

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2017/123 von Rolf Richterich: «ÖV 2.0 Pilotprojekte für ein bedarfsorientiertes Angebot»

2017/123

vom 26. Juni 2018

1. Text des Postulats

Am 23. März 2017 reichte Rolf Richterich das Postulat 2017/123 «ÖV 2.0 Pilotprojekte für ein bedarfsorientiertes Angebot» ein, welches vom Landrat am 18. Mai 2017 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

PostAuto, das MobilityLab Sion-Valais und weitere Partner wollen derzeit in einem Pilotprojekt «SmartShuttle» herausfinden, ob der Einsatz von autonomen Shuttles im öffentlichen Raum technisch sowie betrieblich machbar ist und einen Kundenmehrwert bietet. Es handelt sich hierbei um einen Testbetrieb in städtischem Umfeld. Es stellt sich die Frage, ob sich ein solches Pilotprojekt nicht auf für den ländlichen Bereich eignet – nämlich dort, wo der Transport von wenigen Personen auf die besser frequentierten öV-Linien sichergestellt werden sollte.

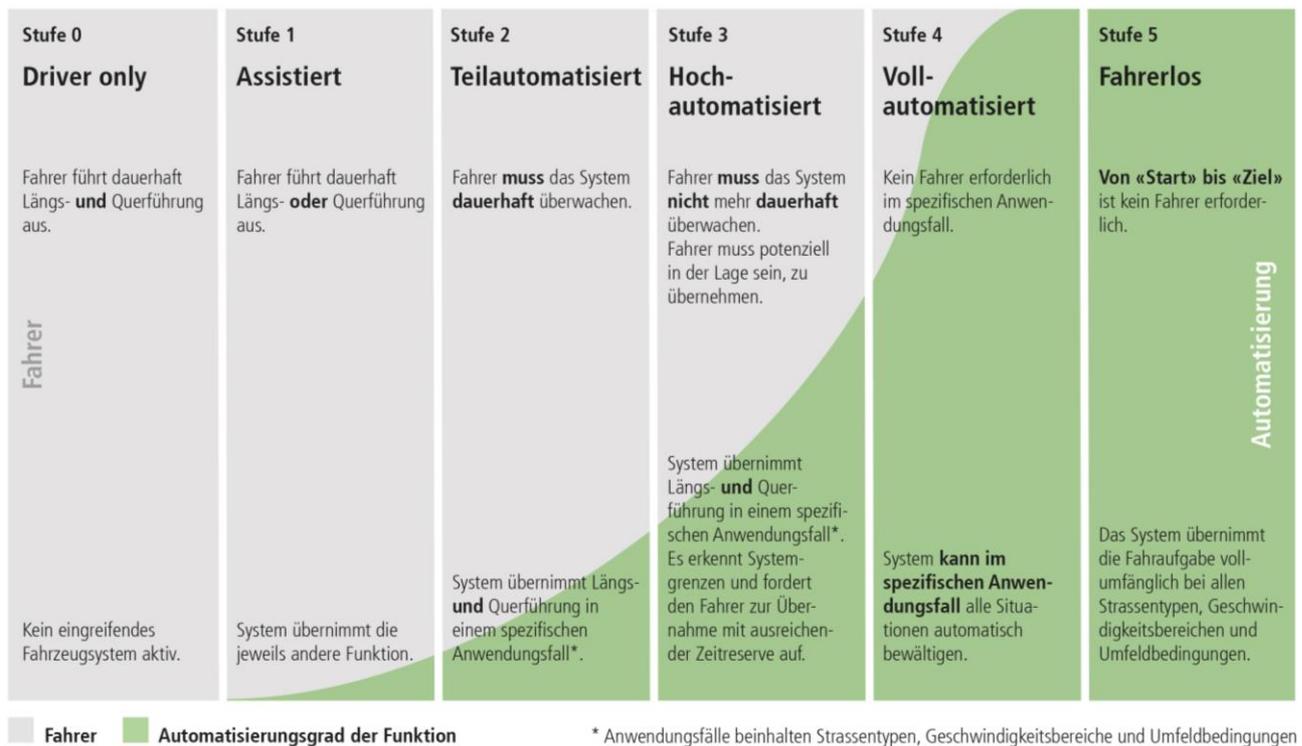
Der Regierungsrat wird beauftragt, zu prüfen und zu berichten, ob ein Pilotprojekt «SmartShuttle» für den ländlichen Raum zur Sicherstellung der Anbindung von schlecht frequentierten Linien respektive zum Ersatz dieser lanciert werden könnte. Ein solches müsste zwingend unter Einbezug (allenfalls auch finanziellem Einbezug) der entsprechenden Gemeinden geschehen.

