

ÖV-Bericht 2012 bis 2015



Bericht für die Vernehmlassung
Luzern, 12. April 2011

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2 · Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
Fax 041 226 45 66
info@verkehrsverbund-luzern.ch
www.verkehrsverbund-luzern.ch

Vorwort

Der Verkehrsverbund Luzern plant und finanziert den ÖV im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout. Der vorliegende ÖV-Bericht für den Zeitraum von 2012 bis 2015 ist die erste Strategie des neuen Verbundes.

Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den derzeitigen Entwicklungsspielraum. Darauf nimmt die Strategie Rücksicht. Der Verkehrsverbund Luzern nutzt die verbleibenden Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsangebotes und orientiert sich damit am Machbaren.

Parallel dazu erarbeitet er mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven für das Bahn- und Busnetz und bringt seine Interessen in die Projektierung des Tiefbahnhofs Luzern ein. Massnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖV flankieren obige Stossrichtung, weil sie den künftigen finanziellen Spielraum erweitern.

Mit der Strategie 2012 bis 2015 werden die Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖV und damit zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums im Kanton Luzern geschaffen. Die konkreten Entwicklungsperspektiven werden im Zentrum des nächsten ÖV-Berichtes für den Zeitraum 2014 bis 2017 stehen.

Verbundrat

Kantonsvertretung

Hans-Peter Bossart, Departementssekretär, Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (Präsident)

Rolf Bättig, Kantonsingenieur, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

Hansjörg Kaufmann, Leiter Dienststelle Finanzen

Gemeindevertretung

Willi Bucher, Gemeindeammann, Wolhusen

Irène Keller, Gemeindeamtsfrau, Vitznau

Matthias Senn, Gemeindeammann, Kriens

Ursula Stämmer-Horst, Stadträtin, Luzern

Inhalt

1.	Einleitung	5
2.	Grundlagen	6
3.	Umfeld	7
4.	Langfristige Erfolgspositionen	8
5.	Strategie 2012 bis 2015	9
5.1	Leitidee	9
5.2	Ziele	9
5.3	Strategische Stossrichtungen	10
6.	Herleitung der strategischen Stossrichtungen	13
6.1	Bahnangebot	13
6.2	Bus- und Schiffangebot	15
6.3	Langfristige Angebotsplanung	17
6.4	Qualität	19
6.5	Tarif	21
6.6	Wirtschaftlichkeit	23
7.	Finanzen	25
7.1	Abgeltungen	25
7.2	Investitionen	29
7.3	Gemeindebeiträge	30
8.	Ausblick	31
	Anhang	33



1. Einleitung

Gesetzliche Grundlage

Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) legt der Verkehrsverbund Luzern dem Kantonsparlament alle zwei Jahre seine Strategie in Form des ÖV-Berichtes vor. Der ÖV-Bericht ist ein Planungsbericht gemäss § 77 Absatz 1c des Gesetzes über die Organisation und Geschäftsführung des Kantonsrates (Kantonsratsgesetz). Er hat inhaltlich gemäss § 13 Absatz 2 öVG über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten Auskunft zu geben und die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot festzuhalten. Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons Luzern und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern. Damit nimmt der Kanton Luzern seine gesamtverkehrspolitische Verantwortung wahr. Der ÖV-Bericht soll gleichzeitig als finanzpolitische Grundlage dienen, hat daraus doch die Übereinstimmung des Angebotes im öffentlichen Personenverkehr mit dem integrierten Finanz- und Aufgabenplan des Kantons Luzern (IFAP 2011 bis 2015) hervorzugehen. Gestützt auf den ÖV-Bericht stellt der Kantonsrat die finanziellen Mittel bereit. Der vorliegende ÖV-Bericht liefert Informationen zur Strategie 2012 bis 2015, ergänzt um einen Ausblick auf die längerfristige Entwicklung von Angebot und Infrastruktur.

Übersicht

Der ÖV-Bericht beginnt im Kapitel 2 mit dem aktuellen Stand des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Kanton Luzern. Daran schliesst im Kapitel 3 die Analyse des Umfeldes an. Beleuchtet werden die Entwicklungen im Verkehrsmarkt. Im Kapitel 4 werden die langfristigen Erfolgspositionen des ÖV im Kanton Luzern dargelegt. Auf die Pflege und Weiterentwicklung dieser Qualitäten und Fähigkeiten zielt die Strategie ab. Das Kapitel 5 umfasst den wichtigsten Teil: die strategischen Schwerpunkte für die Jahre 2012 bis 2015. Die Leitidee erläutert den Kern der Strategie in wenigen Sätzen. Die Ziele und strategischen Stossrichtungen zeigen konkret auf, was mit welchen Mitteln erreicht werden soll. Aussagen zum Angebot im ÖV stehen dabei im Zentrum. Ergänzt werden diese mit Aussagen zur Qualität, zum Tarif und zur Wirtschaftlichkeit. Im Kapitel 6 werden die Überlegungen erläutert, die zu den strategischen Stossrichtungen im Kapitel 5 geführt haben. Ausgangspunkt bildet die Beschreibung und Einschätzung der aktuellen Situation und der laufenden Entwicklungen. Im Kapitel 7 werden die finanziellen Auswirkungen der Strategie anhand der Abgeltungen und Gemeindebeiträge aufgezeigt, ergänzt um eine Chancen- und Risikobeurteilung. Abgerundet wird das Kapitel 7 mit den Investitionen. Im abschliessenden Kapitel 8 werden die langfristigen Perspektiven ab 2016 aufgezeigt.

Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm Luzern

Neben der vorliegenden Strategie enthalten auch der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm Luzern Aussagen zur Rolle, zum Stellenwert und zur erwünschten Entwicklung des ÖV im Kanton Luzern. Gemäss kantonalem Richtplan soll die Siedlungsentwicklung und Siedlungsverdichtung dort erfolgen, wo bereits vorhandene, ausbaufähige Infrastrukturen und gute Angebote des ÖV bestehen. Im Raum Luzern Agglomeration erhält der ÖV im Konfliktfall Vorrang. Im Agglomerationsgürtel und entlang der Hauptentwicklungsachse ist der Modalsplit zugunsten des ÖV zu erhöhen. Der Raum Luzern Landschaft wird durch ein ÖV-Grundangebot an die Hauptentwicklungsachse und die Regionalzentren angebunden. Gemäss dem Agglomerationsprogramm Luzern sollen die Einbindung des Kantons Luzern in das regionale und nationale Bahnnetz verbessert, die kombinierte Mobilität gefördert sowie die Bahn- und Busangebote attraktiver werden.

2. Grundlagen

Grundlagen- und Arbeitspapier des Verbundrates

Der Verbundrat entschloss sich, vor der strategischen Arbeit eine umfassende Grundlage zu erarbeiten. Entstanden ist das Grundlagen- und Arbeitspapier des Verbundrates, welches der Verbundrat am 19. November 2010 verabschiedete. Nachfolgend eine Auswahl der wichtigsten Aussagen dieses Papiers, welches im Anhang vollständig aufgeführt ist. Weitere Kernaussagen dieser umfassenden Grundlage haben im folgenden Kapitel 3 – es beleuchtet das Umfeld – Eingang gefunden.

Der ÖV im Kanton Luzern: Das Wichtigste in Kürze

Der ÖV im Kanton Luzern umfasst rund 100 Bahn- und Buslinien. Gut ein Drittel dieser Linien liegen im Raum Luzern Agglomeration. Der ÖV soll neben der Grundversorgung im Raum Luzern Landschaft eine gute Erreichbarkeit des Raumes Luzern Agglomeration gewährleisten sowie leistungsfähig und effizient sein. Dem Verkehrsverbund Luzern obliegt die Planung und Festsetzung des Verkehrsangebotes, die Bestellung der Verkehrsleistungen sowie die Steuerung der Wirtschaftlichkeit. Als geschäftsführende Stelle des Tarifverbundes Passepartout gestaltet er zusammen mit den beteiligten Kantonen Obwalden und Nidwalden das Billettsortiment und die Preise. Der Kanton Luzern und die Gemeinden gelten gemeinsam je zur Hälfte die Transportleistungen mit jährlich rund 80 Millionen Franken ab. Der Kostendeckungsgrad des ÖV im Kanton Luzern beträgt über 47 Prozent; dieser ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. In der Stadt Luzern werden rund 42 Prozent der zurückgelegten Tagesdistanz mit dem ÖV bewältigt; im übrigen Kantonsgebiet sind es rund 15 Prozent.

Angebotsausbau und Nachfragewachstum

Während der Hauptverkehrszeiten ist das ÖV-Angebot im Kanton Luzern gut. Es wurde in den letzten Jahren qualitativ und quantitativ stark ausgebaut. In der Folge ist das Angebot an Kurskilometern im Kanton Luzern in den vergangenen fünf Jahren insgesamt um über 14 Prozent gestiegen. Nachfrageseitig hat die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer im gleichen Zeitraum um über 22 Prozent zugenommen. Noch stärker, um knapp 35 Prozent, ist die Zahl der beförderten Personen gestiegen. Die Kundinnen und Kunden äussern sich in Umfragen zufrieden über den ÖV im Kanton Luzern. Qualitativ wurden folgende wichtigste Meilensteine erreicht: Verbesserung der Distribution, Ausbau des Kundeninformationssystems und verbesserter Zugang mit beispielsweise konsequenter Umsetzung von Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen an den Umsteigepunkten.

3. Umfeld

In diesem Kapitel werden die Entwicklungen im Verkehrsmarkt dargelegt. Weitere und insbesondere detaillierte Informationen zum Umfeld enthält das Grundlagen- und Arbeitspapier des Verbundrates, welches sich im Anhang befindet.

Radiale Verkehrsströme

Die Verteilung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete führt zu Pendlerströmen, die hauptsächlich radial von und in den Raum Luzern Agglomeration verlaufen. Die wichtigsten Zupendlerströme stammen aus den Regionen Sursee, Seetal und Wolhusen sowie den Nachbarkantonen Nidwalden, Obwalden, Zug und Schwyz. Die stärksten Wegpendlerströme führen in die Kantone Zug und Zürich sowie die Region Sursee. Ebenfalls gross sind die Binnenverkehrsströme innerhalb des Raumes Luzern Agglomeration. Der Verkehr lässt sich grob in die zwei Teilmärkte «Ausbildungs- und Berufsverkehr» sowie «Einkaufs- und Freizeitverkehr» unterteilen. Letzterer ist grösser und wächst überdurchschnittlich.

Motorisierter Individualverkehr und überlastete Strassen

Auf den Strassen des Raumes Luzern Agglomeration bestehen in den Hauptverkehrszeiten ausgeprägte Überlastungen. In den Regionalzentren des Kantons Luzern sind die Strassen während der Hauptverkehrszeiten ebenfalls überlastet. Die Nationalstrassen A2 und A14 im Raum Luzern Agglomeration weisen nur noch geringe Leistungsreserven auf. Auf den Ausfahrtsrampen der Anschlüsse Emmen-Nord, Emmen-Süd und Luzern-Zentrum bilden sich in den Hauptverkehrszeiten regelmässig Staus. Der Motorisierungsgrad ist in den Agglomerationsgemeinden Luzerns und den ländlichen Gebieten des Kantons Luzern deutlich höher als in der Stadt Luzern. 2011 werden die Autobahnanschlüsse Buchrain und Rothenburg sowie der Zubringer Rontal eröffnet.

Langsamverkehr

Der Fuss- und Radverkehr als Langsamverkehr hat für die Bewältigung kurzer Distanzen im Alltagsverkehr eine wichtige Bedeutung. Gerade der ÖV ist auf optimale Bedingungen für den Langsamverkehr angewiesen, da die ÖV-Reisekette den Langsamverkehr immer beinhaltet. Dabei unterstützen direkte und attraktive Wege für den Langsamverkehr die ÖV-Benützung. Besondere Wichtigkeit erhalten ÖV-Haltestellen, welche Nahtstellen zwischen dem Langsamverkehr und dem ÖV sind.

Weiter wachsende Mobilität

Die Bevölkerung wächst zwischen 2009 und 2030 im Durchschnitt um rund 17 Prozent. Deutlich stärker wächst die Gruppe der über 65-Jährigen. Die Anzahl der Beschäftigten wächst um rund 10 Prozent. Obige Entwicklungen und die allgemeine Mobilitätszunahme führen zu einem prognostizierten Verkehrsmengenwachstum von rund 20 Prozent beim motorisierten Individualverkehr und von rund 40 Prozent beim ÖV bis 2030 (Basisjahr 2007, Prognosen Verkehrsmodell der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern vom 7. Mai 2010 und Entwicklungstrend ÖV-Nachfrage).

Folgerungen

Kapazitätsmässig ist das Strassennetz im Kanton Luzern und insbesondere dasjenige im Raum Luzern Agglomeration kaum in der Lage, seinen Anteil am Mehrverkehr zu übernehmen. Substanzuelle Strassenausbauten zur Verbesserung der Situation sind nur langfristig realisierbar. Dem ÖV kommt deshalb insbesondere zur Sicherung der Erreichbarkeit des Raumes Luzern Agglomeration eine wichtige Bedeutung zu. Chancen zur Gewinnung neuer Kunden bestehen im überdurchschnittlich wachsenden Einkaufs- und Freizeitverkehr und im Segment der über 65-Jährigen. Der Ausbau des ÖV wird zusätzliche Kosten auslösen. Derzeit suchen Bund und Kantone neue Formen zur Finanzierung neuer Verkehrsinfrastrukturen und Angebote.

4. Langfristige Erfolgspositionen

Langfristige Erfolgspositionen sind Qualitäten und Fähigkeiten, die den ÖV nachhaltig attraktiv machen. Diese Positionen, die für den Erfolg oder Misserfolg des ÖV entscheidend sind, müssen stets gepflegt und weiterentwickelt werden. Für den ÖV im Kanton Luzern sind die folgenden sechs langfristigen Erfolgspositionen zentral.

Kurze und verlässliche Reisezeiten.	Die Reisezeiten mit dem ÖV sind verlässlich und unabhängig von der aktuellen Verkehrssituation.
Einfach benutzbar.	Das Angebot ist zeitlich und örtlich gut verfügbar. Durchgehend systematisierte und abgestimmte Fahrpläne vereinfachen das Reisen.
Adäquate Servicequalität.	Die Qualität der Leistungen ist angemessen und tarifverbundweit homogen. Die Kundinnen und Kunden sind zufrieden.
Am Puls der Zeit.	Veränderte Kundenbedürfnisse und neue technische Möglichkeiten sind die Treiber einer stetigen Leistungsentwicklung.
Preiswert.	Die Leistungen des ÖV sind den Preis wert.
Gepflegt.	Der Marktauftritt widerspiegelt den Wert der Leistung.

5. Strategie 2012 bis 2015

Dieses Kapitel informiert in Kürze über die Strategie des Verkehrsverbundes Luzern von 2012 bis 2015. Die vorliegende Strategie ist im Rahmen des IFAP 2011 bis 2015 finanzierbar, welcher vom Kantonsrat in der Novembersession 2010 genehmigt worden ist. Die Angebotsausbauten 2012 bis 2015, welche die vorliegende Strategie unterstützen, sind im Anhang aufgeführt.

5.1 Leitidee

Die Leitidee bringt den Kern der Strategie 2012 bis 2015 in wenigen Worten auf den Punkt.

- Das Platzangebot, die Zuverlässigkeit und die Rollmaterialqualität werden optimiert, soweit die Infrastruktur und die finanziellen Mittel dies zulassen.
- Für den etappenweisen Weiterausbau des Angebotes und die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten werden die planerischen Grundlagen erarbeitet.

5.2 Ziele

Die Ziele zeigen, was die Strategie bis 2015 bewirken soll.

- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von 47 auf 50 Prozent.
- Die Kantons- und Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben (IFAP 2011 bis 2015).
- Die planerischen Grundlagen für die langfristige Entwicklung des Bahn- und Busnetzes sind erarbeitet.
- Der Modalsplit im Agglomerationsgürtel steigt von 16 auf 18 Prozent.
- Die Kundenzufriedenheit steigt von 75 auf 76 Punkte.

5.3 Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen zeigen, auf welchen Wegen die Ziele erreicht werden sollen. Im Zentrum stehen Aussagen zur Weiterentwicklung des Angebotes.

Bahnangebot

- In den Korridoren Luzern–Rotkreuz–Zug, Luzern–Sursee und Luzern–Hochdorf werden die Planungen für einen etappenweisen Ausbau der S-Bahn in Richtung des langfristig mit dem Tiefbahnhof Luzern angestrebten Viertelstundentaktes vorangetrieben.
- In Luzern West verkehrt die S-Bahn ab 2014 mit Rollmaterial, welches das Erreichen des Zielzustandes bis 2018 unterstützt. Die S61 Luzern–Schachen wird nach Wolhusen verlängert und schrittweise zum integralen Stundentakt ausgebaut.
- In den Korridoren Luzern–Arth Goldau und Sursee–Olten verkehren die S-Bahnen neu mit klimatisiertem und teilweise niederflurigem Rollmaterial.
- Das veraltete Rollmaterial des Regional-Express Luzern–Olten wird mit FLIRT-Fahrzeugen ersetzt. Die Züge halten künftig zusätzlich in Aarburg-Oftringen.
- Im Korridor Luzern–Hergiswil verkehren die S-Bahnen ab 2014 in einem exakten Viertelstundentakt und mit niederflurigem Rollmaterial. Auf den gleichen Zeitpunkt hin wird der Inter-Regio Luzern–Meiringen–Interlaken mit neuem Rollmaterial geführt.

Bus- und Schiffangebot

- Wo die Nachfrage dies erfordert, werden die Kapazitäten der Bushauptlinien ausgebaut. Das Rontalkonzept wird planerisch konkretisiert.
- Die Verlängerung der städtischen Trolleybuslinie 6 in die Büttenehalde geht in Betrieb.
- Zur Erschliessung grosser Verkehrserzeuger wird das Busangebot ausgebaut.
- Im Raum Luzern Landschaft bleibt der Service public gewährleistet und der ÖV trägt zu einem optimierten Gesamtverkehrssystem bei. Im Sinn einer durchgehenden Reisekette bleibt der Raum Luzern Landschaft mit den Regionalzentren (Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim) verbunden.
- In den Regionalzentren werden die Busfahrpläne auf das Bahnangebot abgestimmt.
- Mit der Fertigstellung von Verkehrsinfrastrukturen (zum Beispiel Bahnüberführung in Sempach-Neuenkirch) werden Linienführungen überprüft und die Anbindung an die Bahn verbessert.
- In Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen wird die Planung der ÖV-Anbindungen zwischen wichtigen Regionalzentren vorangetrieben.
- Der Bau moderner Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus sowie Bus und Bus mit kurzen, kundenfreundlichen Wegen und Abstellplätzen für Velos und Autos wird zum Beispiel in Horw, Kriens Mattenhof, Wolhusen, Sursee, Emmenbrücke Bahnhof, Emmenbrücke Sprengi und Ebikon vorangetrieben.
- Das bewährte Kursschiffangebot für die Pendelnden aus den Seegemeinden wird beibehalten.

Langfristige Angebotsentwicklung

- Die laufenden Planungen für den Tiefbahnhof Luzern, die S-Bahn Luzern und den Busverkehr im Raum Luzern Agglomeration werden vorangetrieben und als Gesamtverkehrssystem abgestimmt.

Qualität

- In den Hauptverkehrszeiten wird die Zuverlässigkeit verbessert. Dazu werden staubedingte Fahrzeitverluste auf Buslinien schrittweise eliminiert. Der Verkehrsverbund Luzern setzt sich in den städtischen und kantonalen Planungen zur Neugestaltung des Verkehrs für Lichtsignalbevorzugungen und Busspuren ein.
- Das Bedienen der neuen Billettautomaten wird erleichtert.
- Der Umgang mit Reklamationen wird professionalisiert.
- Die Entwicklung des Fahrkomforts genießt hohe Aufmerksamkeit und wird, wo nötig, verbessert.
- Unter der Leitung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern wird eine Internetplattform mit Informationen rund um den ÖV und weitere Verkehrsmittel eingerichtet. Sie vereinfacht die Reiseplanung, insbesondere zu Sportanlässen, Freizeit- und Einkaufsorten im Kanton Luzern.

Tarif

- Bessere Leistungen und teuerungsbedingte Mehrkosten werden weitgehend durch Effizienzsteigerungen und regelmässige Preisanpassungen aufgefangen.
- Die Entwicklung des neu eingeführten integralen Tarifverbundes Passepartout wird analysiert. Möglichkeiten zur Vereinfachung des Zonensystems werden geprüft. Gestützt auf die Erkenntnisse wird ein Plan für die Weiterentwicklung erstellt.
- Die Bestrebungen auf nationaler Ebene zur tarifarischen Vereinfachung von Reisen in Nachbarverbunde werden unterstützt.
- Die Kundenbindung wird verstärkt.
- Der Nutzen des Passepartout-Ticket-Sortimentes wird aktiv vermarktet.
- Durch Kooperationen mit Veranstaltern (Kombitickets) werden Neukunden im wachsenden Freizeit- und Einkaufsverkehr gewonnen.

Wirtschaftlichkeit

- Linien mit ungenügender Nachfrage, ungenügender Kostendeckung oder sehr hohen Produktionskosten werden überprüft. Im Zug der Überprüfung werden zusammen mit den Transportunternehmen, beteiligten Gemeinden und regionalen Entwicklungsträgern Lösungen erarbeitet.
- Bei nicht marktgerechten Kosten respektive ungenügender Qualität können Linien ausgeschrieben werden. Dazu wird ein Ausschreibungskonzept erstellt und darauf aufbauend eine Ausschreibungsplanung erarbeitet.

Neues Rollmaterial der S-Bahn Luzern



Figur 1

6. Herleitung der strategischen Stossrichtungen

In diesem Kapitel werden die strategischen Stossrichtungen begründet. Ausgangspunkt sind die Beschreibung und Einschätzung der aktuellen Situation und der Entwicklungen.

6.1 Bahnangebot

Infrastrukturengpässe hemmen den Ausbau der S-Bahn

Bahnfahren ist seit der Einführung der S-Bahn Luzern attraktiver geworden. Auf den Hauptachsen verkehren die Züge im Halbstundentakt. Zusätzlich halten an den grossen Orten stündlich ein bis zwei Fernverkehrszüge. Auf den Nebenachsen und in den Randstunden besteht ein Stundentakt. Die Zahl der beförderten Personen ist zwischen 2005 und 2009 um über 70 Prozent gestiegen. Dementsprechend zeichnen sich während den Hauptverkehrszeiten, am Morgen und am Abend, Engpässe ab. Zudem sind die Fahrgastwechselzeiten länger geworden, was die Fahrplanstabilität verschlechtert hat.

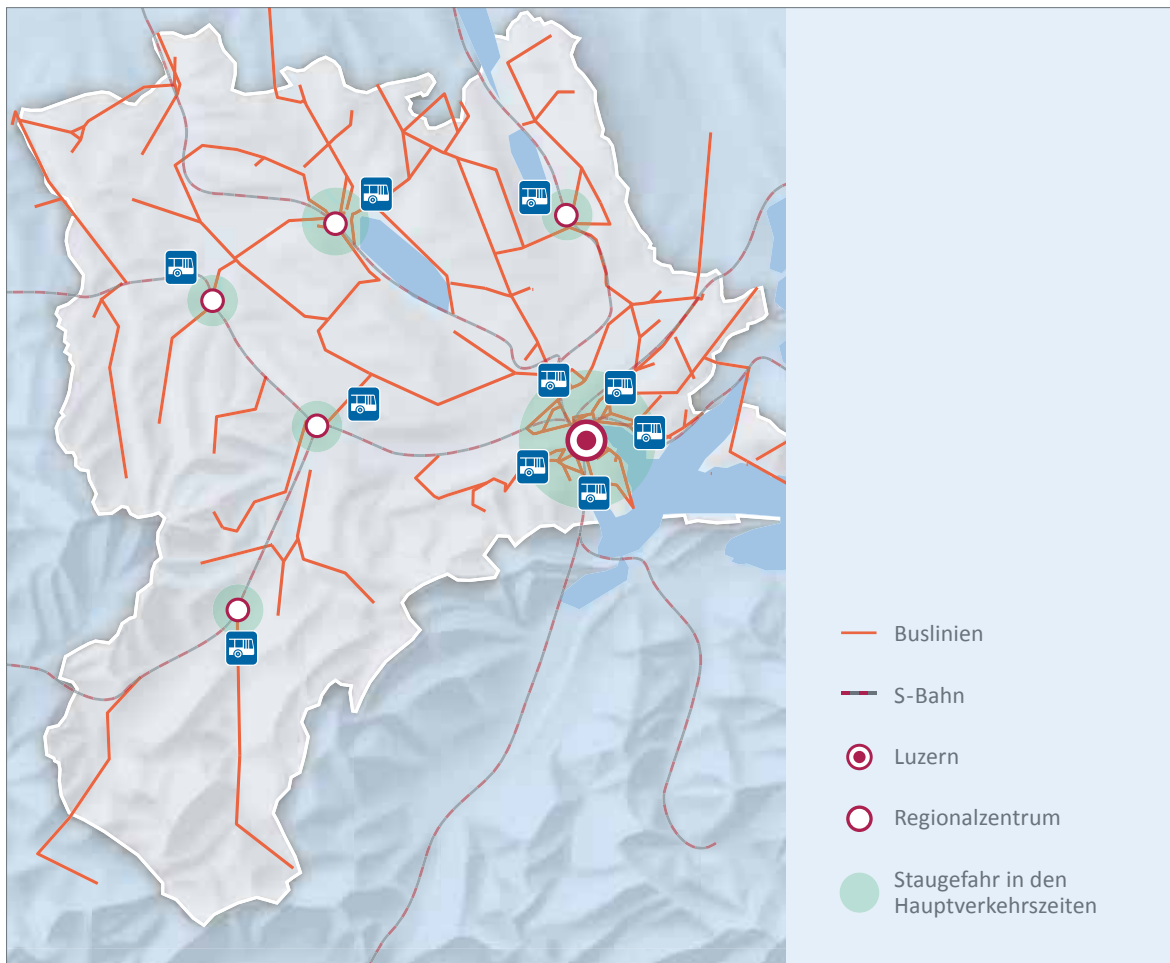
Gemäss den Prognosen wächst die Nachfrage weiter, besonders stark in den Korridoren Luzern–Zug und Luzern–Seetal. Hier wird ein Viertelstundentakt nötig. Ein solcher kann zwischen Luzern und Hergiswil dank der Tieflegung und dem Doppelspurausbau der Zentralbahn bereits 2014 angeboten werden.

