

LUZERN



öV-Bericht 2018 bis 2021

*Entwurf Kantonsratsbeschluss
über die Kenntnisnahme über die mittel-
und langfristige Entwicklung des Angebots
für den öffentlichen Personenverkehr*

Vernehmlassungsversion

Zusammenfassung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021. Der dritte öV-Bericht gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest. Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern auf. Der Bericht dient auch als finanzpolitische Grundlage, hat daraus doch die Übereinstimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr mit der kantonalen Finanzplanung, insbesondere also mit dem aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP), hervorzugehen.

Der öV-Bericht führt die bisherige Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV) in den kommenden Jahren weiter. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den Entwicklungsspielraum, worauf die Strategie Rücksicht nimmt. Die Erfolgspositionen «kurze und verlässliche Reisezeiten», «einfach benutzbar», «gute Servicequalität», «am Puls der Zeit», «preiswert», «gepflegt» und «vernetzt» gilt weiterhin. In diesem dritten Bericht steht das Thema «am Puls der Zeit» im Zentrum: Wir arbeiten, feiern und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Dieser gut informierten 24/7-Gesellschaft und dem damit verbundenen aktuellen Umfeld ist auch in der Mobilität Rechnung zu tragen, soll der öV weiterhin den Kunden und Kundinnen eine optimale Mobilität ermöglichen. Die bisherigen Ziele gelten unverändert mit angepassten Werten für die Jahre 2018 bis 2021:

- Der Modalsplit-Anteil des öV in der Agglomeration steigt von aktuell x Prozent im Jahr 2016 weiter bis 33 Prozent im Jahr 2021.
- Die Qualität wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von aktuell 55 Prozent im Jahr 2016 weiter auf 57 Prozent im Jahr 2021.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist im Ausbauschnitt 2030/35 als zu realisierendes Vorhaben enthalten, mindestens erste Projektetappen.

Folgende Schlüsselprojekte sind in Bearbeitung oder abgeschlossen:

- Durchgangsbahnhof Luzern mit Durchmesserlinien zur langfristigen Weiterentwicklung des Bahnangebots (Bestandteil Bahnausbauschnitt 2030/35)
- Regionales Angebotskonzept zum Bahnausbauschnitt 2030/35 in der Planungsregion Zentralschweiz (Weiterbearbeitung durch Bundesamt für Verkehr)
- «AggloMobil tre» zur kurz- und mittelfristigen Weiterentwicklung des Busnetzes in der Agglomeration Luzern (beschlossen vom Verbundrat am 23. Oktober 2015)
- Projekt zur verbesserten Zusammenarbeit in der öV-Branche mit dem Ziel, im Verbund gemeinsam die Qualität der öV-Dienstleistungen zu erhöhen und den Zugang zum öV zu vereinfachen. Zu diesem Zweck werden in diversen Bereichen Aktivitäten abgestimmt, gemeinsame Aufgaben einer Stelle übertragen, dabei die Innovation der Transportunternehmung gefördert und spezielles Knowhow dieser genutzt.

Die wichtigsten Massnahmen im öV-Bericht für den Zeitraum 2018 bis 2021 sind:

- Verlängerte S61 Luzern-Wolhusen-Willisau und damit verbunden die Neuausrichtung des Busnetzes in Luzern West,
- Fertigstellung der Ausrichtung des Busnetz auf S-Bahn und damit verknüpft Planung und Bau diverser öV-Verknüpfungspunkte, einschliesslich Inbetriebnahme der Trolleybusverlängerung nach Ebikon,
- schrittweise Umsetzung von «AggloMobil tre»,
- neue RBus-Linie 3 Littau–Würzenbach mit wirtschaftlicher elektrischer Traktion,
- weitere Angebotsoptimierungen sowie
- verstärkte Kundenausrichtung durch den Tarifverbund durch verbesserte Zusammenarbeit.

Die Beiträge an die Transportunternehmen (Abgeltungen) schwanken aufgrund der jährlich vorgesehenen, unterschiedlich kostenwirksamen Massnahmen. Die weiterhin vorgesehenen Tarifierhöhungen können die höheren Abgeltungen nur teilweise kompensieren. Die resultierenden Defizite werden über das Eigenkapital des Verkehrsverbundes Luzern ausgeglichen. Dabei wird von konstanten Verhältnissen (Bundesbeteiligung, Energiepreise, Zinshöhe, Nachfrage usw.) ausgegangen. Als Folge der Abflachung des Ausgabewachstums in der Aufgaben- und Finanzplanung (AFP) sinken die Abgeltungen an den Verkehrsverbund Luzern im Vergleich zu dem im zweiten öV-Bericht ausgewiesenen Beträgen um 4 Prozent oder um knapp 13 Millionen Franken, was Kanton und Gemeinden in diesem Umfang entlastet. Bis 2021 ist das Eigenkapital des Verkehrsverbunds Luzern gemäss aktueller Planung deshalb aufgebraucht. Wenn der Angebotsausbau wie geplant realisiert werden soll, wären die Beiträge von Kanton und Gemeinden spätestens 2021 um insgesamt 3 Millionen Franken auf gut rund 83 Millionen Franken zu erhöhen. Ob diese Mittel zur Verfügung stehen, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert. Die Höhe der Kantonsbeiträge wird erst mit dem AFP 2018–2021 festgelegt. Dieser wird für die Schlussfassung des öV-Berichts vorliegen und entsprechend berücksichtigt.

Die Infrastrukturausgaben basieren auf der kantonalen Planung zu den öV-Investitionen gemäss AFP 2018–2021. Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
	1.1 Gesetzliche Grundlagen	5
	1.2 Vernehmlassungsverfahren	5
	1.3 Einbettung im kantonalen Planungsumfeld.....	6
	1.4 Rückblick / Erfolgskontrolle	7
	1.5 Berichtaufbau	9
2	Ausgangslage	10
	2.1 Raumplanung.....	10
	2.2 Aktueller Stand des öffentlichen Verkehrs	10
	2.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr.....	13
	2.4 Nachfragerück- und -ausblick	14
	2.5 Weiterentwickelte Verkehrsmittelooptionen	16
	2.6 Organisation.....	18
3	Gesamtbild öffentlicher Verkehr	20
	3.1 öV-Vision (Zielzustand 2050).....	20
	3.2 Planungen in verschiedenen Horizonten	22
	3.3 Erfolgspositionen	22
	3.4 Leitidee der Strategie 2018 bis 2021	23
	3.5 Ziele	23
4	Strategische Stossrichtungen	24
	4.1 Strategie Verkehrsangebot und -infrastruktur	24
	4.2 Strategie Tarifverbund Passepartout (LU, OW, NW)	28
	4.3 Strategie ergänzende Mobilitätsangebote.....	29
	4.4 Ausgesuchte Querschnittsthemen	33
5	Massnahmen	38
	5.1 Schlüsselplanungen	38
	5.2 Massnahmen für die Jahre 2018 bis 2021	47
6	Finanzierung Betrieb und Infrastruktur	53
	6.1 Betrieb (Angebot, Rollmaterial).....	54
	6.2 Infrastruktur	58
	6.3 Behindertenfahrdienst.....	60
	6.4 Gemeindebeiträge	60
	6.5 Würdigung Verbundrat.....	61
7	Antrag	62

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den dritten Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021.

1 Einleitung

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäss § 13 Absatz 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) ist Ihrem Rat alle vier Jahre ein Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) vorzulegen. Dieser öV-Bericht ist ein besonderer Planungsbericht gemäss § 77 Absatz 1c des Gesetzes über die Organisation und Geschäftsführung des Kantonsrates (Kantonsratsgesetz) vom 28. Juni 1976 (SRL Nr. 30). Er gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest (§ 13 Abs. 2 öVG). Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern auf, der dafür seit dem 1. Januar 2010 zuständig ist. Der öV-Bericht berücksichtigt die in § 2 öVG genannten Ziele und Grundsätze, die Funktion der Linien, das Erschliessungspotenzial, die Siedlungsstruktur und -entwicklung sowie die Wirtschaftlichkeit und die Kostenentwicklung (§ 13 Abs. 3 öVG). Er dient somit auch als finanzpolitische Grundlage, da daraus doch die Übereinstimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr mit der kantonalen Finanzplanung, insbesondere also mit dem jeweils aktuellen Aufgaben- und Finanzplan gemäss § 8 des Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 13. September 2010 (FLG; SRL Nr. 600), hervorzugehen hat. Mit dem öV-Bericht für den Zeitraum 2018 bis 2021 liegt zum dritten Mal eine Strategie für die öV-Entwicklung in den kommenden Jahren vor, ergänzt um einen Ausblick auf die längerfristige Entwicklung von Angebot und Infrastruktur. Dieser dritte Bericht führt die im öV-Bericht 2012 bis 2015 resp. 2014 bis 2017 aufgezeigte Strategie weiter. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den Entwicklungsspielraum kurz- bis mittelfristig. Darauf nimmt die Strategie weiterhin Rücksicht. Das Angebot wird bis 2017 weitgehend auf der bestehenden Infrastruktur optimiert. Parallel dazu werden langfristige Entwicklungsperspektiven vor allem für das Bahnnetz erarbeitet. Massnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des öV ergänzen die Stossrichtungen, da sie den künftigen finanziellen Spielraum zu erweitern vermögen. Insgesamt werden mit der im öV-Bericht 2018 bis 2021 verankerten Strategie die erforderlichen Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öV und damit auch für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums im Kanton Luzern geschaffen.

1.2 Vernehmlassungsverfahren

Zu dem unter Federführung des Verkehrsverbundes Luzern erarbeiteten Entwurf des öV-Berichts 2018 bis 2021 wurden Bundesbehörden, die Nachbarkantone, die Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger, die Transportunternehmen und weitere Interessierte, nament-

lich die in Ihrem Rat vertretenen Parteien, in einem zweieinhalb Monate dauernden Vernehmlassungsverfahren angehört (vgl. § 13 Abs. 4 öVG).

Die Vernehmlassung ist vom 21. Februar bis 5. Mai 2017 geplant. Resultate werden in den Bericht integriert und in diesem Kapitel kommentiert.

1.3 Einbettung im kantonalen Planungsumfeld

Neben dem öV-Bericht enthalten die Kantonsstrategie für den Zeitraum ab 2015, der kantonale Richtplan, das Agglomerationsprogramm Luzern und das Bauprogramm für die Kantonsstrassen direkt und indirekt Aussagen zur Rolle und zur erwünschten Entwicklung des öV im Kanton Luzern.

Gemäss der Kantonsstrategie für den Zeitraum ab 2015 steht Luzern für Lebensqualität und ist Innovationsmotor. Stadt und Land stärken sich weiter gegenseitig. Einen Schwerpunkt bildet das Ziel eines ausgeglichenen Finanzhaushalts, Anstrengungen für einen optimalen Innovations- und Wissenstransfer und das Ziel eines wirtschaftsfreundlichen Umfelds. Dazu gehören als wichtiges Standbein leistungsfähige Verkehrssysteme. Der Kanton wird gestärkt, indem seine Regionen und Zentren durch leistungsfähige Verkehrssysteme verknüpft und so an die grossen nationalen und internationalen Verkehrsachsen angebunden werden.

Gemäss dem am 26. Mai 2015 teilweise revidierten, kantonalen Richtplan, den Ihr Rat mit Kantonsratsbeschluss vom 14. September 2015 und der Bundesrat am 22. Juni 2016 genehmigte, erfolgt die Siedlungsentwicklung und -verdichtung verstärkt dort, wo bereits vorhandene und ausbaufähige Infrastrukturen und gute Angebote des öV bestehen. Mit neuen Gemeindekategorien kann die überkommunale Abstimmung und gemeindespezifische Entwicklung der Bauzonen zudem besser organisiert werden. Im Raum «Luzern Agglomeration» wird der öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt. Im Agglomerationsgürtel und entlang der Hauptentwicklungsachsen ist der Modalsplit zugunsten des öV zu erhöhen. Der Raum «Luzern Landschaft» wird durch ein Grundangebot des öV an die Hauptentwicklungsachsen und die Regional- und Subzentren angebunden.

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation in der von Ihrem Rat am 5. Juni 2012 verabschiedeten und vom Bund geprüften Fassung baut grundsätzlich auf der Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms Luzern der 1. Generation auf und entwickelt dieses gestützt auf ein neues Zukunftsbild 2030 und eine Gesamtstrategie 2030 weiter. Neben den beiden Grossprojekten Durchgangsbahnhof Luzern und Gesamtsystem Bypass liegt das Schwergewicht bei den übrigen Massnahmen auf dem öV und dem Langsamverkehr. Diese werden die Verkehrszunahme weitgehend aufnehmen müssen. Dazu müssen die vier Zentren Luzern, Luzern Nord (Seetalplatz), Luzern Ost (Ebikon) und Luzern Süd (Horw und Kriens Mattenhof) zu Kristallisationsorten mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Die heute ländlichen Gebiete bleiben weitgehend frei, werden zwar vielfältig genutzt, aber teilweise auch geschützt. Im Rahmen seiner Prüfung des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation kam der Bund zum Schluss, dass im Verkehrsbereich die Stärke des Agglomerationsprogramms Luzern darin bestehe, dass die bestehenden Kapazitätsprobleme mit umfassenden Optimierungsmassnahmen so weit als möglich entschärft werden sollen. Zudem werde eine gute Konzeption zur Verbesserung des öV aufgezeigt, mit der sich auch eine bedeutende Förderung der Intermodalität erreichen lasse. Mit dem Konzept «AggloMobil due» werde das Zentrum der Stadt Luzern entlastet, und auf verschiedenen Strecken würden die Reisezeiten und die Fahrplanstabilität verbessert. Neue Tangentiallinien verbesserten insbesondere die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte und der Nebenzentren. Schwachpunkte erkennt der Bund bei den noch nicht dargestellten Massnahmen für die Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme der von der Agglomeration Luzern geforderten übergeordneten Lösungen (Durchgangsbahnhof Luzern, Bypass). Schliesslich verlangt der Bund auch zusätzliche Verbesserungen zur siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraumes unter Einbezug aller Verkehrsmittel. Diese Einwände, aber auch die Weiterentwicklung der Abstimmung Siedlung und Verkehr ist im Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation vom Regie-

rungsrat des Kantons Luzern als Träger des AP LU am 6. Dezember 2016 unter Einbezug der Nachbarkantone NW und SZ (Regierungsratsbeschlüsse je vom 29. November 2016) beschlossen worden. Es wurde im Dezember 2016 den Bundesbehörden zur Prüfung eingereicht, welche ab 2017 erfolgt.

Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthält alle Projekte für den motorisierten Individualverkehr, den öV und den Langsamverkehr auf dem Kantonsstrassennetz. Relevant für die aktuelle öV-Berichtsperiode wird das von Ihrem Rat im 2017 zu beschliessende Programm für die Jahre 2019 bis 2022 sein.

1.4 Rückblick / Erfolgskontrolle

Nachfolgend wird aus verschiedenen Blickwinkeln der Erfolg gemessen und damit Rechenschaft über die vergangene Periode 2014 bis 2017 abgelegt.

A. Die nachfolgende Tabelle 1 führt die Bemerkungen inkl. aktueller Statusmeldung an, die Ihr Rat zu den bisherigen Berichten überwies.

öV-Bericht	Bemerkungen	Status (in Klammern: realisiert auf Fahrplanjahr)
2012–2015	Im Raum Luzern ist die Inbetriebnahme von Tangentiallinien bereits während der ersten Berichtsperiode anzustreben.	Folgende Tangentiallinien sind realisiert: <ul style="list-style-type: none"> - Kriens–Horw (2014) - Meggen–Ebikon (2014) - Kriens–Emmenbrücke (2017) - Littau–Emmen (2017) Bei folgenden Linien ist die Planung weit fortgeschritten: <ul style="list-style-type: none"> - Emmen–Waldibrücke-Rontal (2018) - Ebikon–Littau (2019)
2014–2017	Der geplante Rollmaterialersatz auf der Linie Luzern–Wolhusen–Bern (via Entlebuch) ist wie geplant umzusetzen.	Umsetzung wie folgt: <ul style="list-style-type: none"> - Rollmaterialersatz S6 (2014) - Teilersatz Rollmaterial RE (2016) - Teilersatz Rollmaterial RE (2017) - Rollmaterialersatz S7 (2017) Damit ist die Voraussetzung geschaffen, um weitere Züge (RE/S7) ab 2017 zu flügeln und die S61 ab Dezember 2019 zu verlängern (Luzern–Wolhusen–Willisau)
	Bei der Realisierung von neuen Umsteigeknoten von Bus und Bahn wird darauf geachtet, dass die Reisezeiten nicht verlängert werden und der Takt nicht ausgedünnt wird.	Getätigte Taktausdünnungen sind Konsequenzen aus Sparaufträgen. Bei der Anbindung Bahn/Bus gilt sonst, das eingesparte Mittel auf den Zubringerlinien zur Taktverdichtung eingesetzt werden. Die Reisezeit ist für jede Einzelfahrt individuell, z.B. <ul style="list-style-type: none"> - Ruswil–Luzern Bahnhof (60/S1): 36 Minuten - Ruswil–Luzern Bahnhof (61): 35 Minuten - Ruswil–Luzern Kasernenplatz (61): 21 Minuten (ohne Stau) - Ruswil–Luzern Littau (64/S6): 35 Minuten Wichtig bleibt, dass viele Fahrtenwünsche abgedeckt werden. Die Auslastung und das Wachstum aller Linien ist jährliche Standardaufgabe im Prozess des Jahresfahrplans.
	Der öV-Bericht soll künftig mit einer Erfolgskontrolle betreffend die aufgeführten Massnahmen ergänzt werden.	Mit diesem Kapitel und der Umsetzungsliste in der Beilage 2 ist der Erfolg ausgewiesen. Parallel enthält der jährliche Geschäftsbericht des Verkehrsverbundes Nachfragedaten von Bahn und Bus sowie alle Finanzkennzahlen (siehe auch Daten unter www.vvl.ch/kennzahlen)
	Privat finanzierte Infrastrukturen sollen in die strategischen und konzeptionellen Überlegungen miteinbezogen werden.	Erwartete privat finanzierte Infrastrukturen wie Wohnung- und Gewerbebauten sind durch das kantonale Verkehrsmodell zellenscharf erfasst. Der Verkehrsverbund Luzern als Anwender des Modells nutzt die Daten als Grundlage für seine Planungen (z.B. in «AggloMobil»). Bei den restlichen erwarteten, privat finanzierten Infrastrukturen stützt sich der VVL auf behördenverbindliche Planungsinstrumente wie z.B. das Agglomerations-

	rationsprogramm. Dort sind z.B. Parkieranlagen grösser Dimension erfasst und werden in diesem Instrument mit den restlichen Verkehrsträgern abgestimmt.
Bestehende, funktionierende Busbuchten sollen nicht rückgebaut werden.	Die Umsetzung dieser Bemerkung ist durch die jeweilige Infrastruktureigentümerin umzusetzen und wird für den Bereich der Kantonsstrassen konsequent berücksichtigt.
In der Agglomeration Luzern ist die Buspriorisierung konsequent umzusetzen.	<p>Aus Sicht Angebot ist diese Pendenz zentral. Während sich beim motorisierten Individualverkehr Störungsminuten gemäss ihrem Auftritt kumulieren, ist beim System öV mit Bündelung von Transportbedürfnissen und Anschlüssen rasch eine Reiseetappe gebrochen. Es resultieren Wartezeiten z.B. bei einer Anschluss-S-Bahn im 30-Minuten-Takt. Im öV müssen zudem auf stark ausgelasteten Abschnitten Stehplätze und damit verminderter Komfort zu Spitzenzeiten in Kauf genommen werden. Eine Bevorzugung scheint daher angemessen. Nicht zuletzt definiert der Richtplan den öV als sinnvollstes Haupttransportmittel in dichten Siedlungsgebieten, was es mit guter Bevorzugung entsprechend zu berücksichtigen gilt.</p> <p>Umgesetzte Beispiele von Buspriorisierungsanlagen sind die Busspur Pilatusstrasse oder die Busspuren am Seetalplatz rund um den neuen Bushub (siehe Beilage 2). Eine weitere wirkungsvolle Massnahme aus dem aktuellen Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen ist beispielsweise die Busbevorzugungsanlage auf der Luzernerstrasse in Ebikon. Ein detaillierter Umsetzungsstand enthält jedoch das aktuelle Bauprogramm für die Kantonsstrassen.</p> <p>Ausblick: Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) Agglomerationszentrum Luzern, aber auch der GVK Luzern Süd und Ost kann die Buspriorisierung weiter verbessert werden.</p>

