

Fahrgästen droht ein Benzin-Zuschlag

Die hohen Treibstoffkosten werden beim Fahrdienst LUTixi zum Problem. Bei den Fahrschulen hingegen zahlt sich die Elektrifizierung aus.

René Meier

Die Preise an den Zapfsäulen kennen derzeit nur eine Richtung: nach oben. Benzin ist deutlich teurer geworden, Diesel kostet so viel wie seit langem nicht mehr. Wer auf das Auto angewiesen ist, bekommt die Entwicklung bei jeder Tankfüllung zu spüren.

Was für Privatpersonen ein Ärgernis ist, kann sich bei Unternehmen und Organisationen mit einer Fahrzeugflotte schnell zu beträchtlichen Mehrkosten summieren. Das zeigt das Beispiel der Luzerner Rollstuhl-taxi-Genossenschaft LUTixi. «Die steigenden Benzin-kosten sind für uns ein Problem», sagt Mario Bucher, Vorstandsmitglied Finanzen, auf Anfrage.

LUTixi führt monatlich rund 1400 Fahrten durch. 90 Prozent der Fahrgäste sitzen im Rollstuhl. Viele sind auf den Fahrdienst angewiesen, etwa für Arzt-, Therapie- oder Reha-Termine. Die höheren Treibstoffpreise machen sich auch in der Rechnung bemerkbar. Wie stark, hängt auch von der Zahl der Fahrten ab. Bucher nimmt eine aktuelle Treibstoffrechnung zur Hand. Für drei Fahrzeuge seien zuletzt rund 1200 Franken angefallen. «Zuvor waren es etwa 900 Franken», sagt er.

Fahrt könnte zwei Franken teurer werden

LUTixi hat wegen der gestiegenen Preise bisher keinen Zuschlag eingeführt. Das könnte sich jedoch ändern. «Wir müssen die Situation jetzt im Auge behalten», sagt Bucher. Denkbar sei ein Treibstoffzuschlag



Vorstandsmitglied Mario Bucher füllt Diesel in den Tank eines LUTixi.

Bild: Dominik Wunderli (Horw, 13. 10. 2026)

von rund zwei Franken pro Fahrt. Derzeit kostet eine Fahrt in der Stadt Luzern 25 Franken. Fahrten einzuschränken, sei keine Option: «Unsere Kunden brauchen ihre Termine. Wenn die Kosten dauerhaft höher bleiben, müssen wir einen Teil davon auf die Kunden abwälzen.»

Könnte ein Umstieg auf Elektrofahrzeuge die Abhängigkeit von Diesel verringern? «Ja», sagt Bucher, ganz so einfach sei es jedoch nicht. «Wir können unseren Fuhrpark nicht von heute auf morgen austauschen. Und ausserdem lasse sich nicht jedes Elektroauto für

Rollstuhltransporte umbauen. Eine Rolle spielen das Platzangebot, die Reichweite und die Batterie. Zudem benötigen grössere Rollstühle entsprechende grössere Fahrzeuge.

Fahrschulen: Sieben von zehn fahren elektrisch

Dennoch beschäftigt sich LUTixi mit Elektro- und Hybridfahrzeugen. «Wir schauen, was auf dem Markt noch möglich ist. Der VW Caddy ist ein ideales Fahrzeug für unsere Bedürfnisse, weshalb LUTixi bereits zwei hybride Wagen im Einsatz hat. Ein passendes vollelektrisches

Modell fehlt jedoch.» Deutlich weniger problematisch sind die hohen Benzinpreise für viele Fahrschulen. Während der nationale Branchenverband L-Drive gegenüber SRF erklärt, der teure Treibstoff belaste die ohnehin schmalen Margen und könne Anlass für höhere Fahrstundenpreise sein, zeichnet Silvia Häselbarth, Präsidentin des Fahrschulverbands Zentral-schweiz, ein anderes Bild: «Ich schätze, dass rund 70 Prozent der Fahrlehrer in der Kategorie B mit Elektroautos fahren.»

Begünstigt worden sei diese Entwicklung durch eine Ände-

rung bei der Fahrausbildung. Seit 2019 können Fahrschülerinnen und Fahrschüler die Prüfung mit einem Automaten ablegen und danach trotzdem geschaltete Fahrzeuge fahren. «Daraufhin sind viele Fahrlehrer umgestiegen», sagt Häselbarth. Sie sieht hinter dem Umstieg nicht nur wirtschaftliche Überlegungen: «Wir Fahrlehrer wollen auch etwas für die Umwelt tun.»

Anders sieht es bei Fahrschulen aus, die Töff- und Lastwagenunterricht anbieten. Dort sind mehrheitlich Benzin- und Dieselfahrzeuge im Ein-

Freiwillige Fahrerinnen und Fahrer gesucht

Neben den steigenden Kosten beschäftigt LUTixi noch eine andere Herausforderung: Die Rollstuhl-taxi-Genossenschaft sucht freiwillige Fahrerinnen und Fahrer. «Die rund 25 Freiwilligen fahren ehrenamtlich, vorwiegend abends und am Wochenende», sagt Bucher.

«Die Aufgabe ist abwechslungsreich und anspruchsvoll», sagt Bucher. Gesucht werden Frauen und Männer mit Fahrpraxis, guten Ortskenntnissen und einer guten körperlichen Verfassung. Wichtig seien zudem Flexibilität und Freude am Umgang mit Menschen mit Beeinträchtigung. Einsätze seien tagsüber, abends oder am Wochenende möglich.

Interessierte werden zunächst eingearbeitet und können auf Probe mitfahren. (rem)

satz. Steigende Treibstoffpreise schlagen deshalb direkt auf die Betriebskosten durch und können laut Häselbarth auch zu höheren Lektionspreisen führen. Dass Konsumentenorganisationen die Kosten von Fahrstunden insbesondere für junge Menschen kritisieren, lässt Häselbarth nicht gelten: «Wir reden hier von professioneller Ausbildung mit grosser Verantwortung und hohem Risiko.» Eine qualitativ hochwertige Ausbildung habe ihren Preis. «Unter unserem Wert zu fahren, wird unserer Arbeit und unserer Verantwortung nicht gerecht.»