Die Schieneninfrastruktur im Raum Luzern verunmöglicht weitere S-Bahn-Ausbauten. Kritischer Engpass ist die normalspurige Zufahrt zum Bahnhof Luzern. Hier treffen mehrere Bahnlinien aufeinander. Die Situation wird sich erst mit dem Bau des Tiefbahnhofs Luzern (Zeithorizont 2030) grundlegend verbessern. Die dafür erforderliche Planung muss deshalb mit höchster Priorität vorangetrieben werden.

Folgerungen

Die Nachfrage auf der Schiene wächst weiter. Der notwendig werdende Viertelstundentakt in Richtung Zug und ins Seetal kann wegen der ausgelasteten Zufahrt zum Bahnhof Luzern erst langfristig realisiert werden. Deshalb braucht es aufwärtskompatible Übergangslösungen. Mit erster Priorität müssen die Planungen für den neuen Tiefbahnhof Luzern und darauf abgestimmt der Ausbau der Schieneninfrastruktur auf den Zulaufstrecken vorangetrieben werden. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und des Komforts muss das teilweise veraltete Rollmaterial durch modernes, niederfluriges Rollmaterial ersetzt werden (Figur 1).

Buslinien im Kanton Luzern



Figur 2

6.2 Bus- und Schiffangebot

Im Raum Luzern Agglomeration stehen die Busse im Stau

Seit der Einführung des Konzeptes AggloMobil 2006 fahren die Busse häufiger und einfacher. Die am stärksten ausgelasteten Trolleybuslinien verkehren im 5-Minuten-Takt. Trotz AggloMobil bestehen weiterhin Kapazitätsengpässe hauptsächlich auf den Linien 1 (Kriens), 12 (Littau) und 22/23 (Rontal). Zudem stehen die Busse im Stau (Figur 2), was zu Anschlussbrüchen, unzufriedenen Fahrgästen und höheren Produktionskosten führt. Der Anteil des ÖV bei grossen Verkehrserzeugern im Freizeit- und Einkaufsbereich ist unterdurchschnittlich, weil das heutige Verkehrsangebot noch zu wenig attraktiv ist. Sofern es gelingt, diese Schwächen zu beheben, kann das Ziel, den Modalsplit für den ÖV im Agglomerationsgürtel von 16 auf 18 Prozent zu erhöhen, erreicht werden. Diese Erhöhung entspricht einer Steigerung um über 10 Prozent.

Abstimmungsbedarf in den Regionalzentren

Die Buslinien in den Regionalzentren Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim sind in den letzten Jahren ausgebaut worden (Figur 2). Sie schliessen in der Regel an die Bahn an. Bei der Abstimmung der Fahrpläne und damit der Durchgängigkeit der Reisekette besteht weiteres Optimierungspotenzial. Für die wachsenden Verkehrsströme zwischen Luzerner und ausserkantonalen Regionalzentren fehlen attraktive Verkehrsangebote.

Erprobter Service public im Raum Luzern Landschaft

Der Raum Luzern Landschaft wird durch ein angemessenes Angebot im ÖV an die Regionalzentren und die Hauptentwicklungsachse angeschlossen. Angestrebt wird eine nachfrageorientierte Optimierung. Lösungen werden in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden und regionalen Entwicklungsträgern erarbeitet.

Schiffangebot

Das bewährte Angebot für Pendlerinnen und Pendler aus den Seegemeinden wird beibehalten.

Folgerungen

Im Raum Luzern Agglomeration wird die bisher verfolgte Stossrichtung: häufiger und einfacher fortgesetzt. Lösungen zur Busbeschleunigung werden vorangetrieben. Der Fokus in den Regionalzentren liegt in der verbesserten Abstimmung auf die Bahn. Der Ausbau kantonsüberschreitender Angebote wird zusammen mit den beteiligten Kantonen vorangetrieben.

Sicherstellung einer hohen Planungskongruenz



Figur 3

6.3 Langfristige Angebotsplanung

Bisher getrennte Entwicklung von S-Bahn und Agglomerationsverkehr

Im Kanton Luzern laufen die Bahn- und Buslinien wie Radspeichen auf den Bahnhof Luzern zu. Die geplanten Fahrzeiten sind kurz. In der Realität stehen die Busse in den Hauptverkehrszeiten regelmässig im Stau. Der Bahnhofplatz Luzern platzt wegen der vielen Busse aus allen Nähten. Wer statt ins Zentrum direkt in eine benachbarte Gemeinde reisen will, muss via Bahnhof Luzern fahren und unattraktiv lange Fahrzeiten in Kauf nehmen. Dementsprechend tief ist der Modalsplit im Agglomerationsgürtel.

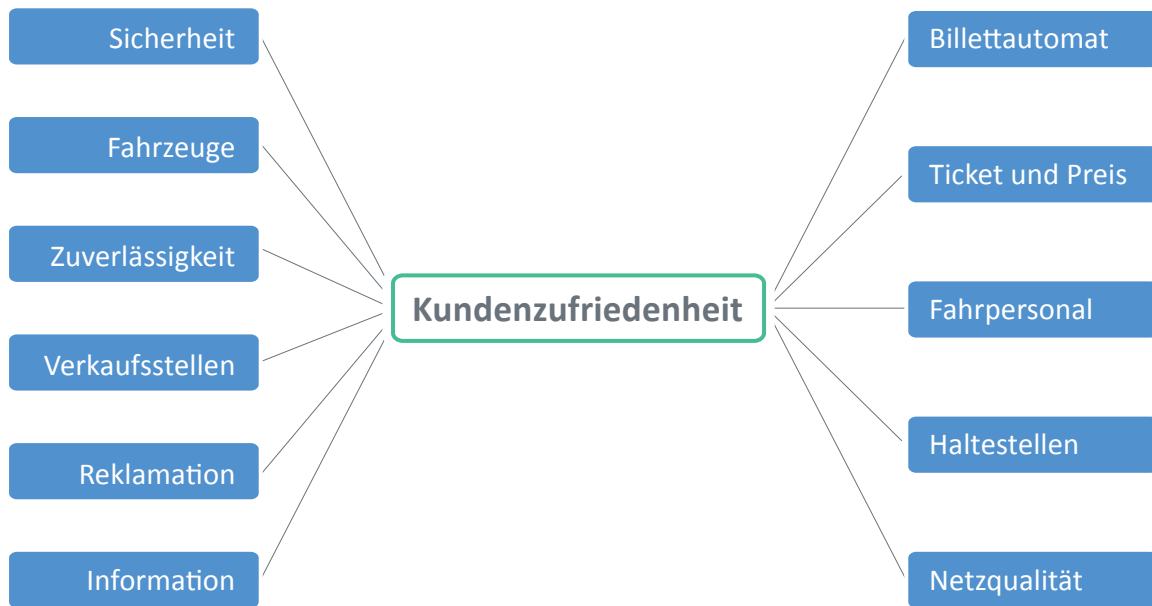
S-Bahn- und Agglomerationsverkehr wurden bisher getrennt entwickelt. Mit der Konzentration der Planung und Bestellung beim Verkehrsverbund Luzern kann das ÖV-Netz neu aus einer Hand geplant werden. S-Bahnen bilden das leistungsfähige Rückgrat des ÖV im Kanton Luzern. Sie erschliessen die Regionen, Agglomeration und Stadt Luzern grob und stellen die Verbindung zum übergeordneten Fernverkehrsnetz her. Buslinien dienen der Feinerschliessung von Ortschaften und Quartieren. An optimal festgesetzten Umsteigeorten werden die Linien zu einem hochwertigen Netz verknüpft. So entstehen Reiseketten mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten. Die Umsteigeorte sind übersichtlich organisiert, Wege barrierefrei und witterungsgeschützt.

Derzeit laufen drei Projekte zur mittel- und langfristigen Netzentwicklung: die Planung des Tiefbahnhofs Luzern, die Planung zur mittelfristigen Weiterentwicklung der S-Bahn Luzern (Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz) und AggloMobil Due für die Optimierung des Agglomerationsverkehrs. Zentrale Aufgabe des Verkehrsverbundes Luzern ist das Sicherstellen einer hohen Planungskongruenz zwischen diesen Projekten (Figur 3). Inhaltliche Themen sind die systematische Verknüpfung der Linien, die Festsetzung von Umsteigepunkten, Angebotssystematisierungen, die Planung direkter Verbindungen zwischen Agglomerationsgemeinden und Regionen sowie die Überprüfung von Parallelangeboten.

Folgerungen

Die bisher getrennt entwickelten Verkehrsangebote werden in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden und regionalen Entwicklungsträgern koordiniert weiterentwickelt. Zu diesem Zweck vertritt der Verkehrsverbund Luzern seine Netzsicht in den Planungen für den Tiefbahnhof Luzern, die mittelfristige Entwicklung der S-Bahn Luzern und den Agglomerationsverkehr. Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus sowie Bus und Bus haben eine integrierende Funktion.

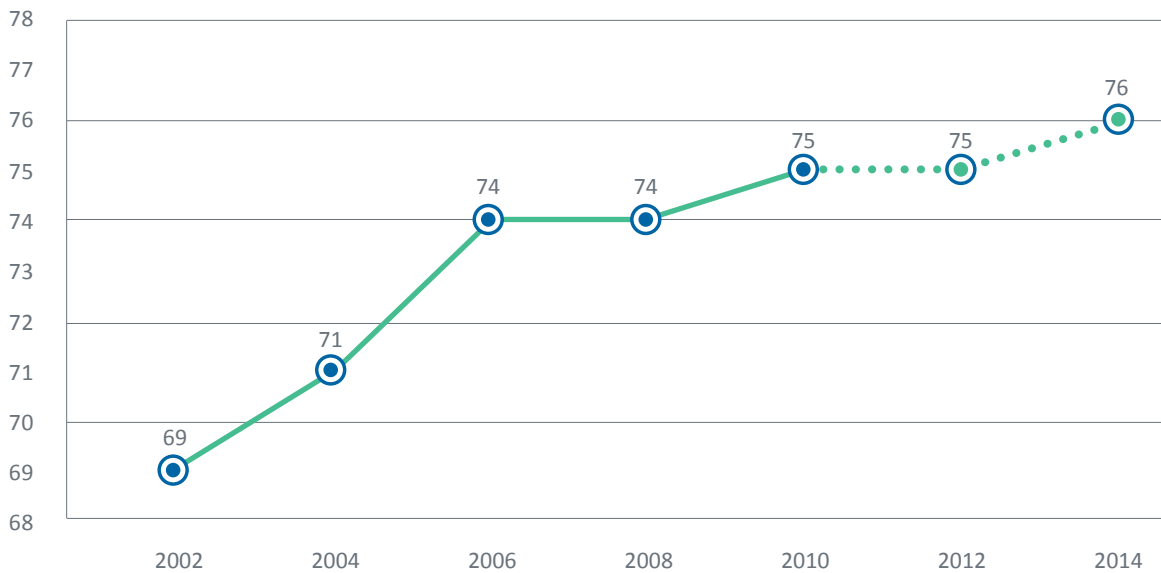
Qualitätsaspekte der Kundenzufriedenheit



Figur 4

Entwicklung der Kundenzufriedenheit

Bewertung auf einer Skala von 0 bis 100



Figur 5

6.4 Qualität

Insgesamt zufriedene Fahrgäste

Die Kundinnen und Kunden sind zufrieden mit der Qualität des ÖV im Kanton Luzern. Dementsprechend stieg die Kundenzufriedenheit in den letzten Jahren stetig an (Figur 5). Sie erreichte 2010 75 Punkte. Die Gesamtzufriedenheit wird beeinflusst von der Zufriedenheit der Fahrgäste mit zahlreichen Qualitätsaspekten (Figur 4). Ihr Einfluss auf die Kundenzufriedenheit ist unterschiedlich gross. Analysen des Verkehrsverbundes Luzern zeigen, dass die Fahrgäste zufrieden sind mit der Netzqualität an den Werktagen, mit den bedienten Verkaufsstellen, dem Fahrpersonal und der Sauberkeit der Fahrzeuge. Nicht zufrieden sind sie mit der Zuverlässigkeit in den Hauptverkehrszeiten, der Bedienungsfreundlichkeit der Billettautomaten, dem Reklamationswesen, dem Fahrkomfort und generell dem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Zugang zum ÖV

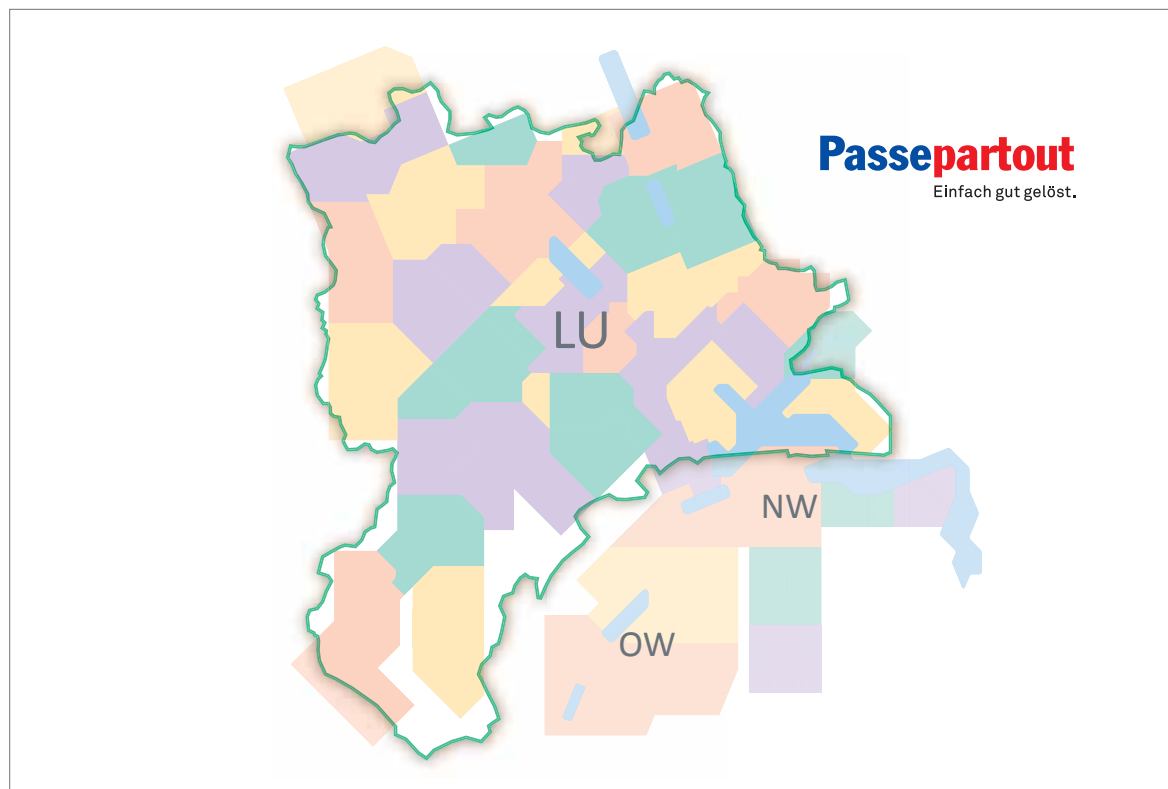
Hindernisse, wie das richtige Lesen des Fahrplans, das Lösen eines passenden Tickets oder die Suche nach der nächstgelegenen Haltestelle erschweren den Zugang zum ÖV. Sie werden schrittweise aus dem Weg geräumt. So wurden an den wichtigsten Haltestellen im ÖV-Netz des Kantons Luzern die alten Verkaufsgeräte durch moderne ersetzt. Anzeigen informieren an den frequenzstärksten Haltestellen über die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt der nächsten Busse.

Für gelegentliche Reisen, und dazu gehört der stark wachsende Freizeit- und Einkaufsverkehr, stellt sich die Frage nach der Wahl des passenden Verkehrsmittels. Hier besteht ein Bedürfnis nach leicht verfügbaren Routeninformationen über den ÖV, den Auto- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität.

Folgerungen

Die Erhebungen der letzten Jahre belegen, dass das Niveau der Kundenzufriedenheit gesteigert werden kann. Der Vergleich mit anderen Verbunden zeigt, dass eine Erhöhung auf 76 Punkte möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Im Kanton Luzern müssen die Qualitätsaspekte, mit denen die Fahrgäste unterdurchschnittlich zufrieden sind, verbessert werden. Dazu gehören die Zuverlässigkeit in den Hauptverkehrszeiten, die Bedienung der Billettautomaten, das Reklamationswesen und der Fahrkomfort. Verbesserungen bei einzelnen Qualitätsaspekten verbessern das Preis-Leistungs-Verhältnis und indirekt die Gesamtzufriedenheit.

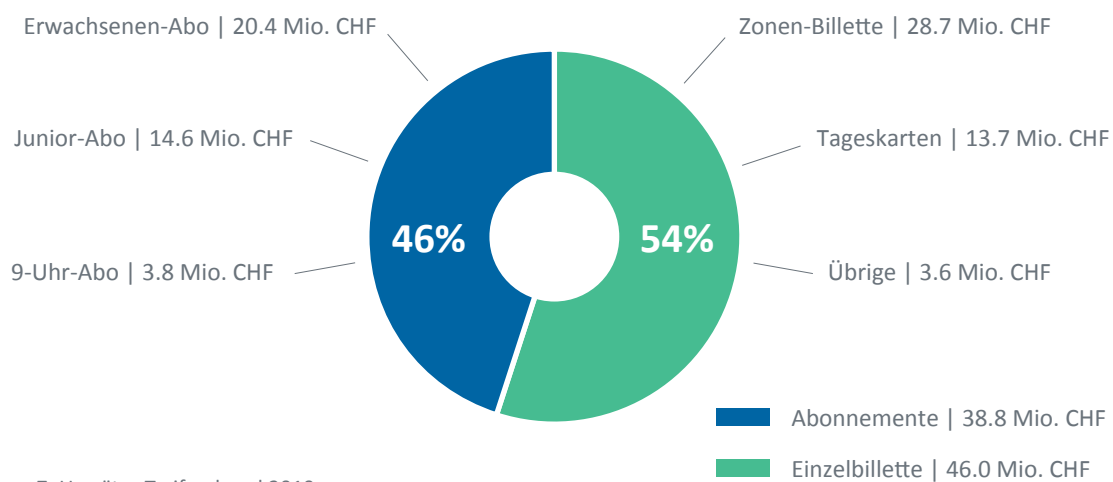
Einzugsgebiet des Tarifverbundes Passepartout



Figur 6, Der Tarifverbund Passepartout umfasst die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden

Anteil Abonnemente und Einzelbillette im Tarifverbund Passepartout

Anteil in Prozent



Figur 7, Umsätze Tarifverbund 2010

6.5 Tarif

Tarifanpassungen

In Anbetracht der stark ausgelasteten ÖV-Kapazitäten, einer weiter steigenden Verkehrsnachfrage und knappen staatlichen Mitteln sind regelmässige Preisanpassungen vorgesehen. Die Preisanpassungen erfolgen möglichst im gleichen Rhythmus wie auf nationaler Ebene.

Entwicklung Tarifverbund Passepartout

Seit Dezember 2009 besteht in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden der integrale Tarifverbund Passepartout (Figur 6). Wer im Passepartout reist, löst für Einzelfahrten ein Zonen-Billett. Dieses berechtigt innerhalb der gelösten Zonen und der gelösten Zeit zu beliebig vielen Fahrten auf Bahn und Bus. Nach dem ersten Jahr seit der Einführung liegen die Umsätze knapp unter den prognostizierten Erwartungen. Analysen deuten darauf hin, dass sich der Verbundeffekt – er wirkt umsatzsteigernd – verzögert einstellen wird.

Für die Weiterentwicklung des Tarifverbundes werden die Anliegen für eine einheitliche Stadtzone, die unterschiedliche Zonenstruktur für Abonnemente und Zonen-Billette sowie die Kundenanliegen für ein zonenbasiertes Ticketangebot in die Nachbarverbunde analysiert und Lösungen erarbeitet.

Marktbearbeitung Tarifverbund Passepartout

Kunden zu halten ist günstiger, als Neukunden zu gewinnen. Darum verfolgt der Tarifverbund Passepartout ein Kundenbindungsprogramm. Monatsabonnenten werden eingeladen, auf das Jahresabonnement – die stärkste Form der Kundenbindung – umzusteigen.




Neue Kunden gewinnt der Tarifverbund mit Werbung für Passepartout-Billette. Erfahrungen zeigen, dass es Zeit und Informationen braucht, bis der gegenüber den Streckenbilletten erweiterte Leistungsumfang der Zonen-Billette einer breiten Bevölkerung bekannt ist. Dies soll eine mehrjährige Werbekampagne bewirken und damit zur Umsatzsteigerung beitragen.

Im wachsenden Markt des Freizeit- und Einkaufsverkehrs gewinnt der Tarifverbund Passepartout Neukunden durch Kooperationen mit Veranstaltern. Die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖV wird ins Eintrittsbillett integriert. Zur Erhöhung der Kooperationsbereitschaft der Veranstalter intensiviert der Tarifverbund Passepartout die Zusammenarbeit mit den Veranstaltern.

Folgerungen

Zur Finanzierung der notwendigen Angebotsausbauten sind regelmässige, moderate Tarifierhöhungen notwendig. Die Entwicklung des integralen Tarifverbundes Passepartout und insbesondere die Gründe für die leicht unter den Erwartungen liegende Umsatzentwicklung müssen analysiert werden. Zudem werden die Anliegen für Zonenplanänderungen und die Wünsche der Fahrgäste für zusätzliche Tarifprodukte beurteilt. Gestützt darauf wird die Weiterentwicklung des Tarifverbundes Passepartout geplant. Der Tarifverbund Passepartout setzt sein Kundenbindungsprogramm fort. Neukunden (Mehrumsatz) gewinnt er mit informativen Kampagnen über die Verwendung und den Nutzen der Zonen-Billette und durch Kooperationen mit Erzeugern von Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Angebotsstufen und Kostendeckung

		Minimale Kostendeckungsgrade		
Die Linien des öffentlichen Personenverkehrs werden den folgenden Angebotsstufen zugeordnet.				
①	Grundversorgung in dünn besiedelten Gebieten mit geringer Nachfrage; Mindestangebot: vier Kurspaare pro Tag.	20%	20%	50%
②	Ausrichten des Angebotes auf das Verkehrsaufkommen, gute Marktstellung des ÖV; Mindestangebot: tagsüber durchgehender Stundentakt.	20%	25%	50%
③	Sehr gutes Angebot, starke Marktstellung des ÖV; Mindestangebot: tagsüber in der Regel durchgehender Halbstundentakt mit Verdichtungsleistungen zu den Hauptverkehrszeiten.	25%	30%	50%
④	Flächendeckendes Angebot aufgrund starker Nachfrage in grossen und dicht besiedelten Gebieten; Entlastung des motorisierten Individualverkehrs, Sicherstellung der Anschlussbeziehungen zu allen Verkehrsträgern; Mindestangebot: tagsüber in der Regel durchgehender Viertelstundentakt auf den Hauptverkehrslinien.	30%	35%	50%

Figur 8

6.6 Wirtschaftlichkeit

Nichterfüllung der Mindestanforderungen

Gemäss § 2 öVG strebt der Verkehrsverbund Luzern einen effizienten ÖV und eine wirtschaftliche Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand an. Gestützt darauf überwacht der Verkehrsverbund Luzern den Kostendeckungsgrad und die Anzahl der angebotenen Kurspaare je Linie. Für diejenigen Linien, die den im Reglement des Verkehrsverbundes Luzern vorgegebenen Mindestkostendeckungsgrad unterschreiten respektive die Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) über die maximale Anzahl Kurspaare überschreiten, werden Massnahmen definiert, die spätestens bis 2014 zur Erfüllung der Mindestanforderungen führen.