Tabelle 1: Bemerkungen Ihres Rats inkl. aktueller Statusmeldung zu bisherigen öV-Berichten

B. Über den Stand der Zielerreichung gibt Tabelle 2 Auskunft. Während die Qualität bei schwierigeren Verkehrsverhältnissen zumindest gehalten werden konnte, bewegt sich der Modalsplit in die gewünschte Richtung. Erfreulich ist die Entwicklung des Kostendeckungsgrades (Differenz der Kosten und den Einnahmen durch den Billettverkauf). Hier steuern alle Beteiligten zur Verbesserung bei: die Transportunternehmen durch effiziente Transportleistung, der Verkehrsverbund Luzern (VVL) durch Bestellung optimierter Angebote und der Fahrgast durch erhöhte Ticketpreise. Die Spielräume sind bei allen Beteiligten aber zunehmend ausgeschöpft. Unter Qualität war im letzten Bericht noch das Qualitätsaudit aufgeführt. Diese Messung wurde zwischenzeitlich eingestellt, da die Resultate kaum mehr neue Erkenntnisse zu Tage förderte und die Transportunternehmen bereits eine gute Qualität liefern.

Jahr	Ausgangslage	aktueller	Ziel öV-Bericht	Ziel öV-Bericht
	Gründung VVL	Wert	2012 bis 2015	2014 bis 2017
	2010	2016	2015	2017
Modalsplit Agglomerationsgürtel (Tagesdistanz)	16	xx (Juni 2017)	18	30
Qualität				
a) Kundenzufriedenheit	75	xx (Juni 2017)	76	76
b) Fahrleistungsindex	-	xx (Juni 2017)	-	79
Kostendeckungsgrad	47	55	50	51
Stand Planungen	Die Planungen im Kompetenzbereich des Kantons sind auf Kurs. So werden z.B. AggloMobil-Programme rechtzeitig abgeschlossen, damit sie als Grundlage für den öV-Bericht oder Agglomerationsprogramme dienen. Seit FABI ist die Bahnplanung im Kompetenzbereich des Bundes. Gestützt auf national abgestimmte Angebote werden Infrastrukturen von Bahnanlagen (Bahnstrecken und Bahnhöfe) durch nationale Parlamente genehmigt. Die Kantone finanzieren den Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit, werden in die Bahnausbau Schritte durch die Planungsregion einbezogen.			

Finanzplanung	Über die Finanzierung gibt der Geschäftsbericht des Verkehrsverbundes jährlich Auskunft. Die Aufgabe, das Mobilitätswachstum durch Mehrangebot ohne Steigerung des Beitrags der öffentlichen Hand aufzunehmen, bleibt eine Herausforderung. So gilt es, das bestehende Angebot weiter zu optimieren.
---------------	--

Tabelle 2: Überblick über Stand der Zielerreichung

C. Wichtig neben Zahlen und Planungen ist das tatsächlich realisierte Ergebnis. Dieses kann unter den gegebenen Randbedingungen als positiv gewertet werden: Beilage 2 gibt einen Überblick über alle Massnahmen, welche in der Periode 2014 bis 2017 umgesetzt wurden. Wird die Tabelle mit den geplanten Massnahmen im öV-Bericht 2014 bis 2017 verglichen, konnten weit über 90 Prozent der Massnahmen umgesetzt werden. Verbleibende Themen bleiben auch in diesem Bericht aufgeführt, mussten teilweise wegen nötiger finanzieller Priorisierung zeitlich erstreckt werden. Speziell zu erwähnende Umsetzungsbeispiele sind (in Klammern: realisiert auf Fahrplanjahr):

- Fahrzeitverkürzung und integraler 15-Minuten-Takt der S-Bahn und neue Züge in der Hauptverkehrszeit auf der Zentralbahn inkl. Anpassung des Busnetzes in Luzern Süd (2014)
- Ausbau Hauptverkehrszeit-Angebot S99 und Erweiterung Abendangebot S9 an Wochenenden (2016 und 2017)
- Einführung von RBus auf der Linie 1 (2014) und Linie 2 (2017) sowie Inbetriebnahme des Trolleybus nach Büttene (2014)
- Neukonzept Raum Neuenkirch-Sempach mit der Linie 70 (2014) und Linie 60 (2016)
- Anbindung Linie 51 an die S-Bahn (2015)
- Inbetriebnahme der Busspur Pilatusstrasse mit Fahrzeitgewinn bis zu 2 Minuten (2014)
- Inbetriebnahme Bushub und zahlreichen Bevorzugungsanlagen am Seetalplatz (2017)
- Optimiertes öV-Konzept Zofingen–Reiden–Richenthal (2016)
- Vereinfachung des Tarifzonenplans LU/OW/NW, was ein Quantensprung im Tarifwesen darstellt: Aus 35 Abo- und 79 Billett-Zonen wurden 29 einheitliche und einfach merkbare Zonen (2015)
- Lancierung des Job-Abo für Pendler und Quattrotageskarte für Gruppen im Freizeitverkehr (2014)
- Verbesserte Kundeninformation in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen, z.B. öV-LIVE Echtzeitdaten für Smartphone, Abfahrtsbildschirmen und QR-Code an Haltestellen (2014) und mobile Ticketlösung öV-Ticket (2015) oder einheitliche Liniennetzpläne für LU/OW/NW (2017)

1.5 Berichtaufbau

Der (erste) öV-Bericht 2012 bis 2015, von dem Ihr Rat mit dem Kantonsratsbeschluss vom 30. Januar 2012 Kenntnis genommen hat (vgl. KR 2012 S. 92), legte das Schwergewicht stark auf die Ausgangslage bei der Infrastruktur und beim Angebot des öV. Dieses Thema griff der (zweite) Bericht 2014 bis 2017 auf, entwickelte eine zu restlichen behördenverbindlichen Planungsinstrumenten passende Vision, woraus sich kurz-, mittel und langfristige Strategien ableiteten. Er enthielt aber auch konkrete Massnahmen für die Berichtsperiode. Ihre zustimmende Kenntnisnahme vom 31. März / 1. April 2014 zu diesem zweiten Bericht bildet die Basis die Strategie in ähnlichem Rahmen fortzuschreiben: Im Kapitel 2 wird die Ausgangslage basierend auf aktuellsten Daten und Rahmenbedingungen geprüft. Umfassender stellt der Bericht aber im Kapitel 3 die Strategie für die Entwicklung des öV in den kommenden Jahren dar, die weiterhin darauf Rücksicht nimmt, dass Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel den Entwicklungsspielraum begrenzen. Der Bericht führt im Kapitel 4 des Weiteren die konkreten Stossrichtungen in den verschiedenen Umsetzungshorizonten (kurz-, mittel- und langfristig) an, legt im nächstfolgenden Kapitel den Stand der Schlüsselplanungen dar und nennt die konkreten, darauf abgestimmten Massnahmen in den kommenden Jahren. Schliesslich werden im Kapitel 6 die finanziellen Auswirkungen der Strategie, die sich daraus ergebenden Abgeltungen an die Transportunternehmen sowie die finanziellen Beiträge des Kantons Luzern und der Luzerner Gemeinden aufgezeigt.

2 Ausgangslage

2.1 Raumplanung

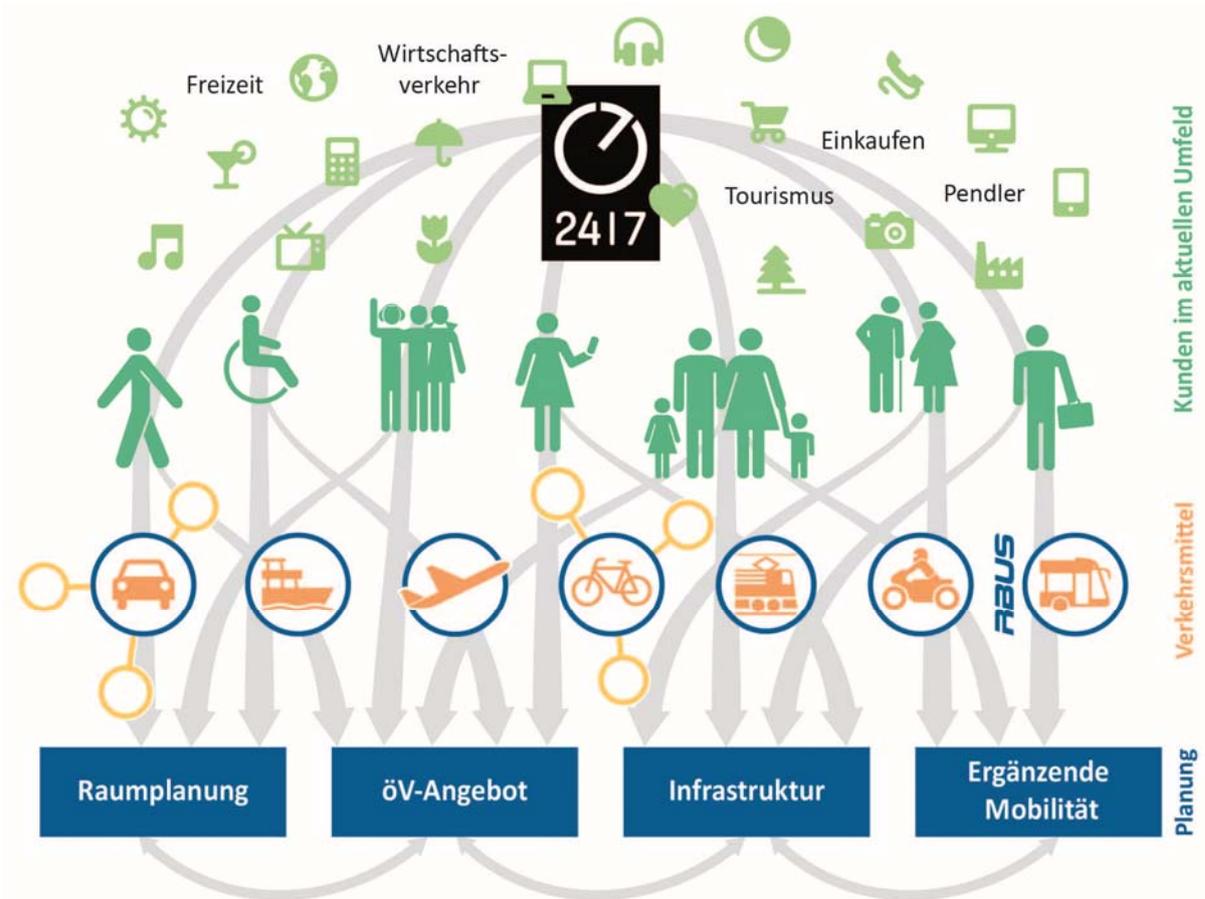
Das Raumkonzept Schweiz des Bundes enthält Ziele und Strategien zur zukünftigen räumlichen Entwicklung unseres Landes. Es zeigt auf, welchen Weg wir einschlagen müssen, wenn wir künftigen Generationen intakte und gut funktionierende Lebens- und Wirtschaftsräume hinterlassen wollen. Als wichtigste Ziele werden genannt:

- **Sicherung der natürlichen Ressourcen:** Bund, Kantone, Städte und Gemeinden sichern Umfang und Qualität der natürlichen Ressourcen. Die raumplanerischen Entscheide sorgen für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden. Zum Schutz der natürlichen Ressourcen werden die Siedlungen nach innen entwickelt. Die Landschaft hat einen eigenständigen Wert. Auf die weitere Erschliessung und Bebauung un bebauter Räume wird verzichtet.
- **Steuerung der Mobilität:** Die Schweiz betreibt und unterhält ein raum- und energiesparendes Verkehrsnetz, das finanzierbar ist. Das Verkehrssystem fördert die Siedlungsentwicklung nach innen und reduziert die negativen Auswirkungen der Mobilität auf Wohnqualität, Energieverbrauch und Landschaft. Die Schweizer Bevölkerung profitiert von kurzen Wegen zwischen Arbeit, Wohnen und Freizeit.
- **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit:** Die grossstädtisch geprägten Lebens- und Wirtschaftsräume mit ihren Agglomerationen sind als leistungsfähige, dynamische Standorte von wirtschaftlicher Entwicklung, Wissensökonomie, Innovation und Kultur gestärkt. Die gesamte Schweiz profitiert von der kohärenten Entwicklung urbaner und ländlicher Qualitäten und steigert damit ihre Attraktivität als Wirtschafts- und Lebensraum. Durch gezielte Vernetzungsstrategien können städtische und ländliche Räume gleichermaßen voneinander profitieren.

Die nationalen Stossrichtungen sind auch in der kantonalen Raumplanung verankert. Die künftige Siedlungsentwicklung soll weitestgehend nach innen erfolgen. Das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt. Die Entwicklung wird entlang der Achsen von Luzern nach Sursee–Olten, Ebikon–Zürich und Horw–Ob-/Nidwalden gefördert. Als richtungsweisende Festlegung gibt der kantonale Richtplan dementsprechend zur Gesamtverkehrspolitik vor, dass die Räume, die Hauptentwicklungachsen und die Zentren nach Bedeutung und Bedarf durch den Individualverkehr, den öV und den Langsamverkehr – abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung und die Umwelt – nachhaltig erschlossen werden sollen. Im Raum «Luzern Agglomeration» wird der öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt priorisiert (öV-Bevorzugung). In der Hauptentwicklung Achse dient der öV vor allem der Vernetzung der Zentren und Gemeinden. Im Fokus steht insbesondere die Verbesserung der Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern, aber auch die Anbindung an ausserkantonale Zentren. Durch Kapazitätserweiterungen und Aufwertung von Umsteigepunkten und -beziehungen wird die Attraktivität des öV gesteigert. Dem motorisierten Individualverkehr wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt; Entlang der Nebenachsen und im Raum Luzern Landschaft stellt der öV vor allem die Grundversorgung und die Anbindung an die Zentrums Gemeinden in der Landschaft sicher und gewährleistet eine gute Anbindung an die Zentren entlang der Hauptentwicklung Achse.

2.2 Aktueller Stand des öffentlichen Verkehrs

Vor der Vision, welche die Strategie mit konkreten Zielen definiert und schlussendlich in Massnahmen endet, ist dem aktuellen Stand des öV Beachtung zu schenken. Bei der uns frei gegebenen Verkehrsmittelwahl sind es die Menschen, welche ihre Mobilität passend wählen. Daher soll zuerst auf die Bedürfnisse der Fahrgäste – also den Kunden und Kundinnen des öV – fokussiert werden.



Grafik 1: Ändernde Kundenbedürfnisse ausgelöst durch zeitoptimierte und mobile Lebensstile

Die Grafik 1 zeigt die Logik, welcher der vorliegende Bericht vermehrt folgen will:

- Kunden im aktuellen Umfeld: Ausgangslage bildet die immer stärker ausgeprägte 24/7-Gesellschaft. Wir arbeiten, feiern und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Das öffentliche Leben findet also fast 24 Stunden und an 7 Tagen statt. Zeichen dieser Entwicklung sind z.B. die wachsende Anzahl Geschäfte mit langen Öffnungszeiten an Tankstellen und Bahnhöfen. Auch die zahlreichen Kultur- und Freizeitangebote sind viel ausgedehnter verfügbar, als noch vor einigen Jahren. Beim erreichten Wohlstand fordern Kunden von Dienstleistungen immer mehr Komfort, Flexibilität und Tempo. Gerade für den öV ist dies eine Herausforderung, da die Bündelung von Transportwünschen meist bei diesen Themen Zugeständnisse machen muss. Die beschriebene Gesellschaft flexibilisiert sich zudem nicht nur im Privaten. Zunehmend werden flexible Arbeitszeitmodelle und Lernmethoden angestrebt, was auf den Verkehr Auswirkungen haben wird.
- Verkehrsmittel: Nicht zuletzt durch die Digitalisierung wird es viel einfacher, passende Verkehrsmittel für seine Reise zu wählen, welche einem selber auch nicht mehr zwingend gehören müssen (Sharing). Durch die grosse Kundennachfrage entwickelt sich z.B. das Fernbusnetz in Europa rasant. Daher behandelt dieser Bericht in der Folge den Fernbus als weiteren Verkehrsträger, welcher für die Mobilität zur Verfügung steht.
- Planung: Gemäss der soeben aufgeführten Reihenfolge gilt es nun die richtigen Schlüsse für die Mobilitätsplanung zu ziehen. Dazu sind neu auch Überlegungen zur ergänzenden Mobilität nötig (siehe Kapitel 4.3). Gleichzeitig ist stetig zu hinterfragen, ob Projekte noch immer zum aktuellen Umfeld passen oder ob diese optimiert werden müssen.