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1. Ausgangslage

Das öV-System in der Schweiz basiert auf den Knoten und dem klassischen Linienbetrieb. Die Lohnkosten des Fahrdienstpersonals machen einen massgeblichen Anteil der öV-Gesamtkosten aus, insbesondere bei Buslinien. Alternative Angebote, für die ein Fahrer erforderlich ist, sind daher nur unwesentlich günstiger als ein herkömmlicher Linienbetrieb. Dies ist mitunter ein Grund, weshalb in der Schweiz mit ihrem hohen Lohnkosten-Niveau der Linienbetrieb oftmals alternativen Betriebsformen vorgezogen wird und letztere nur wenig etabliert sind.

Die Automatisierung im öffentlichen Verkehr stellt eine Chance dar, die Betriebskosten zu senken und dadurch alternativen Betriebsformen neuen Schwung zu verleihen. Der Grad der Automatisierung wird in Automatisierungsstufen definiert (siehe nachstehende Grafik der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu).



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA), Berlin, 2016, Darstellung bfu

Bei aktuellen Testbetrieben, wie beispielsweise dem «SmartShuttle» in Sion, reist immer eine Begleitperson im Fahrzeug mit. Diese überwacht das System und kann notfalls eingreifen (Automatisierungsstufe 3). Da auf eine Begleitperson noch nicht verzichtet werden kann, fallen neben den Kosten für die Technik auch die Kosten für das Fahrdienstpersonal an. Die heute vielerorts eingesetzten Testbetriebe sind daher nicht günstiger als ein herkömmlicher Linienbetrieb. Um alternative Betriebsformen kostengünstig anbieten zu können, ist mindestens ein vollautomatisierter Betrieb nach Stufe 4 (kein Fahrer erforderlich) notwendig.

2.2. Potenzielle Einsatzgebiete für alternative Angebote

Die Einsatzgebiete für Testbetriebe sind derzeit eingeschränkt. Nachstehend sind mögliche Gründe aufgeführt:

1. **Kapazität**

Die aktuell für Testbetriebe eingesetzten Fahrzeuge umfassen nur eine geringe Anzahl Sitz- und Stehplätze. Der Einsatz auf nachfragestarken Kursen ist somit nicht möglich.

2. **Geschwindigkeit**

Die Geschwindigkeit ist bei den meisten Testfahrzeugen auf 15 km/h oder 20 km/h beschränkt. Durch diese Beschränkung ergeben sich längere Fahrzeiten als bei einem klassischen Linienbetrieb. Sie können somit ein konventionelles Fahrzeug noch nicht ersetzen.

3. **Begleitperson**

Die Anwesenheit einer Begleitperson ist derzeit immer erforderlich. Der Betriebszeiten sind somit nach wie vor an die Bedingungen des Arbeitszeitgesetzes gebunden. Die Betriebszeiten können dadurch noch nicht beliebig an die Bedürfnisse angepasst werden.

4. Antrieb

Die meisten verfügbaren Fahrzeuge sind elektrisch angetrieben. Die Reichweite liegt heute noch auf tiefem Niveau.