Ausschreibungen

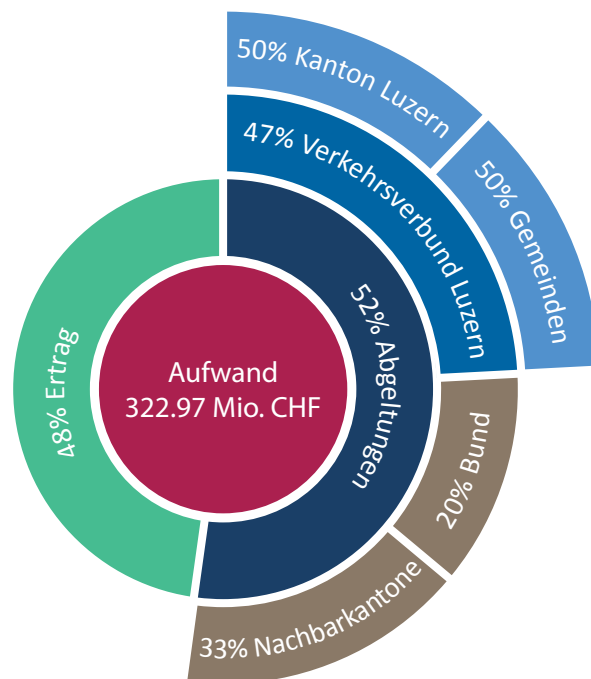
Gemäss § 18 öVG sollen Linien bei nicht marktgerechten Kosten respektive ungenügender Qualität ausgeschrieben werden. Die Botschaft zum zweiten Schritt der Bahnreform sieht Ausschreibungen im bestellten regionalen Busverkehr grundsätzlich vor und schliesst die Möglichkeit einer Ausschreibung im Bahnbereich nicht aus. Ausschreibungen sind vorgesehen, wenn verschiedene Bedingungen erfüllt sind. Das Gesetz verpflichtet die Kantone, im Einvernehmen mit dem BAV für den Bus- und den Bahnbereich eine rollende Ausschreibungsplanung zu erstellen, in der die längerfristigen Überlegungen der Besteller des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs enthalten sind. Grundlage für die Planung ist das Ausschreibungskonzept. Darin werden die Grundsätze und Grundlagen definiert.

Folgerungen

Der Verkehrsverbund Luzern überwacht laufend die Einhaltung der gesetzlichen Mindestanforderungen der Linien. Linien, welche die Anforderungen unterschreiten, werden überprüft. Wo nötig, werden Lösungen erarbeitet unter Einbezug der Partner.

Zur Erhöhung der Planungssicherheit für Transportunternehmen und den Verkehrsverbund Luzern wird ein Ausschreibungskonzept erstellt und gestützt darauf eine Ausschreibungsplanung für den Zeithorizont 2013 bis 2023 festgelegt.

Abgeltungsmodell



Figur 9

Figur 9 stellt exemplarisch für 2011 dar, wie der Aufwand durch Ertrag und Abgeltungen gedeckt ist. Von besonderem Interesse ist die Verteilung der Abgeltungen. Zur Vereinfachung wurden die entsprechenden Zeilen im Kapitel 7 mit den in obiger Figur verwendeten Farben eingefärbt.

Der Aufwand von 322.97 Millionen Franken umfasst alle ÖV-Linien, welche der Verkehrsverbund Luzern bestellt (inklusive die kantonsübergreifenden Linien; zum Beispiel die S1 Luzern – Zug – Baar). Der Ertrag deckt mit 48 Prozent knapp die Hälfte des Aufwandes. Die öffentliche Hand muss somit den Rest des Aufwandes finanzieren. An den Abgeltungen beteiligen sich die Nachbarkantone mit 33 Prozent, der Bund mit 20 Prozent, und der Verkehrsverbund Luzern mit 47 Prozent. Der Anteil des Verkehrsverbundes Luzern von 79.6 Millionen Franken wird gemäss öVG je hälftig vom Kanton Luzern und den Gemeinden getragen.

7. Finanzen

7.1 Abgeltungen

Entwicklung

In den letzten Jahren konnten der Kostendeckungsgrad, die Effizienz (Kosten pro Platzkilometer) und die Nachfrage stetig gesteigert werden. Tiefe Zinsen, eine geringe Teuerung und die florierende Wirtschaft haben diese Entwicklungen günstig beeinflusst. In den nächsten Jahren dürfte das Umfeld schwieriger werden. Gemäss IFAP 2011 bis 2015 wird die Teuerung im Durchschnitt um 1.2 Prozent steigen. Weitere Mehrkosten verursachen die geplanten Rollmaterialerneuerungen, Rollmaterialverstärkungen und die Angebotsausbauten (Angebotsveränderungen und Neukonzepte). Zusammen mit einer jährlichen Effizienzsteigerung von einem halben Prozent und höheren Erträgen aufgrund der Nachfragesteigerung und von Preisanpassungen sinken die Abgeltungen zwischen 2011 und 2015 leicht um rund 0.5 Millionen Franken. Diese Entwicklung wird auch dadurch beeinflusst, dass der Aufwand durch die Übertragung der Infrastrukturabgeltungen in die Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur um 3.3 Millionen Franken entlastet wird. Der Anteil der Abgeltung, der durch den Verkehrsverbund Luzern zu tragen ist, wächst von 2011 bis 2015 marginal um 0.9 Millionen Franken. Ohne die Verschiebung der Infrastrukturabgeltungen in die Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur wäre der Anstieg mit 4.2 Millionen Franken im gleichen Zeitraum allerdings wesentlich grösser gewesen. Die Abgeltung des Verkehrsverbundes Luzern steigt deshalb, weil die geplanten Angebotsausbauten durch den Bund und die Nachbarkantone nicht mitfinanziert werden können, da es sich hauptsächlich um Ortsverkehr in der Agglomeration Luzern handelt (Tabelle 1).

Entwicklung von Aufwand, Ertrag und Abgeltungen (Bund, Nachbarkantone und Verkehrsverbund Luzern)

in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015
Aufwand	322.97	318.59	324.28	327.78	332.13
Rollmaterial / Verstärkungen		2.84	0.98	0.56	
Angebotsveränderungen		0.58			0.50
Neukonzepte			0.25	1.50	1.50
Teuerung		3.88	3.89	3.93	3.99
Effizienzsteigerung		-1.61	-1.62	-1.64	-1.66
Total Aufwand	322.97	324.28	327.78	332.13	336.46
Ertrag	153.73	152.72	154.30	159.77	162.13
Nachfragesteigerung		1.58	2.42	2.35	2.39
Preisanpassungen			3.05		3.18
Total Ertrag	153.73	154.30	159.77	162.12	167.70
Abgeltungen insgesamt	169.24	169.98	168.01	170.01	168.76
Kostendeckungsgrad	47.6%	48.4%	49.3%	49.5%	50.5%
Davon Abgeltungen Verkehrsverbund Luzern	79.60	77.48	77.94	79.23	80.47
Annahmen:					
Teuerung*		1.2%	1.2%	1.2%	1.2%
Effizienzsteigerung		-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%
Nachfrage		1%	1.5%	1.5%	1.5%
Preisanpassungen			2%		2%

Tabelle 1

* gemäss IFAP 2011 bis 2015

Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern

Der Aufwand des Verkehrsverbundes Luzern setzt sich zusammen aus den Abgeltungen für die Transportunternehmen und den Kosten der Verbundorganisation (Tabelle 2). Er steigt im Zeitraum von 2011 bis 2015, unter Berücksichtigung einer jährlichen Teuerung von 1.2 Prozent, von 83.1 Millionen Franken auf 84.5 Millionen Franken.

Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern

in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015
Abgeltungen Verkehrsverbund Luzern	79.60	77.48	77.94	79.23	80.47
Verbundorganisation	3.51	3.76	3.99	4.03	4.07
Total Verbundaufwand	83.11	81.24	81.93	83.26	84.54

Tabelle 2

In der vorstehenden Tabelle 2 nicht berücksichtigt ist die auf Bundesebene diskutierte Sparvorlage für den ÖV (siehe nachfolgende Ausführungen zu den Entwicklungsrisiken).

Finanzierung des Verbundaufwandes

Der Verbundaufwand wird zu gleichen Teilen vom Kanton Luzern und den Gemeinden finanziert. Die Transportunternehmen decken die Kosten der Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout.

Die Kantons- und Gemeindebeiträge erhöhen sich gemäss aktuellem IFAP 2011 bis 2015 um jährlich jeweils 0.5 Millionen Franken. Die daraus resultierende Überdeckung würde sich zwischen 2011 und 2015 auf eine Überdeckung von 9.66 Millionen Franken kumulieren. In der nachfolgenden Tabelle 3 wurden deshalb die IFAP 2011 bis 2015-Zahlen ab 2012 für den Kanton Luzern und die Gemeinden jeweils um 1.65 Millionen Franken pro Jahr reduziert (also jeweils um die Hälfte von den 3.3 Millionen Franken, die als Infrastrukturabgeltungen in die Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur übertragen werden unter Berücksichtigung von Darlehensrückzahlungen). Über die Zeitspanne von 2011 bis 2015 resultiert nun eine Unterdeckung von 0.78 Millionen Franken. Die Beiträge der Transportunternehmen für die Führung der Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout steigen ebenfalls im Umfang der unterlegten Teuerung von 1.2 Prozent.

Finanzierung des Verbundaufwandes

in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015
Beitrag Kanton*	41.04	41.54	42.04	42.54	43.04
Reduktion Kantonsanteil		-1.65	-1.65	-1.65	-1.65
Beitrag Gemeinden	41.04	41.54	42.04	42.54	43.04
Reduktion Gemeindeanteil		-1.65	-1.65	-1.65	-1.65
Beiträge Transportunternehmen	1.22	1.22	1.22	1.22	1.22
Total Ertrag	83.30	81.00	82.00	83.00	84.00
Abweichung zum Bedarf	0.19	-0.24	0.07	-0.26	-0.54
	0.2%	-0.3%	0.1%	-0.3%	-0.6%

Tabelle 3

* gemäss IFAP 2011 bis 2015

Entwicklungschancen

Die aktuellen Konjunkturprognosen zeigen ein positiveres Bild als noch vor einem Jahr; es wird mit einem wirtschaftlichen Wachstum von 2.1 Prozent für 2011 gerechnet. Die Arbeitslosenzahl ist in der Zentralschweiz tiefer als in der übrigen Schweiz. Im vergangenen Jahr wuchs im Kanton Luzern die Einwohner- und Beschäftigtenzahl. Diese Indikatoren begünstigen die Verkehrsnachfrage und damit auch das Potenzial des ÖV. Mit einer hohen Qualität, namentlich Zuverlässigkeit und Komfort, und einem nachfragegerechten Angebot kann der ÖV seinen Marktanteil überproportional erhöhen.

Entwicklungsrisiken

Die auf Bundesebene vorgesehenen Sparmassnahmen sehen eine Kürzung der Kantonsquoten (Kantonsquote = Bundes- und Kantonsanteile) bis 2012 um insgesamt knapp 71 Millionen Franken gegenüber 2010 vor, was einer Reduktion von 4.6 Prozent entspricht. Je nach Modell bedeutet dies für den Verkehrsverbund Luzern eine zusätzliche Belastung bis zu 3.2 Millionen Franken (kumuliert für die Jahre 2011 und 2012). Ab 2013 wäre wieder eine leichte Erhöhung der Kantonsquoten um 0.4 Prozent (2013) bzw. 0.1 Prozent (2014) vorgesehen. Aktuell kann davon ausgegangen werden, dass die Erhöhung der Mindestnachfrage bei ländlichen Regionalbuslinien nicht umgesetzt wird, die übrigen Massnahmen (Korrektur der Teuerung und Zinsersparnis infolge Bundesgarantie) sind noch nicht vom Tisch.

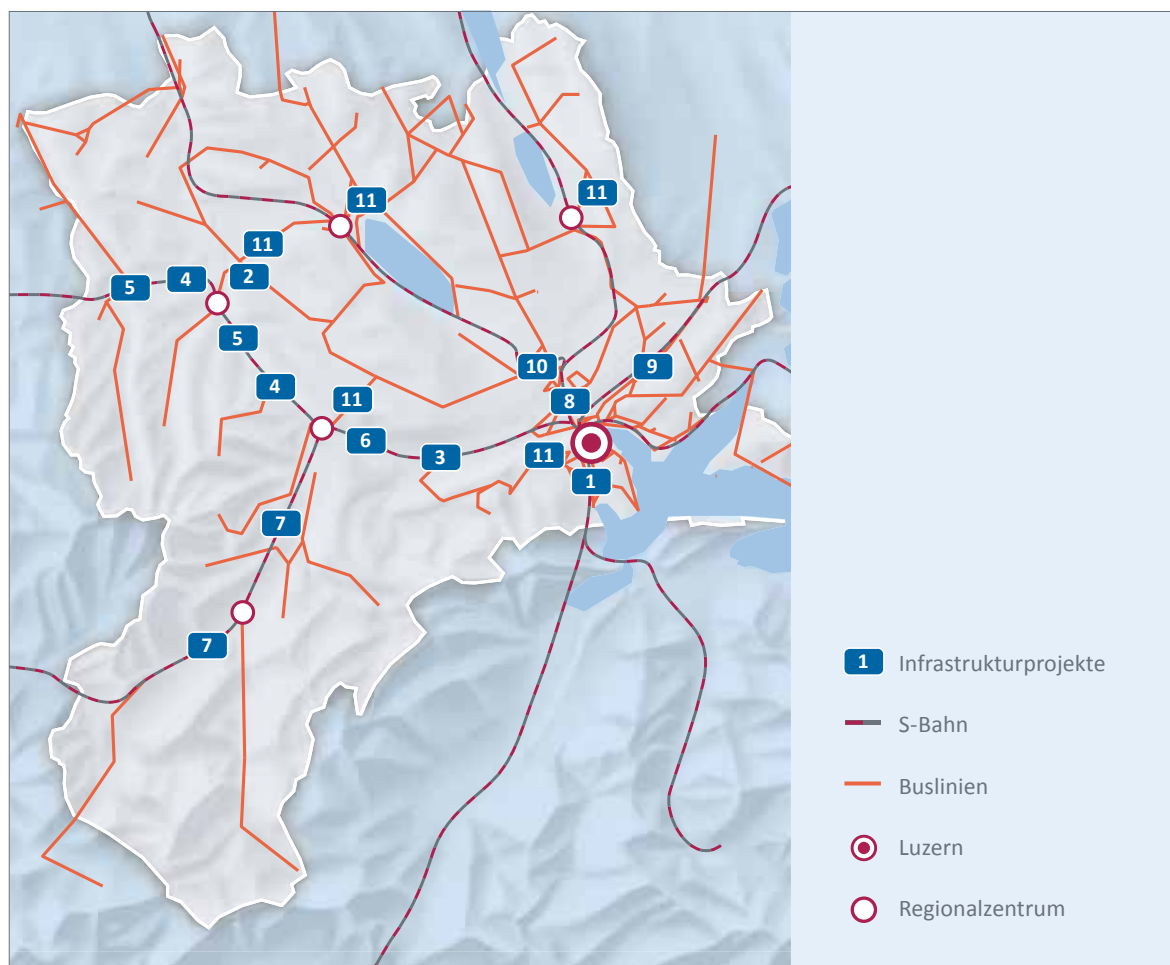
Weitere Risiken sind die Zinsentwicklung und die Energiepreise. Es wird erwartet, dass das Zinsniveau mittelfristig gegenüber dem heute tiefen Stand ansteigen wird. Dies bedeutet insbesondere, dass die Kapitalkosten höher ausfallen werden (zum Beispiel bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial oder bei Investitionen in ÖV-Infrastrukturen). Bei den Energiepreisen stehen die schwer abschätzbaren Entwicklungen auf den Rohölmärkten im Fokus, welche die Dieselpreise unmittelbar beeinflussen werden.

Bei der Verkehrsentwicklung besteht die Gefahr, dass aufgrund der Verkehrszunahme auf der Strasse die Fahrzeitverluste der Busse weiter steigen. Für die Sicherstellung eines reibungslosen Betriebs, namentlich der Sicherstellung der Anschlüsse und Bewältigung des sich erhöhenden Fahrgastaufkommens, sind Zusatzfahrzeuge mit hohen Zusatzkosten einzusetzen.

Folgerungen

Jährliche Effizienzsteigerungen, ein anhaltendes Nachfragewachstum und Preisanpassungen im Umfang von 2 Prozent in den Jahren 2013 und 2015 sind nötig, damit die Weiterentwicklung des ÖV im Kanton Luzern finanziert werden kann, ohne dass die Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern den im IFAP 2011 bis 2015 vorgegebenen Rahmen sprengt. Die aktuellen Konjunkturprognosen bergen Chancen für eine günstigere Entwicklung der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern. Demgegenüber bergen die diskutierten Bundessparmassnahmen, die Entwicklung der Energiepreise und die Zinsentwicklung Risiken.

ÖV-Infrastrukturprojekte 2011 bis 2015



1	Tieflegung und Doppelspurausbau Zentralbahn
2	Busbahnhof Willisau
3	Umbau Bahnhof Malters
4	Substanzerhaltung/Erneuerungen BLS
5	Erweiterungsinvestitionen (Wolhusen – Langenthal)
6	Ausbau Bahninfrastruktur Luzern West
7	Sanierung Bahnübergänge
8	Seetalplatz, Fahrleitungen und Bahnhofplatz
9	Buskonzept Rontal, Infrastrukturanpassungen
10	Umbau Bahnhof Rothenburg Industrie
11	Umstieg Bahn-Bus / Bus-Bus

Figur 10

7.2 Investitionen

Investitionen in Infrastrukturprojekte

Neben den bereits in den vergangenen Jahren initialisierten Projekten, die wichtigsten sind die Tieflegung und der Doppelspurausbau der Zentralbahn, der Umbau des Bahnhof Malers sowie die Beiträge an die BLS Netz AG für Erneuerungen und Sanierungen der Bahninfrastruktur zwischen Wolhusen und Langenthal, sind zusätzliche Mittel hauptsächlich für die Verbesserung der Umsteigepunkte (Umstieg zwischen Bahn und Bus oder Bus und Bus) vorgesehen. Mit der Verbesserung der Umsteigepunkte wird die strategische Stossrichtung nach optimalen Transportketten unterstützt. Ausgaben für Schieneninfrastrukturprojekte sind als «pro memoria» bereits aufgeführt; für diese Projekte sind in den nächsten Jahren die Planungen und damit die Konkretisierung voranzutreiben und im Besonderen ist die Bahninfrastruktur zwischen Wolhusen und Langenthal auf dem S-Bahn-Standard zu halten. Im Anhang befinden sich detaillierte Angaben zu den konkreten Infrastrukturprojekten (aktueller Stand des Infrastruktur-Finanzplans öffentlicher Verkehr sowie Erläuterungen zu den einzelnen Massnahmen).

Im IFAP 2011 bis 2015 (Tabelle 4) sind ab 2012 jährliche Beiträge für ÖV-Investitionen im Umfang von 18 Millionen Franken pro Jahr bis 2014 und 15 Millionen Franken für 2015 vorgesehen. Darin nicht enthalten sind die Planungskosten für den Tiefbahnhof Luzern im Umfang von 20 Millionen Franken. Sie werden vom Kanton Luzern separat finanziert. Die Infrastrukturprojekte, neu und wesensgerecht sind darin auch die Infrastrukturabgeltungen enthalten, lassen sich damit 2012 bis 2014 finanzieren. 2015 fehlen knapp 3 Millionen Franken.

Ab 2012 werden die Infrastrukturabgeltungen der Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur und nicht wie im IFAP 2011 bis 2015 vorgesehen der Investitionsrechnung belastet werden. Die Kostenbeteiligung der Gemeinden bleibt unverändert. Dies wird im Aufgaben- und Finanzplan 2012 bis 2015 (AFP) entsprechend berücksichtigt.

Investitionsbeiträge öffentlicher Verkehr

in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015
Tieflegung und Doppelspurausbau Zentralbahn	8.50	8.50	3.30	1.30	1.00
ÖV-Investitionen gemäss Infrastruktur-Finanzplan	4.69	6.34	11.63	13.11	12.86
Infrastrukturabgeltungen		3.84	3.84	3.94	3.94
Total	13.19	18.68	18.77	18.35	17.80
IFAP 2011 bis 2015	2011	2012	2013	2014	2015
ÖV-Investitionen brutto	14.00	18.00	18.00	18.00	15.00
Abweichung zum Bedarf	0.81	-0.68	-0.77	-0.35	-2.80
	5.8%	-3.8%	-4.3%	-1.9%	-18.7%

Tabelle 4

Folgerungen

Die im IFAP 2011 bis 2015 eingestellten Beiträge an die Investitionskosten von Ausbauten zugunsten des ÖV genügen in den Jahren 2012, 2013 und 2014 zur Deckung der geplanten Projekte. 2015 fehlen gemäss Planung knapp 3 Millionen Franken. In der Realität werden die Mittel ausreichen, weil sich Projekte erfahrungsgemäss erstrecken, wodurch sich der damit verbundene Mittelbedarf in die Zukunft verschiebt. Die Entwicklung wird im Auge behalten.

7.3 Gemeindebeiträge

Beiträge der Gemeinden an die Infrastrukturprojekte

Der Verkehrsverbund Luzern verrechnet den Gemeinden 50 Prozent der geplanten ÖV-Investitionsbeiträge. Der Investitionskostenbeitrag der Gemeinden wird auf Basis der durchschnittlichen Beiträge für die geplanten ÖV-Projekte der Jahre 2011 und 2012 respektive 2013 bis 2015 ermittelt. Die Gemeinden werden 2011 und 2012 demnach mit 8.1 Millionen Franken und anschliessend mit 9.0 Millionen Franken pro Jahr belastet. Die Abweichung zum effektiven Bedarf wird in der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern bilanziert. Kumuliert ergibt sich zwischen 2011 und 2015 eine Schuld der Gemeinden von 0.21 Millionen Franken.

Investitionskostenbeiträge Gemeinden

in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015	kumuliert
Total	13.19	18.68	18.77	18.35	17.80	
Anteil der Gemeinden (50%)	6.60	9.34	9.39	9.18	8.90	
Investitionskostenbeitrag Gemeinden*	8.10	8.10	9.00	9.00	9.00	
Guthaben / Schuld Gemeinden	1.50	-1.24	-0.39	-0.18	0.10	-0.21

Tabelle 5

* Durchschnitt 2011 bis 2015 gemäss Total Projekte

Gesamtbeiträge der Gemeinden

Die Gemeinden beteiligen sich am Verbundaufwand und an den ÖV-Investitionskosten. Zusätzlich schulden sie noch Beiträge aus den Jahren 1997 bis 2009 (sogenannte Restanz). Diese Schuld ist während dreier Jahre zurückzuzahlen. Demnach fallen in den Jahren 2011 und 2012 noch je 3.67 Millionen Franken an. Unter dem Strich sinken die Gemeindebeiträge zwischen 2011 und 2013 von 52.81 auf 49.39 Millionen Franken. Dann steigen sie wieder um jährlich 0.5 Millionen Franken bzw. 1 Prozent an.

Beiträge der Gemeinden

in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015
Anteil Verbundaufwand	41.04	39.89	40.39	40.89	41.39
Investitionskostenbeitrag	8.10	8.10	9.00	9.00	9.00
Restanz	3.67	3.67	–	–	–
Total	52.81	51.66	49.39	49.89	50.39

Tabelle 6

8. Ausblick

Im Ausblick wird der Zeithorizont ab 2016 bis 2030 fokussiert. Derzeit können zu diesem Horizont kaum fundierte Aussagen weder zum Angebot noch zur notwendigen Infrastruktur gemacht werden. Dazu sind folgende Planungen notwendig.

	Mittlere Frist	Lange Frist
Bahn	Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz	Tiefbahnhof Luzern
Bus	AggloMobil Due	Bus 2030

Tabelle 7

In der Folge eine Darstellung der einzelnen Planungen. Aufgezeigt werden Inhalt und Nutzen der Planung, Horizont, Verantwortlichkeiten und Einbettung der einzelnen Planungsschritte. Der Verkehrsverbund Luzern vertritt in diesen Planungen seine Netzsicht und garantiert die inhaltliche Abstimmung der Planungen untereinander.

Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz

Erarbeitung eines Angebotskonzeptes für die Zentralschweiz im normalspurigen Schienenverkehr. Die wichtigsten Ziele dieser Planung sind die Behebung der Kapazitätsengpässe und die Aufwärtskompatibilität zu den bereits bestehenden Angebotsplanungen mit dem Tiefbahnhof Luzern. Da der Tiefbahnhof Luzern und in der Folge auch das umfangreiche Angebot erst langfristig erreicht werden können, werden Migrationsschritte in den einzelnen Bahn-Korridoren in der mittleren Frist aufgezeigt werden müssen. Rahmenbedingungen sind die beschränkten Möglichkeiten im Knoten Luzern sowie die Entwicklung in den benachbarten Bahn-Korridoren und Knoten. Gleichzeitig muss eine Rückfallebene «Ohne Tiefbahnhof Luzern» entwickelt werden. Das Angebotskonzept ist die Basis für allfällige Infrastrukturplanungen oder die Bestellung von neuem Rollmaterial. Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm Luzern sind zu erwarten. Die Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz ist ein gemeinsames Projekt der Zentralschweizer Kantone und der SBB. Start der Planungen ist 2011.

Tiefbahnhof Luzern

Das Schienensystem im Raum Luzern hat seine Leistungsgrenze erreicht. Schon eine bescheidene Steigerung des Angebotes löst einen Infrastrukturausbau aus. Es handelt sich um Sprungfixkosten. Sprungfixkosten treten immer dann auf, wenn das Reservoir an kleinen und mittleren Massnahmen ausgeschöpft ist und damit eine grundsätzliche Veränderung der Struktur des Systems unumgänglich wird. Diese Situation ist heute beim Schienensystem des Raumes Luzern erreicht. Die sehr umfassenden Analysen haben ergeben, dass der Tiefbahnhof Luzern die beste Variante für den Ausbau ist. Neben den, im Vergleich zu anderen Varianten, tieferen Kosten spricht vor allem die Option, das Schienennetz im Raum Luzern langfristig grundlegend zu sanieren, eine wichtige Rolle. Der Kanton Luzern löste mittlerweile das Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern aus. Das Bahnangebotskonzept für den Tiefbahnhof Luzern ist vorhanden und ist bereits in die Kosten-Nutzen-Betrachtungen zum Tiefbahnhof Luzern eingeflossen.