Fazit ist, dass das aktuelle Umfeld und die damit einhergehende Technologieentwicklungen politisch mehr beachtet werden müssen. Gleiches gilt für Implikationen der in Kapitel 2.5 noch näher erklärten Informations- und Automatisierungstechnologie bei Verkehrsmitteln.

Zur konkreten Ausgangslage beim öV im Kanton Luzern. Dieser umfasst 17 Bahn-, 1 RBus-, und 78 Buslinien (Stand Fahrplan 2016). Das 1'246 km lange Streckennetz erschliesst 944 Haltestellen. Einen Überblick über das Liniennetz vermittelt Beilage 1.

Gut ein Drittel der öV-Linien verläuft in der Agglomeration Luzern. Der öV muss neben der Grundversorgung der Luzerner Landschaft eine gute Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern gewährleisten sowie leistungsfähig und effizient sein (vgl. § 2 Abs. 2 öVG). In Luzern Süd verkehrt die S-Bahn wegen getätigten Infrastrukturausbauten bereits im 15-Minuten-Takt. Auf restlichen nachfragestarken Strecken verkehrt die S-Bahn im 30-Minuten-Takt, auf den übrigen Strecken im Stundentakt. Die Züge auf dem Normalspurnetz (SBB, BLS, SOB) sind in den Spitzenzeiten gut ausgelastet, einzelne Kurse haben die Kapazitätsgrenze erreicht. Ausserhalb der Hauptverkehrszeit hat das System genügend Kapazität. Das Bahnnetz der Region Luzern hat viele einspurige Abschnitte, bei denen Kreuzungsmöglichkeiten fehlen (Emmenbrücke–Lenzburg, Rotsee, Hergiswil, Luzern–Immensee sowie nahezu der gesamte Raum Luzern West). Zudem ist die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet und lässt eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zu.

Durch die schrittweise Umsetzung von «AggloMobil» sind zahlreiche Buslinien neu als Zu- und Abbringer zum S-Bahn-System im Einsatz. Ergänzt werden diese Linien durch Direktkurse, die zusammen mit städtischen Linien in der Innenstadt aber noch unzuverlässig verkehren. Fahrpläne können deshalb nicht eingehalten werden, Fahrzeuge stehen im Stau und Anschlüsse werden gebrochen. Die notwendigen Gegenmassnahmen mit weiteren unproduktiven Fahrzeugen verursachen zusätzliche Betriebskosten. Abhilfe schaffen Infrastrukturprojekte, wie sie u.a. das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern enthält. Demgegenüber gibt es heute nur wenige Durchmesserlinien innerhalb der Agglomeration. Schrittweise werden auch die Verknüpfung des Busnetzes mit dem S-Bahn verbessert und Tangentialverbindungen realisiert.

In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern. Das Gebiet rund um den Bahnhof Sursee ist für den Kanton Luzern, die Region Sursee-Mittelland, die Stadt Sursee und die Anrainergemeinden von grosser strategischer Bedeutung. Die Zufahrt für die Busse zum Bahnhof Sursee ist in den Spitzenzeiten nicht mehr zuverlässig gewährleistet, wodurch die Anschlüsse auf die Bahn gefährdet sind.

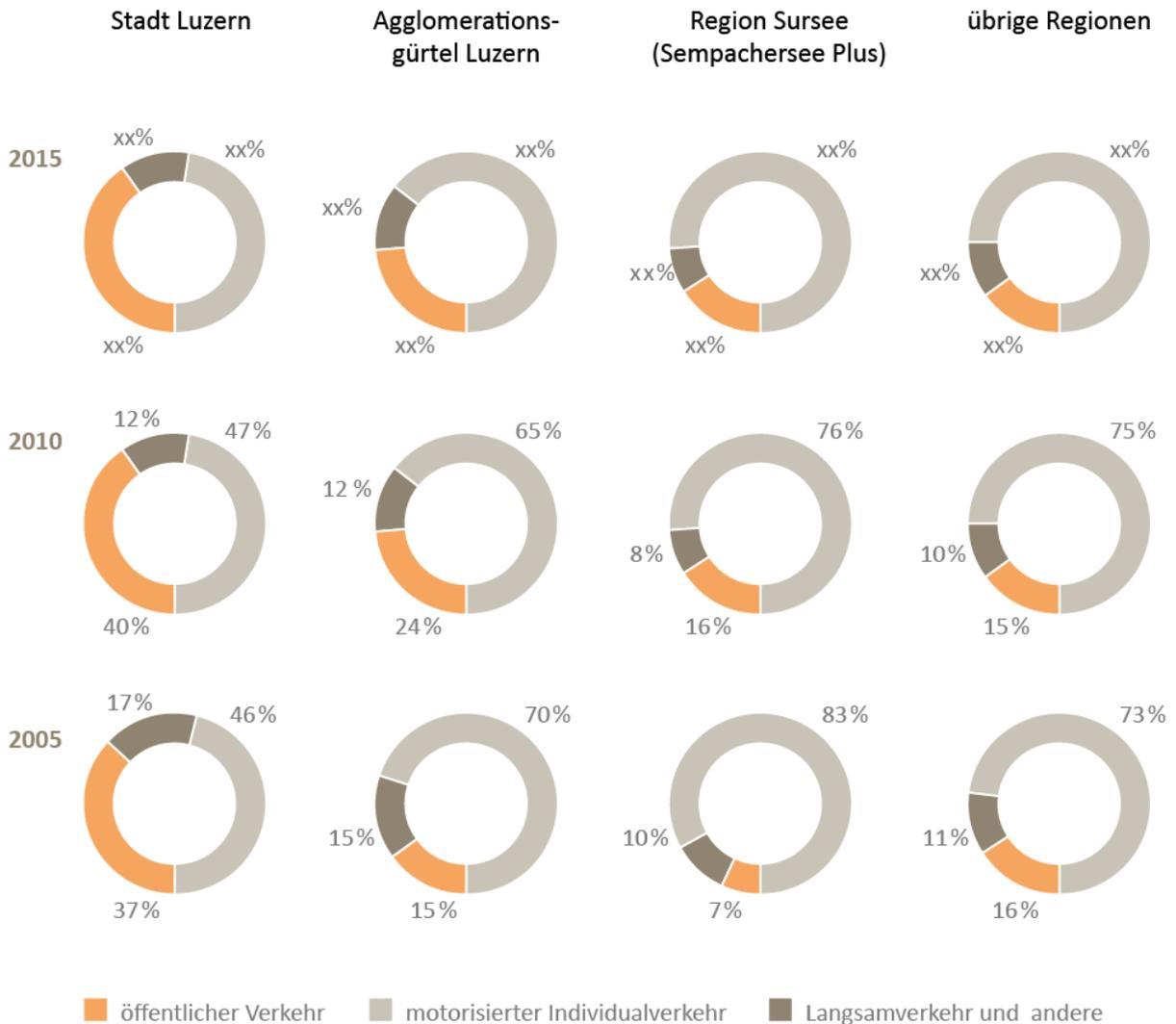
Bei den Tarifverbunden sind Entwicklungen auf nationaler Ebene prägend. Wichtige Entscheide, auch mit Auswirkungen für den Tarifverbund Pässepartout, der sich über die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden erstreckt (Beilage 1), werden in der Vereinigung der Verbunde getroffen. Mit dem SwissPass ist eine neue Vertriebstechologie in der Einführung. Darauf kann nun mit neuen Tarifprodukten aufgebaut werden. Eine Herausforderung sind die Verkaufskanäle. Dank vergleichsweise günstiger Technologie, bereitgestellt durch die Digitalisierungsindustrie, sind zahlreiche innovative Ticket-Apps lanciert, die um die Gunst der Kundinnen und Kunden buhlen. Erwartet wird, dass sich der Markt wieder konsolidieren wird. Parallel werden bestehende Ticketkanäle wie Schalter oder Automaten adäquat für eine weitere Einsatzperiode gerüstet, aber in der Anzahl reduziert.

Die Kundinnen und Kunden äussern sich in der Bevölkerungsbefragung 2015 des Kantons Luzern grundsätzlich zufrieden über den öV. Auf einer Skala von 0 bis 10 beurteilen 74 Prozent der Befragten mit Werten zwischen 7 und 10 den öV als gut bis sehr gut. Der Wert ist jedoch gegenüber der letzten Befragung gesunken (2009: 81%). Auch beim motorisierten Verkehr fiel der Wert 2009 von 74% auf 63% im 2015. Diese Einschätzung passt zur Beurteilung der Frage «Was sind derzeit die grössten Probleme im Kanton Luzern?». Dort landet der Verkehr (MIV und öV) auf Platz 1. Diese schlechteren Einschätzungen beim MIV und öV fallen insbesondere bei den 25- bis 54-Jährigen sowie bei der Bevölkerung der Stadt, der Agglomeration und der grösseren ländlichen Gemeinden auf. Die Situation der Velofahrerinnen und -fahrer wird zudem am seltensten gut beurteilt: Lediglich 50 Prozent der Luzerner Bevölkerung hält diese für «gut».

Rund ein Viertel der Luzerner Bevölkerung nutzt hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel zur Fortbewegung. Vor allem die jüngsten und die ältesten der Befragten stützen stark auf den öV ab: Bei den 15- bis 24-Jährigen ist gut die Hälfte hauptsächlich mit dem öV unterwegs; bei den 65- bis 79-Jährigen fast ein Drittel. In der Stadt und der Agglomeration werden öffentliche Verkehrsmittel stärker frequentiert als in ländlichen Gemeinden, und Frauen nutzen diese häufiger als Männer. 68 Prozent der öV-Benutzenden sind mit dem Netz zufrieden,

und 75 Prozent bewerten ihre eigene Situation im Verkehr als gut. 2009 und 2011 taten dies jeweils 82 Prozent. Gut 6 von 10 Luzernerinnen und Luzerner finden, die vom Kanton getätigten Ausgaben für den öV seien «gerade richtig»; 1 von 3 Personen spricht sich für eine Erhöhung der Ausgaben aus. Für rund die Hälfte der Luzerner Bevölkerung ist die Ausgabenhöhe für den Strassenbau stimmig; ein Fünftel verlangt höhere Ausgaben. Während die öV-Benutzenden überdurchschnittlich häufig für den öV mehr ausgeben wollen (43%), wünschen sich die Auto- und Motorradfahrenden dies verstärkt für den Strassenbau (28%). Gegenüber den früheren Befragungen ist insgesamt der Anteil an Personen, die mehr Geld zu investieren wünschen, beim Strassenbau angestiegen und beim öV leicht gesunken.

Kurzfasit Mikrozensus Verkehr und Mobilität liegt ab Juni 2017 vor und wird hier noch ergänzt.

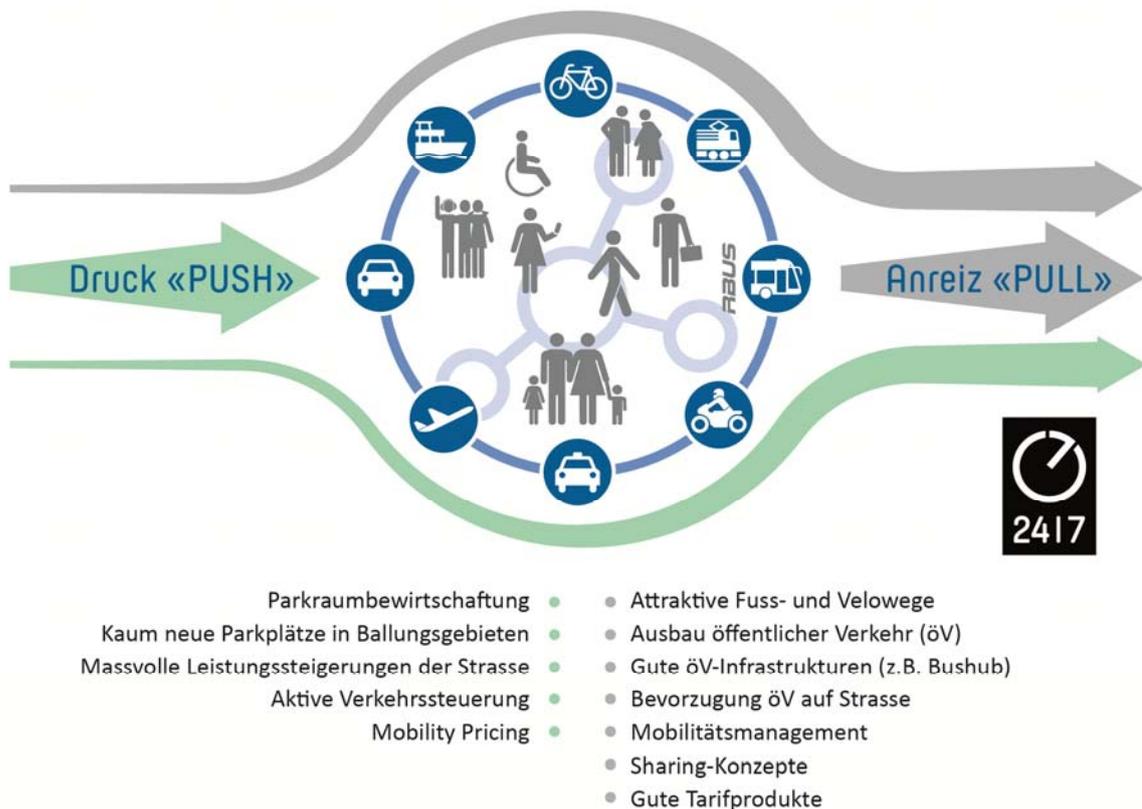


Datenquelle: Lustat Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Grafik 2: Verkehrsmittelwahl (Modal Split, Tagesdistanz) **Daten LUSTAT folgen im Juni 2017**

2.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Dazu hat die Studie LuzernSüd, Grundkonzept Verkehr vom August 2015, die Basis für alle verdichteten Siedlungsräume gelegt.

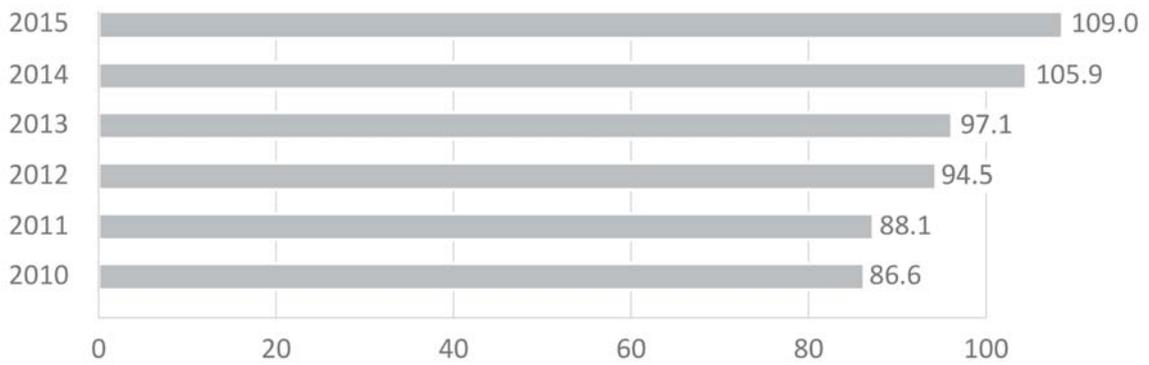


Grafik 3: Abstimmung Siedlung und Verkehr (entwickelt aus Grafik Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr)

Es geht in Zukunft vermehrt darum, Anreize und Druck koordiniert einzusetzen, um den Verkehr gemäss den Zielen und herrschenden Randbedingungen zu lenken. Ein Ziel gemäss Bund und kantonaler Richtplanung ist, die Siedlungen zu verdichten. Durch die Verdichtung steigt jedoch die Anzahl der Mobilitätsnutzenden, die gemäss Statistik zudem immer weitere Wege zurücklegen. Die Chance kann aber sein, Wege wieder zu kürzen, da Arbeit, Freizeit und Einkauf grundsätzlich örtlich näher beisammen liegen. Gesamthaft wird daher ein weiteres Mobilitätswachstum erwartet. Effiziente Verkehrsträger für diese Anforderungen sind im Richtplan bereits definiert, wie das Kapitel 2.1 Auszüge listet. Nicht zuletzt ausgelöst durch den Schwerpunkt 2 der Kantonsstrategie «ausgeglichener Finanzhaushalt» stehen begrenzte Mittel zur Verfügung. Zudem sind Verkehrssysteme grösstenteils gebaut, werden nur noch punktuell ergänzt. Wie das Beispiel Durchgangsbahnhof Luzern zeigt, kann neue Infrastruktur meist nur sehr teuer im Untergrund realisiert werden, weil in den dichten Siedlungen der Platz begrenzt und unter allen Verkehrsteilnehmern aufgeteilt werden muss. Es ist also ein Gebot der Stunde, solche - in Grafik 3 - beschriebenen Massnahmen verstärkt anzupacken. Dem Ausbau des öV widmet sich grundsätzlich dieser Bericht. Wie in Kapitel 4.3 noch detailliert aufgeführt, soll neu das öV-Angebot mit weiteren Themen wie Sharing oder Mobilitätsmanagement ergänzt werden. Zudem sollen Partner dabei unterstützt werden, die restliche Themen in deren Zuständigkeit voranzubringen. Damit dreht sich der Ball in Grafik 3 weiter erfolgreich nach rechts Richtung Zukunft.

2.4 Nachfragerück- und -ausblick

Bezüglich Nachfrage erheben die Transportunternehmen jährlich Daten, der VVL stellt diese zusammen. Diese und weitere Daten werden im Monitoring Gesamtverkehr Luzern in jährlichen Kennblättern und alle 5 Jahre in einem umfassenden Bericht zur Verfügung gestellt. Nachfolgende Grafik 4 zeigt die beförderten Personen aus dem Geschäftsbericht 2015 des Verkehrsverbunds Luzern.