Die aktuell eingesetzten Testbetriebe sind somit auf ein Einsatzgebiet beschränkt, das nahe gelegene Zielgebiete mit geringer Nachfrage miteinander verbindet. Im Kanton Basel-Landschaft sind dies Regionen im Laufental, den hinteren Frenkentalern und im Oberbaselbiet. Kurze und wenig wirtschaftliche Zubringer-Linien des öffentlichen Verkehrs könnten dort durch alternative Angebote ersetzt werden. Wegen der beschränkten Geschwindigkeit und Reichweite sind die aktuell verfügbaren Modelle für Überlandverbindungen jedoch noch ungeeignet.

2.3. Umgang mit Linien mit schwacher Nachfrage

Heute werden im Kanton Basel-Landschaft bei schwacher Nachfrage im öV im Wesentlichen drei Alternativen zum klassischen Linienbetrieb angeboten.

1. Linienverknüpfung

Im Spätbetrieb werden gewisse Linien verknüpft betrieben, d.h. ein Fahrzeug bedient zwei Linienäste. Im Gegenzug verlängert sich die Fahrzeit für einen Teil der Fahrgäste und in manchen Fällen gehen die Anschlüsse gegen Lastrichtung verloren. Beispiele sind die Linien 101/102, 103/104 und 114/118.

2. Halt nur zum Aussteigen

Um Kosten zu sparen, werden ebenfalls im Spätbetrieb gewisse Kurse angeboten, die nur soweit verkehren, bis der letzte Fahrgast ausgestiegen ist. Dieses Modell wird auf der Linie 106 und bei Nachtnetzlinien eingesetzt. In vielen Fällen beauftragt das Transportunternehmen ein Taxiunternehmen mit der Durchführung der Fahrten.

3. Ruftaxi

Seit 2018 besteht zwischen Rümlingen und Häfelfingen an Wochenenden und in den Schulferien die Möglichkeit, ein Ruftaxi zu bestellen. Auf Anmeldung bis eine Stunde vor Abfahrt kann ein Fahrbedürfnis mitgeteilt werden. Diese Fahrten werden durch einen lokalen Taxibetreiber im Auftrag des Transportunternehmens durchgeführt.

2.4. Intermodaler Angebotstest Homburgertal

Mit der SBB haben erste Gespräche stattgefunden, um einen sogenannten intermodalen Angebotstest durchzuführen. Dabei soll die gesamte Transportkette einer Reise berücksichtigt werden. Der öffentliche Verkehr deckt meistens nur eine Teilstrecke ab. Beim Test sollen Mobilitäts-Alternativen insbesondere für die erste und letzte Meile getestet werden. Dabei soll untersucht werden, ob und in welchem Ausmass ein verbesserter Zugang zum öffentlichen Verkehr die Gesamtnachfrage steigert. Als mögliche Testgebiete wurden zunächst das Laufen- und das Homburgertal identifiziert, ausgewählt wurde schliesslich das Homburgertal. Der Test soll aufzeigen, ob die Gesamtnachfrage im öV – insbesondere auch die Nachfrage der S9 – nachhaltig verbessert werden kann. Die Arbeiten befinden sich derzeit in der Initialisierungsphase.

2.5. Empfehlung

Die heute bestehenden alternativen Angebote sind noch nicht soweit ausgereift, dass Sie für einen Testbetrieb im ländlichen Raum zum Einsatz kommen könnten. Der Betrieb müsste parallel zu einem bestehenden Angebot geführt werden, was mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Der Regierungsrat empfiehlt daher, auf einen Testbetrieb mit selbstfahrenden Bussen vorerst zu verzichten und die Thematik zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufzunehmen. Bis dahin sollen Modelle gemäss Beschreibung in den Kapiteln 2.3 und – im Erfolgsfall – 2.4 zur Anwendung kommen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/123 «ÖV 2.0: Pilotprojekte für ein bedarfsorientiertes Angebot» abzuschreiben.

Liestal, 26. Juni 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:

Nic Kaufmann