AggloMobil Due

Das Busangebot im Raum Luzern Agglomeration soll auf der Basis des 2006 umgesetzten Konzeptes AggloMobil und im Hinblick auf die zu erwartenden Entwicklungen (Bevölkerung, Arbeitsplätze usw.) beurteilt und umfassend bewertet werden. Horizont ist die kurze und mittlere Frist. Dabei sollen Leistungengpässe, Entwicklungsschwerpunkte, Optimierungen und allfällige Grenzen des Bussystems aufgezeigt werden. Thematische Schwerpunkte sind: konsequente Anbindung der Buslinien an die S-Bahn-Haltestellen, Stärkung des Trolleybusnetzes, Prüfung von Tangentiallinien und Durchmesserlinien im Zentrum, Erhöhung der Kapazität, Einbindung von Ortsbuskonzepten sowie die Planung zweckmässiger Busbevorzugungsmassnahmen. AggloMobil Due ist Teilprojekt des Agglomerationsprogramms Luzern. Start der Planungen ist 2011.

Bus 2030

Aufgrund des Tiefbahnhofs Luzern muss sich das Bussystem den neuen, langfristigen Rahmenbedingungen anpassen. Einer der Knackpunkte werden die Auswirkungen auf den wichtigsten Umsteigepunkt sein: Wie entwickelt sich der Bahnhofplatz? Diese Planung kann im Nachgang zu AggloMobil Due gestartet werden.

Anhang

Angebotsausbauten 2012 bis 2015

Rubrik	Linie	Änderung	2012	2013	2014	2015
R	S3 Luzern – Brunnen	Einsatz Domino	●			
R	S8 Sursee – Olten	Einsatz Domino	●			
R	RE Luzern – Olten	Einsatz FLIRT	●			
R	S18 Luzern – Sursee	Verstärkung		●		
R	470 Luzern – Interlaken	NERO			●	
A	12 Luzern Bhf – Ruopigenhöhe	Taktverbesserungen	●			
A	13 Littau – Emmen – Rothenburg	Erschliessung IKEA	●			
A	18/19 Luzern Bhf – Kantonsspital	Einsatz Gelenkbus	●			
N	6 Luzern Matthof – Würzenbach	Trolleybusverlängerung Büttenen		●		
N	Buslinien Agglomeration Luzern	Planung AggloMobil Due - Tangentiallinien - Verbesserungen Ortsbus - zusätzliche Doppelgelenktrolleybusse			●	●
N	Diverse Linien	Start Umsetzung Rontalkonzept - Umstieg Bahn-Bus Ebikon - Verlängerung Trolleybuslinie 1				●

R Rollmaterial

A Angebotsveränderung

N Neukonzepte

Infrastruktur-Finanzplan öffentlicher Verkehr (Stand März 2011)

	Budget	Folgejahre	Finanzplan						
	2011	2012 – 2018	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total Investitionskosten									
Investitionsbeiträge ÖV gemäss Projektliste unten	4'685'000	108'795'000	6'335'000	11'630'000	13'110'000	12'860'000	25'120'000	22'820'000	16'920'000
Ausbau Zentralbahn gemäss Finanzplan Februar 2011	8'500'000	14'100'000	8'500'000	3'300'000	1'300'000	1'000'000	0	0	0
Tiefbahnhof Luzern	10'000'000	0	0	0	0	0	0	0	0
Infrastrukturabgeltungen		27'710'000	3'840'000	3'840'000	3'940'000	3'940'000	4'050'000	4'050'000	4'050'000
Total	23'185'000	150'605'000	18'675'000	18'770'000	18'350'000	17'800'000	29'170'000	26'870'000	20'970'000
Total ohne Tiefbahnhof Luzern									
	13'185'000	150'605'000	18'675'000	18'770'000	18'350'000	17'800'000	29'170'000	26'870'000	20'970'000
Differenz gegenüber IFAP 2011 bis 2015	815'000		-675'000	-770'000	-350'000	-2'800'000			
Projektliste									
Busbahnhof Willisau	80'000								
Umbau Bahnhof Malters Kanton (brutto, inkl. 2 Mio. CHF Gemeindebeitrag)	6'000'000	1'000'000	1'000'000						
Umbau Bahnhof Malters: Gemeindebeitrag an Kanton Luzern	-2'000'000								
Neubau Bahnhof Rigi-Kaltbad, (2011: Kreditübertrag 0.56 Mio. CHF)	0								
Substanzerhaltungen/Erneuerungen, BLS (2011: zusätzl. Kreditübertrag 1.2 Mio. CHF)	350'000	21'500'000	3'500'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000
Erweiterungsinvestitionen, BLS (Investitionsplan)		15'000'000		2'000'000	2'000'000	2'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000
Ausbau Bahninfrastruktur Luzern West		2'000'000		2'000'000					
Neue S-Bahn-Stationen, Haltestellenunterhalt	195'000	3'745'000	725'000	1'390'000	1'670'000	20'000	20'000	20'000	20'000
Sanierung Bahnübergänge (Vereinbarung)	100'000	100'000	100'000						
Projekt Seetalplatz: Fahrleitungen und Bahnhofplatz	200'000	17'000'000	300'000	2'000'000	4'200'000	4'000'000	4'000'000	2'500'000	
Buskonzept Rontal, Infrastrukturanpassungen	200'000	15'000'000	400'000	400'000	400'000	2'000'000	4'000'000	4'000'000	3'800'000
Umbau Bahnhof Rothenburg Industrie		8'000'000	200'000	200'000	200'000	200'000	4'000'000	3'200'000	
Umstieg Bahn-Bus/Bus-Bus, diverse Bahnhöfe/Haltestellen		11'500'000	500'000	1'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Ausbauten S-Bahn: Haltestellen, Strecken		15'000'000					5'000'000	5'000'000	5'000'000
Projektierungsarbeiten, diverse Projekte	100'000	700'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000
Rückzahlungen von Darlehen mit Beteiligung Gemeinden (BLS)	-210'000	-590'000	-170'000	-140'000	-140'000	-140'000			
Rückzahlungen von Darlehen ohne Beteiligung Gemeinden (BLS, SGV)	-330'000	-1'280'000	-320'000	-320'000	-320'000	-320'000			
Infrastrukturabgeltungen BLS		26'700'000	3'700'000	3'700'000	3'800'000	3'800'000	3'900'000	3'900'000	3'900'000
Infrastrukturabgeltungen ST		1'010'000	140'000	140'000	140'000	140'000	150'000	150'000	150'000

Infrastruktur-Finanzplan öffentlicher Verkehr – Erläuterungen

Zielsetzungen für die Massnahmen Infrastrukturausbauten

- Infrastruktur Zentralbahn auf S-Bahn-Standard anheben und Aufhebung der bestehenden Niveauübergänge in Luzern
- Kosten und Nutzen des Projekts Tiefbahnhof Luzern aufzeigen
- Infrastruktur Wolhusen-Langenthal (BLS) auf S-Bahn-Standard anheben
- Mit attraktiven Umsteigestationen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verbessern

Kurzbeschreibung der Massnahmen

Ausbau Zentralbahn	Ausbau auf Doppelspur in Luzern und in Hergiswil als Grundlage für einen attraktiven S-Bahn-Fahrplan, neue Haltestelle Allmend Luzern. Stand: im Bau.
Tiefbahnhof Luzern	Das Projekt bildet die Grundlage für den notwendigen Fahrplanausbau in der Region Luzern. Planung Vorprojekt, aufzeigen Kosten und Nutzen. Realisierung mittel- bis langfristig.
Busbahnhof Willisau	Willisau ist ein Regionalzentrum und ein wichtiger ÖV-Knotenpunkt. Nach dem Umbau des Bahnhofs wird nun auch die Umsteigesituation für BusbenutzerInnen verbessert. Stand: im Bau.
Umbau Bahnhof Malters	Wichtiger, im Zentrum gelegener und umsatzstarker Bahnhof mit ungenügendem Standard. Der Bahnhof wird modernisiert und erhält neue Perronzugänge (Unterführung). Stand: im Bau.
Neubau Bahnhof Rigi-Kaltbad	Die Rigi-Bahnen modernisieren den Bahnhof Rigi-Kaltbad. Bund und Kanton Luzern leisten Beiträge nach Eisenbahngesetz. Stand: Bau in Vorbereitung.
Substanzerhaltungen/Erneuerungen Wolhusen–Langenthal (BLS)	Abschnittsweise Erneuerungen gemäss Mittelfristplan BLS. Leistungsvereinbarungen zwischen BLS, Bund sowie Kantonen Bern und Luzern.
Erweiterungsinvestitionen Wolhusen–Langenthal (BLS)	Ausbaustandard der Linie verbessern, z.B. mit neuen Sicherungsanlagen, Bahnhofausbauten etc. Stand: Mittelfristplan BLS (zu überprüfen).
Ausbau Bahninfrastruktur Luzern West	Heutige Zusatzzüge Luzern-Schachen sollen bis zum ÖV-Knotenpunkt Wolhusen verlängert werden. Der Nutzen dieser Züge steigt damit erheblich. Stand: Konzept.
Neue S-Bahn-Stationen, Haltestellenunterhalt	Der Kanton Luzern hat den Bau neuer S-Bahn-Haltestellen finanziert. Für den Unterhalt und die Instandsetzung muss er den SBB jetzt jährliche Beiträge leisten (Emmenbrücke Gersag, Baldegg Kloster, Hochdorf Schöna, Meggen Zentrum, Verkehrshaus, Bachrain, Root D4). Diese jährlichen Zahlungen an die einzelnen Haltestellen sollen abgeschlossen werden mit Einmalzahlungen (Rentenbarwert), um eine erhöhte Flexibilität bei den zukünftigen Investitionen zu erhalten und den administrativen Aufwand zu senken.
Sanierung Bahnübergänge	Der Kanton beteiligt sich an den Kosten der Sicherung bzw. Aufhebung von Bahnübergängen der SBB und BLS. Der überwiegende Anteil der Übergänge ist inzwischen gesichert. Stand: in Umsetzung.
Projekt Seetalplatz	Im Rahmen des Gesamtprojekts Seetalplatz werden mit der neuen Buslinienführung neue Trolleybusfahrleitungen erforderlich und ein neuer Busbahnhof realisiert. Stand: Bauprojekt
Buskonzept Rontal, Infrastrukturanpassungen	Das Rontal soll mit einem neuen Buskonzept erschlossen werden. In Ebikon ist im Bahnhofbereich eine attraktive Umsteigestation geplant. Stand: Konzept
Umbau Bahnhof Rothenburg Industrie	Der Bahnhof soll zukünftig verstärkt als Umsteigestation Bahn-Bus genutzt werden. Der ungenügende Bahnhof muss den Bedürfnissen der Reisenden angepasst werden (Zugang zu den Perrons, Bushaltestelle). Stand: Konzept

Umstieg Bahn-Bus, Bus-Bus	Attraktive Umsteigestationen sind eine wichtige Zielsetzung zur Förderung des ÖV. An verschiedenen Standorten besteht Handlungsbedarf, z.B. in Horw, Kriens Mattenhof, Wolhusen, Sursee, Emmenbrücke Bahnhof, Emmenbrücke Sprengi und Ebikon. Stand: Konzept
Ausbauten S-Bahn: Haltestellen, Strecken	Mittel- bis langfristig werden ergänzend zum Tiefbahnhof Luzern weitere Infrastrukturausbauten bei der Bahn nötig. Stand: Konzept
Rückzahlungen von Darlehen	Aus früheren Darlehen erfolgen Rückzahlungen durch die BLS und die SGV. Die Darlehen wurden teilweise vom Kanton allein finanziert, in anderen Fällen zusammen mit den Gemeinden. (Aus den neueren Beiträgen an die Infrastrukturen erfolgen in der Regel keine Rückzahlungen mehr.)
Infrastrukturabgeltungen	Bahnen sind organisatorisch unterteilt in die Sparten Betrieb und Infrastruktur. Der Betrieb zahlt der Infrastruktur keine kostendeckenden Trassengebühren. Neben den Beiträgen zum Ausbau der Infrastruktur zahlen die Besteller deshalb auch Infrastrukturabgeltungen zur Deckung des Fehlbetrags. Ab 2012 werden die Infrastrukturabgeltungen der Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur belastet werden.

ÖV-Grundlagen- und Arbeitspapier des Verbundrates



Luzern, 19. November 2010

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
Fax 041 226 45 66
info@verkehrsverbund-luzern.ch
www.verkehrsverbund-luzern.ch

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Einleitung	6
2. Grundlagen	7
2.1 Bund: Personenbeförderungsgesetz	7
2.2 Kanton: Gesetz über den öffentlichen Verkehr	7
2.3 Kantonaler Richtplan	8
2.4 Agglomerationsprogramm Luzern	9
2.5 Behindertengleichstellungsgesetz	9
2.6 Zusammenfassung	10
3. Markt	11
3.1 Überblick	11
3.2 Verkehrsströme	12
3.3 Verkehrsentwicklung	13
3.4 Mobilität nach Fahrzwecken	13
3.5 Zusammenfassung	14
4. Motorisierter Individualverkehr	15
4.1 Angebot	15
4.2 Nachfrage	16
4.3 Zusammenfassung	16
5. Öffentlicher Verkehr	17
5.1 Angebot	17
5.2 Infrastruktur	21
5.3 Servicequalität	21
5.4 Tarife	23
5.5 Zugang zum öffentlichen Verkehr	23
5.6 Marketing und Kommunikation	24
5.7 Nachfrage	24
5.8 Marktposition	25
5.9 Zusammenfassung	25
6. Finanzierung	27
6.1 Grundlagen	27
6.2 Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern	27
6.3 Erneuerungen und Erweiterungen der Infrastruktur	29
6.4 Effizienz	30
6.5 Zusammenfassung	30

7.	Organisation und Prozesse	31
7.1	Organisation des Verkehrsverbundes Luzern.....	31
7.2	Ausschreibungen.....	31
7.3	Controlling und Reporting.....	31
7.4	Zusammenfassung	31
8.	SWOT-Analyse	32
	Anhang.....	33

Zusammenfassung

Das vorliegende Grundlagen- und Arbeitspapier des Verbundrates umfasst die gesetzlichen Rahmenbedingungen, den aktuellen Stand des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Kanton Luzern und die relevanten Entwicklungen. Das Papier ist die Grundlage für die Erarbeitung des ÖV-Berichts. Der ÖV-Bericht beschreibt die Strategie des Verkehrsverbundes Luzern.

Der ÖV im Kanton Luzern umfasst rund 100 Bahn- und Buslinien. Gut ein Drittel dieser Linien liegen in der Stadt und Agglomeration Luzern. Der ÖV soll neben der Grundversorgung in der Luzerner Landschaft eine gute Erreichbarkeit der Stadt und Agglomeration Luzern gewährleisten sowie leistungsfähig und effizient sein. Dem Verkehrsverbund Luzern obliegt die Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Dienstleistungsqualität, des Ticketsortimentes, der Preise sowie die Wahl der Instrumente zur Steuerung der Wirtschaftlichkeit. Der Kanton Luzern und die Gemeinden gelten gemeinsam je zur Hälfte die Transportleistungen mit jährlich rund 80 Millionen Franken ab. Der Kostendeckungsgrad des ÖV im Kanton Luzern beträgt über 47 Prozent; dieser ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen.

Knapp 60 Prozent des Verkehrsaufkommens ist Einkaufs- und Freizeitverkehr. Dieser Teilmarkt wächst überdurchschnittlich stark. Die restlichen gut 40 Prozent sind Ausbildungs- und Berufsverkehr. Die stärksten Zupendlerströme in die Stadt und Agglomeration Luzern kommen aus den Korridoren Sursee, Seetal und Wolhusen sowie dem Kanton Nidwalden. Die stärksten Wegpendlerströme führen in die Kantone Zug und Zürich. In der Stadt Luzern werden rund 42 Prozent der zurückgelegten Tagesdistanz mit dem ÖV bewältigt; im übrigen Kantonsgebiet sind es rund 15 Prozent. Bis 2030 wird der Verkehr um über 20 Prozent wachsen, hauptsächlich auf der Hauptentwicklungsachse Sursee-Luzern-Rotkreuz sowie in der Stadt und Agglomeration Luzern. Der Strassenverkehr auf den Zufahrtsachsen zur Stadt Luzern steigt seit Jahren. Die Leistungsreserven der Nationalstrassen A2 und A14 sind gering. Das Kantonsstrassennetz in der Stadt und Agglomeration Luzern sowie in den Zentren der grösseren Luzerner Ortschaften ist während den Hauptverkehrszeiten überlastet. 2011 werden die Autobahnanschlüsse Buchrain und Rothenburg sowie der Zubringer Rontal eröffnet.

Der ÖV im Kanton Luzern weist während den Hauptverkehrszeiten ein gutes Angebot auf. Dieses Angebot wurde in den letzten Jahren qualitativ und quantitativ stark ausgebaut; so wurde das Angebot an Kurskilometern im Kanton Luzern in den vergangenen fünf Jahren gesamthaft um über 14 Prozent vergrössert. Nachfrageseitig hat die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer im gleichen Zeitraum um über 22 Prozent zugenommen. Noch stärker, um knapp 35 Prozent, ist die Zahl der beförderten Personen gestiegen. Die Kundinnen und Kunden äussern sich in Umfragen zufrieden über den ÖV im Kanton Luzern. Qualitativ wurden folgende wichtigste Meilensteine erreicht: Verbesserung der Distribution mit der Einführung von neuen Verkaufsgeräten, Ausbau des Kundeninformationssystems und verbesserter Zugang mit beispielsweise der konsequenten Umsetzung von Park-and-Ride-Anlagen an den wichtigsten Umsteigepunkten.

Auf den nachfragestarken Korridoren verkehrt die S-Bahn im Viertelstunden- respektive Halbstunden-Takt, auf den übrigen Korridoren im Stunden-Takt. In den Korridoren Rontal und Seetal sind die Züge während den Hauptverkehrszeiten voll. Weil das Bahnnetz im Kan-

ton Luzern grösstenteils einspurig ist, fehlen Kreuzungsmöglichkeiten. Die Zufahrt zum Kopfbahnhof Luzern ist ausgelastet. Beides zusammen verunmöglicht den Weiterausbau des Bahnangebotes. Die Entwicklung auf der Schiene kann langfristig realisiert werden, sofern die Planungen rechtzeitig gestartet werden. Mittelfristig sind punktuelle Angebotsausbauten möglich. Die Buslinien in der Agglomeration Luzern verlaufen radial in die Innenstadt Luzerns. Die Reisezeiten zwischen den Agglomerationsgemeinden sind lang. Vereinzelt bestehen Tangentialverbindungen. Zahlreiche Buslinien sind in den Hauptverkehrszeiten überfüllt und stehen im Stau. Anschlüsse gehen verloren und Fahrpläne können nicht mehr eingehalten werden. Die notwendigen Massnahmen verursachen zusätzliche Betriebskosten. In der Luzerner Landschaft wurde in den letzten Jahren die Anbindung der regionalen Buslinien an die Knoten Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim massgeblich verbessert. Vielerorts sind die Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus unattraktiv.

1. Einleitung

Das vorliegende Grundlagen- und Arbeitspapier des Verbundrates beschreibt in acht Kapiteln die gesetzlichen Rahmenbedingungen, den aktuellen Stand des ÖV im Kanton Luzern und die relevanten Entwicklungen. Das Papier schliesst mit Folgerungen ab und ist Grundlage des ÖV-Berichts. Der ÖV-Bericht beschreibt die Strategie des Verkehrsverbundes Luzern.

Inhaltsübersicht

Im Kapitel **Grundlagen** werden die relevanten Gesetze und Verordnungen für die Tätigkeit des Verkehrsverbundes Luzern vorgestellt. Sie zeigen die Grenzen und Entwicklungsspielräume auf.

Im Kapitel **Markt** wird dargelegt, welche Funktionen die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern haben und welche Verkehrsströme darauf verkehren. Ausgehend vom prognostizierten Einwohner- und Beschäftigtenwachstum wird dann aufgezeigt, wie sich die Verkehrsnachfrage entwickelt. Erläuterungen zu den hauptsächlichen Verkehrszwecken runden das Kapitel ab.

Im Kapitel **Motorisierter Individualverkehr** werden ausgehend vom Strassennetz (Angebot) und dem darauf abgewickelten Verkehr (Nachfrage) Problempunkte aufgezeigt und abgeschätzt, wie sich die Verkehrssituation, unter Berücksichtigung der geplanten Strassenausbauten und des allgemeinen Verkehrswachstums, entwickelt.

Im Kapitel **Öffentlicher Verkehr** folgt die umfassende Analyse desselben. Dargestellt werden das heutige Angebot, die Qualität, das Preisniveau, der Zugang und die Vermarktung, die Wettbewerbsposition sowie die Nachfrageentwicklung.

Im Kapitel **Finanzierung** werden die Grundlagen der Finanzierung und der Aufbau der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern erläutert. Sodann werden die für 2010 geplanten Investitionen in die Infrastruktur vorgestellt. Im letzten Abschnitt werden die zentralen Grössen zur Steuerung der Effizienz des ÖV im Kanton Luzern dargelegt.

Das Kapitel **Organisation und Prozesse** informiert über die Fortschritte beim Aufbau der Organisation, den Stand der Führungsinstrumente sowie über die aktuelle Ausschreibungspolitik.

Im Kapitel **SWOT-Analyse** werden aus den Ergebnissen der vorangehenden Kapitel erste Schlüsse für die Strategiearbeit gezogen und in der verdichteten Form einer sogenannten Stärken/Schwächen-Chancen/Gefahren-Analyse auf den Punkt gebracht.

Der Verkehrsverbund Luzern

Seit 1. Januar 2010 ist der neu gegründete Verkehrsverbund Luzern zuständig für die Planung und Finanzierung des gesamten ÖV im Kanton Luzern sowie für die Geschäftsführung des kantonsübergreifenden Tarifverbundes Passepartout (Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden). Dem Verkehrsverbund Luzern steht ein siebenköpfiger Verbundrat vor. Ihm obliegen die strategische Gesamtführung und das strategische Controlling. Die Geschäftsstelle ist zuständig für die operative Umsetzung der Strategie und die direkte Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen. Sie koordiniert zudem die Investitionsplanung für den ÖV, für welche die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern verantwortlich zeichnet.

2. Grundlagen

In diesem Kapitel werden die relevanten Grundlagen für die Tätigkeit des Verkehrsverbundes Luzern dargelegt. Sie zeigen die Grenzen und Spielräume auf, in denen sich der neu gegründete Verkehrsverbund Luzern entfalten kann.

2.1 Bund: Personenbeförderungsgesetz

Seit Anfang 2010 sind sämtliche Belange, welche die Personenbeförderung im ÖV betreffen, im neuen Personenbeförderungsgesetz (PBG), in der dazugehörigen Personenbeförderungsverordnung und in der Abgeltungsverordnung des Bundes zusammengefasst. Massgebend für den Verkehrsverbund Luzern sind die darin aufgezeigten Vorgaben und Gestaltungsspielräume.

Bund: Gesetz und Verordnung über die Personenbeförderung		
Thema	Harte Vorgabe	Spielraum Verkehrsverbund Luzern
Abgeltung	Bund und Kanton bestellen gemeinsam die Leistungen im regionalen Personenverkehr. Sie gelten den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten ab.	Bestellung und alleinige Abgeltung von Leistungen im nicht abgeltungsberechtigten Regional- sowie im Ortsverkehr.
Bestellverfahren	2-jährige Bestellung der ÖV-Leistung im Voraus zu vereinbaren	Festsetzung/Vereinbarung <ul style="list-style-type: none"> - Angebot - Tarife - Kriterien für das Rollmaterial
Zielvereinbarungen	Zwingende Grundlage für ein Bonus-Malus-System	In mehrjährigen Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen können Bonus-Malus-Systeme über die Qualität und über finanzielle Kennzahlen festgelegt werden.

Tabelle 1

2.2 Kanton: Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Der Kantonsrat von Luzern hat im Juni 2009 ein neues Gesetz über den ÖV (ÖVG) beschlossen, welches 2010 in Kraft getreten ist. Das Gesetz bezweckt gemäss §2 die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs nach wirtschaftlichen Grundsätzen und im Rahmen einer integrierten, namentlich auf den Fernverkehr und die Regionen abgestimmten Verkehrspolitik. Es will die Verlagerung des Personentransports auf öffentliche Verkehrsmittel unter Erhöhung des Anteils dieser Verkehrsmittel am Gesamtverkehr fördern.

Anzustreben sind:

- eine **Grundversorgung** durch den öffentlichen Personenverkehr im ganzen Kantonsgebiet als Voraussetzung für die raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschte Entwicklung der Regionen und Gemeinden,
- ein **leistungsfähiger**, der Verkehrssicherheit und der Umwelt verpflichteter, attraktiver und einfach zugänglicher öffentlicher Personenverkehr,
- eine **gute Erreichbarkeit** der Agglomeration mit dem öffentlichen Personenverkehr und eine Verbesserung seiner Effizienz,

- eine **wirtschaftliche** Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand im Rahmen der finanziellen Vorgaben, namentlich durch die Steigerung der Verkehrserträge dank einem attraktiven, verständlichen und auf das Angebot abgestimmten Tarifsysteem,
- ein **qualitativ** hochstehendes Mobilitätsmanagement.

Die dazugehörige Verordnung regelt die Details. Nachfolgende Tabelle zeigt, bei welchen Themen Vorgaben bestehen und wo der Verkehrsverbund Luzern Gestaltungsspielräume hat.