Grafik 4: Entwicklung Fahrgäste Bahn und Bus (Einsteiger in Mio. / ohne Fernverkehr) auf den vom Verkehrsverbund mitbestellten Linien

Die Zentralschweiz hat auf dem Bahnnetz eine beachtliche Entwicklung hinter sich. Das dokumentieren die Zahlen der in der Region tätigen Bahnunternehmen BLS, SBB, SOB und Zentralbahn. Ein besonders starkes Fahrgastwachstum weisen die Bahnhöfe in der Agglomeration Luzern und die Bahnachse Sursee–Luzern–Zug auf (Beilage 3). In der Tabelle 3 werden pro Bahnstrecke die Anzahl Fahrgäste in beide Richtungen dargestellt. Gezählt werden sämtliche Reisenden zwischen zwei Bahnstationen in Regional- und Fernverkehrszügen eines durchschnittlichen Werktags. In absoluten Zahlen sind die Bahnstrecken Rothenburg Dorf–Emmenbrücke–Luzern und Ebikon–Luzern am stärksten gewachsen. Diese Abschnitte liegen auf den Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern. Ebenfalls ein beachtliches Wachstum weist die Bahnstrecke Luzern Allmend/Messe–Luzern auf, die in den vergangenen Jahren markant ausgebaut wurde.

Bahnstrecke	Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag							Differenz 2004–2015	
	Basisjahr 2004	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Absolut	%
Ebikon–Luzern	21'300	29'100	30'500	31'800	31'900	31'500	32'000	10'700	50
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10'100	13'300	13'800	14'000	14'100	16'800	18'400	8'300	82
Littau–Luzern	5'000	7'400	7'700	7'600	7'800	8'400	8'500	3'500	70
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3'600	4'300	4'400	4'500	4'200	4'600	4'400	800	22
Emmenbrücke–Luzern	17'900	30'200	32'000	33'000	33'300	33'800	34'700	16'800	94
Rothenburg Dorf–Emmenbrücke Gersag	14'700	25'400	26'600	27'200	27'500	28'100	28'800	14'100	96
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3'400	4'300	4'400	4'500	4'500	4'400	4'600	1'200	35

Tabelle 3: Entwicklung Bahnkorridore (Einsteiger in Mio. Fern- und Regionalverkehr)

Einen repräsentativen Ausblick auf das Mobilitätswachstum der Zukunft ist Tabelle 4 zu entnehmen, welche der Studie Vision Mobilität 2050 (ETH/HSG Okt. 2015) entstammt. Diese kombinierte Personen- und Güterverkehrsstudie fasst 85 unterschiedlichste Studien unter Berücksichtigung aller Akteure (Regulator, Integrator, Nutzer, Ersteller, Betreiber, Besteller und Betroffene) zusammen und enthält viele Themen, die auch dieser öV-Bericht 2018 bis 2021 thematisiert. Tabelle 4 zeigt eindrücklich das weiter ansteigende Wachstum der öV-Personenverkehrskilometer, worauf es sich vorzubereiten gilt.

Verkehrsträger	2010/2015 (BFS/BAZL)	2030 Basis-Zenario (ARE/BAZL)	Vision Mobilität Schweiz 2050
Personenverkehr öV (Mrd. pkm/a)	23.6 (100%)	27.9 (118%)	32.5 (138%)
Personenverkehr MIV (Mrd. pkm/a)	88.7 (100%)	103 (116%)	99.3 (112%)
Güterverkehr Schiene (Mrd. tkm/a)	11.1 (100%)	16.9 (152%)	17.2 (155%)
Güterverkehr Strasse (Mrd. tkm/a)	17 (100%)	19.5 (115%)	20.5 (121%)
Passagiere Luft (Mio. Pax/a)	44 (100%)	65 (148%)	75 (170%)
Fracht Luft (Mio. t/a)	0.4 (100%)	0.6 (150%)	0.7 (175%)

Quelle: Vision Mobilität Schweiz, (ETH/HSG, Okt. 2015)

Tabelle 4: Mittelwerte der erwarteten Verkehrsentwicklung bis 2050

2.5 Weiterentwickelte Verkehrsmitteloptionen

Im letzten öV-Bericht wurden die verschiedenen Verkehrsmittel gelistet, welche das Transportbedürfnis im Kanton Luzern abdecken. Zu diesen Transportmitteln wurden Stärken und Schwächen gelistet, was deren optimale Einsatzbereiche erahnen lässt. Kurz zusammengefasst die Eigenschaften der Verkehrsmittel:

Bahn:

- Fährt auf unabhängiger Trasse schnell, zuverlässig und komfortabel mit hohem Beförderungskapazität.
 - Die Infrastruktur ist teuer, hat einen langen Planungsvorlauf und ist stark abhängig von nationalen Konzepten.
- Fazit: Die Bahn garantiert zuverlässige Fahrten zwischen den Zentren. Sie verbindet zudem alle wichtigen Städte mit Luzern.

Bus mit elektrischer Traktion (u.a. Trolleybus):

- Hohe Leistungsfähigkeit mit RBus-Fahrzeugen und zudem umweltfreundlich (wenig Lärm und keine Abgase, da Ökostrom eingesetzt wird).
 - Ohne Bevorzugung zu Hauptverkehrszeiten unzuverlässig unterwegs und aktuell noch von Fahrleitungen abhängig.
- Fazit: Rückgrat und Feinverteiler der S-Bahn in der Agglomeration Luzern.

Diesel-/Hybridbusse:

- Flexibel in der Fahrzeuggrösse und der Linienführung. Er braucht ausser der Strasse wenig spezielle Infrastruktur.
 - Ohne Bevorzugung zu Hauptverkehrszeiten unzuverlässig unterwegs, schwieriger Betrieb bei hohen Fahrgastströmen und höhere Emissionen (Lärm&Abgase vor Ort).
- Fazit: Ideales Transportmittel für Quartiere, den Regionalverkehr und mittelstark besiedelte Gebiete. Meist auch Zubringer zum S-Bahn-System.

Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad):

- Steht jederzeit und individuell zum Personentransport zur Verfügung.
- Hoher Platzbedarf im fahrenden Verkehr und höhere Emissionen (Lärm und Abgase vor Ort). Parkflächen für Autos brauchen Platz. Als Massentransportmittel wenig geeignet.

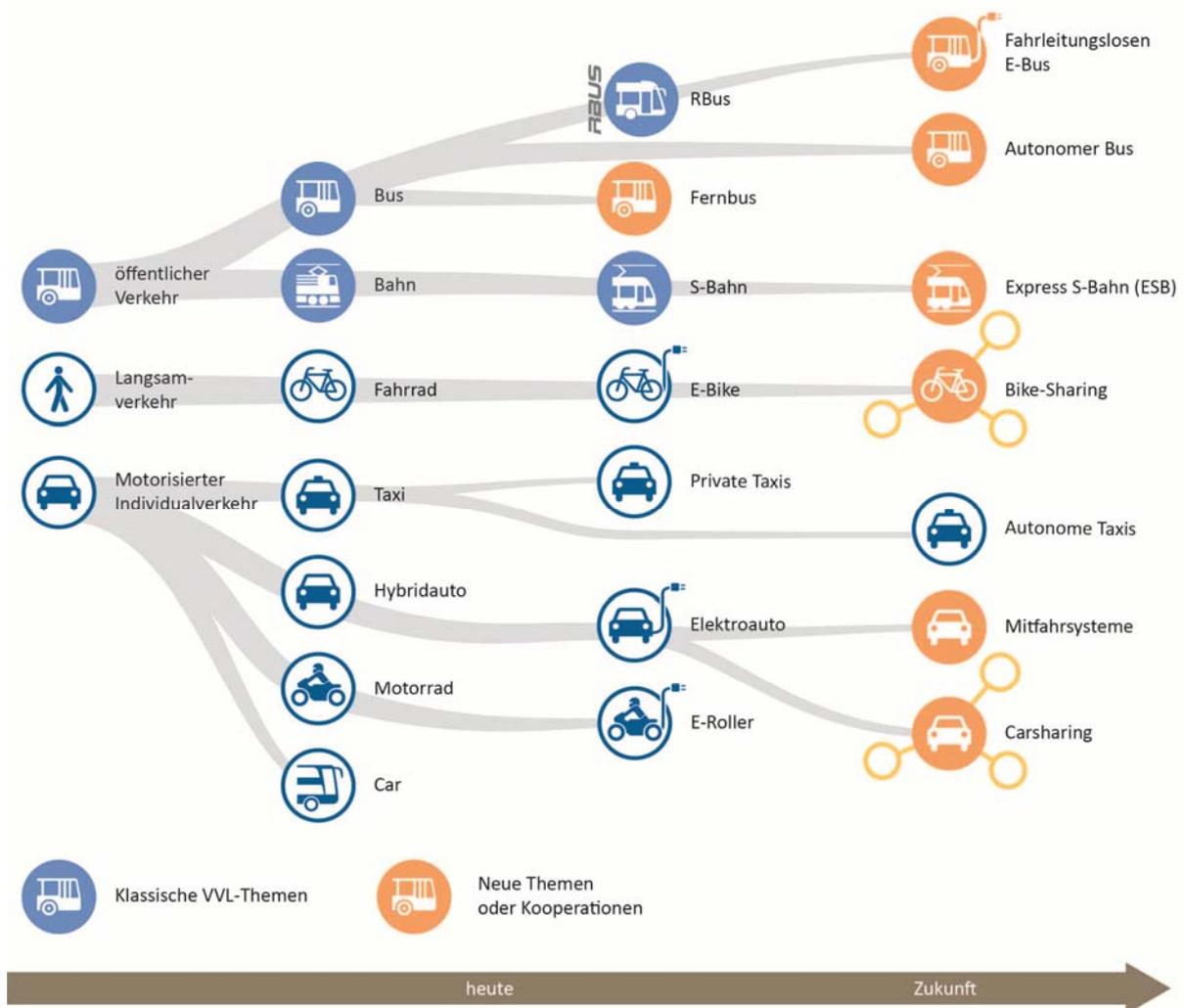
Fazit: Ideales Transportmittel für die individuelle Reise. Bestens geeignet im ländlichen Raum zur individuellen Erschliessung und zum Materialtransport.

Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr):

- Steht jederzeit, individuell und kostengünstig zur Verfügung, ist gesundheitsfördernd und vergleichsweise platzsparend.
- Beschränkte Reichweite und witterungsabhängig komfortabel.

Fazit: Ideale Fortbewegungsmittel auf kurzen Strecken und bei guter Witterung.

Grafik 5 zeigt die stetige Weiterentwicklung dieser Verkehrsträger. Da kaum Verkehrsmittel abgelöst werden, wird die Auswahl immer grösser.



Grafik 5: Entwicklung und Überblick der zur Verfügung stehender Verkehrsmittel (nicht abschliessend)

Die eingangs zu diesem Kapitel beschriebene Einzelbetrachtung von Verkehrsträgern macht weiterhin Sinn, Weiterentwicklungen sind aber dennoch zu beachten. So wandeln sich Ver-

kehrssysteme z.B. durch die schleichende Durchdringung mit Informations- und Automatisierungstechnologie. Auch ändert sich die Kundenbeziehung, angetrieben durch Produkte der Digitalisierung (z.B. Sharing-Apps). Damit optimieren sich Verkehrsträger laufend weiter, können kaum mehr isoliert betrachtet werden. 2050 gleichen wohl Verkehrsmittel nur noch äusserlich den heutigen. Die Grafik 5 zeigt eine mögliche Entwicklung:

- Die elektrische Traktion beim Bus entwickelt sich laufend weiter. Die bereits in Luzern zirkulierenden RBusse sind mit einer Batterie ausgestattet, welche die Notfahrt anstelle eines Diesellaggregats ermöglicht. Mittelfristig können diese Batterien durch stärkere Pakete ausgetauscht werden, welche die partiell fahrleitungslose Fahrt ermöglichen werden. Aktuell ist noch offen, ob bei dieser Technik die Wirtschaftlichkeit bei einer Life-Cycle-Betrachtung gegeben ist und damit Fahrleitungen dereinst partiell ersetzt werden können. Untersuchungen laufen in einer Studie zusammen mit der Hochschule Luzern.
- Beim autonom fahrenden Bus laufen z.B. Pilotprojekte von PostAuto in Sion. Betriebliche und rechtliche Erfahrungen werden zeigen, wie sich diese Thematik weiterentwickelt. Von einem regulären Betriebseinsatz oder Ersatz heutiger Betriebsformen ist in der Berichtsperiode 2018 bis 2021 nicht auszugehen Langfristig könnten sich aber insbesondere für die öV Erschliessung auf der Landschaft oder in Quartieren neue Möglichkeiten eröffnen. Zeigen die laufenden Pilotprojekte oder die Industrie rasche Projektfortschritte, wären im Rahmen anstehender Investitionen ins öV-Angebot auch Versuchsbetriebe denkbar.
- Gewisse Verkehrsexperten erwarten langfristig mit autonomen Taxis eine Revolution der Mobilität. Verzichtet ein Grossteil der Besitzer von individuellen Fahrzeugen auf ihr Auto, kann mit einer viel kleineren Flotte von Fahrzeugen die gleiche Verkehrsleistung erbracht werden. Voraussetzung für einen zuverlässigen Verkehrsfluss ist aber eine Stabilisierung des Mobilitätswachstums und/oder Erhöhung des Wagenbesetzungsgrades.
- Bei der Elektrifizierung von Fahrzeugen wird eigentlich nur das Produkt verändert. Statt einem Verbrennungsmotor wird das Fahrzeug elektrisch angetrieben und ist bei entsprechendem Strombezug umweltfreundlich. Platzbedarf oder Kapazitätsprobleme können damit nicht gelöst werden. Vielmehr besteht die Gefahr, neben dem Zweitfahrzeug noch ein Drittes für kurze Reichweiten anzuschaffen.
- Bezüglich Weiterentwicklung der S-Bahn ist weniger das Fahrzeug im Fokus, viel eher der betriebliche Einsatz. Durch eine Aufteilung der S-Bahn in überall haltende Linien (ISB) und ergänzende Express S-Bahnen (ESB) soll eine für Kundinnen und Kunden spannende Produktdifferenzierung realisiert werden. Durch die Beschleunigung von Linien zwischen Subzentren wird der Verdichtung Rechnung getragen. Eine Zersiedelung zum Beispiel hin zu kleinen Stationen wird so möglichst vermieden.
- Es ist zu erwarten, dass mit der Digitalisierung das Sharing von Gütern wie Auto oder Velo einfacher wird. Zudem gibt es einen schleichenden Trend, sich die Mobilität passend zusammenzustellen. Um dies für den Nutzer kostengünstig zu gestalten, verzichtet eine wachsende Gruppe auf den Besitz von Fahrzeugen. Als Anbieter der öffentlichen Mobilität ist diesem Trend adäquat zu entsprechen. Aus ähnlichen Gründen finden auch Mitnahmesysteme wachsende Verbreitung. Zahlreiche Firmen unterstützen diese Mobilitätsform bei ihren Mitarbeitern, damit die wachsende Mobilität mit bestehenden Parkieranlagen entgegengetreten werden kann.

Bei all diesen Entwicklungen bleibt immer möglich, dass sich die Mobilität auch grundsätzlich ändern kann. Durch den alle vier Jahre zu erstellenden öV-Bericht können Massnahmen jeweils neu justiert und aufgrund der aktuellsten Fakten geplant und rollend angepasst werden.

2.6 Organisation

Der öV ist über alle Staatsebenen organisiert. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) hält auf kantonaler Stufe fest, wie der öV im Kanton Luzern organisiert ist.

Angebot

Bund: Beim Angebot (Regionalverkehr ohne Ortsverkehr) wird ein substanzieller Teil durch den Bund mitfinanziert. Daher werden Beschaffungen oder öV-Angebotsausbauten der Kantone eng mit Bund koordiniert.

Infrastruktur

Bund: Bei der Infrastruktur von Bahnanlagen (Bahnstrecke und Bahnhöfe) ist mit FABI seit dem 1. Januar 2016 der Bund zuständig. Die Kantone finanzieren den FABI-Fonds mit und werden in STEP Bahnausbausritten über die Planungsregionen einbezogen.

ZKöV: Die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs, wurde 1995 als Behördenkonferenz der Fachdirektorinnen und -direktoren des öV gegründet. Im schweizerischen Kontext nimmt die ZKöV im Verbund mit dem Kanton Tessin gemäss Art. 13 der Abgeltungsverordnung (ADVV) seit 1996 die Funktion einer Regionalkonferenz im öffentlichen Verkehr wahr. Die ZKöV ist neu auch Ansprechperson bei den STEP-Bahnausbausritten im Rahmen von FABI.

VVL: Dem als öffentlich-rechtliche Anstalt tätigen VVL obliegt die Planung und Festsetzung des Verkehrsangebotes, die Bestellung der Verkehrsleistungen sowie die Steuerung der Wirtschaftlichkeit des öV. Als geschäftsführende Stelle des Tarifverbundes Passepartout gestaltet er zusammen mit den beteiligten Kantonen Obwalden und Nidwalden das Billettsortiment und die Preise des Tarifverbundes Passepartout (vgl. § 9 Abs. 2 öVG). Die bestellten Leistungen umfassen den Regional- und den Agglomerationsverkehr. Oberstes Gremium des Verkehrsverbundes Luzern ist der Verbundrat.

Kanton: Der Kanton Luzern ist unter anderem für die Erstellung der Infrastruktur im öV verantwortlich. öV-Infrastrukturen sind im Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufgeführt (z.B. öV-Bevorzugungsmassnahmen) und im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) bei den Planrechnungen unter Investitionen öffentlicher Verkehr (z.B. Bushubs oder neue Fahrleitungsanlagen) aufgeführt.

Gemeinde: Die Gemeinden können das Angebot für den öffentlichen Personenverkehr durch eigene Massnahmen ergänzen, z.B. im Schülerverkehr, soweit diese dem Angebot des Verkehrsverbundes Luzern nicht zuwiderlaufen (vgl. § 8 Abs. 1 öVG).

Gemeinde: öV-Bevorzugungsanlagen auf Gemeindestrassen, Haltestellen auf Gemeindestrassen und Wartehallen auf Gemeindegebiet sind Sache der zuständigen Gemeinde.

Während sich die oben genannten Organisationen auf den Kanton Luzern beschränken, ist das Tarifverbundgebiet mit den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden weiter gefasst und wie folgt organisiert:

Tarifverbundauschuss

Der Tarifverbundauschuss ist das Lenkungsgremium des Tarifverbundes Passepartout. Er setzt sich aus den drei Bestellern VVL, den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie vier Vertreter der Transportunternehmen zusammen.

