkehr in der Freizeit nach Klassengruppen

		Grund		
		zu weit	zu gefährlich	bequemer
Klassen	1.–3.	62 %	14 %	25 %
	4.–6.	58 %	7 %	35 %
	7.–9.	53 %	5 %	43 %

Der Hauptgrund für die Nutzung von ÖV anstelle von Velo, Trottinett oder Fussverkehr unter den Befragten ist die Entfernung der Freizeitaktivitäten, bei den Sekundarschüler/innen dicht gefolgt von der Bequemlichkeit. Die Sicherheit wird am wenigsten angegeben, wobei auffällt, dass vor allem die jüngste Klassengruppe die Sicherheit als Grund für die ÖV-Nutzung nennt.

### 5 Elterntaxi-Nutzung in der Freizeit



Einschätzung der Lehrpersonen:  
 82 % der Lehrpersonen schätzen, dass ihre Klasse das Schulhaus gut repräsentiert. 5 % der Lehrpersonen geben an, dass ihre Klasse überdurchschnittlich viel mit dem Auto der Eltern zu Freizeitaktivitäten gefahren wird, während 8 % meinen, ihre Klasse werde unterdurchschnittlich wenig chauffiert. 5 % der Lehrpersonen machen keine Angaben.

Abb. 4: Häufigkeit der Nutzung von Elterntaxis auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten insgesamt

Tab. 4: Häufigkeit der Nutzung von Elterntaxis auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten nach Altersklassen

		Häufigkeit		
		fast immer	manchmal	nie
Klassen	1.–3.	43 %	30 %	28 %
	4.–6.	26 %	43 %	31 %
	7.–9.	12 %	35 %	53 %

Aus den Resultaten der Umfrage lässt sich schliessen, dass das Elterntaxi in der Freizeit häufiger genutzt wird als für den Schulweg. Insgesamt gibt fast ein Drittel der befragten Kinder und Jugendlichen an, regelmässig von einem Elternteil zu Freizeitaktivitäten gefahren zu werden. Der Anteil nimmt mit steigendem Alter jedoch von 43 % auf 12 % stark ab. Rund ein weiterer Drittel gibt an, ab und zu von Elterntaxis Gebrauch zu machen. Dies bleibt unter den Klassengruppen relativ konstant.

### 6 Fazit

Die Umfrage zeigt, dass die ÖV-Nutzung mit steigendem Alter stark zunimmt, und dies sowohl auf dem Schulweg wie auch in der Freizeit. Auf dem Schulweg scheint der ÖV bei den älteren Schülerinnen und Schülern den Fussverkehr abzulösen. Der wichtigste Grund, warum die befragten Schülerinnen und Schüler den ÖV nutzen, um zu ihren Freizeitaktivitäten zu gelangen, ist die als zu gross eingeschätzte Entfernung. Mehr Schülerinnen und Schüler werden von ihren Eltern im Auto zu ihren Freizeitaktivitäten gebracht als in die Schule, wobei es sich dabei vermehrt um jüngere Kinder handelt. Es besteht also die Möglichkeit, dass ein attraktiveres ÖV-Angebot das Elterntaxi in der Freizeit zumindest teilweise ablösen könnte.

Die erhobenen Daten ermöglichen eine grobe Kostenabschätzung: Gerechnet wird dabei mit Kosten von Fr. 300.– pro Kind. Es werden drei Szenarien berechnet:

- Minimale Nutzung: 41 % der Befragten geben an, mindestens einmal in der Woche von einem ÖV-Angebot Gebrauch zu machen. Es wird davon ausgegangen, dass daher mindestens 42 % der Kinder und Jugendlichen das Angebot nutzen werden.
- Annäherung: 75 % der Befragten geben an, mehr als einmal im Monat den ÖV für den Weg zu ihren Freizeitaktivitäten zu nutzen.
- Maximale Nutzung: Es wird davon ausgegangen, dass alle Kinder und Jugendlichen im Alter von 6 bis 16 Jahren vom Angebot Gebrauch machen.

Tab. 5: Szenarien der finanziellen Auswirkungen pro Jahr

		<b>Szenario</b>		
		Minimale Nutzung	Annäherung	Maximale Nutzung
Jahr	2021	Fr. 856'800.–	Fr. 1,53 Mio.	Fr. 2,04 Mio.
	2023	Fr. 904'050.–	Fr. 1,67 Mio.	Fr. 2,22 Mio.

Da das Alter der befragten Schülerinnen und Schüler im Vergleich zu der vom Antrag des Kinderparlaments beabsichtigten Bevölkerungsgruppe um zwei Jahre verschoben ist (6- bis 16-Jährige anstatt 8- bis 18-Jährige) und die Umfrage zeigt, dass die ÖV-Nutzung mit steigendem Alter zunimmt, muss tendenziell mit einer höheren Einlösequote und damit verbunden mit höheren Kosten gerechnet werden.

**Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates**

Zu B+A 19/2022 «ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern. Sonderkredit»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 5.2 «Ausgestaltung» auf Seite 9 lautet:

«Die Stadt prüft nochmals die technische Verknüpfung mit der Junior-Karte beziehungsweise neu dem Swisspass.»