Kanton: Gesetz und Verordnung		
Thema	Harte Vorgabe	Spielraum Verkehrsverbund Luzern
Angebot	Angebotsstufen: - Angebotsstufe 1 Dünn besiedelte Gebiete, geringe Nachfrage: Mind. 4 Kurspaare/Tag - Angebotsstufe 2 Ausrichtung auf Nachfrage, gute Marktstellung: 18 Kurspaare/Tag, Stundentakt - Angebotsstufe 3 Starke Marktstellung: Tagsüber Halbstundentakt - Angebotsstufe 4 Starke Nachfrage, städtische Gebiete, Entlastung MIV: Tagsüber Viertelstundentakt	Abweichung von Angebotsstufen im Einzelfall, falls die Nachfrage oder die Kostendeckung einer Linie dies rechtfertigen.
Kostendeckung (KDG)	Minimaler KDG je Angebotsstufe und Verkehrsmittel ist vorgegeben.	Planung und Festsetzung Massnahmen bei Unterschreitung des KDG.
Tarifverbund	Betrieb eines Tarifverbundes	Verbundgebiet festlegen, Basissortiment und Tarife beschliessen (in Absprache mit den Kantonen OW und NW).
Ausschreibungen	Ausschreibung von Linien, falls Kosten oder Qualität dies erfordern.	Festsetzung der Kosten- und Qualitätsanforderungen. Festlegen von Ausnahmen von der Ausschreibepflicht.
Marketing		Aufgaben an Transportunternehmen übertragen.
Infrastruktur	Bau und Unterhalt ist Sache der konzessionierten Transportunternehmen.	Grundlagen für die Infrastrukturplanung bereitstellen.

Tabelle 2

2.3 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist ein strategisches Führungsinstrument für die räumliche Entwicklung. Er steuert diese unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte. Die kantonale Richtplanung ist behördenverbindlich und dient Kanton, Gemeinden und regionalen Entwicklungsträgern als verbindliche Planungsgrundlage. Die Gemeinden entwickeln darauf basierend ihre Pläne und Leitlinien. Nach kantonalem Richtplan sollen die Räume, die Hauptentwicklungsachse und die Zentren nach Bedeutung und Bedarf

durch den Individualverkehr, den ÖV und den Langsamverkehr nachhaltig und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung und die Umwelt erschlossen werden. Dabei wird den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft und dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor übermässigen Immissionen ein hoher Stellenwert eingeräumt. Hohe Priorität geniessen Massnahmen im Bereich der Hauptentwicklungsachse.

Richtungsweisende Festlegungen für den ÖV sind (Ziffer M5):

- Im Raum Luzern Agglomeration (Stadt Luzern und angrenzende Gemeinden) wird der ÖV zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt priorisiert (ÖV-Bevorzugung). Nebst benutzerfreundlichem und zuverlässigem Angebot sind die Zugänge zu den Haltestellen massgebend für die Attraktivität des ÖV.
- Auf der sogenannten Hauptentwicklungsachse (Sursee-Luzern-Rotkreuz) spielt der ÖV eine wichtige Rolle für die Vernetzung der Zentren. Durch Angebotsverbesserungen und attraktive Umsteigepunkte wird in erster Linie die Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern verbessert.
- Im Raum Luzern Landschaft stellt der ÖV die Grundversorgung sowie die Anbindung an die Regionalzentren und die Hauptentwicklungsachsen sicher.

2.4 Agglomerationsprogramm Luzern

Die dynamische Entwicklung der Agglomerationen in der Schweiz führte in den letzten rund 30 Jahren zu einer starken Zersiedelung der Landschaft, einem hohen Landverbrauch und einem starken Mobilitätswachstum. Im Auftrag des Bundes hat der Kanton Luzern deshalb für die Agglomeration Luzern ein Programm erarbeitet, in welchem die wichtigsten Massnahmen für eine nachhaltige Entwicklung dargestellt sind.

Für den ÖV werden darin drei Stossrichtungen aufgezeigt:

- Ausbau der Schieneninfrastruktur, damit die Agglomeration Luzern besser ins regionale und nationale Bahnnetz eingebunden werden kann.
- Massnahmen zugunsten der kombinierten Mobilität, namentlich bessere Umsteigebeziehungen an ÖV-Knoten, Anlagen von P+R und B+R sowie bessere Einbindungen der ÖV-Haltestellen ins Fuss- und Radwegnetz.
- Taktverdichtungen auf der S-Bahn und bessere Busangebote zur Steigerung der Attraktivität.

Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm Luzern, die in die Zuständigkeit des Kantons beziehungsweise der Gemeinden fallen, werden vom Bund mit 35 Prozent mitfinanziert. Erste Mittel werden in den Jahren 2011 bis 2014 ausbezahlt. Bis Juni 2012 sind dem Bund die aktualisierten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation einzureichen. Gestützt darauf erfolgt ab 2015 die zweite Phase der Mittelfreigabe.

2.5 Behindertengleichstellungsgesetz

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes hält betreffend den ÖV fest, dass neue Fahrzeuge und neue Haltepunkte sowie solche, die aus Gründen der Substanzerhaltung, des Netzausbaus, der Betriebssicherheit oder Ähnlichem umgebaut werden, den Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Reisenden entsprechen müssen. Bauten und Fahrzeuge müssen bis spätestens Ende 2024 angepasst werden. Kundeninformationssysteme und Ticketautomaten

müssen gemäss Gesetz bis Ende 2013 angepasst sein. Im Kanton Luzern werden bei Neubeschaffungen und Bauprojekten die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigt.

2.6 Zusammenfassung

- Der Verkehrsverbund Luzern hat Spielräume bei der Konzeption und der Bestellung des ÖV-Angebots, bei den Kriterien für Rollmaterialbeschaffungen sowie bei der Festsetzung des Tarifverbundgebietes und der Tarife. Er gestaltet zusammen mit den Transportunternehmen das Marketing des Tarifverbundes.
- Gemäss kantonalem Richtplan wird der ÖV in der Agglomeration Luzern zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt gegenüber der Strasse bevorzugt. Ansatzpunkte dafür sind ein zuverlässiges Angebot und einladende Haltestellenzugänge. Auf den Hauptentwicklungsachsen soll die Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern verbessert werden. Ansatzpunkte dafür sind Angebotsverbesserungen und attraktive Umsteigepunkte.
- Gemäss Agglomerationsprogramm Luzern sollen die Schieneninfrastruktur ausgebaut, die kombinierte Mobilität begünstigt und das Angebot ausgebaut werden. Der Bund leistet Beiträge im Umfang von 35 Prozent der Kosten.

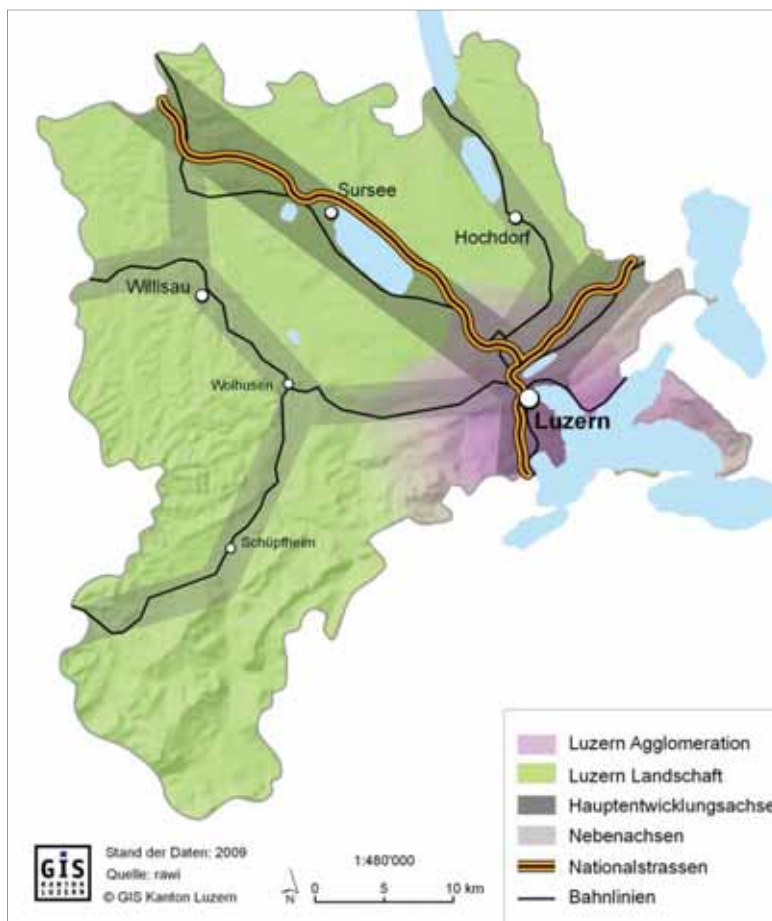
3. Markt

In diesem Kapitel wird zunächst dargelegt, welche Funktionen die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern hat und welche Verkehrsströme heute darauf abgewickelt werden. Ausgehend vom prognostizierten Einwohner- und Beschäftigtenwachstum wird dann aufgezeigt, wie sich die Verkehrsnachfrage entwickelt. Erläuterungen zu den verschiedenen Verkehrszwecken runden das Kapitel ab.

3.1 Überblick

Der Kanton Luzern besteht aus den beiden Räumen Luzern Agglomeration und Luzern Landschaft mit den Regionalzentren Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim. Der Raum Luzern Agglomeration und die erwähnten Zentren bilden zusammen mit der Hauptentwicklungsachse Sursee-Luzern-Rotkreuz das wirtschaftliche Rückgrat des Kantons, wo sich die wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen konzentriert.

Raum und Verkehr



Figur 1, Quelle: Richtplan 2009

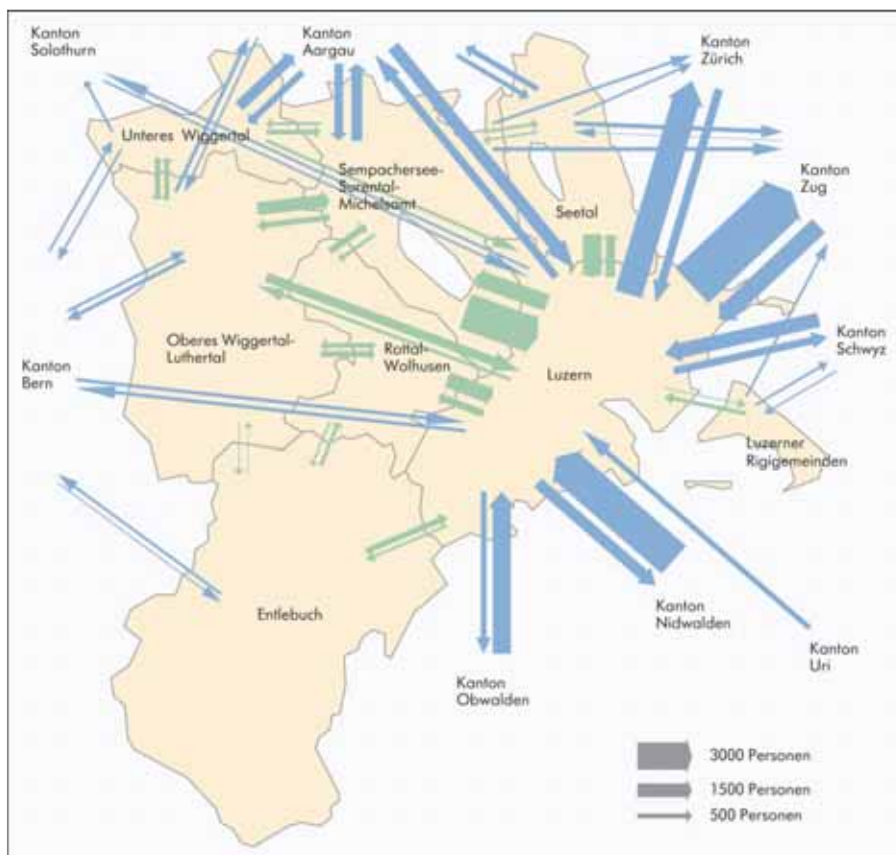
Die Bahnlinien und Strassen entlang der Hauptentwicklungsachse erschliessen die wichtigsten Wohn- und Arbeitsgebiete miteinander und dienen der nationalen und internationalen Vernetzung des Kantons. Die Bahnlinien und Strassen entlang der Nebenachsen verbinden die Landschaft mit der Agglomeration Luzern respektive der Hauptentwicklungsachse.

3.2 Verkehrsströme

Die räumliche Gliederung und die kantonsweite Verteilung der Wohn-, Ausbildungs- und Arbeitsplatzgebiete führen zu Pendlerströmen, die hauptsächlich radial, von und zur Agglomeration Luzern verlaufen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die werktäglichen Pendlerströme im Detail. Die innerkantonalen Ströme sind grün abgebildet, die grenzüberschreitenden Ströme blau.

Pendlerströme der Erwerbstätigen 2000 (Personen pro Werktag)



Figur 2, Quelle: LUSTAT

Die stärksten Zupendlerströme in die Agglomeration Luzern kommen aus:

- den Korridoren Sursee, Seetal und Wolhusen sowie
- aus den Nachbarkantonen Nidwalden, Obwalden, Zug und Schwyz.

Die stärksten Wegpendlerströme aus der Agglomeration Luzern führen in:

- den Korridor Sursee sowie
- die Kantone Zug und Zürich.

Insgesamt fällt auf, dass auf den stärksten Relationen die Nachfrage jeweils in beide Richtungen gross ist. Neben den Zu- und Wegpendlern bestehen starke Verkehrsströme innerhalb der Agglomeration Luzern. Hier sind pro Tag über 27'000 Pendelnde unterwegs (Stand 2000).

3.3 Verkehrsentwicklung

Bevölkerung und Arbeitsplätze

Bevölkerung, Arbeitsplätze und deren räumliche Verteilung sind die Treiber der Mobilität:

- Die Bevölkerung im Kanton Luzern wächst gemäss Prognose zwischen 2009 und 2030 um rund 17 Prozent (Quelle LUSTAT, Statistik Luzern, Jahrbuch 2010). Überdurchschnittlich wächst dabei die Gruppe der über 65-Jährigen. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung wird von 16 Prozent auf 23 Prozent ansteigen.
- Die Anzahl der Beschäftigten im Kanton Luzern wächst voraussichtlich zwischen 2009 und 2030 um rund 10 Prozent. Diese Prognose basiert auf Erfahrungswerten vorhergehender Prognosen.

Verkehrsnachfrage

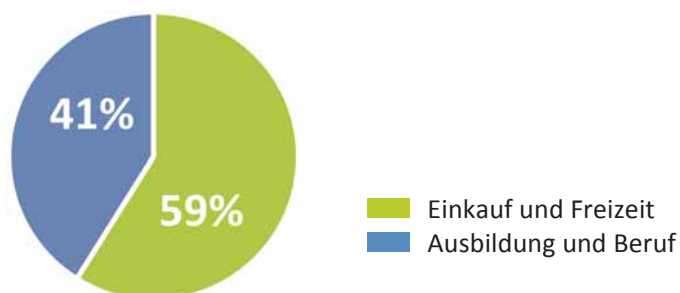
Das Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten sowie die allgemeine Mobilitätszunahme führt zu einem Verkehrsmengenwachstum von rund 20 Prozent beim MIV und rund 40 Prozent beim ÖV bis 2030 (Basis Jahr 2007, Prognosen Verkehrsmodell der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern vom 7. Mai 2010 und Entwicklungstrend ÖV-Nachfrage). Die Nachfrage steigt hauptsächlich auf der Hauptentwicklungsachse und innerhalb der Agglomeration Luzern.

3.4 Mobilität nach Fahrzwecken

Die in der Schweiz wohnhaften Personen haben 2005 im Inland pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt und waren dafür rund 88 Minuten unterwegs. Die zurückgelegten Tagesdistanzen lassen sich gemäss ihrem Zweck grob in zwei sogenannte Teilmärkte unterteilen:

- Einkaufs- und Freizeitverkehr
- Ausbildungs- und Berufsverkehr

Nachfolgende Grafik zeigt die prozentualen Anteile dieser Teilmärkte am Gesamtmarkt.



Figur 3, Quelle: LUSTAT

Der grösste Teilmarkt mit einem Marktanteil von 59 Prozent bildet der Einkaufs- und Freizeitverkehr. Er wird gemäss den Prognosen bis 2030 überproportional um 20 bis 30 Prozent wachsen. Damit steigt seine Bedeutung weiter an. Der Freizeitverkehr fällt vorwiegend tagsüber, abends und am Wochenende an. Insbesondere der Einkaufsverkehr generiert eine hohe Verkehrsnachfrage. Der Ausbildungs- und Berufsverkehr beträgt 41 Prozent. Er konzentriert sich auf wenige Stunden am Tag und verursacht Spitzenbelastungen auf der Verkehrsinfrastruktur sowie bei den benötigten Fahrzeugen.

3.5 Zusammenfassung

- Die stärksten kantonalen Pendlerströme bestehen in der Agglomeration Luzern selbst, in den Korridoren Sursee, Seetal und Wolhusen; die stärksten ausserkantonalen Pendlerbeziehungen bestehen zu den Kantonen Zug, Nidwalden und Zürich.
- Gemäss Prognosen wächst die Mobilitätsnachfrage bis 2030 kantonsweit um durchschnittlich 20 Prozent hauptsächlich auf der Hauptentwicklungssachse und in der Agglomeration Luzern.
- Der Einkaufs- und Freizeitverkehr wächst im gleichen Zeitraum überproportional mit 20 bis 30 Prozent.
- Der Anteil der über 65-jährigen an der Bevölkerung steigt von 16 auf 23 Prozent.

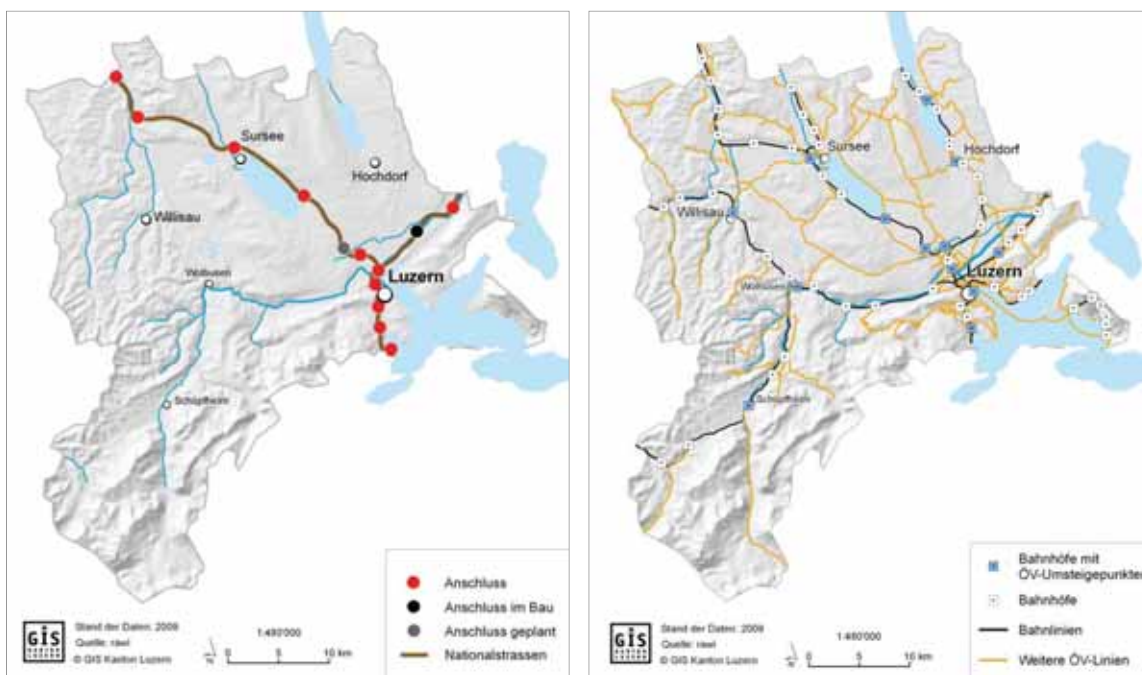
4. Motorisierter Individualverkehr

Der Blick auf das Strassengeschehen dient dazu, die heutige und künftige Wettbewerbsposition des ÖV abzuschätzen. Ausgehend vom Strassennetz (Angebot) und dem darauf abgewinkelten Verkehr (Nachfrage) wird aufgezeigt, wo Problempunkte bestehen. Es wird abgeschätzt, wie sich die Situation, unter Berücksichtigung der geplanten Strassenausbauten und des allgemeinen Verkehrswachstums, entwickeln wird.

4.1 Angebot

Der Motorisierungsgrad in der Stadt Luzern ist kleiner als im ländlichen Raum, aber ähnlich wie in anderen Schweizer Städten. Während in der Stadt Luzern 59 Prozent der Haushalte 2005 über ein Auto verfügten, waren es in der Agglomeration 74 Prozent, in den Ämtern Sursee und Willisau über 90 Prozent. In der Stadt Luzern, in den Agglomerationsgemeinden Horw und Kriens sowie in Sursee sind öffentliche Parkplätze gebührenpflichtig. Das Luzerner National- und Kantonsstrassennetz ist in der nachfolgenden Figur ersichtlich.

Luzerner National- und Kantonsstrassennetz



Figur 4, Quelle: Kantonaler Richtplan

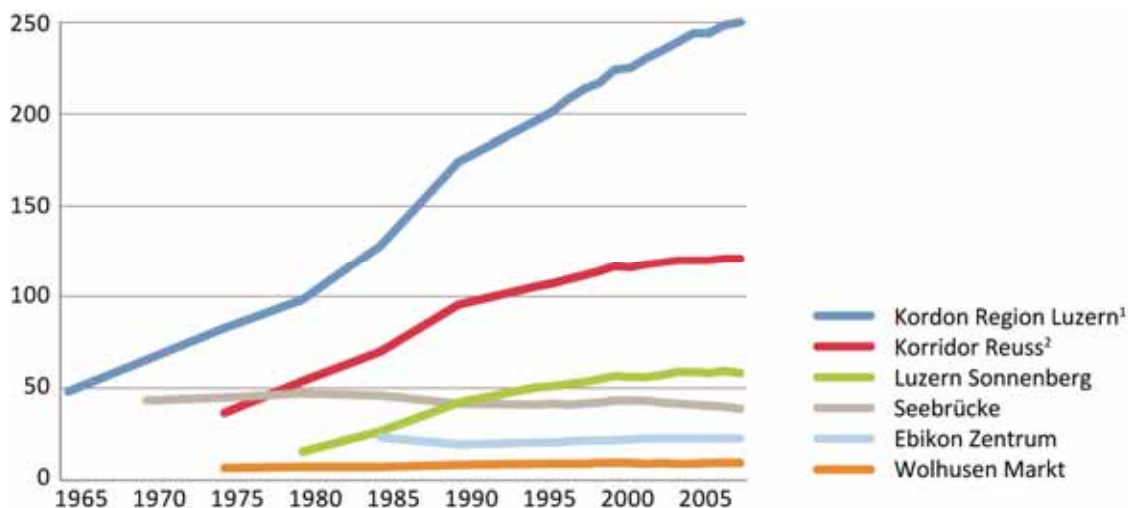
Ausbauprojekte

Bis 2011 wird das Nationalstrassennetz mit den Autobahnanschlüssen Buchrain und Rothenburg sowie dem Zubringer Rontal ergänzt. Ziel ist, den Verkehr zu entflechten und grosse Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete direkt anzubinden. Das wird die Verkehrsflüsse auf dem übrigen Strassennetz verändern. Das kantonale Strassenbauprogramm nimmt diese baulichen Veränderungen auf und setzt schwerpunktmässig auf die qualitative Verbesserung der Strasseninfrastruktur. Hohe Priorität wird dem störungsfreien Betrieb des ÖV und der Förderung des Langsamverkehrs eingeräumt.

4.2 Nachfrage

Ein wesentlicher Teil der Mobilität findet auf dem Strassennetz der Agglomeration Luzern statt. In den letzten Jahren hat die Verkehrsnachfrage auf der Seebrücke in der Stadt Luzern leicht abgenommen, in Ebikon und Wolhusen steigt sie auf tiefem Niveau leicht an. Im Korridor Reuss wächst sie stark und auf den Zufahrtsachsen zur Stadt Luzern (Kordon) insgesamt sehr stark an.

Verkehrszählungen an ausgewählten Standorten (Anzahl Fahrzeuge in Tausend pro Jahr)



Figur 5

¹ Zählstellen: Emmen Lohrensäge und Riffig A2, Horw Ennethorw A2 und Kantonsstrasse, Dierikon, Emmen Waldbrücke, Ebikon Tunnel Rathausen A14, Buchrain, Schachen, Rothenburg Bärtiswil, Meggen, Malters Blatten, Littau Torenberg

² Zählstellen: Littau Fluhmühle, Luzern Reussport A2, Ebikon Sedel

Problempunkte

Das Kantonsstrassennetz ist speziell im Perimeter der Agglomeration Luzern überlastet. Ähnliche Situationen bestehen während den Hauptverkehrszeiten ebenfalls in den Regional- und Subzentren des Kantons Luzern.

Die Nationalstrassen A2 und A14 sind im Bereich der Agglomeration Luzern stark ausgelastet und weisen nur noch geringe Leistungsreserven auf. Auf den Ausfahrtsrampen bei den Anschlüssen Emmen-Nord, Emmen-Süd und Luzern-Zentrum bilden sich in den Hauptverkehrszeiten regelmässig Staus. An der Verzweigung Lopper der Autobahnen A2 und A8 entstehen in Richtung Luzern an Wochenenden und Feiertagen Staus.