Geschäftsstelle des Tarifverbund

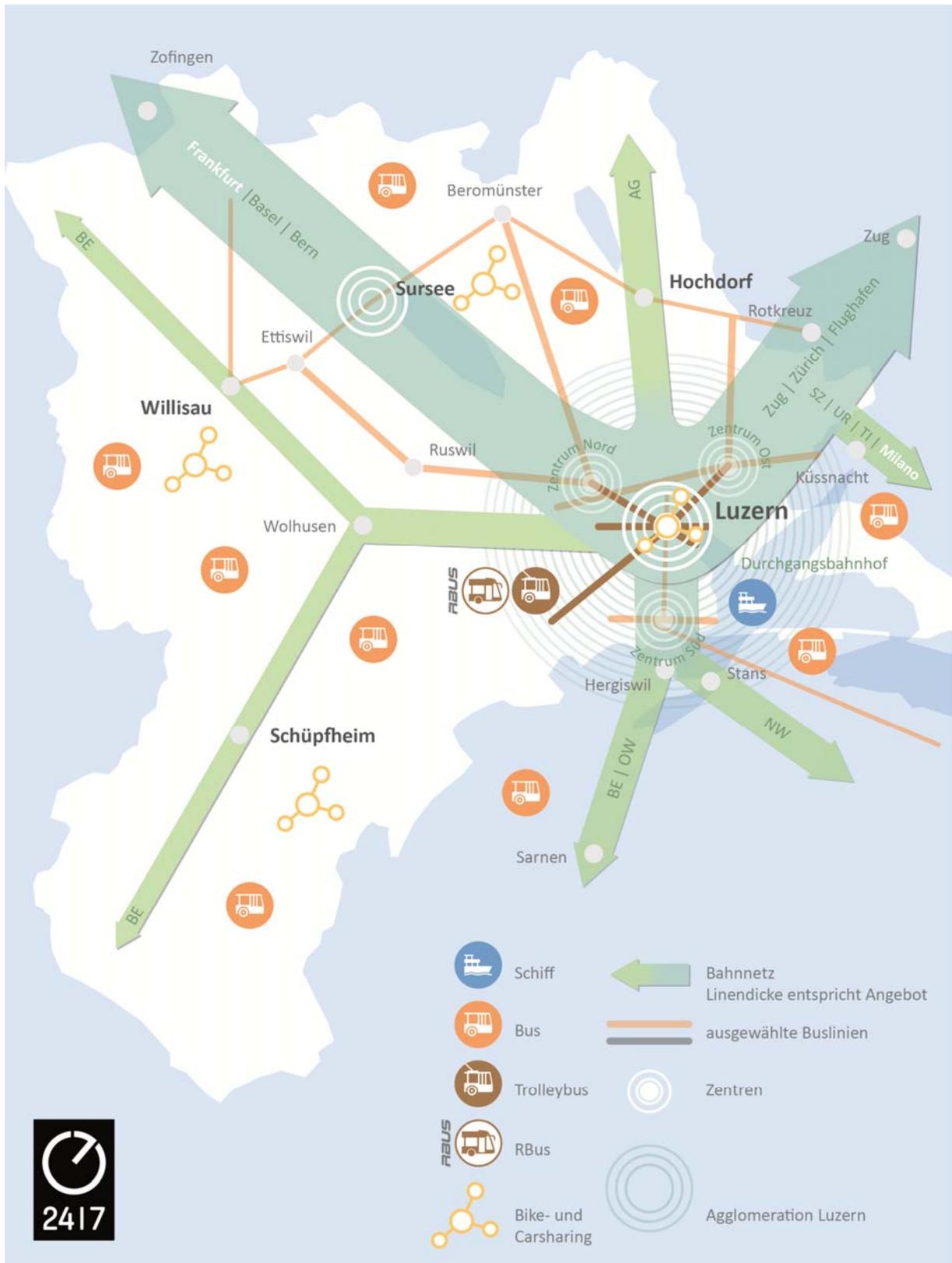
Die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout ist im VVL integriert. Sie ist für das Umsatzbudget und die Marketingmassnahmen verantwortlich. Gleichzeitig ist sie für die Einnahmenverteilung, das Tarifmanagement und die Tarifzonen zuständig.

3 Gesamtbild öffentlicher Verkehr

3.1 öV-Vision (Zielzustand 2050)

Der Zielzustand wurde bereits im letzten öV-Bericht dokumentiert und wurde in der Vernehmlassung grossmehrheitlich für positiv befunden. Er deckt sich auch mit den Empfehlungen des Raumkonzepts Schweiz. Nochmals zusammengefasst die wichtigsten Punkte der Grafik 6:

- Der Kanton Luzern liegt mitten in der Schweiz und optimal auf der europäischen Nord-Südachse. Luzern bildet zudem das Tor zu den Kantonen Ob- und Nidwalden. Ins Metropolitanzentrum Zürich sind die Distanzen vergleichsweise kurz. Die Zentralschweiz hat ein vielfältiges touristisches und wirtschaftliches Angebot.
- Der Kanton vereint auch künftig verschiedene Siedlungsformen. Es gibt dicht bebaute Zentrumsstädte, ein um Luzern immer stärker werdender Agglomerationsgürtel, das kantonal zweitwichtigste Zentrum Sursee und die eher dünn besiedelte Landschaft.
- Im Bereich der im Richtplan definierten Hauptentwicklungsachsen (Luzern–Sursee–Zofingen, Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Hergiswil) liegt der Schwerpunkt der Entwicklung. Hier befinden sich innerhalb des Agglomerationsgürtels die drei Zentren Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität. In den sich ebenfalls entwickelnden Stadt Sursee werden die umliegenden Gemeinden sternförmig mit Zubringerbussen an die öV-Drehscheibe Bahnhof Sursee angeschlossen.
- Die auf den Hauptachsen Luzern–Sursee–Zofingen, Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Hergiswil liegenden starken Zentren sind dank dem Durchgangsbahnhof Luzern und seinen Durchmesserlinien über das Hauptzentrum Luzern schnell verbunden. Neben durchgehenden S-Bahn-Linien halten in den Regional- und Agglomerationszentren auch die Express S-Bahnen (ESB). Sie bieten eine direkte und überregionale Anbindung und sind eine gute Alternative zum Interregio-Verkehr von Grossstadt zu Grossstadt. Der Durchgangsbahnhof Luzern bringt aber auch Fahrzeitverkürzungen zwischen Frankfurt und Milano und fördert damit die internationale Verflechtung.
- Die heute bestehenden Bahnhöfe der Zentren Sursee, Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd entwickeln sich zu attraktiven öV-Verknüpfungspunkten. Überlandbuslinien aus dem Raum «Luzern Landschaft» bringen als Zubringerlinie Fahrgäste zu modernen Verknüpfungspunkten, das heisst zu sogenannten Hubs. Dort kann der Fahrgast zwischen schnellem und zuverlässigem Bahn- und städtischem Nahverkehr in alle Richtungen wählen.
- Zwischen den genannten Zentren der Agglomeration werden die Reisenden schnell, zuverlässig und direkt befördert. Diese werden gebündelt mit grossen statt mit immer häufiger fahrenden kleineren Bussen transportiert. Grosse RBusse geniessen bei der öV-Bevorzugung einen speziellen Status und garantieren ein rasches und zuverlässiges Vorwärtskommen zu allen Tageszeiten. Zudem ist im dicht bebauten Kernbereich mit der elektrischen Traktion (Trolleybus) auch weiterhin eine umweltfreundliche Transportart im Einsatz. Weiter ergänzen innerhalb der Agglomeration kernnahe Direktverbindungen das Netz und eröffnen neue und schnellere Fahrmöglichkeiten unter den einzelnen Korridoren.
- In der Luzerner Landschaft bleibt die gesetzlich verankerte Grundversorgung weiterhin sichergestellt. Ausbauten folgen der Nachfrage und den finanziellen Möglichkeiten. Buslinien verbinden die grösseren Ortschaften und werden nachfrageorientiert auf Bahnanschlüsse ausgerichtet sowie an neue Bahnangebote angeschlossen. Überlandlinien werden auch untereinander besser vernetzt. Grosse Pendlerströme werden beschleunigt und weiterhin mit attraktiven Expresslinien bewältigt.



Grafik 6: Vision öV resp. Zielzustand 2050

Diese öV-Vision ist nur schrittweise erreichbar. Im engen Finanzrahmen müssen zudem bestehende Angebote laufend auf dieses Ziel ausgereicht werden. Mit solchen Veränderungen einher geht aber auch das Ändern des individuellen Reiseverhaltens. Für die einen ändert damit der gewohnte Komfort, für andere ergeben sich endlich ihre Wunschreisewege (Voraussetzung für einen Umstieg vom Auto zum öV). Die Änderungen in der Summe sind aber durchaus positiv, wie die Nachfragesteigerungen im Kapitel 2.4 resp. Beilage 3 dokumentieren. Zu erwähnen ist, dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch

zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden. Die knappen Finanzmittel werden vor allem für die Verbesserung der Zubringersysteme zur S-Bahn eingesetzt. Damit wird das Bahnsystem gestärkt, was die Nachfrage für den Durchgangsbahnhof Luzern bringen wird.

Wegen dem beschriebenen aktuellen Umfeld (u.a. Kapitel 2.2) wird die Vision in diesem dritten öV-Bericht wie folgt ergänzt:

- Eine Vision hat grundsätzlich ein Verfalldatum, da die Idee dereinst realisiert sein soll. Um Konsistenz mit Planungsgrundlagen herzustellen, wird der Zielzustand 2050 gewählt. Diesbezüglich passt die vorgestellte Vision zur bereits zitierten Studie Vision Mobilität 2050 (ETH/HSG Okt. 2015).
- Bike- und Carsharing wird vor allem in verdichteten Siedlungen wichtiger. Zum einen ist dort der Verkehrsraum begrenzt, zum anderen nutzen dessen Bürgerinnen und Bürger diese Angebote vermehrt.
- Das 24/7-Symbol erinnert daran, auch die Betriebszeiten der Angebote den aktuellen Bedürfnissen anzupassen, sowie weiter an kundenfreundlichen Tarifangeboten zu arbeiten.

3.2 Planungen in verschiedenen Horizonten

Der beschriebene Zielzustand enthält Bestandteile mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten. Zudem ist zu beachten, dass das System Bahn im Gegensatz zum System Bus mit deutlich anderen Planungsbedingungen umzugehen hat. Um für die in diesem Bericht erläuterten Stossrichtungen und Massnahmen Klarheit zu schaffen, wird von folgenden drei Umsetzungshorizonten ausgegangen:

Horizont	Merkmale
kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> - geplante Umsetzung bis 2021 - Finanzierung geplant oder gesichert - Lösungen für aktuelle Probleme
mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung zwischen 2021 und 2030 - Massnahmen mit langem Planungs- und Finanzierungsvorlauf
langfristig	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbauten zur Bewältigung künftig erwarteter Nachfrage bis 2050.

Tabelle 5: Planungshorizonte

3.3 Erfolgspositionen

Noch immer gelten folgende Erfolgspositionen:

- *Kurze und verlässliche Reisezeiten:* Die Reisezeiten mit dem öV sind verlässlich, schnell und unabhängig von der aktuellen Verkehrssituation.
- *Einfach benutzbar:* Das Angebot ist zeitlich und örtlich gut verfügbar. Durchgehend systematisierte und abgestimmte Fahrpläne und Informationen vereinfachen das Reisen.
- *Gute Servicequalität:* Die Qualität der Leistungen ist angemessen und im ganzen Tarifverbund 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.
- *Vernetzt:* Durch eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger an umgebauten öV-Drehscheiben entstehen für Fahrgäste kürzere Reisezeiten und mehr individuelle Fahrmöglichkeiten.

In diesem dritten Bericht liegt der Fokus verstärkt beim Thema «am Puls der Zeit»: Wir arbeiten, feiern und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Dieser 24/7-Gesellschaft und dem damit verbundenen aktuellem Umfeld ist Rechnung zu tragen, soll der öV weiterhin den Kundinnen und Kunden eine optimale Mobilität ermöglichen. Um beim Thema «*Einfach benutzbar*», «*Gute Servicequalität*» und «*Gepflegt*» voranzukommen, wird das Thema «Zukünftige Zusammenarbeit im Verbund (ZZiV)» verfolgt (siehe Kapitel 5.1.6).

3.4 Leitidee der Strategie 2018 bis 2021

Vergangene Leitideen:

- Wichtigste Leitidee des öV-Berichts 2012 bis 2015 war, einen Überblick über laufende Planungen zu geben sowie kurzfristige Massnahmen beim Platzangebot, bei der Zuverlässigkeit und beim Rollmaterial zu treffen.
- Die Leitidee des öV-Berichts 2014 bis 2017 lautete, die im Zielzustand abgebildete Vision – abgestimmt auf die kantonale Planungsumgebung – weiter zu entwickeln. Es wurden Lösungen für alle Zeithorizonte (kurz-, mittel- und langfristig) aufgezeigt. Diese Lösungen sind nun schrittweise in Umsetzung. Dies vor allem, weil sie finanzierbar und aufwärtskompatibel sind.

Die Leitidee für den aktuellen Bericht 2018 bis 2021 in wenigen Worten auf den Punkt gebracht:

- Aktualisierung der Strategie basierend auf neusten Fakten und dem aktuellen Umfeld. Die Vision wird grundsätzlich beibehalten.
- Konkrete Massnahmen für den Zeitraum 2018 bis 2021, sowie aktualisierte Stossrichtungen für alle weiteren Zeithorizonte, werden aufgeführt.

3.5 Ziele

Die Ziele bleiben passend zu den Zielen der bisherigen öV-Berichte gleich, werden aber wie folgt neu in ihren Werten für die Jahre 2018 bis 2021 festgelegt:

- Der Modalsplit-Anteil des öV in der Agglomeration steigt von aktuell **xx** Prozent im Jahr 2016 weiter bis 33 Prozent im Jahr 2021.
- Die Qualität wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von aktuell 55 Prozent im Jahr 2016 weiter auf 57 Prozent im Jahr 2021.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist im Ausbauschnitt 2030/35 als zu realisierendes Vorhaben enthalten, mindestens erste Projektetappen.

4 Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen zeigen, wie die Vision aus Kapitel 3.1 und die konkreten Ziele aus Kapitel 3.5 erreicht werden sollen.

4.1 Strategie Verkehrsangebot und -infrastruktur

Das künftige Angebot des öV und die dafür notwendige Infrastruktur werden in Stossrichtungen aufgezeigt. Der Übersichtlichkeit halber sind die Stossrichtungen je Verkehrsmittel aufgeteilt. Die Bahn mit ihren langfristigen Planungen ist in den nationalen Fernverkehr und in den kantonal besser beeinflussbaren Regionalverkehr (S-Bahn) unterteilt. Beim Bus werden Stossrichtungen beim internationalen Fernverkehr, in der Stadt und Agglomeration Luzern sowie der Landschaft unterschieden (die unterschiedliche Ausgangslage verlangt eine separate Betrachtung).

4.1.1 Stossrichtungen Bahn

Das Angebot des internationalen Fernverkehrs (EC) und des nationalen Fernverkehrs (Inter-regio mit IR und ICN) werden eigenfinanziert durch die Transportunternehmen betrieben. Der VVL finanziert dieses Angebot nicht mit, wird aber zur Lösungsfindung meist einbezogen. Folgende Stossrichtungen werden im Fernverkehr verfolgt:

- *Kurzfristig:* Beim Fernverkehr ist kurzfristig keine Änderung möglich. Weitere Angebotsausbauten erfordern Investitionen in die Infrastruktur, wie sie zurzeit im Bahnausbau schritt AS2030 geplant werden. Erwähnenswert ist allenfalls der neue Fernverkehrs-Doppelstockzug, der voraussichtlich ab 2019 auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich heutige Fahrzeuge ablöst. Im internationalen Verkehr ist ein weiterer Ausbau Richtung Norden (Frankfurt) und Süden (Mailand) anzustreben. Der VVL setzt sich dementsprechend dafür ein, dass weitere Zugverbindungen über die Grenzen hinaus verlängert werden.
- *Mittelfristig:* Gesichert ist im nationalen Bahnausbau schritt AS2025 der 30-Minuten-Takt Luzern–Sursee–Zofingen–Bern (realisiert als Umwidmung einer stündlichen Verbindung Luzern–Basel. Auf dieser Destination kann damit künftig nur noch einmal direkt, das 2. Mal pro Stunde mit Umsteigen in Zofingen gereist werden). Im Korridor Olten eröffnet dies aus kantonalen Sicht den Spielraum für die Führung der Regionalexpresslinie im 30-Minuten-Takt und somit auch die Optimierung des Anschlusses Sursee–Olten–Zürich. Auf der Achse Luzern–Zug–Zürich ist die Systematisierung des IR-Angebots weiterhin gefordert (Abfahrtszeiten und Haltepolitik). Von Luzern nach Zürich sollen zudem weitere Verbindungen realisiert werden. Der Kanton Luzern will diese als Regionalexpresszüge im 30-Minuten-Takt realisieren. Sie bedienen die wachsenden Regionalzentren mit den öV-Verknüpfungspunkten optimal. Auf Kantonsgebiet soll der Halt des Regioexpress (RE) in Ebikon die nötige Kapazität unter anderem für den neuen Bushub Ebikon bringen. Fernverkehrslinien sind im Referenzangebot 2025 in Luzern betrieblich durchgebunden, was aufwärtskompatibel zum Langfristzustand ist.
- *Langfristig:* Langfristiges Ziel auf nationaler Ebene ist der 30-Minuten-Takt nach Basel. In Richtung Zürich ist jede Viertelstunde eine Fernverkehrsverbindung vorgesehen. Dafür ist die Infrastrukturerweiterung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern unumgänglich. Damit können Schnellzüge auf den Hauptachsen Richtung Sursee–Zofingen–Bern, Sursee–Zofingen–Olten–Basel und Zug–Zürich durchgebunden werden. Es entstehen neue Direktverbindungen von überregionalem und nationalem Interesse, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse nicht zuletzt auch als Entlastung und schnellere Alternative zur Verbindung über den Knoten Zürich. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird somit eine schnelle Fahrt von Sursee nach Zürich via Luzern möglich. Weitere Bahnausbau schritte sind im Rahmenplan der SBB festgehalten: Zuerst folgt die Anbindung des Korridors Küssnacht an den Dreilindentunnel, später die Erweiterung des Neustadttunnels bis Rotenburg.

- *Generell:* In allen Zeithorizonten muss der Flughafenanschluss in Zürich durch mindestens eine Direktverbindung pro Stunde ab Luzern gewährleistet sein. Zudem sind Schnellzugshalte wie heute in Sursee und Luzern vorzusehen. In der Verantwortung des Fernverkehrs liegt auch, die grossen Subzentren in ihrer Planung zu berücksichtigen und zu Pendlerzeiten z.B. mit Zusatzzügen zu bedienen.

Beim Regionalverkehr (S-Bahn und gewisse RE) finanziert der VVL das Bahnangebot mit. Somit sind Lösungen beim Regionalverkehr im Rahmen der Rahmenbedingungen der Infrastruktur und des Fernverkehrs massgeblich beeinflussbar.

- *Kurzfristig:* Die kurzfristige Angebotsoptimierung basiert auf dem aktuellen Angebot und der bestehenden Infrastruktur. Massnahmen bei der Verdoppelung des Rollmaterials (Doppeltraktion) und eine akzeptierte auf Luzern zugeschnittene Stehplatzkultur sind realisiert, entsprechender Spielraum ist ausgenutzt. Weitere Massnahmen resultieren aus den Angebotskonzepten zum Bahnausbau AS2030, welche aus Sicht des Kantons nach deren Genehmigung in den nationalen Parlamenten wegen hohem Nachfragedruck vorgezogen eingeführt werden müssen. Im Bahnausbau AS2025 gesichert ist die Verlängerung der S61 Luzern-Wolhusen-Willisau. Im Raum Luzern Süd geht die neue S41 Luzern-Horw zu Pendlerzeiten in Betrieb. Im Korridor Küssnacht wird die Lösung für einen 30-Minuten-Takt für alle Stationen in der Systematisierung der S3 und des Voralpenexpress gesehen. Der Kanton Aargau plant zudem bis 2021 den Ausbau seiner S-Bahn. So soll die heutige S-Bahn S8 Sursee–Olten mit der S29 nach Aarau–Brugg–Turgi verbunden werden. Die Eckbeziehung Sursee–Aarau profitiert davon durch verkürzte Fahrzeiten.
- *Mittelfristig:* Der Kanton Luzern hat das BAV und die SBB bereits mehrfach darauf hingewiesen und im Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern wiederum aufgezeigt, dass der Bahnausbau AS2025 die Hauptentwicklungsachsen Olten-Sursee-Luzern-Ebikon-Zug-Zürich nicht berücksichtigte, obwohl dort die Engpässe und Wachstumsprognosen im Zentralschweizer Bahnnetz am Grössten sind. Daher wird die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern–Zug–Zürich und Luzern-Sursee-Olten nach Kräften und Zuständigkeit unterstützt. Ein entsprechendes Modul wird im Bahnausbau AS2030 als «Modul K4» untersucht.
- *Langfristig:* Den grossen Angebotssprung ermöglicht erst der auch vom Bund nicht mehr in Frage gestellte Durchgangsbahnhof Luzern. In Richtung Zug–Baar wird der 15-Minuten-Takt angeboten. Mit zusätzlichen Streckenausbauten kann der 15-Minuten-Takt auch bedarfsgerecht auf weiteren Korridoren eingeführt werden. Das RE-Angebot (Express S-Bahn oder ESB) spielt weiterhin eine wichtige Rolle und deckt die Fahrtenwünsche zwischen S-Bahn und dem IR-Angebot - und damit der Regionalzentren - ab. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern können neue, schnelle und umsteigefreie Durchmesserlinien angeboten werden. Langfristig werden auch weitere S-Bahn-Haltestellen denkbar (Gütsch-Kreuzstutz, Paulusplatz, Littau-Ruopigen, Langensand-Steghof und Wolhusen-Markt[vgl. dazu Koordinationsaufgabe M5-3 des kantonalen Richtplans 2009, teilrevidiert 2015] sowie Horw See gemäss Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation. Im Bahnausbau AS2030 wurden die beiden erstgenannten Haltestellen zur Prüfung aufgenommen.

4.1.2 Stossrichtungen Fernbus

Fernbusse stellen gemäss Bundesamt für Verkehr einen sinnvollen, meist auf privater Initiative basierenden Bestandteil des öV dar. Während grenzüberschreitende Fernbuslinien keine Passagiere von einem Ort zum anderen in der Schweiz befördern dürfen (Kabotageverbot), unterstehen reine Binnenverkehrslinien der normalen Konzessionspflicht, die auch für sämtliche von der öffentlichen Hand bestellten regionalen Bahn- und Buslinien gilt. Bisher gibt es erst wenige «Fernbus»-Linien im Binnenverkehr. » (BAV-News, Ausgabe Oktober 2016).

Luzern ist mit rund 70 Fernbuslinien, Stand 2016, bereits gut mit diesem Angebot erschlossen. Mehrheitlich führen die Linien Richtung Italien und Balkan. Dominiert ist der Markt zur-

zeit durch viele kleine Anbieter. Die Professionalisierung schreitet aber rasch voran. Internationale Fernbuslinien werden ähnlich dem Fernverkehr der Bahntransportunternehmen eigenfinanziert betrieben, benötigen eine eidgenössische Bewilligung, wo jeweils auch der VVL und bei Haltestellen die Standortgemeinden angehört werden. Die Halteorte sind demnach ein wichtiges Element dieses Verkehrsmittels. Gemäss Bundesgesetzgebung sollen diese mit restlichem öV-Netz gut verknüpft sein, damit die öffentliche Transportkette funktioniert. Der Markt ist wegen geringen Investitionen seitens der Betreiber flexibel und dynamisch. Zahlreiche Anbieter setzen inzwischen auf moderne Busse, gute Informationsplattformen, modernen Auftritt, professionelles Marketing, einfaches Ticketing usw.

- *Kurzfristig:* Die internationale Anbindung mit Bussen soll im Rahmen der Bewilligungen koordiniert werden. Fernbusse können dabei Vorläufer von Bahnverbindungen sein, da heute gewisse Verbindungen nicht rentabel angeboten oder auch wegen Schieneninfrastrukturengpässen erst langfristig den Durchgangsbahnhof Luzern erreichen können. Im Raum Agglomeration Luzern wird aktuell oft die mit dem öV nicht erreichbare Autobahnraststätte Neuenkirch oder der grundsätzlich optimal gelegene Carparkplatz Inseli als Halteort gewählt. Wird das Inseli dereinst anders genutzt, ist ein ebenfalls gut mit dem öV verknüpfter zentraler Fernbusterminal in der Agglomeration Luzern bereit zu stellen, wo Linien untereinander und mit dem lokalen öV verknüpft werden (siehe Aufgabe im verabschiedeten Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation). Aus Kundensicht müsste ein solcher möglichst nahe an der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Luzern liegen oder mit diesem direkt verbunden sein.
- *Mittelfristig:* Inlanddestinationen sind durch das zuständige Bundesamt für Verkehr zu prüfen. Wie in Luzern existierende Beispiele Tellbus (Luzern–Altdorf via Autobahn A2) oder Flugbus (Frühkurse Luzern–Zürich Flughafen via A4) zeigen, kann der Bus auf längeren Inlanddistanzen das Gesamtsystem öV auch stärken.

4.1.3 Stossrichtungen Stadt und Agglomeration Luzern

Basis nachfolgender Überlegungen bleibt die Absicht, keine neuen Verkehrssysteme aufzubauen. Der VVL setzt auf die bestehenden Verkehrsmittel und will die jeweiligen Systeme stärken und weiterentwickeln.

Bis anhin setzte sich der öV in der Stadt und Agglomeration Luzern aus den beiden Systemen S-Bahn und Bus zusammen. Mit Eröffnung der S-Bahn 2004 wurden neue Haltestellen realisiert, so zum Beispiel Kriens Mattenhof. Weitere zentrumsnahe S-Bahn-Haltestellen wie Paulusplatz oder Kreuzstutz sind erst nach 2030 mit der neuen Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern möglich. Auch der Takt auf der S-Bahn kann erst mit diesem Bauwerk verdichtet werden.

Mit RBus wurde eine weitere Ebene zwischen Bus und Bahn geschaffen, die bezüglich Funktion, Kapazität und Image die Rolle ähnlich einem Tram übernehmen wird. Für das RBus-System gelten folgende Stossrichtungen:

- *Kurzfristig:* Umzusetzen sind die Kernelemente der Busangebotsplanung «AggloMobil tre». Dies ist ein Konzept zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022. Es beruht auf «AggloMobil due» (Bahn/Bus-Verknüpfung, grössere Busse, bessere Vernetzung und mehr Bevorzugung), welches Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2018 beinhaltet und aktuell umgesetzt wird. Schwerpunkte der Planung «AggloMobil tre» (siehe auch Kapitel 5.1.2) sind der Ausbau RBus zu einem hochwertigen Bussystem für Stadt und Agglomeration Luzern, mehr Durchmesserlinien innerhalb des urbanen Siedlungsraums (Voraussetzung ist der Doppelbusperron beim Bahnhof Luzern) und einheitliche Taktstandards. Für RBus bedeutet dies konkret die Realisierung der Linie 3 Littau-Würzenbach mittels elektrischer Traktion (Fahrleitungen, Batterie oder eine Kombination davon, gemäss laufender Studie mit der Hochschule).
- *Mittelfristig:* Der RBus-Standard für die nachfragestarken Doppelgelenktrolleybuslinien ist in der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen und umzusetzen. Angedacht ist, RBus an

Lichtsignalanlagen noch besser zu bevorzugen und Bauprojekte für Bevorzugungsanlagen prioritär zu realisieren. Mit der neuen Verknüpfung auf der Linie 2 zwischen Sprengi und Hirtenhof steht dann die dritte Durchmesserlinie zur Verfügung.

- *Langfristig*: Das sternförmige RBus-Netz wird langfristig weitgehend auf Busspuren zuverlässig betrieben. Verlängerungen zu weiteren öV-Verknüpfungspunkten sind denkbar, sofern die Agglomeration weiterwächst.

Beim Bussytem gelten auch die eben erwähnten Planungen «AggloMobil».

- *Kurzfristig*: Durchmesserlinien (z.B. die Linie 20/24) verbinden die Agglomeration gemäss «AggloMobil tre» optimal via neuem Durchmesserperon am Bahnhof Luzern. Einheitliche Taktstandards garantieren ein ähnliches Angebot bei ähnlicher Siedlungsdichte. Die Kurse zu Pendlerzeiten werden gemäss Nachfrage ausgebaut. Im Weiteren verbindet der Tellbus weiterhin den Kanton Uri via Autobahn A 2 mit der Agglomeration Luzern.
- *Mittelfristig*: Quartierlinien der Agglomeration sind vermehrt auf die höher hierarchisierten öV-Systeme auszurichten. Dabei ist auch die Weiterentwicklung der elektrischen Traktion einzubeziehen. Der Trolleybus hat seine Stärken beim Einsatz serienreifer Doppelgelenktrolleybusse zur Bewältigung hoher Nachfrageströme. Im Weiteren ist der Trolleybus leise, hat vor Ort keine Abgasemissionen, verfügt mehrheitlich über ein gutes Image und kann im heutigen Nahverkehrsnetz wirtschaftlich betrieben werden. Bei einem allfälligen Ausbau der Linie 4 ist die Traktion zu überprüfen. Des Weiteren ist denkbar, dass eine direkte Buslinie das Zentrum Nord (Seetalplatz) mit dem Zentrum Ost Rontal via Sedel verbindet.
- *Langfristig*: Das Busnetz ist auf die künftig zur Verfügung stehende Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie und das damit mögliche dichtere Taktangebot auszurichten.

Für beide Systeme RBus und Bus gilt es, die Betriebszeiten kurzfristig so anzupassen, dass für die 24/7-Gesellschaft optimale Mobilitätslösungen angeboten werden können. Letzte Bahnverbindungen sollen zumindest noch adäquate Anschlussbusse auf das RBus-Netz haben. In Abstimmung mit dem Nachtangebot (Kapitel 4.3.4) sind gute Konzepte für den Kundinnen und Kunden zu suchen.

4.1.4 Stossrichtungen im Raum Luzern Landschaft

Die Luzerner Landschaft ist – im Vergleich zur Agglomeration – dünner besiedelt. Der öV deckt die wirtschaftlichen Bedürfnisse ab und stellt die Grundversorgung sicher. Geplant wird weiterhin nachfrageorientiert.

- *Kurzfristig*: Die Regionalzentren Sursee, Wolhusen, Willisau, Hochdorf, Küssnacht, Zofingen und Rotkreuz sind weiter zu stärken. Zudem wird das Überlandbusangebot auf die Bahn ausgerichtet (an den Zentren in der Agglomeration Luzern, in Nebikon, Reiden, Sempach Station, Rothenburg Station, Rothenburg Dorf, Root D4, Hitzkirch, Schüpfheim, Menznau und Escholzmatt). Auch zwischen den Buslinien wird eine Verknüpfung angestrebt (Beromünster, Ettiswil, Ruswil, Buttisholz), um eine attraktive Auswahl an Fahrbeziehungen anbieten zu können. Ausgangslage ist ein Grundnetz, das punktuell mit schnellen, direkten Expresslinien für den Pendlerverkehr ergänzt wird (Trans-Seetal-Express, Willisau-Express, Möischer-Express, Riviera-Express, Surental-Schnellverbindungen, Wiggertaler-Express). Letztgenannte Express-Linie ist Teil der Optimierung des Busnetzes auf die verlängerte S61 Luzern-Wolhusen-Willisau. Diese und weitere öV-Linien werden auf das neue Bahnangebot mit der S61 ausgerichtet. Die durch die Bahn nicht abgedeckte Verbindung Seetal–Rotkreuz wird vom Bus weiter gestärkt (Ausbau Trans-Seetal-Express). Ein weiteres Ziel bleibt, Schülerinnen und Schüler und Pendlerströme zusammenzuführen und vor allem bei generell tiefer Nachfrage im gleichen Kurs zu bündeln. In der Region Sursee nimmt die Mobilität städtische Verhältnisse an. In Betracht kommen Durchmesserlinien z.B. zum Campus Sursee, wodurch mehr direkte Fahrtenwünsche abgedeckt werden könnten als durch die heutigen Radiallinien zum Bahnhof Sursee.

- *Mittelfristig*: Die Buskapazität wird der Nachfrage entsprechend ausgebaut. Weitere Tangentiallinien in der äusseren Agglomeration, etwa von Malters nach Kriens, sind denkbar. Überprüfungen laufen jeweils in den Planungen «AggloMobil».
- *Langfristig*: Das Busnetz ist auf die künftig zur Verfügung stehende Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern und das damit mögliche dichte Taktangebot auszurichten. Die neuen öV-Verknüpfungspunkte in der Agglomeration Luzern sind ausgebaut und erprobt in Betrieb. Dank mehr Umsteigemöglichkeiten werden diese Punkte weiter gestärkt.

4.1.5 Stossrichtungen Schiff und Bergbahnen/Lifte

- *Schiff*: Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) ist im touristischen Verkehr grundsätzlich zu Selbstkosten unterwegs (aktuell fast zu 100% eigenfinanziert). Sie fährt ausserhalb des Tarifverbundes Passepartout (exkl. Abo-Zone für Weggis und Vitznau). Der VVL finanziert gewisse Pendlerleistungen. Weiterhin anzustreben ist eine bessere Integration der touristischen Schifffahrt in das öV-Angebot (z.B. Anerkennung des Passepartout im Luzerner Seebecken).
- *Bergbahnen/Lifte*: Wegen fehlender öffentlicher Strassen leistet die Rigibahn einen wichtigen Beitrag zur Basiserschliessung der ständigen Wohnbevölkerung auf und an der Rigi. Der VVL beteiligt sich an der Finanzierung der Grunderschliessung. Mit der Gütschbahn ist bereits eine kurze Bergbahn in der Agglomeration Luzern Teil des Passepartout. Weitere Bahnen oder Lifte sind zur besseren Erschliessung ebenfalls denkbar.

4.2 Strategie Tarifverbund Passepartout (LU, OW, NW)

Im Tarifverbund Passepartout wird - wie in anderen Verbänden - das System «Raum und Zeit» angewendet. Das bedeutet, dass die Kundinnen und Kunden in den gelösten Zonen während der zeitlichen Gültigkeit Bahn und Bus in beliebige Richtungen benutzen können. Die Preise werden durch die Anzahl Zonen berechnet. Fährt ein Kunde über einen Tarifverbund hinaus, kommt der nationale Streckentarif zur Anwendung (direkter Verkehr). Der Tarifverbund Passepartout ist bestrebt, zum einen die verschiedenen Regelungen in den Tarifverbänden zu harmonisieren und die zwei öV-Tarifsysteme zu verschmelzen. Diese auch nationale Bestrebung ist sinnvoll und zielt auf eine einheitliche und einfache Tarifierung für Kundinnen und Kunden ab.

- *Kurzfristig*: Mit dem SwissPass steht ein nationaler Standard und eine zeitgemässe Technik zur Verfügung, um neben Abonnements des direkten Verkehrs (General- und Halbtaxabonnements) bald auch Verbundabonnements auf einer Chipkarte abzulegen. Sowohl das öV-Angebot wie auch Angebote von Drittpartnern sollen auf dem SwissPass sukzessiv ausgebaut werden. Mit dem zukünftigen Preissystem Schweiz soll das Ziel «eine Reise, eine Ticket» erreicht werden. In einem ersten Schritt werden bei den Abonnements die Strecken des direkten Verkehrs mit Zonen verknüpft (Modul-Abo). In einem zweiten Schritt soll dies auch bei den Billetten ermöglicht werden. Bei den Verkaufskanälen wird dem aktuellen Umfeld Rechnung getragen. So bleiben Schalter nötig, um umfangreiche Anliegen zu beraten oder nicht technikaffinen Personen eine Möglichkeit des Ticketerwerbs zu ermöglichen. Schalter sollen aber unter den Transportunternehmen sinnvoll und abgestimmt ein Netz bilden. Dazu sind Standorte unter den Transportunternehmen zu koordinieren und nötigenfalls zu straffen. Automaten werden, soweit sinnvoll und den Kundenbedürfnissen entsprechend, schrittweise reduziert und durch mobile Kanäle ersetzt. Mobile Kanäle sind im Verbund abgestimmt für Kunden und Kundinnen übersichtlich zu betreiben. Mit den auf dem SwissPass gespeicherten Angeboten sind auch Kombinationsangebote anzustreben, z.B. Kombipreise für öV und Velo-Sharing.
- *Mittelfristig*: Mit dem System «Check in - Check out» wird schweizweit der einem Generalabonnement ähnliche Komfort für alle Reisenden angestrebt. Systematisch werden die Fahrgäste automatisch beim Ein- und Aussteigen erfasst (oder sie erfassen sich bei gewissen Systemen selber). Den Reisenden wird z.B. am Monatsende eine Abrechnung ihrer Fahrten zugestellt. Organisatorisch soll die Kooperation zwischen direktem Verkehr

und Verbunden vertieft und die Realisierung der öV CH AG angestrebt werden. Doppelspurigkeiten werden eliminiert, Schalter der Transportunternehmen weiter harmonisiert. Denkbar sind auch neutrale Contact-Center im Passepartout, die im Mandat betrieben würden (siehe Kapitel 5.1.6).