4.3 Zusammenfassung

- Der Motorisierungsgrad ist ausserhalb der Stadt Luzern deutlich höher.
- Das Verkehrsaufkommen auf den Zufahrtsachsen zur Stadt Luzern sowie im Einzugsgebiet der Regional- und Subzentren wächst seit Jahren im ganzen Kanton Luzern an.
- Die zwei zusätzlichen Autobahnanschlüsse Buchrain und Rothenburg sowie der Zubringer Rontal werden die Verkehrsflüsse verändern.

5. Öffentlicher Verkehr

In diesem Kapitel wird der ÖV umfassend analysiert. Dargestellt werden das heutige Verkehrsangebot, die Infrastruktur, die Qualität, das Preisniveau, die Zugänglichkeit und Vermarktung, die Wettbewerbsposition sowie die Nachfrageentwicklung.

5.1 Angebot

Überblick

Das ÖV-Netz umfasst 13 Regionalzugs- und 2 Inter-Regio-Linien, 53 Regionalbus- und 1 Schiffslinie sowie 1 Bergbahn. Innerhalb der Agglomeration Luzern verkehren 6 Trolleybus- und 24 Dieselbuslinien. Von dem knapp 1'400 Kilometer langen Streckennetz befinden sich 1'250 Kilometer im Kanton Luzern.

Bahn- und Busnetz Kanton Luzern mit Problempunkten



Figur 6, Quelle: GIS Kanton Luzern

Die meisten Bahn- und Buslinien verlaufen radial auf die Agglomeration und Stadt Luzern zu. In der Luzerner Landschaft und in der Agglomeration Luzern bestehen einzelne Quer- bzw.

Tangentiallinien. Das Netz deckt die Verkehrsströme ab. Die **Bahn** bildet das Rückgrat des ÖV. Ihre Bedeutung ist gross und steigt weiter. Entlang den Bahnachsen sind grosse Teile der Bevölkerung, direkt oder indirekt, mit Buszubringern an die Bahn angeschlossen. Die Bahn verbindet nicht nur die Luzerner Landschaft mit der Agglomeration und Stadt Luzern, sondern vernetzt auch die Korridore mit den ausserkantonalen Zentren und den Entwicklungsschwerpunkten. **Busse** erschliessen die Korridore ohne Bahnachsen und übernehmen in allen Gebieten die Feinerschliessung. **Schiffe** transportieren Pendlerinnen und Pendler zwischen den Gemeinden Vitznau und Weggis sowie der Stadt Luzern. Zudem erschliessen sie gemeinsam mit den Rigi-Bahnen wichtige touristische Angebote.

Entwicklung 2005-2009

Der Ausbau des nationalen Bahnangebotes im Rahmen von Bahn 2000, 1. Etappe, war im Kanton Luzern Anlass, um das öffentliche Verkehrsangebot auszubauen. Zusammen mit der Inbetriebnahme der S-Bahn Luzern im Jahr 2005 wurden zusätzliche Haltestellen gebaut, neues Rollmaterial beschafft und der Takt verdichtet. Nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich die Anzahl der Haltestellenabfahrten entwickelt hat. Neben dem Angebot für den werktäglichen Berufsverkehr wurde ebenfalls das Angebot für den Einkaufs- und Freizeitverkehr am Wochenende und in den Randstunden ausgebaut.

Entwicklung der Haltestellenabfahrten im Kanton Luzern				
	2005	2009	Differenz	Differenz in %
Mo – Fr	519'325	568'115	48'790	9.4
Sa	72'236	82'236	10'000	13.8
So	52'660	59'765	7'105	13.5
Total	644'221	710'116	65'895	10.2

Tabelle 3

Der Angebotsausbau schlägt sich auch in der Entwicklung der angebotenen Kurskilometer nieder. Diese haben in den letzten fünf Jahren um über 14 Prozent zugenommen.

Entwicklung der Kurskilometer in Mio.				
	2005	2009	Differenz	Differenz in %
Bahn	8.9	10.1	1.2	13.7
Bus	14.4	16.5	2.1	14.7
Schiff	0.1	0.1	-	-
Total	23.4	26.7	3.3	14.2

Tabelle 4

Bahn

Auf nachfragestarken Korridoren verkehrt die S-Bahn im Viertelstunden- respektive Halbstunden-Takt, auf den übrigen Korridoren im Stunden-Takt. Zusätzlich wird das Angebot durch Regio-Express- und Fernverkehrszüge ergänzt. In den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende gilt meistens ein Stunden-Takt. Da die Fernverkehrszüge über die Stunde verteilt eintreffen (Luzern ist kein Knoten), bestehen teilweise lange Übergangszeiten auf die Anschlusszüge. Eine S-Bahn-Linie (S1/S18) ist durchgebunden, allerdings mit einem Aufenthalt von 7 Minuten im Bahnhof Luzern.

Bahnangebot ab Dezember 2010 (Takt)				
Korridor/Gebiet	Strecke	S-Bahn/RE	Fernverkehr	Bemerkung
Rotkreuz-Zug-Zürich	Luzern-Rotkreuz	30'	60'	
	Rotkreuz-Baar	15'		
	Luzern-Zug-Zürich		30'	
Sursee	Luzern-Sursee	30'/60'	30'	
	Sursee-Olten	60'/60'	60'	
Luzern West	Wolhusen-Langenthal	30'		30' bis Willisau
	Luzern-Wolhusen-Langnau	60'/60'		
	Luzern-Schachen	60'		nur HVZ
Luzern Süd	Luzern-Stans-(Engelberg)	30'	60'	
	Luzern-Giswil-(Interlaken)	30'	60'	
Gotthard	Luzern-Arth Goldau	60'	30'	IR und VAE
Seetal	Luzern-Lenzburg	30'		Mo-Sa

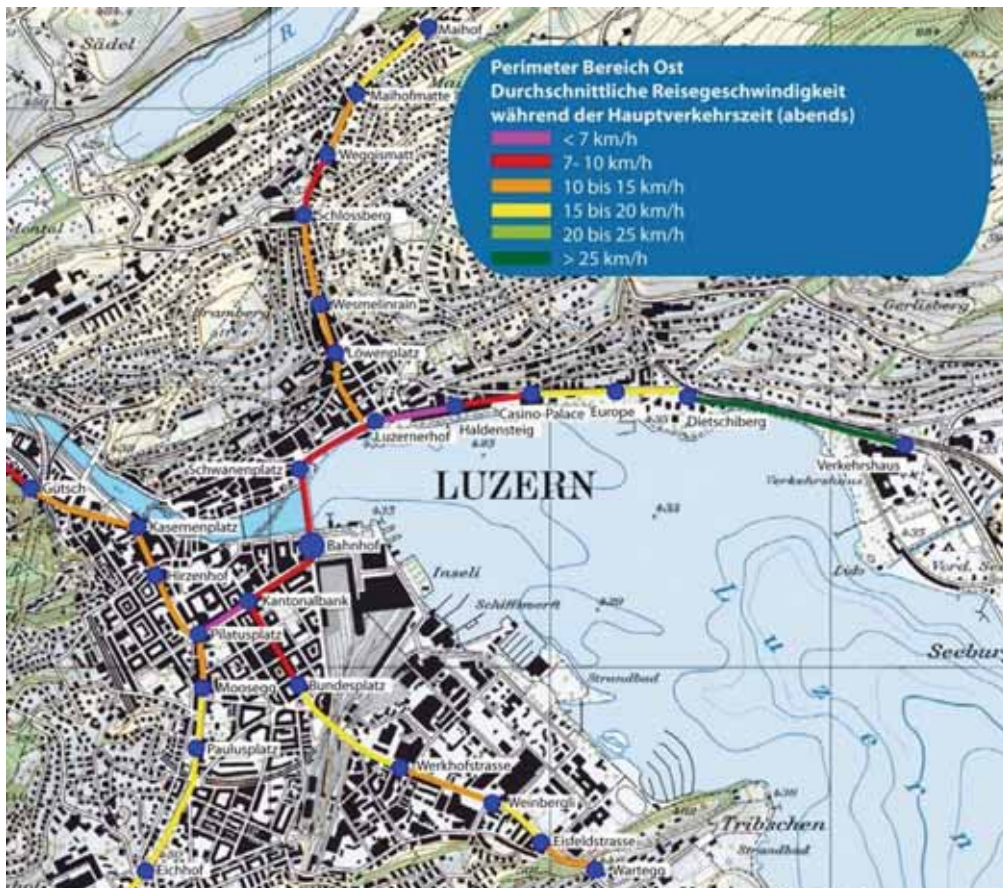
Tabelle 5

Im Dezember 2010 werden im Raum Luzern West das bereits seit längerem geplante Flügelzugkonzept und die Bedienung des ganzen Raumes durch die BLS AG realisiert. Ab 2014 erhält die Allmend der Stadt Luzern mit der Tieflegung und dem Doppelspurausbau der Zentralbahn eine eigene S-Bahn-Station und einen Viertelstunden-Takt mit teilweise neuem Rollmaterial. Taktverdichtungen in andere Korridoren sind nicht möglich, weil die vorhandenen Infrastrukturkapazitäten beim Schienennetz ausgereizt sind. Dies ist vor allem in den Korridoren Rontal und Seetal problematisch, weil dort die Züge voll sind und die Nachfrage weiter wächst. Neues, beschleunigungsstarkes Rollmaterial ist notwendig, um dank kürzeren Fahrzeiten bessere Anschlüsse zu erhalten. Niederflurfahrzeuge sind notwendig, um den Fahrgastwechsel in Stosszeiten zu beschleunigen und den Zugang für mobilitätsbehinderte und ältere Menschen zu verbessern. Es ist geplant, das Rollmaterial auf folgenden Bahnlinien zu erneuern: S3 Luzern-Brunnen (2012), Inter-Regio Luzern-Engelberg (2011), Inter-Regio Luzern-Brünig-Interlaken (2014), S6/S7 Luzern-Wolhusen-Langnau/Langenthal (2011), S8 Sursee-Olten (2012) und Regio-Express Luzern-Olten (2012).

Bus

Die Buslinien in der Agglomeration Luzern verlaufen radial auf den Bahnhof Luzern zu. In der Stadt Luzern und in den Gemeinden Kriens und Emmen ist das Trolleybusnetz das Rückgrat des ÖV. Die Stadt Luzern eignet sich aufgrund der Grösse und ihrer teilweise hügeligen Lage für den Einsatz von Trolleybussen. Diese verkehren leise, emissionsfrei und energieeffizient. Dank neuen Doppelgelenkfahrzeugen können Fahrgastzahlen in der Grössenordnung eines Trams bewältigt werden. Buslinien aus der Luzerner Landschaft oder den Agglomerationsgemeinden werden aufgrund der Strasseninfrastruktur und der Topografie oft direkt bis zum Bahnhof Luzern geführt. Die Angebote auf diesen Linien wurden in den letzten Jahren verdichtet. Trotzdem treten während den Hauptverkehrszeiten auf zahlreichen Buslinien Kapazitätsengpässe auf. Es bestehen ebenfalls Kapazitätsengpässe und Behinderungen für die Busse rund um den Bahnhofplatz Luzern. Die Fahrzeiten zwischen den Agglomerationsgemeinden sind lang, der Weg führt in der Regel über das Stadtzentrum. Tangentialverbindungen, wie beispielsweise die Buslinie 16 zwischen Horw und Kriens, bestehen wenige. Die Ausprägung von kundenfreundlichen Umsteigepunkten zwischen S-Bahn und Bus ist teilweise

se ungenügend. Trotz zahlreicher Massnahmen, die in den vergangenen Jahren in der Agglomeration Luzern zur Bevorzugung der Linienbusse ergriffen wurden (Busspuren oder Priorität bei Lichtsignalanlagen), stehen die Busse weiterhin im Stau. Dies führt insbesondere am Abend zu Zeitverlusten und Anschlussbrüchen. Nachfolgende Figur zeigt die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten der Busse im Zentrum Luzerns während den abendlichen Hauptverkehrszeiten. Geschwindigkeiten bis 15 Kilometer pro Stunde sind unterdurchschnittlich. Sie verursachen bei den Transportunternehmen hohe Produktionskosten und erhöhen indirekt die Abgeltungen für den Verkehrsverbund Luzern.



Figur 7, Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit während den abendlichen Hauptverkehrszeiten

In der Luzerner Landschaft werden Gebiete ohne Bahnanschluss mit Buslinien bedient. Sie schliessen in den Regionalzentren an die Bahn an. Die Anbindung der regionalen Buslinien an die Knoten Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim wurde in den letzten Jahren forciert. In den Seegemeinden wurden umfangreiche Verbesserungen umgesetzt und weitere sind in Planung. Im Raum Sursee wächst die Mobilität stark. In den nächsten Jahren wird deshalb schrittweise ein neues Angebotskonzept umgesetzt. Mit kürzeren Fahrzeiten und einem integralen Halbstunden-Takt wird das Angebot attraktiver gestaltet. Dies verbessert die Umsteigebeziehungen und erhöht die Fahrplanstabilität. Auf Landlinien mit touristischem Potenzial wurden die Angebote vor allem am Wochenende verbessert, womit die Nachfrage erhöht werden konnte.

Nachtangebot

Es besteht ein ÖV-Busangebot (Nachtstern und Pyjama-Express) an den Wochenenden, das von den Transportunternehmen in Eigenverantwortung angeboten und finanziert wird. Einzelne Gemeinden leisten einen Zuschuss. Die Tarife werden von den Transportunternehmen festgelegt. Das Nachtnetz wurde in den letzten Jahren stetig ausgebaut.

5.2 Infrastruktur

Für die Planung und Erstellung der Infrastruktur von Bahn und Strasse ist im Kanton Luzern die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zuständig. Der Verkehrsverbund Luzern stellt die Grundlagen für die Infrastrukturplanung bereit.

Bahn

Im Kanton Luzern besteht ein dichtes Netz von Bahnlinien, die grösstenteils einspurig ausgebaut sind. Doppelspurigen bestehen auf der Linie Luzern-Olten sowie den Abschnitten Rotsee-Rotkreuz und Luzern Allmend-Kantonsgränze LU/NW (zurzeit im Ausbau). Auf der wichtigsten Städteverbindung nach Zug/Zürich, die aufgrund der Erfahrungen mit dem kürzlich eingeführten Halbstundentakt im Fernverkehr über grosses Wachstumspotential verfügt, bestehen infolge von Einspurabschnitten Kapazitätsengpässe. Auch im Abschnitt Luzern-Wolhusen wirkt das einspurige Schienennetz kapazitätsbeschränkend und fahrplaneinengend. Schliesslich besteht mit der Zufahrt zum Bahnhof, wo die verschiedenen Linien zusammentreffen, und dem Bahnhof Luzern selbst das wichtigste Nadelöhr, das zukünftige Angebotsverbesserungen ohne Infrastrukturausbau verunmöglicht. Der Zustand der Infrastruktur auf der BLS-Strecke Wolhusen-Langenthal ist kritisch. In den vergangenen Jahren wurden erhebliche Investitionen getätigt, um die Fahrplanstabilität zu verbessern. Grössere Erneuerungen wurden immer wieder zurückgestellt. Sie beanspruchen in den nächsten Jahren ebenfalls Mittel der öffentlichen Hand.

Umsteigepunkte

Für ein optimales Busnetz sind attraktive Umsteigepunkte unabdingbar. Damit können Anschlüsse geschaffen und die Netzwirkung verbessert werden. Erforderlich sind übersichtlich organisierte, witterungsgeschützte Anlagen mit kurzen und hindernisfreien, ebenerdigen Wegen. Handlungsbedarf besteht an den Bahnhöfen in Malters, Rothenburg, Ebikon und Horw.

5.3 Servicequalität

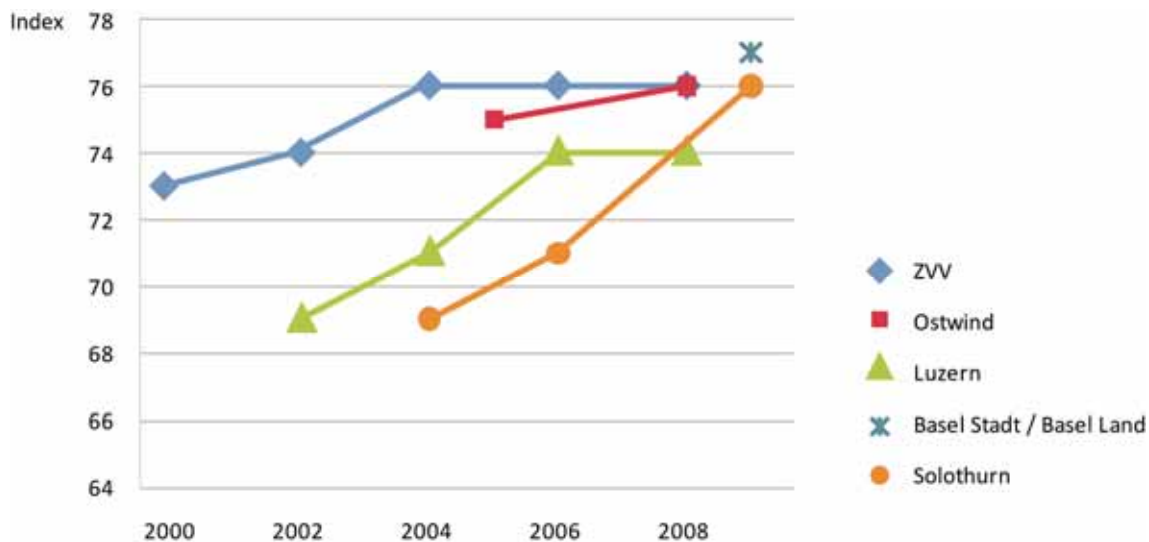
Die Qualitätssicherung beim Verkehrsverbund Luzern basiert auf drei Säulen:

- Kundenzufriedenheitsumfrage,
- Quality-Audit,
- Zertifizierungen der Transportunternehmen.

Kundenzufriedenheitsumfrage

Im Herbst 2010 hat der Verkehrsverbund Luzern zum fünften Mal die Servicequalität der verschiedenen Bahn-, Bus- und Schifflinien im Kanton Luzern gemessen. Die Messung baut auf dem Modell des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) auf. Im Fokus der Umfrage stehen die Beurteilung des verbesserten Bahn- und Busangebots, der Einsatz neuer Fahrzeuge und von neuem Rollmaterial sowie die Verbesserungsmassnahmen der Transportunternehmen.

Kundenzufriedenheit im Vergleich



Figur 8

Der Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass sich die Zufriedenheit der Kundschaft mit 74 Punkten auf einem guten Niveau befindet. Zürich, die Ostschweiz und die Nordwestschweiz weisen einen leicht höheren Index auf. Die Kundenzufriedenheit hat sich bei 74 Punkten eingependelt, obschon die Transportunternehmen ihre Leistungen in den letzten Jahren stetig verbessert haben (Fahrgastinformationssysteme, neues Rollmaterial, etc.). Studien zeigen, dass mit steigender Qualität auch die Erwartungen der Fahrgäste steigen. Um die Kundenzufriedenheit langfristig zu erhalten, sind gezielte Massnahmen bei jenen Merkmalen erforderlich, welche einen grossen Einfluss auf die Gesamtzufriedenheit haben. Dazu zählen insbesondere Zuverlässigkeit, Netzqualität sowie Tickets und Preise.

Quality-Audit

Das Quality-Audit bei den Transportunternehmen ist die zweite Säule der Qualitätssicherung. Es beinhaltet die Überprüfung der Qualitätsziele auf Nutzen und Wirksamkeit. Dabei werden mit jedem Transportunternehmen die Bereiche Aus- und Weiterbildung, Marktbearbeitung (Marktpresenz und Kommunikation) sowie Reporting/Bestellverfahren überprüft, mit dem Ziel, potenzielle Handlungsfelder für Verbesserungen zu erkennen. Im Rahmen dieses Prozesses kann der Verkehrsverbund Luzern seine Werte und Erwartungen bezüglich Qualität vermitteln. Im Fokus steht der wirtschaftliche und wirkungsvolle Einsatz der öffentlichen Gelder. Erste Erfahrungen mit diesem Instrument wurden 2009 mit zwei Transportunternehmen gesammelt. Nach einer Konzeptüberarbeitung wurden im Juni 2010 die restlichen Transportunternehmen auditiert.

Qualitätssicherung der Transportunternehmen

Die dritte Säule sind Zertifizierungen. Die Transportunternehmen lassen ihre Qualitätssicherungssysteme in regelmässigen Abständen von Externen auditieren (ISO, Q-Label, etc.). Die Qualitätszertifizierung ist relevant bei Ausschreibungen. Zudem fördert sie die effiziente Abwicklung der Betriebsabläufe, die Kundenorientierung und das gute Image eines Unternehmens.

Weiterentwicklung der Qualitätsmessung

Während sich die Kundenzufriedenheitsumfrage in der Deutschschweiz mittlerweile als Standard durchgesetzt hat, nimmt der Verkehrsverbund Luzern beim Quality-Audit eine Pionierrolle ein. Wünschenswert ist, dass auch andere Kantone das Modell übernehmen und sich dieses Instrument in der ÖV-Landschaft etabliert. Eine entscheidende Rolle nimmt dabei das Bundesamt für Verkehr ein, welches Standards vorschreiben und so dem Quality-Audit zum Durchbruch verhelfen kann. Im Hinblick auf ein Bonus-Malus-Modell nehmen Qualitätsmessinstrumente (Kundenzufriedenheitsumfrage und Quality-Audit) eine bedeutende Rolle ein, weil damit Transportunternehmen beurteilt und bewertet werden können.

5.4 Tarife

Tarifverbund Passepartout

Seit 1986 existiert der Tarifverbund Passepartout in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden. Diese drei Kantone legen gemeinsam das Tarifverbundgebiet, das Sortiment und die Preise fest. Die Transportunternehmen sind verantwortlich für die Distribution, die Erlöse, die Verteilung derselben und das operative Marketing. Es besteht ein Zonenpreissystem, das anfänglich nur für die Abonnemente eingeführt wurde und seit 2002 in der Agglomeration Luzern und seit Dezember 2009 integral im gesamten Gebiet des Tarifverbundes Passepartout gilt.

Der Ticketpreis im Gebiet des Tarifverbundes Passepartout wird entsprechend der Anzahl durchfahrener Zonen berechnet. Die Preise (siehe Anhang) werden periodisch überprüft und angepasst. Berücksichtigt werden dabei das Preisniveau beim motorisierten Individualverkehr, Angebotsausbauten und die Nachfragesituation. Der Ertrag pro Personenkilometer ist bei Einzelfahrausweisen rund doppelt so hoch wie bei Abonnementen.

Dank dem attraktiveren ÖV-Angebot konnten in den letzten fünf Jahren die Verkäufe gerade bei den Monats- und Jahresabonnementen und damit die Einnahmen erheblich gesteigert werden. Die Anzahl verkaufter Abonnemente erhöhte sich im Zeitraum 2005-2009 um 21 Prozent. Die Passepartout-Abonnemente sind im Verhältnis zum zur Verfügung stehenden Angebot und im Vergleich zu anderen Tarifverbunden günstig.

Entwicklung der Abonnementsverkäufe

	2005	2009	Differenz	%
Abonnemente	496'612	601'168	104'556	21.05
Umsatz in Mio. CHF	29.43	37.21	7.78	26.44

Tabelle 6, umgerechnet in Monatsabonnemente

Derzeit ist es noch zu früh, um den Erfolg des integralen Tarifverbundes abschliessend zu beurteilen. Erste Ergebnisse zeigen, dass die Umsätze leicht höher sind als im Vorjahr, jedoch unter den prognostizierten Erwartungen liegen.

5.5 Zugang zum öffentlichen Verkehr

Gut ausgestaltete Distributions- und Fahrgastinformationssysteme tragen wesentlich dazu bei, den Zugang zum ÖV zu erleichtern. Dementsprechend wurden in der Agglomeration Luzern alle stationären Verkaufsgeräte durch neue „Touchscreen“-Geräte ersetzt. Diese neuen Verkaufsgeräte haben viele Vorteile gebracht: Einheitlicher Auftritt, Verkauf von Ti-

ckets für das ganze Verbundgebiet, Verkauf von Monatsabonnements an den stationären Geräten, Werbemöglichkeiten auf den Bildschirmen, zentrale Steuerung und Vereinfachung der Abrechnung. Die Einzelfahrausweise können auch über Internet und als Mobile-Ticket gelöst werden. An gewissen stark frequentierten Busstationen wurden neu ebenfalls Verkaufsgeräte platziert, um die Effizienz bei der Abwicklung der Ticketverkäufe zu verbessern; so beispielsweise in Udligenswil, Beromünster, Sörenberg, im Surental oder im Rontal. Erste Erfahrungen dazu sind positiv. Das im 2004 eingeführte Informationsleitsystem auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Luzern – es zeigt die aktuellen Abfahrtszeiten an und überwacht im Bedarfsfall intern die gesamte Betriebsflotte – schafft eine neue Präsenz des ÖV im öffentlichen Raum. Zurzeit fehlen Systeme, welche standardisiert sind und die Informationsübermittlung zwischen den Transportunternehmen garantieren. Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes werden bei Neubeschaffungen von Rollmaterial, Verkaufsgeräten und Kommunikationsmitteln schrittweise umgesetzt.

5.6 Marketing und Kommunikation

Passepartout-Marketing

Die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout ist neu dem Verkehrsverbund Luzern angegliedert. Sie wird von den Transportunternehmen finanziert. Ihr obliegt die Vermarktung der Passepartout-Fahrausweise. Besonders erwähnenswert sind die Kampagnen zur Kundengewinnung unter den Neuzuzügern, die Zusammenarbeit mit der SBB-Tochter RailAway im Bereich des Freizeitverkehrs, die Kooperation mit Mobility Carsharing und die Massnahmen zur Stärkung der Kundenbindung.

Öffentlichkeitsarbeit

Verschiedenste Interessengruppen und Körperschaften sind an einer gut organisierten Mobilität und an einem attraktiven ÖV interessiert und setzen sich dafür ein. Aufgabe der Kommunikation des Verkehrsverbundes Luzern ist der Dialog und die Zusammenarbeit mit Anspruchsgruppen wie beispielsweise regionalen Entwicklungsträgern, Gemeinden, kantonalen Dienststellen, Fahrgästen oder Transportunternehmen.

5.7 Nachfrage

Die Nachfrage im ÖV im Kanton Luzern ist in den letzten fünf Jahren stark gestiegen. Die Zahl der beförderten Personen hat insgesamt um knapp 35 Prozent zugenommen. Vor allem die Bahn hat mit rund 77 Prozent extrem stark zugelegt.

Entwicklung der beförderten Personen

in Mio. pro Jahr	2005	2009	Differenz	%
Bahn	15.1	26.6	11.6	76.6
Bus	47.5	57.8	10.3	21.6
Schiff	0.8	0.8	-	-
Total	63.4	85.2	21.8	34.4

Tabelle 7

Treiber des Wachstums ist die S-Bahn Luzern mit neuen Haltestellen, teilweise neuem Rollmaterial und einem dichteren Taktangebot. In den Stosszeiten, am Morgen und am Abend, bestehen heute wieder Engpässe. Auch die Nachfrage auf einigen Buslinien in der Agglomeration Luzern und im Raum Sursee ist stark gestiegen.

Ein ähnliches Bild wie für die beförderten Fahrgäste ergibt sich beim Vergleich der zurückgelegten Personenkilometer pro Jahr. Sie stiegen insgesamt um über 22 Prozent.

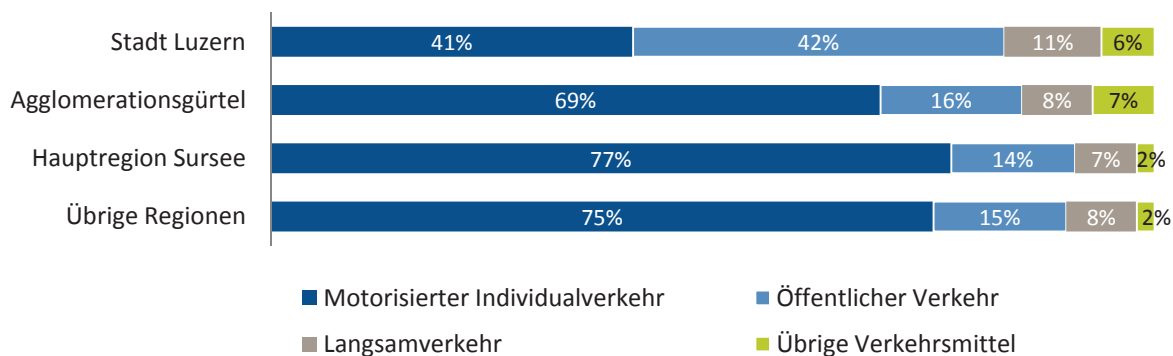
Entwicklung der Personenkilometer				
in Mio. pro Jahr	2005	2009	Differenz	%
Bahn	383.3	461.5	78.2	20.4
Bus	147.1	188.5	41.4	28.1
Schiff	11.7	12.1	0.4	3.6
Total	542.1	662.1	120.0	22.1

Tabelle 8

5.8 Marktposition

Aus nachfolgender Tabelle ist ersichtlich, welchen prozentualen Anteil an der Tagesdistanz mit welchem Verkehrsmittel 2005 zurückgelegt worden ist. Dabei zeigt sich, dass der ÖV-Anteil in der Stadt Luzern mit 42 Prozent im Vergleich zu allen anderen Gebieten im Kanton Luzern relativ hoch ist. Überraschend an diesem Resultat ist der tiefe ÖV-Anteil im Agglomerationsgürtel Luzern.

Verkehrsmittelwahl im Kanton Luzern



Figur 9, Quelle: LUSTAT Aktuell 2007, Anteil an der Tagesdistanz

5.9 Zusammenfassung

Angebot und Nachfrage

- In den letzten fünf Jahren wurde das ÖV-Angebot im Kanton Luzern um über 14 Prozent vergrössert.
- Die Anzahl der beförderten Personen pro Jahr wurde in diesem Zeitraum um knapp 35 Prozent erhöht.
- Auf nachfragestarken Korridoren verkehrt die S-Bahn im Viertelstunden- respektive Halbstunden-Takt, auf den übrigen Korridoren im Stunden-Takt.
- Im Bahnhof Luzern treffen die Züge über die ganze Stunde verteilt ein (kein Knoten). Es ergeben sich dadurch teilweise lange Übergangszeiten auf weiterfahrende Züge.
- In den Korridoren Rontal und Seetal sind die Züge voll und die Nachfrage wächst weiter.

- Die Buslinien in der Agglomeration Luzern sind radial auf den Bahnhof Luzern ausgerichtet. Vereinzelt bestehen Tangentialverbindungen.
- Auf mehreren Buslinien bestehen Kapazitätsengpässe.
- Trotz Busspuren kämpfen die Buslinien hauptsächlich in der Agglomeration mit staubedingten Fahrzeitverlusten.
- In der Luzerner Landschaft wurde in den letzten Jahren die Anbindung der regionalen Buslinien an die Knoten Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim massgeblich verbessert. Vereinzelt bestehen zwischen den Regionen Bus-Querverbindungen.

Infrastruktur

- Das Schienennetz besteht grösstenteils aus Einspurstrecken; Kreuzungsmöglichkeiten fehlen weitgehend.
- Die normalspurige Zufahrt zum Kopfbahnhof Luzern ist ausgelastet. Hier liegt das zentrale Nadelöhr für den Weiterausbau des Bahnangebotes. Ein solcher kann nur langfristig realisiert werden. Angebotsausbauten sind deshalb höchstens punktuell möglich.
- Verschiedene Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus sind unattraktiv (zu lange Wege, Treppen, etc.).

Tarif und Kundenzufriedenheit

- Das Passepartout-Abonnement ist im Verhältnis zum verfügbaren Angebot und im Vergleich zu anderen Tarifverbunden günstig.
- Der integrale Tarifverbund entwickelt sich bisher leicht unter den Erwartungen.
- Mit 74 Punkten hat die Kundenzufriedenheit einen guten Stand erreicht. Sie liegt unter den Werten grosser Deutschschweizer Tarifverbunde.

6. Finanzierung

In diesem Kapitel werden die Grundlagen der Finanzierung und der Aufbau der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern erläutert. Weiter werden die für 2010 geplanten Investitionen in die Infrastruktur vorgestellt. Im letzten Abschnitt werden die zentralen Grössen zur Steuerung der Effizienz des ÖV im Kanton Luzern dargestellt.

6.1 Grundlagen

Der Verkehrsverbund Luzern plant und bestellt den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr im Kanton Luzern und ist um dessen Finanzierung besorgt. Für das Verständnis der Rollen von Bund, Kantonen und Gemeinden bei dieser Finanzierung sind die zwei Begriffe **Regional-** und **Ortsverkehr** zentral. Abgrenzungskriterien sind die räumliche Erschliessung und die Art der Finanzierung.

Regionalverkehr

Der Regionalverkehr dient der Grunderschliessung einer Region (service public). Er umfasst im Kanton Luzern 16 Bahnlinien, 53 Buslinien, eine Schifflinie sowie die Rigi-Bahnen. Knapp die Hälfte dieser Linien überschreitet die Kantonsgränze; bei diesen Linien legen die beteiligten Kantone das Angebot gemeinsam fest. Die Ticketeinnahmen decken die Kosten des Regionalverkehrs nicht. Das Defizit tragen Bund, Kanton und Gemeinden gemeinsam. Der Bund legt jährlich fest, wie viele Mittel er dem Kanton Luzern zur Verfügung stellt (Kantonsquote). Das Restdefizit wird vom Kanton Luzern und den Gemeinden übernommen. Führt eine Regionalverkehrslinie über die Kantonsgränze hinaus, wird sie vom Kanton Luzern, den jeweilig beteiligten Nachbarkantonen und vom Bund gemeinsam finanziert.

Ortsverkehr

Der Ortsverkehr dient der Feinerschliessung. Die Haltestellenabstände dieser Linien sind kurz. Der Verkehrsverbund Luzern zählt 32 Ortsbuslinien, sechs davon sind Trolleybuslinien. Im Gegensatz zum Regionalverkehr tragen der Kanton Luzern und die Gemeinden das Defizit aus dem Ortsverkehr alleine.

6.2 Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern

Nachfolgend wird der generelle Aufbau der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern beispielhaft dargestellt und schliesslich werden die einzelnen Positionen erläutert.

Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern	
Aufwand in Mio.	
Verbundorganisation	
Abgeltungen	
Total Aufwand	
Ertrag in Mio.	
Beitrag Kanton	
Beitrag Gemeinden	
Beiträge Transportunternehmen an Geschäftsstelle Tarifverbund Passepartout	
Total Ertrag	

Tabelle 9

Aufwand

Die Position **Verbundorganisation** umfasst den Sach- und Personenaufwand des Verkehrsverbundes Luzern. Die Position **Abgeltungen** steht für die Finanzmittel, welche der Verkehrsverbund Luzern an verschiedene Leistungsersteller zahlt. Sie teilen sich wie folgt auf.

Abgeltung an Transportunternehmen im Regional- und Ortsverkehr:

Die Transportunternehmen offerieren alle zwei Jahre dem Verkehrsverbund Luzern ihre Dienstleistungen. Der Verkehrsverbund Luzern schliesst mit den Transportunternehmen eine Leistungsvereinbarung ab. Weil die Erträge aus den Ticketverkäufen die Kosten der Transportunternehmen nicht zu decken vermögen, wird in der Leistungsvereinbarung eine Abgeltung zur Finanzierung des absehbaren Defizits der Transportunternehmen bestimmt. Die Transportunternehmen müssen darüber hinaus gehende Kostenüberschreitungen (oder auch Kostenunterschreitungen) selbst tragen. Dazu verfügen sie über eine Spezialreserve.

Abgeltung an den Fernverkehr:

Die Tickets des Tarifverbundes Passepartout sind ebenfalls gültig in den Fernverkehrszügen der SBB, die innerhalb des Tarifverbundgebietes halten (Sursee und Zofingen). Wegen der Anerkennung dieser Fahrausweise entstehen bei den SBB Einnahmenausfälle, welche der Verkehrsverbund Luzern zu entschädigen hat. Der Betrag ist verhältnismässig klein.

Abgeltung für den Betrieb der privaten Bahn-Infrastruktur:

Der Verkehrsverbund Luzern zahlt anteilmässig an den Betrieb der Bahn-Infrastruktur der beiden Privatbahnen BLS Netz AG (Strecke Wolhusen-Huttwil-Langenthal) und Sursee-Triengen-Bahn (Güterbahnstrecke Sursee-Triengen)¹. Die Mittel werden für den Unterhalt der Anlagen und den Betrieb der Stromversorgungs-, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme verwendet.

Ertrag

Beitrag Kanton und Gemeinden:

Die zwei Positionen **Beitrag Kanton** und **Beitrag Gemeinden** zeigen die Refinanzierung des Verkehrsverbundes Luzern beim Kanton Luzern und den Gemeinden. Der Kanton Luzern und die Gemeinden finanzieren die ungedeckten Kosten des Verkehrsverbundes Luzern je zur Hälfte. Die Aufteilung unter den Gemeinden erfolgt nach einem gesetzlich geregelten Schlüssel. Darin berücksichtigt werden zu 50 Prozent die gewichteten Haltestellenabfahrten (Angebotskomponente) und zu 50 Prozent die Einwohnerzahl (Nachfragekomponente).

¹ Die BLS Netz AG ist im Mehrheitsbesitz des Kantons Bern, an der Sursee-Triengen-Bahn hält der Kanton Luzern eine Mehrheitsbeteiligung.



Figur 10

Sofern einzelne Gemeinden oder Dritte spezifische Bedürfnisse haben, die über das Angebot des Verkehrsverbundes Luzern hinausgehen (z.B. Schülertransporte oder Zusatzkurse für Arbeitnehmende), beteiligen sie sich zusätzlich an der Finanzierung der entsprechend nötigen Linien.

Beiträge Transportunternehmen an Geschäftsstelle Tarifverbund Passepartout:

Die Geschäftsstelle Tarifverbund Passepartout ist operativ im Verkehrsbund Luzern integriert, wird aber von den Transportunternehmen finanziert (Durchlaufposition).

6.3 Erneuerungen und Erweiterungen der Infrastruktur

Anpassungen der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen, die über den Unterhalt hinausgehen, werden mit Darlehen vom Bund und den jeweilig beteiligten Kantonen an die Privatbahnen finanziert (Bundesanteil: 30 Prozent). Diese Darlehen werden über die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern abgewickelt. Darüber hinaus kann der Kanton Luzern ausserordentliche Mittel für Investitionen in die Infrastruktur sprechen (z.B. Bahnhof Malters). Aufgabe des Verkehrsverbundes Luzern ist, dafür zu sorgen, dass die nötigen Mittel im Budget der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur eingestellt werden. Die für 2010 eingeplanten Investitionen in die Infrastruktur sind in nachstehender Tabelle aufgeführt.

Objekt	Betrag
BLS Infrastrukturmassnahmen gemäss Streckenkonzept	2'180'000
BLS Oberbauerneuerung	2'000'000
Busterminal Willisau	400'000
Haltestellenunterhalt	210'000
Malters Umbau Bahnhof	3'400'000
Ausbau Zentralbahn Anteil ÖV	9'160'000
Reserve	970'000
	18'320'000

Tabelle 10

6.4 Effizienz

Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad ergibt sich aus dem Verhältnis des Ertrags (Fahrgasteinnahmen) zum Aufwand. Dazu wird eine Bruttosicht eingenommen, in welcher die Erträge und Kosten aller Verkehrslinien gemeinsam betrachtet werden. Der Kostendeckungsgrad lag im Jahr 2005 bei 44.5 Prozent. Inzwischen ist er auf über 47 Prozent gestiegen.

Unterschreitung des Mindestkostendeckungsgrades

Das ÖVG hält einen minimalen Kostendeckungsgrad fest, den die Transportunternehmen erreichen müssen. 2009 erreichten einige Linien den vorgegebenen Mindestkostendeckungsgrad nicht. In der Regel handelt es sich um Linien mit rückläufigen Schülerzahlen. Oft fehlt diesen Linien das nötige Nachfragepotenzial, um eine Verbesserung zu erreichen. Hauptgrund dafür ist die Zersiedelung der Landschaft. Ein weiterer wichtiger Grund sind schlechte Umläufe, die durch Anschlüsse an den Bahnhöfen bedingt sind.

Ungedeckte Kosten pro Personenkilometer

Dies ist der Betrag, den Bund, Kanton und Gemeinden abgelten müssen, damit ein Fahrgast einen Kilometer weit reisen kann. Die Division der ungedeckten Kosten durch die Anzahl Personenkilometer ergibt die ungedeckten Kosten pro Personenkilometer. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, hat sich diese Kenngrösse zwischen 2005 und 2009 um 11.4 Prozent verringert. Sie betrug im Jahr 2009 noch 23 Rappen. Einerseits sind die Fahrgastzahlen gestiegen, andererseits haben die Transportunternehmen kostengünstiger produziert.

Entwicklung der Kosten pro Personenkilometer				
	2005	2009	Differenz	%
Personenkilometer in Mio.	542.2	662.2	120.0	22.1
Ungedeckte Kosten in Mio. Fr.	141.6	153.1	11.5	8.2
Kosten pro Personenkilometer	0.2611	0.2312	-0.0299	-11.4

Tabelle 11, Personenkilometer = die von einer Person zurückgelegten Kilometer

6.5 Zusammenfassung

- Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der Regionallinien. Die Finanzierung des Ortsverkehrs ist alleinige Sache des Kantons Luzern und der Gemeinden.
- Der Kostendeckungsgrad ist auf mittlerweile über 47 Prozent gestiegen.
- Die ungedeckten Kosten pro Personenkilometer im Kanton Luzern betragen gut 23 Rappen.

7. Organisation und Prozesse

Dieses Kapitel informiert über die Fortschritte beim Aufbau der Organisation, die Haltung zu Ausschreibungen und den Stand der Führungsinstrumente, insbesondere der Führungskennzahlen.

7.1 Organisation des Verkehrsverbundes Luzern

Das Gesetz und die Verordnung über den ÖV im Kanton Luzern sind seit 1. Januar 2010 in Kraft. Es wurde ein Reglement für die Geschäftstätigkeit des Verkehrsverbundes Luzern geschaffen. Der Verbundrat tagt regelmässig und nimmt die notwendigen Führungsentscheide vor. Die Geschäftsstelle umfasst neun Personen, zwei davon betreuen die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout. Gemeinden beantragen Angebotsveränderungen direkt beim Verkehrsverbund Luzern, welcher die Anliegen in seinen Planungen behandelt und beurteilt sowie die Gemeinden über die Planungsergebnisse orientiert. Für die eingehende Orientierung über die ÖV-Planungen und die stärkere Zusammenarbeit mit den Gemeinden werden Regionalkonferenzen durchgeführt, die sich räumlich an den vier regionalen Entwicklungsträgern orientieren. Für die Intensivierung der Zusammenarbeit und den besseren Informationsaustausch mit den Transportunternehmen werden regelmässig Direktorenkonferenzen einberufen. Es zeigt sich, dass die Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und die Schnittstellen mit denselben genauer geklärt werden müssen.

7.2 Ausschreibungen

Der Kanton Luzern hat in der Vergangenheit verschiedene Buslinien ausgeschrieben und damit Kosten gespart. Kostensenkungen können jedoch auch mit Verhandlungen und bei komplexen Angebotssituationen mit optimalen Linienkonzepten erreicht werden. Trotzdem sind Ausschreibungen ein probates Mittel, um die Produktivität zu verbessern und Kosten zu sparen. Wichtig ist, dass darunter nicht die Qualität leidet und Einsparungen nicht von kurzer Dauer sind. Sonst entsteht die Gefahr negativer Kundenreaktionen. Eine Ausschreibungsplanung ist in Vorbereitung. Sie orientiert sich an den Vorgaben des Bundes.

7.3 Controlling und Reporting

Der Verkehrsverbund Luzern verfügt über ein spezielles EDV-Programm „Angebot und Kosten im öffentlichen Verkehr“ (AKÖV), in welchem alle Offert- und Rechnungslegungsdaten erfasst und verschiedene Kennzahlen berechnet werden. Anhand dieser Kennzahlen können mit Bund, Nachbarkantonen und Transportunternehmen die Verhandlungen effizient geführt werden. Halbjährlich stellt die Geschäftsstelle des Verkehrsverbundes Luzern dem Verbundrat einen Bericht mit den wichtigsten Entwicklungen zu, in den Bereichen: Finanzen, Ertragsentwicklung Tarifverbund Passepartout, Nachfrageentwicklung, Angebotsplanung, Qualität, Kommunikation/Zusammenarbeit und Administration.

7.4 Zusammenfassung

- Ausschreibungen werden eingesetzt, wenn die Kosten zu hoch oder die Qualität nicht zufriedenstellend ist. Gemäss Bund muss eine Ausschreibungsplanung erstellt werden bevor ausgeschrieben werden kann.
- Die Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen, die Abgrenzungen zu denselben und die jeweiligen Zuständigkeiten müssen weiter geklärt werden.

8. SWOT-Analyse

Im diesem Kapitel werden aus den Ergebnissen der vorangehenden Analyse erste Schlüsse für die Strategiearbeit gezogen und in der verdichteten Form einer sogenannten Stärken/Schwächen-Chancen/Gefahren-Analyse auf den Punkt gebracht (SWOT-Analyse).

Die Stärken und Schwächen beziehen sich auf die verschiedenen Organisationen, die sich mit dem ÖV befassen. Die Chancen und Gefahren sind beim Verkehrs- und Mobilitätsmarkt angesiedelt.

SWOT-Analyse

Stärken

- Angebot bei Bahn und Bus während Hauptverkehrszeiten
- Leistungsfähiges Trolleybusnetz
- Distribution der Einzeltickets und des Monatsabonnements
- Stetige Verbesserung der Produktivität und des Kostendeckungsgrads
- Kundeninformationssysteme (in den Fahrzeugen, an den Haltestellen) in der Agglomeration Luzern
- AKÖV (EDV-Überwachung des Einsatzes der finanziellen Mittel, ÖV-Controlling, Kostenverteiler usw.)
- Organisation des Verkehrsverbundes Luzern (ÖV aus einer Hand)

Schwächen

- Engpässe Schieneninfrastruktur
- Fernverkehrszüge treffen über die ganze Stunde verteilt im Bahnhof Luzern ein (ungenügender Knoten)
- Behinderungen der Busse während der Hauptverkehrszeiten
- Zu wenig Kapazität in den Hauptverkehrszeiten (überfüllte Züge und Busse)
- Wenig kundenfreundlich gestaltete Umsteigepunkte zwischen den Verkehrsmitteln
- Tiefer ÖV-Anteil beim Freizeitverkehr
- Tiefer Modal Split in der Agglomeration
- Praktisch ausschliesslich radiale Ausrichtungen der ÖV-Linien in der Agglomeration Luzern

Chancen

- Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit dem ÖV im Kanton Luzern
- ÖV-Bevorzugung in der Agglomeration Luzern gemäss Richtplan
- Wachsende Mobilitätsnachfrage (insbesondere im Freizeitverkehr)
- Neue Technologien (Fahrzeuge, Ausgabegeräte)
- Hohe Marktdurchdringung der mobilen Kommunikation
- Stärkerer Einbezug der Politik

Gefahren

- Fehlende finanzielle Mittel (im Gegenzug vermehrt staubedingte Kosten beim Busbetrieb)
- Fortschreitende Zersiedelung
- Verschlechterung der Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration Luzern

Figur 11

Anhang

- Kanton Luzern; ÖV-Linien Bahn, Bus und Schiff (Karte)
- Liniennetz Agglomeration Luzern
- S-Bahn Luzern und S-Bahn Zug (Übersichtsplan)
- Kanton Luzern; Übersicht Linien öffentlicher Verkehr (Tabelle)
- Tarifverbund Passepartout; Kombizonenplan für Abonnemente und Einzelfahrausweise
- Tarifverbund Passepartout; Preise Einzelbillette und Abonnemente

Abkürzungsverzeichnis

AKÖV	EDV-Pogramm für Angebot und Kosten im öffentlichen Verkehr
B+R	Bike-and-Ride
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KDG	Kostendeckungsgrad
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NW	Kanton Nidwalden
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OW	Kanton Obwalden
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
P+R	Park-and-Ride
PBG	Personenbeförderungsgesetz
TU	Transportunternehmen
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Verzeichnis der Grundlagen

Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBG) SRL.Nr. 745.1

http://www.admin.ch/ch/d/sr/c744_10.html

Verordnung über die Personenbeförderung des Bundes (VPB) SRL.Nr. 745.11

http://www.admin.ch/ch/d/sr/c745_11.html

Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) SRL.Nr. 742.101.2

http://www.admin.ch/ch/d/sr/c742_101_2.html

Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern SRL.Nr. 775

http://lu.lexspider.com/LEXspider/faces/pages/htmlView.jsp?enactment=775&version=1&revision=1&hl=775#_ftn9

Verordnung zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern SRL.Nr. 775a

<http://lu.lexspider.com/LEXspider/faces/pages/htmlView.jsp;jsessionid=3E317BADBFF86E38C8F5E040EC4CEF00?enactment=775a&sr=1&version=1>

Reglement für den Verkehrsverbund Luzern SRL.Nr. 775b

http://lu.lexspider.com/LEXspider/faces/pages/htmlView.jsp?enactment=775b&version=1&revision=1&hl=775a#_ftn3