Den Zonentarif des Tarifverbundes Passepartout bewirtschaftet der VVL zusammen mit den übrigen Vertragspartnern (Kantone Nidwalden und Obwalden, Transportunternehmen).

- *Kurzfristig:* Das Preisniveau soll jenem des direkten Verkehrs und damit dem nationalen Tarif folgen. Damit wird das Wachstum einheitlich vollzogen und bleibt nachvollziehbar. Eine Daueraufgabe bleiben die Marketingaktivitäten. Neben den grundlegenden Kommunikationsmassnahmen wird der Fokus auf Kundenbindung gelegt.
- *Mittelfristig:* Auf den Hauptentwicklungsachsen soll eine gute Übereinstimmung zwischen Zonentarif und Kundenbedürfnissen erzielt werden.

Der Tarifverbund Passepartout ist der Zusammenschluss der marktverantwortlichen Transportunternehmen. Der Tarifverbund sieht seine Aufgabe in erster Linie bei der Bewirtschaftung der Tarifprodukte. Damit sich die Einnahmen optimal entwickeln, sind aber koordinierte Aktivitäten unter den marktverantwortlichen Transportunternehmen zusammen mit dem VVL nötig. Der VVL definiert daher basierend auf § 9 Abs. 2 e öVG nachfolgende Massnahmen (detailliertere Beschreibung im Kapitel 5.1.6):

- *Kurzfristig:* Nachdem Pilotprojekte im Rahmen von «Zukünftige Zusammenarbeit im Verbund (ZZiV)» realisiert sind, sollen weitere Mandate gemeinsam angepackt werden
- *Langfristig:* Die Transportunternehmen sollen sich verstärkt organisatorisch verbinden, damit eine Stelle für den ganzen Verbund Dienstleistungen effizient und ohne Doppelspurigkeiten anbieten kann.

4.3 Strategie ergänzende Mobilitätsangebote

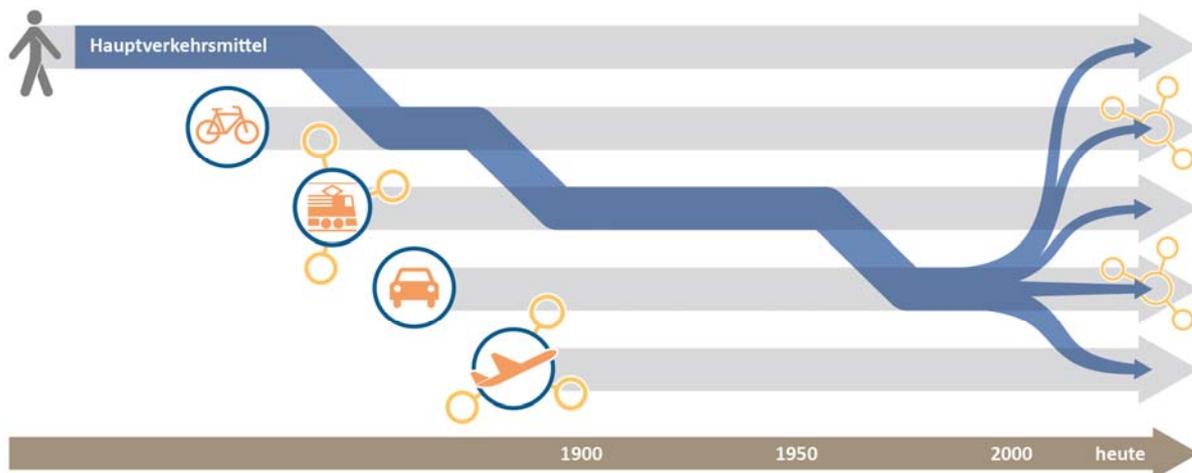
4.3.1 Fahrgastinformation

Mit öV-LIVE betreibt die vbl im Auftrag des Verbundes ein Mandat zur Pflege und Weiterentwicklung der Fahrgastinformationen für alle Transportunternehmen im Verbund (siehe auch Kapitel 5.1.6). Die Entwicklung ist wie folgt anzugehen:

- *Kurzfristig:* Weiterhin stehen die Daten transparent allen Datendrehscheiben und Anbietenden von Digitalprodukten kostenlos zur Verfügung (Prinzip «open data»), damit diese für Kundinnen und Kunden optimierte Informationsprodukte herstellen können. So werden Echtzeitinformationen über die Grenzen der verschiedenen Transportunternehmen abrufbar. Zudem betreibt auch der Verbund eine adäquate Plattform, welche die Einfachheit und Werbefreiheit zum Ziel hat. Weiterhin sind Anschlussbildschirme an den wichtigsten öV-Verknüpfungspunkten zu realisieren und Dritte für deren Einsatz zu motivieren (z.B. in Firmen). Mit den Daten sollen aber auch weitere Anliegen, wie die elektronische Anschlusssicherung an wichtigen öV-Verknüpfungspunkten realisiert werden.
- *Mittelfristig:* Innerhalb der Branche ist eine Reduktion auf wenige Produkte anzustreben, welche die Echtzeitdaten des Verbundes nutzen.

4.3.2 Sharing

Wie in Grafik 7 dargestellt, liessen sich über Jahrzehnte hinweg Hauptverkehrsmittel nennen. Heute sind wir in der Lage, das jeweils passende Transportmittel für die anstehende Reise individuell zu wählen. Verkehrsmittel werden privat geteilt oder als Dienstleistung bezogen.



Grafik 7: Vom Wechsel der Hauptverkehrsmittel bis hin zum Sharing

Der Begriff Sharing Economy, seltener auch Share Economy, ist ein Sammelbegriff für Firmen, Geschäftsmodelle, Plattformen, Online- und Offline-Communities und Praktiken, die eine geteilte Nutzung von ganz oder teilweise ungenutzten Ressourcen ermöglichen.

Die Sharing Economy in der Schweiz wächst stetig, sodass Fahrräder, Transporter oder Autos ganz in der Nähe verfügbar sind. Mit Mobility Carsharing kennen wir einen gestandenen Sharing-Anbieter mit langer Tradition. Bei der Gründung 1997 stand jedoch mit der gemeinsamen Selbsthilfe sowie den energie-, rohstoff- und umweltschonenden Betrieb von Fahrzeugen aller Art als ökologische und ökonomische Alternative zum privaten Eigentum eine noch andere Motivation im Vordergrund als heute. Bei Sharing Economy handelt es sich um einen gesellschaftlichen Wandel, der auf einen nachhaltigen und effizienteren Konsum abzielt. Zusätzlich sollen die eigenen Kosten verringert werden. Vieles zu besitzen, ist - vermehrt für die jüngere Generation - nicht mehr nur Status, sondern auch Last. Deshalb wird vermehrt geteilt statt besessen. Das Konzept von der Sharing Economy erfindet bestehende Wirtschaftsgebiete wie die Hotellerie (Airbnb), Musik (Spotify) oder Film (Netflix) neu. Auch die Mobilität ist davon betroffen. Neuere Vertreter in der Mobilitätsbranche sind Uber, Parku oder Sharoo. Grundlage dieser Angebote bildet meistens eine App.

Die strategische Erfolgsposition «vernetzt» kann durch das Sharing weiter gestärkt werden, wo z.B. das öV-Netz die Feinstverteilung nicht mehr effizient erbringen kann. Eine für den öV nicht ideale Ausgangslage sind z.B. dünn besiedelte Gebiete. Kollektive Fahrten können meist nur dort wirtschaftlich angeboten werden, wo eine Mindestnachfrage gebündelt transportiert werden kann. Meist kann der VVL nicht über das Grundangebot hinaus öffentliche Transportleistungen auf der Landschaft finanzieren. Sharing-Systeme basierend auf dem dort rege vorhanden motorisierten Individualverkehr und sind ein Lösungsansatz. Nach einer Analyse von Möglichkeiten testet der VVL die Einführung des Systems Taxito. Durch die Erhöhung des Wagenbesetzungsgrades profitiert damit auch der MIV durch effizienteren Betrieb. Zu moderaten Kosten kann dieser für die Allgemeinheit in der ganzen 24/7-Periode zugänglich gemacht werden. Auch die Stadt Luzern nimmt sich dem Thema an: Sie kooperiert bereits mit Nextbike (Bikesharing). Weiter setzt sich die Zentralbahn für das Teilen von Elektro-Ladestationen ein. Sharing Economy hat auch Auswirkungen auf die Organisation. Früher wurden alle Innovationen innerhalb des Unternehmens geschaffen. So hat beispielsweise jedes Transportunternehmen vor rund zehn Jahren eine Fahrplan-Applikation selbständig programmiert. Heute wird zunehmend die Zusammenarbeit mit externen Unternehmen gesucht. Im Fall des Fahrplans stellt die TU einfach die Daten zur Verfügung (so z.B. die Zugerland Verkehrsbetriebe der Firma Google). Diese Art der Zusammenarbeit wird auch in der Sharing Economy gelebt.

Zusammengefasst soll die öffentliche Hand Sharing fördern und koordinieren, wo sich brach liegendes Potenzial nutzen lässt. Anzustreben ist, bestehende Angebote zu ergänzen, die Koordination zu gewährleisten, Zuständigkeiten zu regeln und nicht zuletzt - innerhalb des Verbundes oder der Region - ein möglichst einheitliches Sharing-Angebot zur Verfügung zu stellen.

- *Kurzfristig:* An öV-Drehscheiben und in den dicht bebauten Gebieten kann Sharing die individuelle Mobilität garantieren und den Einzugsbereich der Haltestelle weiter vergrössern. Als Mandat kann eine Stelle das Thema im Verbund koordinieren (siehe Kapitel 5.1.6). Zusammen mit dem öV-Netz kann die Transportkette damit für Kundinnen und Kunden nachhaltig verbessert werden. Das Sharing wird u.a. bereits heute von Unternehmen genutzt und soll weiter gefördert werden, damit die Fahrzeugflotten optimiert oder Mitarbeiter für einen gemeinsamen Pendlerweg motiviert werden können. Mit dem SwissPass steht seitens öV-Branche auch die Technik zur Verfügung, spannende Tarifangebote zu kombinieren. Kooperationen sind mit Bike- und Carsharing-Unternehmen zu suchen und einzuführen. Mitfahrssysteme wie z.B. das spontan nutzbare Taxito ist als neues Transportmittel in der Region Luthern, Willisau, Zell eingeführt und kann auf weitere denkbare Standorte ausgedehnt werden, wo sich das öV-Angebot nicht ausbauen lässt. Hinweis: Ein definitiver Entscheid zu Taxito fällt der Verbundrat basierend auf einem Schlussbericht zum Pilotprojekt im Sommer 2017. Aktuell verfolgt auch die Bahnunternehmung BLS ein Pilotprojekt mit Taxito. Erfahrungen werden ausgetauscht.
- *Mittelfristig:* Denkbar ist, dass öV-Unternehmen neben öV-Leistungen auch weitere Verkehrsträger anbieten und im Mandat für den Verbund betreiben. Solche Überlegungen sind abgestimmt unter den Transportunternehmungen sowie mit Kanton und Gemeinden zu entwickeln.

4.3.3 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Damit kann eine hohe Mobilität sichergestellt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt werden. Dies dient wiederum einer qualitativen Verbesserung des Verkehrssystems und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dazu gilt es, das Mobilitätsmanagement bei Unternehmen, Veranstaltungen, Schulen und Privatpersonen zu führen. Im Kanton Luzern ist das Mobilitätsmanagement im Richtplan 2015 als Koordinationsaufgabe M1-2 verankert. Der VVL gestaltet das Mobilitätsmanagement mit (vgl. § 9 Abs. 2 b öVG). Dabei können auf gesammelte Erfahrungen beim Kantonsspital Luzern, der Hirslanden Klinik St. Anna oder der IG Seetalstrasse in Emmen zurückgegriffen werden. Aufgaben sollen wenn immer möglich auf Mandaten aufbauen (siehe Kapitel 5.1.6).

- *Kurzfristig:* Mobilitätsmanagement für Unternehmen soll auf dem bereits definierten SBB-Mandat aufbauen. Dabei vertritt der VVL in der Projektorganisation die Interessen für die positive Weiterentwicklung des öV. Dazu sollen vermehrt auch Angebotsmassnahmen des VVL auf ergänzende und damit unterstützende Initiativen von Dritten abgestimmt werden (z.B. Einführung des Job-Abonnements oder sonstigen sinnvollen Anreizsystemen). In einem zu definierenden Mandat «Marktbearbeitung Veranstaltungen» sollen Veranstalter über die optimale Mobilität beraten, wo sinnvoll die öV-Integration ins ordentliche Eintrittsbillett angestrebt und mit den Bewilligungsbehörden bereits bei der Bewilligung steuernd auf die Veranstaltung eingewirkt werden. Die Schulbildung soll ebenfalls als Mandat institutionalisiert werden. Mit dem Schul- und Erlebniszug der SBB gibt es bereits gute Erfahrungen. Bei Privatpersonen werden Mobilitätsinformationen in Neuzuzügersets, Kampagnen (z.B. basierend auf der erfolgreichen Zusammenarbeit mit den Strassenverkehrsämtern LU/OW/NW) oder via «Luzernmobil» realisiert oder weitergeführt werden.
- *Mittelfristig:* Wie im Richtplan unter M1-2 vorgesehen, soll die Information, Beratung, Bewusstseinsbildung, Mobilitätsausbildung, Angebotskoordination sowie der Vertrieb und die Förderung neuer Mobilitätsdienstleistungen durch die Errichtung einer oder mehrerer Mobilitätszentralen, welche möglichst örtlich konzentriert attraktive Dienstleistungen in den verschiedenen Handlungsfeldern anbieten, realisiert werden. Denkbar ist wiederum ein Mandat.

4.3.4 Weiterentwicklung Nachtangebot

Die bereits beschriebene 24/7-Gesellschaft ist insbesondere am Wochenende auch nach Mitternacht unterwegs. So ist ein Restaurantbesuch nach einem KKL-Konzert nichts Aussergewöhnliches. Clubveranstaltungen beginnen vielfach erst zu fortgeschrittener Zeit, dauern dann bis in die tiefe Nacht. Das Nachtnetz ist daher ein wichtiges Angebot für Kulturinteressierte jeglichen Alters. So fahren z.B. viele Kundinnen und Kunden von Zürich nach Luzern ins KKL oder umgekehrt ins Metropolitanzentrum Zürich. Das Nachtnetz stellt vor allem für die jungen Fahrgäste ein wichtiges Element im Freizeitverkehr dar. So ist nach der Anreise mit dem öV auch der Rücktransport bis in die Morgenstunden gesichert. In der Kantonsstrategie 2015 steht die «Lebensqualität» an erster Stelle als Leitsatz. Für zahlreiche Kundinnen und Kunden gehören auch Nachtangebote dazu. Im Schwerpunkt 3 wird weiter ein «lebendiger Kulturkanton» postuliert. Schwerpunkt 6 spricht vom «wirtschaftsfreundlichen Umfeld», wozu in der heutigen Zeit «leistungsfähige Verkehrssysteme» auch an Wochenenden zu Nachtstunden mitgezählt werden müssen.

Das heutige Nachtangebot wird Freitag- und Samstagnacht sowie an Grossanlässen wie Fasnacht oder Luzerner Fest angeboten und gliedert sich im Passepartout-Gebiet in drei unterschiedliche Netze. Auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich betreibt die SBB einen Nachtzug (RegioExpress RE). Der «Nachstern» ist als reine Buslösung mit 12 Linien in den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden der grösste Anbieter (Liniennetz in der Beilage 5). Dieses Nachtnetz wird von den Transportunternehmen vbl, PostAuto, Rottal Auto AG und Auto AG Rothenburg eigenständig - meist unter finanzieller Beteiligung der bedienten Gemeinden - betrieben. Der kleinste Anbieter des Nachtangebotes ist der Seetaler Pyjama-Express. Dieser Bus bedient die Strecke Luzern–Hochdorf–Ermensee.

Die drei Netze haben drei verschiedene Tarifsysteme. Während auf dem Nachtzug der SBB der normale Tarif mit einem Nachtzuschlag von 5 Franken gilt, haben Nachstern und der Pyjama-Express Spezialtarife. Der Nachtzuschlag des SBB-Nachtzugs ist zudem auf zahlreichen weiteren Nachtnetzen gültig, so zum Beispiel beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) oder beim Tarifverbund Zug, nicht aber beim Nachstern oder dem Pyjama-Express. Im ZVV gibt es zudem Sponsorings von Privaten. So finanziert eine Bank ihren Kundinnen und Kunden den Nachtzuschlag, wenn sie diesen benützen. Die unterschiedlichen Linienführungen haben teilweise auch markante Auswirkungen auf die Fahrzeit. So dauert beispielsweise eine Fahrt von Luzern nach Horw mit dem Nachtbus 27 Minuten länger als am Tag. Die Merkbarkeit des Nachtangebots ist eingeschränkt. Das führt - neben Doppelbelastungen (etwa bei einer Fahrt von Zürich nach Rothenburg) - zu Unsicherheiten bei den Fahrgästen und erhöht damit die Eintrittshürde oder verhindert gar die Nutzung dieser Leistung.

Mit dem kontinuierlichen Ausbau des öV-Tagangebots haben sich zudem in den vergangenen Jahren auch die Betriebszeiten des ordentlichen öV-Netzes erweitert. Die Grenzen zwischen dem bestellten öV und den Nachtnetzen verschwinden zunehmend. Weiter kann festgestellt werden, dass die letzten regulären Verbindungen unterschiedlich spät abfahren. Es fehlt ein einheitlicher Standard. Die letzte S-Bahn nach Wolhusen fährt z.B. um 0.16 Uhr, während die letzte Verbindung nach Sursee um 0.49 Uhr verkehrt.

- *Kurzfristig:* Die heutigen Nachtangebote sollen gemeinsam von den heutigen Betreibern und den öV-Bestellern überprüft werden. Dabei sind nationale Standards anzustreben, die jeweils sinnvollen Transportmittel Bahn und Bus anzubieten, ein Nachtnetz zu bilden und auch Schnittstellen mit letzten Kursen des bestellten Verkehrs abzugleichen. Das entsprechende Projektgefäss zur Umsetzung ist im Kapitel 5.1.6 beschrieben. Diese Planungen können auch Impulse für das bestellte Abendangebot geben
- *Mittel- bis Langfristig:* Das Nachtnetz wird der Nachfrage entsprechend entwickelt.