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) SRL.Nr. 151.3

<http://www.bav.admin.ch/mobile/01244/01258/index.html?lang=de>

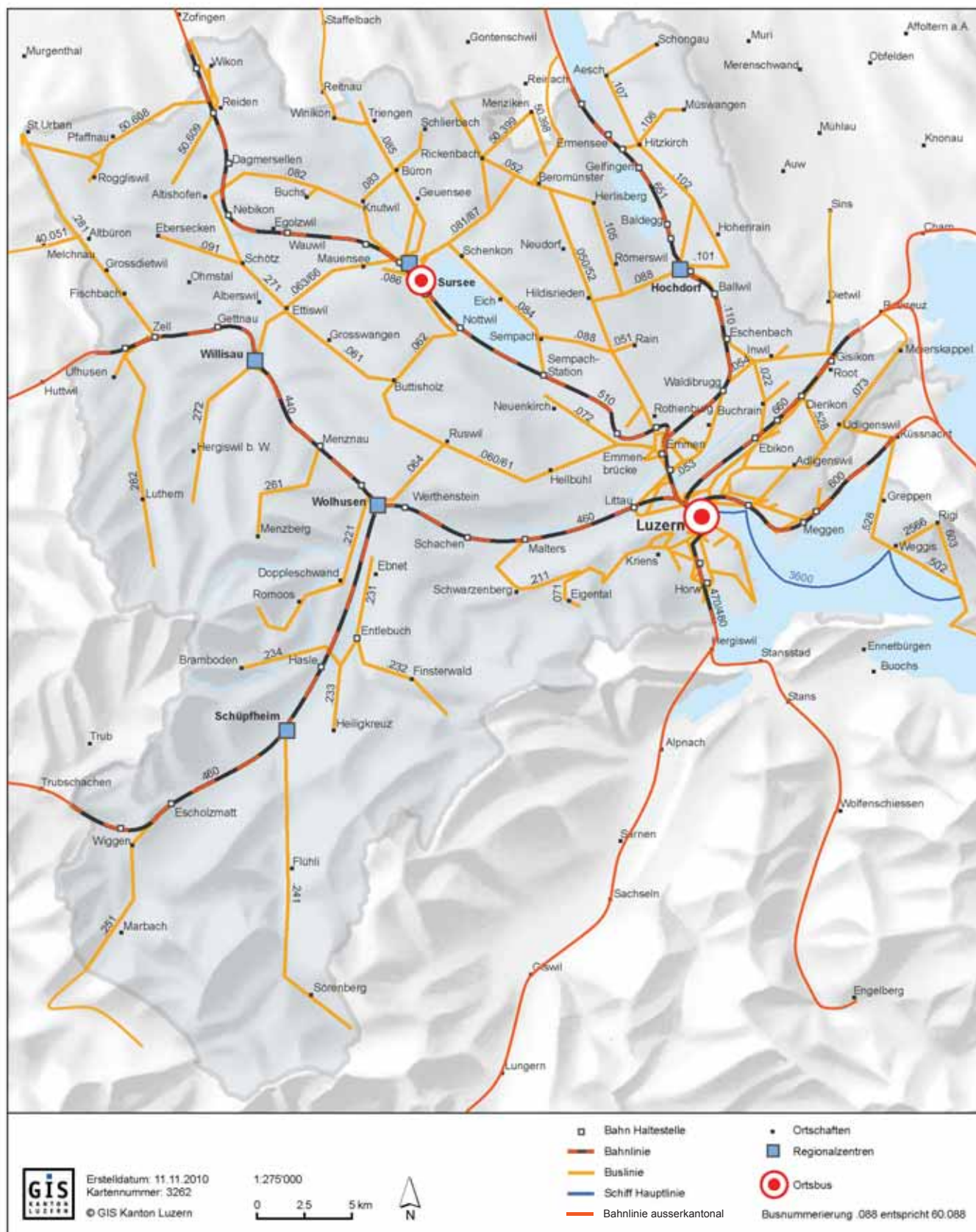
Richtplan Kanton Luzern

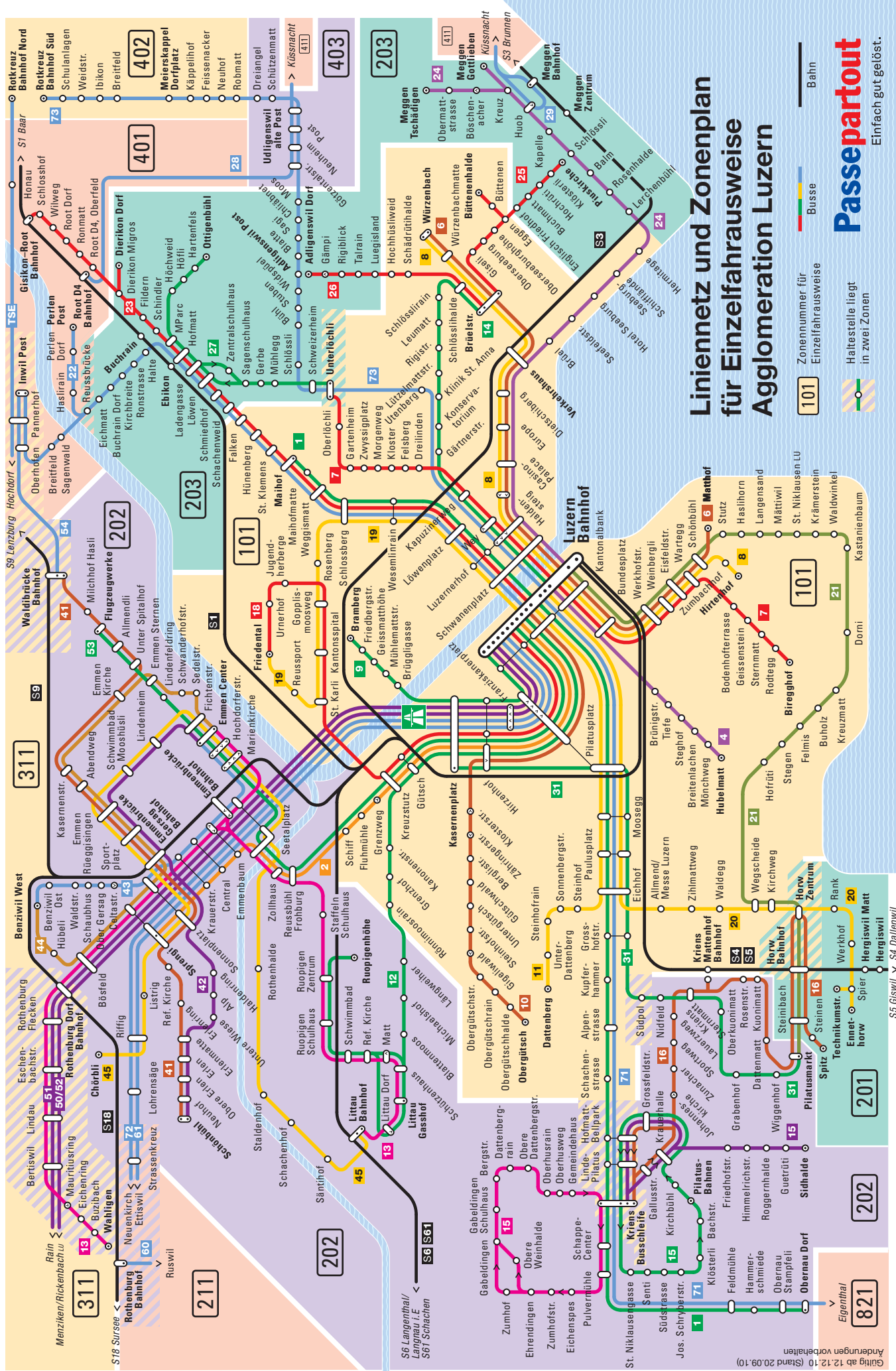
<http://www.rawi.lu.ch/index/download.htm#rp>

Agglomerationsprogramm Luzern

<http://www.rawi.lu.ch/index/download.htm#rp>

Kanton Luzern öV-Linien Bahn, Bus und Schiff





Linienetz und Zonenplan für Einzelfahrausweise Agglomeration Luzern

101

Zonennummer für
Einzelfahrausweise

Busse

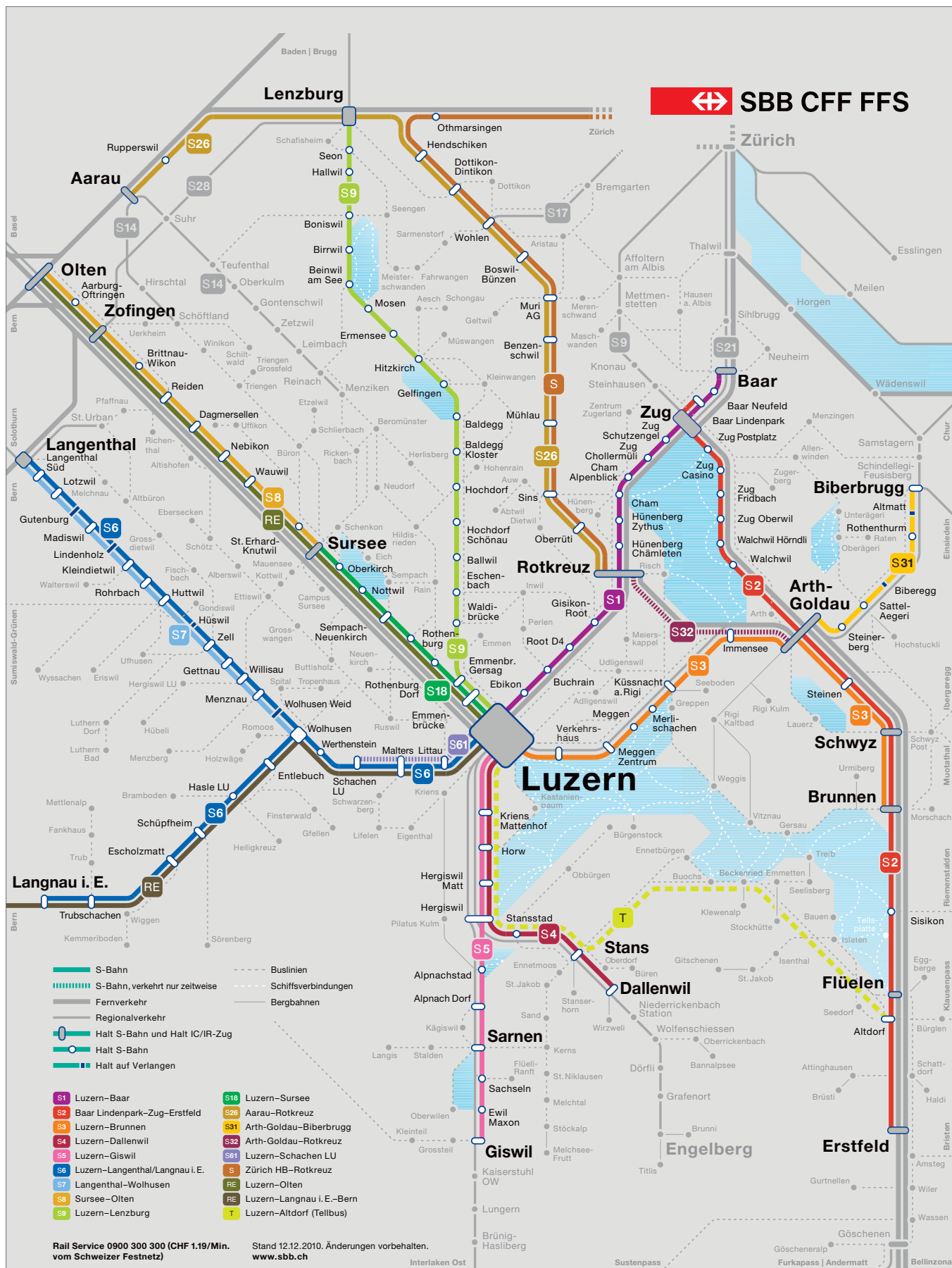
Bahn

Haltestelle liegt
in zwei Zonen

Passepartout

Einfach gut gelöst.

Änderungen vorbehalten
Gültig ab 12.12.10 (Stand 20.09.10)



S-Bahn Luzern. Stadtbahn Zug.

Die Zentralbahn.
→ Luzern Engelberg Interlaken

bls

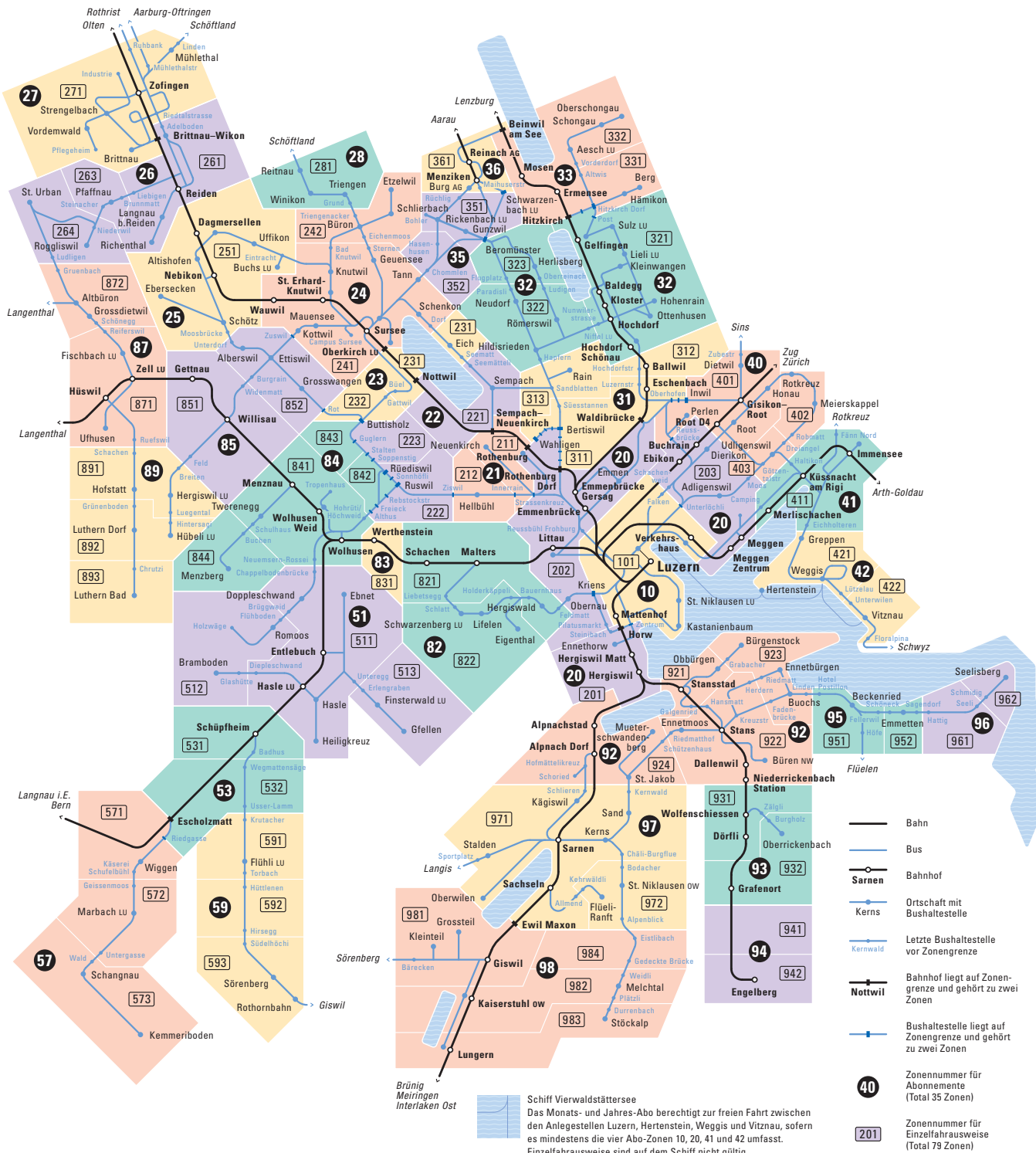
SOB SUDOSTBAHN

Kanton Luzern – Übersicht Linien öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel	Kursbuch/Linie	Streckenabschnitt
Bahn	440	Langenthal-Huttwil-Wolhusen (S6)
Bahn	440	Langenthal-Huttwil-Wolhusen (S7)
Bahn	460	Bern-Langnau-Luzern (RE)
Bahn	460	Luzern-Langnau (S6)
Bahn	460	Luzern-Schachen (S61)
Bahn	470	Luzern-Giswil (S5)
Bahn	470	Luzern-Interlaken Ost
Bahn	480	Luzern-Engelberg
Bahn	480	Luzern-Stans (S4)
Bahn	510	Olten-Luzern (RE)
Bahn	510	Luzern-Sursee (S18)
Bahn	510	Olten-Sursee (S8)
Bahn	600	Luzern-Arth-Goldau (Voralpenexpress)
Bahn	600	Luzern-Arth-Goldau-Brunnen (S3)
Bahn	651	Luzern-Lenzburg (S9)
Bahn	660	Luzern-Zug-Baar (S1)
Bahn	603	Vitznau-Rigi
Bahn	2566	Weggis-Rigi-Kaltbad
Bus	Linie 1	Maihof-Luzern Bahnhof-Kriens-Obernau (Trolleybus)
Bus	Linie 2	Luzern Bahnhof-Emmenbrücke Sprengi (Trolleybus)
Bus	Linie 4	Luzern Bahnhof-Hubelmatt (Trolleybus)
Bus	Linie 6	Würzenbach-Luzern Bahnhof-Matthof (Trolleybus)
Bus	Linie 7	Biregg-Luzern Bahnhof-Wesemlin Unterlöchli (Trolleybus)
Bus	Linie 8	Würzenbach-Luzern Bahnhof-Hirtenhof (Trolleybus)
Bus	Linie 9	Luzern Bahnhof-Bramberg
Bus	Linie 10	Luzern Bahnhof-Obergütsch
Bus	Linie 11	Luzern Bahnhof-Dattenberg
Bus	Linie 12	Luzern Bahnhof-Littau Gasshof-Ruopigenhöhe
Bus	Linie 13	Littau Bahnhof-Emmenbrücke-Rothenburg Wahligen
Bus	Linie 14	Luzern Bahnhof-Klinik St. Anna-Brüelstrasse
Bus	Linie 15	Kriens-Sonnenberg/Pilatus-Bahnen/Sidhalde
Bus	Linie 16	Kriens-Horw Zentrum-Spitz
Bus	Linie 18	Luzern Bahnhof-Kreuzstutz-Friedental
Bus	Linie 19	Luzern Bahnhof-Rosenberg-Friedental
Bus	Linie 20	Luzern Bahnhof-Ennethorw/Technikumstrasse
Bus	Linie 21	Luzern Bahnhof-Kastanienbaum-Horw-Pilatusmarkt
Bus	Linie 23	Luzern Bahnhof-Ebikon-Dierikon-Root-Gisikon
Bus	Linie 24	Luzern Bahnhof-Meggen Gottlieben/Tschädigen
Bus	Linie 25	Luzern Brüelstrasse-Meggen Piuskirche
Bus	Linie 26	Luzern Brüelstrasse-Adligenswil
Bus	Linie 27	Luzern Unterlöchli-Ebikon Ottigenbühl
Bus	Linie 31	Luzern Kasernenplatz-Südpol-Pilatusmarkt
Bus	Linie E1	Emmen Flugzeugwerke-Kasernenstrasse-Schönbühl
Bus	Linie E2	Emmenbrücke Schönbühl-Waldibrücke
Bus	Linie E3	Emmenbrücke Benziwil-Emmen Center
Bus	Linie E4	Emmenbrücke Benziwil-Emmen Center
Bus	Linie E5	Emmenbrücke Chörbli-Littau Bahnhof
Bus	40.051	Melchnau-Altbüron-Grossdietwil
Bus	50.398	Beinwil-Beromünster
Bus	50.399	Beinwil-Rickenbach-Sursee
Bus	50.608	Zofingen-Reiden-St.Urban

Bus	50.609	Zofingen-Reiden-Richenthal
Bus	60.022	Luzern-Ebikon-Perlen/Inwil
Bus	60.050	Luzern-Beromünster-Menziken
Bus	60.051	Luzern-Rothenburg-Rain
Bus	60.052	Luzern-Beromünster-Rickenbach
Bus	60.053	Luzern-Emmen Rüeggisingen/Flugzeugwerke
Bus	60.054	Waldibrücke-Inwil
Bus	60.060	Ruswil-Rothenburg Station
Bus	60.061	Luzern-Ruswil-Ettiswil
Bus	60.061	Nachtangebot teilw. Bahnersatz Willisau-Zell/Menznau-Huttwil
Bus	60.062	Ruswil-Buttisholz-Nottwil-Sursee
Bus	60.063	Sursee-Ettiswil-Willisau
Bus	60.064	Tropenhaus-Spital Wolhusen-Ruswil
Bus	60.066	Willisau-Ettiswil-Sursee (Expressbus)
Bus	60.071	Luzern-Kriens-Eigenthal
Bus	60.072	Luzern-Neuenkirch
Bus	60.073	Luzern-Rotkreuz
Bus	60.081	Sursee-Beromünster
Bus	60.082	Sursee-Buchs-Uffikon-Dagmersellen
Bus	60.083	Etzelwil-Büron-Knutwil-St.Erhard (-Sursee)
Bus	60.084	Sursee-Eich-Sempach Station
Bus	60.085	Sursee-Schöftland
Bus	60.086	Sursee-Campus Sursee (Oberkirch)
Bus	60.087	Sursee-Gunzwil-Beromünster
Bus	60.088	Sempach Station-Rain-Hildisrieden-Hochdorf
Bus	60.089	Sursee, PubliCar Night
Bus	60.091	Dagmersellen-Nebikon-Schötz-Ebersecken
Bus	60.101	Hochdorf-Ottenhusen-Hohenrain-Kleinwangen-Hochdorf
Bus	60.102	Hitzkirch-Gelfingen-Kleinwangen
Bus	60.105	Hochdorf-Beromünster
Bus	60.106	Hitzkirch-Hämikon-Müswangen
Bus	60.107	Hitzkirch-Schongau
Bus	60.110	Hochdorf-Rotkreuz
Bus	60.211	Malters-Schwarzenberg (-Eigenthal)
Bus	60.221	Wolhusen-Romoos (-Holzwäge)
Bus	60.231	Entlebuch-Ebnet
Bus	60.232	Entlebuch-Gfellen
Bus	60.233	Entlebuch-Hasle-Heiligkreuz
Bus	60.234	Hasle-Bramboden
Bus	60.241	Schüpfheim-Sörenberg (-Giswil)
Bus	60.251	Escholz matt-Marbach-Schangau-Kemmeriboden
Bus	60.261	Menznau-Menzberg
Bus	60.271	Willisau-Ettiswil-Nebikon-Altishofen
Bus	60.272	Willisau-Hergiswil-Hübeli
Bus	60.281	Ufhusen-Zell-Altbüron-St. Urban
Bus	60.282	Zell-Hüswil-Luthern Bad
Bus	60.502	Küssnacht am Rigi-Gersau-Schwyz
Bus	60.528	Root D4-Küssnacht
Bus	60.528	TransRivieraExpress Küssnacht-Vitznau
Bus	600	Tellbus Uri Altdorf-Luzern
Schiff	3600	Luzern-Brunnen-Flüelen

Kombi-Zonenplan für Abonnemente und Einzelfahrausweise



Preise Einzelbillette

gültig ab 12. Dezember 2010

Zonenbillette					
Anzahl Zonen	2. Klasse 1/1	2. Klasse 1/2	1. Klasse 1/1	1. Klasse 1/2	Gültigkeit
Kurzstrecke	2.20	2.20	kein Angebot	kein Angebot	30 Minuten
1	3.00	2.60	5.00	4.40	45 Minuten
2	4.20	3.00	7.00	5.00	1 Std.
3	6.20	3.40	10.40	5.70	1 Std.
4	8.40	4.20	13.80	6.90	2 Std.
5	10.40	5.20	17.20	8.60	2 Std.
6	12.40	6.20	20.40	10.20	2 Std.
7	14.40	7.20	23.80	11.90	2 Std.
8	16.40	8.20	27.20	13.60	3 Std.
9	18.80	9.40	31.20	15.60	3 Std.
10	20.80	10.40	34.40	17.20	3 Std.
11	22.80	11.40	37.80	18.90	4 Std.
12	24.80	12.40	41.00	20.50	4 Std.
13	26.80	13.40	44.40	22.20	4 Std.
alle Zonen	28.80	14.40	47.60	23.80	4 Std.

Zonen Tageskarten					
Anzahl Zonen	2. Klasse 1/1	2. Klasse 1/2	1. Klasse 1/1	1. Klasse 1/2	Gültigkeit
Kurzstrecke	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot
1	6.00	5.20	10.00	8.80	Ausgabe-/ Entwertungstag bis Folgetag 05:00 Uhr
2	8.40	6.00	14.00	10.00	
3	12.40	6.80	20.80	11.40	
4	16.80	8.40	27.60	13.80	
5	20.80	10.40	34.40	17.20	
6	24.80	12.40	40.80	20.40	
7	28.80	14.40	47.60	23.80	
8	32.80	16.40	54.40	27.20	
9	37.60	18.80	62.40	31.20	
10	41.60	20.80	68.80	34.40	
11	45.60	22.80	75.60	37.80	
12	49.60	24.80	82.00	41.00	
13	53.60	26.80	88.80	44.40	
alle Zonen	57.60	28.80	95.20	47.60	

Preise Abonnemente

gültig ab 12. Dezember 2010

Erwachsenen Abo					
Anzahl Zonen	Monat 2. Kl.	Monat 1. Kl.	Jahr 2. Kl.	Jahr 1. Kl.	Monats- klassenw.
Zonen 10/20	66.00	109.00	660.00	1'090.00	43.00
1	60.00	99.00	540.00	891.00	39.00
2	66.00	109.00	594.00	981.00	43.00
3	98.00	162.00	882.00	1'458.00	64.00
4	128.00	211.00	1'152.00	1'899.00	83.00
5	156.00	258.00	1'404.00	2'322.00	102.00
6	177.00	292.00	1'593.00	2'628.00	115.00
7	199.00	329.00	1'791.00	2'961.00	130.00
alle Zonen	220.00	364.00	1'980.00	2'376.00	144.00

9-Uhr-Abo				
Anzahl Zonen	Monat 2. Kl.	Monat 1. Kl.	Jahr 2. Kl.	Jahr 1. Kl.
Zonen 10/20	56.00	91.00	560.00	910.00
1	50.00	83.00	450.00	747.00
2	56.00	91.00	504.00	819.00
3	83.00	137.00	747.00	1'233.00
4	107.00	176.00	963.00	1'584.00
5	131.00	216.00	1'179.00	1'944.00
6	149.00	245.00	1'341.00	2'205.00
7	167.00	277.00	1'503.00	2'493.00
alle Zonen	184.00	304.00	1'656.00	2'736.00

Junioren		
Anzahl Zonen	Monat 2. Kl.	Jahr 2. Kl.
Zonen 10/20	50.00	500.00
1	45.00	405.00
2	50.00	450.00
3	74.00	666.00
4	96.00	864.00
5	117.00	1'053.00
6	133.00	1'197.00
7	150.00	1'350.00
alle Zonen	165.00	1'485.00