4.4 Ausgesuchte Querschnittsthemen

4.4.1 Strategie Qualität

Umfangreiche Massnahmen dienen der Qualitätserhaltung.

- Kundenzufriedenheitsumfrage: Ein erster Pfeiler der Qualitätssicherung des Verkehrsverbundes Luzern stellt die Kundenzufriedenheitsumfrage dar. Periodisch wird die Servicequalität der verschiedenen Bahn-, Bus- und Schifflinien im Kanton Luzern erfragt, aktuell im Herbst 2016. Die gewählte Methodik wird mittlerweile von vielen andern Regionen der Deutschschweiz angewendet. Damit ist die Vergleichbarkeit sowohl zu den Ergebnissen der früheren Jahre als auch zu jenen anderer Regionen respektive anderer Besteller gewährleistet. Im Rahmen der Kundenbefragung von 2014 bei rund 3'800 Personen wird - wie bereits vor zwei Jahren - der gute Wert von 74 Punkten erreicht. Während die Fahrgäste den dichten Fahrplan und die Sicherheit im öV loben, sind sie mit der Pünktlichkeit zu Hauptverkehrszeiten im Busverkehr der Stadt und Agglomeration unzufrieden. Ein Detail stimmt erfreulich: Die Gesamtzufriedenheit der am stärksten benützten RBus-Linie 1 Kriens–Luzern–Maihof entwickelt sich positiv. Mit 74 Punkten erhöhte sich die Bewertung dieser Linie um 5 Punkte gegenüber 2012. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Steigerung auf die Einführung des Systems RBus zurückzuführen ist. Kritisch ist die Zuverlässigkeit der Linien in der Stadt: Die Fahrgäste werden immer unzufriedener mit der Pünktlichkeit zu Hauptverkehrszeiten in der Stadt und Agglomeration Luzern. Von 2006 bis 2014 reduzierte sich die Punktzahl um 12 Punkte und liegt nun bei 56 Punkten.
- Kosten- und Qualitätsoptimierung: In der Ausschreibungsstrategie des Verkehrsverbundes Luzern sind alle Linien im Kanton Luzern einer Kosten- und Qualitätsanalyse unterzogen worden. Dabei zeigte sich, dass die Marktstruktur im Kanton Luzern bereits bereinigt ist. Relativ wenige und durchgehend professionelle Transportunternehmen werden mit Transportleistungen beauftragt. Beim Vergleich der Transportunternehmen waren Verkehrsbehinderungen auf der Strasse als wichtiger Grund für teure Produktionsbedingungen feststellbar. Einzelne Kosten- und Qualitätsmängel konnten bezeichnet werden. Mängel sind in erster Linie mit Zielvereinbarungen und – wenn diese nicht abgeschlossen werden können – mit Ausschreibungen zu beheben. Auf dieser Basis konnten Zielvereinbarungen mit vier Transportunternehmen abgeschlossen werden. Die Kosten und Qualität sind voneinander abhängig. Eine Transportunternehmung kann trotz hoher Kosten gut beurteilt werden, wenn sie eine entsprechend überdurchschnittliche Qualität aufweist. Keine Luzerner Transportunternehmung hat den Zielvorstellungsbereich nicht erreicht. In einigen der ebenfalls teilnehmenden Kantonen Aargau, Bern, Thurgau und St.Gallen trifft dies für einzelne Linien noch nicht zu.
- Der Bund betreibt auf nationaler Ebene neu ein eigenes Qualitätsmanagementsystem (QMS). Offen ist, ob dies das bewährte System des Verkehrsverbunds Luzern ersetzen kann. Statt auf Kundenumfragen setzt es mehrheitlich auf Pünktlichkeitsauswertungen und Testpersonen. Aussagekräftige Resultate dieses Systems liegen noch keine vor.

4.4.2 Minderung der Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten

In Kapitel 2.2 wird das aktuelle Umfeld thematisiert. Die Flexibilität erreicht seit einiger Zeit die Arbeitswelt. So arbeitet gemäss LUSTAT z.B. im Jahr 2011 in der Stadt Luzern jede dritte erwerbstätige Person bereits Teilzeit. Mit WorkSmart lancierten namhafte nationale Firmen eine Initiative, mit der sie ihre flexible Arbeitsweise dokumentieren und Dritte dazu bewegen, durch Unterzeichnung einer Charta auch diesen Weg zu beschreiten. Während der Gewinn für Mitarbeiter individuell zu beurteilen ist, helfen flexible Arbeitsformen bei der Minderung der Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten. Damit können die bestehenden Ressourcen (z.B. Infrastrukturen oder Rollmaterial) effizienter genutzt werden. Zudem schonen wegfallende Fahrten die Umwelt. Knapp formuliert gilt: WorkSmart macht Sinn, weil es ein Unsinn ist, jeden Tag zu Stosszeiten im Stau pendeln zu müssen, wenn die gleiche Arbeit dezentral

zu Hause oder von flexiblen Arbeitsorten wie Coworking Spaces gemacht werden könnte. Es sind aber nicht nur die Arbeitnehmenden zu Hauptverkehrszeiten unterwegs. Schlecht abgestimmte Schulbeginnzeiten grosser Schulen führen dazu, dass grosse Schüler- oder Studierendenmassen gleichzeitig ihren Schulort aufsuchen oder verlassen (mit entsprechender Belastung des Verkehrssystems).

Ein Studie im Auftrag der SBB, des Kantons Bern, der Post und der Swisscom nennt auch Fakten zum Thema Pendler- und Ausbildungsverkehr. In der Region Bern belaufen sich die öV-Kosten zur Bewältigung der Hauptverkehrszeit 2015 auf eine Grössenordnung von etwas mehr als 40 Millionen Franken jährlich, Tendenz steigend. Auf der Strasse manifestiert sich die Problematik ausgeprägt in den immer wiederkehrenden Verkehrsstaus zu Spitzenzeiten. Ein Pilotversuch zeigte zudem das Potenzial: Während vor dem Versuch 75 Prozent der rund 250 teilnehmenden Arbeitnehmenden während den Hauptverkehrszeiten anreisen, fanden nach dem Versuch nur noch 38 Prozent der Pendlerfahrten zu Spitzenstunden statt. Mit rund 20 Prozent Anteil am Gesamtverkehr zu Hauptverkehrszeiten ist auch der Ausbildungsverkehr ein Feld mit Hebelwirkung: Wären Schulen bereit, morgens später zu starten, könnte sich gemäss Studie bei Umsetzung eines optimierten 9-Uhr-Stundenplans – also möglichst kein Schulbeginn vor 9 Uhr – am Morgen eine Abnahme des Ausbildungsverkehrs von 84 Prozent ergeben. In der Abendspitze würde eine leichte Zunahme von 19 Prozent resultieren.

In der Zentralschweiz kann das Beispiel Hochschule Luzern – Campus Rotkreuz positiv erwähnt werden. Seit Eröffnung im September 2016 reisen 1'800, ab 2018 bei Vollausbau rund 3'800 Studierende sowie ca. 250 Mitarbeitende nach Rotkreuz. Die überwiegende Mehrheit wird im hochfrequentierten Korridor Luzern-Rotkreuz unterwegs sein, da weitere Hochschulstandorte um Luzern angesiedelt sind. In den Nebenverkehrszeiten verfügen die Züge heute über genügend Kapazität. Mittels Analyse von Postleitzahlen der Campusnutzenden resultierten nachfolgende Schulzeiten, die mit der öV-Auslastung optimal übereinstimmen. Die Vorlesungen beginnen nun um 09.00 Uhr und enden entweder um 15.15 Uhr oder 18.00 Uhr. Das heutige öV-Angebot wird so optimal ausgelastet. Diese Lösung ist aus Gesamtsicht einiges günstiger als ein weiterer Ausbau des Bahnangebots zu Hauptverkehrszeiten. Ein Ausbau ist zudem erst mittel-, um Luzern gar langfristig möglich, da die bestehenden Infrastrukturen an der Kapazitätsgrenze angelangt sind und Ausbauten hohe Investitionen auslösen. Studierende und Angestellte des Hochschulcampus profitieren mit dieser Lösung kurzfristig von einer höheren Reisequalität.

- *Kurzfristig:* Die Thematik der hohen Fahrgastfrequenzen zu Hauptverkehrszeiten ist über alle Departemente hinweg auch im Kanton Luzern anzugehen. Nicht zuletzt ausgelöst durch Schwerpunkt 2 der Kantonsstrategie «ausgeglichener Finanzhaushalt» kann der öV nicht beliebig zu den kostenintensivsten Zeiten ausgebaut werden. Alternative Massnahmen müssen auch gesucht und gefördert werden. Potenzial findet sich bei Hochschulen, Grossunternehmen, Verwaltungen von Kanton und Gemeinden, aber auch bei jedem Kleinbetrieb. Besondere Möglichkeiten ergeben sich bei äusseren Veränderungen wie etwa mit dem Neubau der kantonalen Verwaltung am Seetalplatz, wo solche Überlegungen zum einen die Akzeptanz bei den Mitarbeitenden erhöhen, zum andern reduzierte Verkehrsinfrastrukturen nach sich ziehen können (z.B. kleineres Parkhaus).
- *Mittelfristig:* Anzugehen ist auch die Fragestellung, ob nicht auch Investitionen in Projekte zu tätigen sind, die zum Ziel haben, die Verkehrsspitzen zu Hauptverkehrszeiten zu brechen. Erste Studien (z.B. «Brechen der Verkehrsspitzen» der Metropolitankonferenz Zürich) zeigen bestehende und neue Ansätze, angefangen bei der Änderung der Anreizsysteme bei Unternehmen, übergehend zu neuen Tarifmodellen, endend bei der Schulstandortplanung (tertiäre Bildung).

4.4.3 Wirtschaftlichkeit

Der öV muss effizient betrieben werden, nicht zuletzt ausgelöst durch den Schwerpunkt 2 der Kantonsstrategie «ausgeglichener Finanzhaushalt». Daraus ergeben sich folgende Stossrichtungen:

- Im Kapitel 2.5 sind die Stärken und Schwächen der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel aufgeführt. Es ist in Übereinstimmung damit das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort einzusetzen, sodass die jeweilige Transportleistung möglichst wirtschaftlich erbracht werden kann.
- Das Konzept «AggloMobil due» stellt mit bescheidenen Infrastruktur- und Betriebsmehrkosten bis zu 40 Prozent mehr Kapazität bereit. Mit dem Einsatz von weiteren grossen Fahrzeugen wie Doppelgelenktrolleybussen (RBus) wird die Kapazität in «AggloMobil tre» in den Hauptkorridoren gegenüber «AggloMobil due» nochmals um rund 20 Prozent erhöht. Solche Resultate sind Teil der wirtschaftlichen Lösung. Mit grossen statt immer dichter fahrenden Bussen werden grosse Fahrgastströme bewältigt. Im Weiteren trägt die bessere Verknüpfung von Bahn und Bus zur Wirtschaftlichkeit des öV bei, indem Bus und S-Bahn nicht mehr zeitgleich parallel zueinander verkehren. Schliesslich nimmt bei wirksamer Busbevorzugung die Zuverlässigkeit (und damit die Fahrplanstabilität) zu. Es braucht dann nicht mehr zusätzliche teure Fahrzeuge für die betrieblich instabile Abendspitze, wie sie heute noch eingesetzt werden müssen.
- Der Kostendeckungsgrad ist ein wichtiger Indikator für die Wirtschaftlichkeit. Der VVL misst diesen. Zudem ist in diesem öV-Bericht dazu ein Zielwert definiert.
- Die Mobilität auf der Landschaft ist für den öV und somit für den VVL eine grosse Herausforderung. Kollektive Fahrten können meist nur dort wirtschaftlich angeboten werden, wo eine Mindestnachfrage gebündelt transportiert werden kann. Meist können nicht über das Grundangebot hinaus öffentliche Transportleistungen auf der Landschaft finanziert werden. Die Landschaft darf aber nicht vernachlässigt werden, da deren Ausbauwünsche adäquat und ebenso gleichberechtigt – wie jene auf den Hauptentwicklungsachsen - zu beachten sind. Viele öV-Angebote auf der Landschaft sind optimiert, stehen daher vor hohen Sprungfixkosten beim weiteren Ausbau (z.B. durch zusätzliche Fahrzeuge). Statt solche Kosten zu finanzieren, werden neue Wege gesucht, um bei schwacher Nachfrage und aufgefächerter Siedlungsstruktur die öffentliche Mobilität trotzdem weiter zu fördern. Nach einer Analyse von Möglichkeiten steht zur Diskussion, auf den auf der Landschaft gut genutzten Individualverkehr und damit zusammenhängend auf ein Mitfahrssystem wie z.B. Taxito zu setzen. Durch die Erhöhung des Wagenbesetzungsgrades profitiert damit auch der MIV durch effizienteren Betrieb.
- Im Rahmen der Ausschreibungsstrategie sind alle Linien im Kanton Luzern einer Kosten- und Qualitätsanalyse unterzogen worden. Zu hohe Kosten konnten dank Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen reduziert werden.
- Neue Linien sowie Linien mit ungenügender Qualität werden – wo zweckmässig – ausgeschrieben.
- Linien mit ungenügender Nachfrage werden laufend überprüft und zusammen mit Gemeinden und Transportunternehmen optimiert. Es gilt der Grundsatz, dass der Service public und somit die Grundversorgung im ländlichen Raum gewährleistet bleiben muss. Dazu definiert das Gesetz auch Mindeststandards, welche die Grenze der Optimierung darstellen.

4.4.4 Behindertengleichstellung und -fahrdienst

Öffentliche Anlagen sind bis 2023 an den gesetzlich vorgegebenen Standard betreffend Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen anzupassen. Zuständig für die Umsetzung sind die jeweiligen Eigentümer. Tabelle 6 gibt einen Überblick zum Umsetzungsstand der Massnahmen im Kanton Luzern:

Thema	Massnahme	Anzahl (Total)	Anzahl (BehiG-tauglich)	Zuständig
Fahrzeuge				
Bus	Niederflur	33	33	Auto AG Rothenburg
	Klapp rampen	33	33	
Bus	Niederflur	36	36	Auto AG Schwyz
	Klapp rampen	36	36	
Bus	Niederflur	56	56	PostAuto Schweiz AG

	Klapprampe	56	56	
	Hochboden mit Lift	3	3	
	Kleinbusse ohne Rampe	4		
Bus	Niederflur	21	21	Rottal Auto AG
	Klapprampen	21	21	
Bus	Niederflur	140	140	vbl
	Klapprampen	140	140	
Bus	Niederflur	9	9	ZVB
	Klapprampen	9	9	
Bahn	Fahrzeuge	Von den Bahnlinien sind folgende Fahrzeuge mit Stand 2016 noch nicht BehiG-tauglich (in Klammern die geplante Umsetzung)		BLS SBB SOB Zentralbahn
		- Seetalbahn (SBB, 2019)		
		- Voralpenexpress (SOB, 2020)		
		- Teilweise Fernverkehr (SBB)		
Bahnhöfe und Haltestellen				
Haltestelle	Perron passend zum Fahrzeug	11	6	BLS
Haltestelle	Perron passend zum Fahrzeug	45	24	SBB
Haltestelle	Perron passend zum Fahrzeug	3	3	Zentralbahn
Haltestelle	Bushaltestellen auf Gemeindestrassen	ca. 250	nicht erhoben	Gemeiden (ausser Stadt Luzern)
Haltestelle	Bushaltestellen auf Gemeindestrassen	157	2	Stadt Luzern
Haltestelle	Bushaltestellen auf Kantonsstrassen	493	ca. 80	vif
Kommunikationssysteme und Billettausgabe				
Ticketautomat Bahnen	Optimiert für Bedienung behinderter Menschen	109	16 *	SBB
Ticketautomat Passpartout	Optimiert für Bedienung behinderter Menschen	314	314**	TU-Gemeinschaft
Informationssysteme	Optimierung gemäss Anforderungen BehiG	Bei Überarbeitung der Systeme werden neueste Vorschriften berücksichtigt. Die Mehrheit der Systeme sind bereits optimiert.		Systembetreiber
Hinweise				
* Geplanter Ersatz bis 2021				
** Alle 314 Billettautomaten der Betriebsgemeinschaft S-POS halten die ergonomischen Vorschriften des BehiG ein (Bedienungselemente unterhalb der Höhe von 130cm, ausser dem Münzeinwurf – dieser darf höher sein, wenn das bargeldlose Bezahlssystem die maximale Höhe von 130cm einhält, was bei den Automaten der Fall ist). Das MMI (Machine Man Interface) ist gemäss dem Style Guide von ZEIX aufgebaut, welcher die Vorschriften des BehiG berücksichtigt. Zudem unterstützen alle Automaten den Vierquadranten-Modus, welcher eine extra grosse Schrift anzeigt.				

Tabelle 6: Stand Umsetzung 2016 der Massnahmen im öV gemäss Behindertengleichstellungsgesetz

Der VVL stellt sicher, dass Personen ab 16 Jahren mit Wohnsitz im Kanton Luzern, die den öV nicht oder nur eingeschränkt nutzen können, für Freizeitfahrten von vergünstigten Fahrten profitieren können. Die Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden ist mit der Organisation beauftragt. Sie prüft die Berechtigung und vergibt sogenannte Tixi-Taxi-Bons.

4.4.5 Freizeitverkehr, Schulbus und Touristischer Verkehr

Der öV umfasst weitere Bereiche, für welche die nachfolgenden Stossrichtungen gelten.

- *Freizeitverkehr*: Statistische Auswertungen zeigen einen hohen Anteil Freizeitverkehr sowohl bei der Anzahl der Wege als auch bei den Tagesdistanzen. Während die Pendler- und der Einkaufsverkehre wiederkehrend verlaufen, ist der Freizeitverkehr stark variierend. Es gibt äusserst vielfältige Aktivitäten von der individuellen Wanderung bis hin zum Grossanlass im Sportstadion. Häufig spielt auch das Wetter eine wichtige Rolle bei der Wahl der Freizeitaktivitäten. Viele Freizeitaktivitäten finden lokal statt. In der Stadt und Agglomeration Luzern ist das Angebot des öV bereits heute an allen Wochentagen gut

ausgebaut und spielt daher auch in der Freizeit eine wichtige Rolle. Die derzeit bestehende Grunderschliessung bildet für den individuellen Tourismus eine genügend gute Ausgangslage. Individuelle Angebote wie Alpentaxis bleiben eine gewünschte Ergänzung zum öffentlich mitfinanzierten Grundangebot.

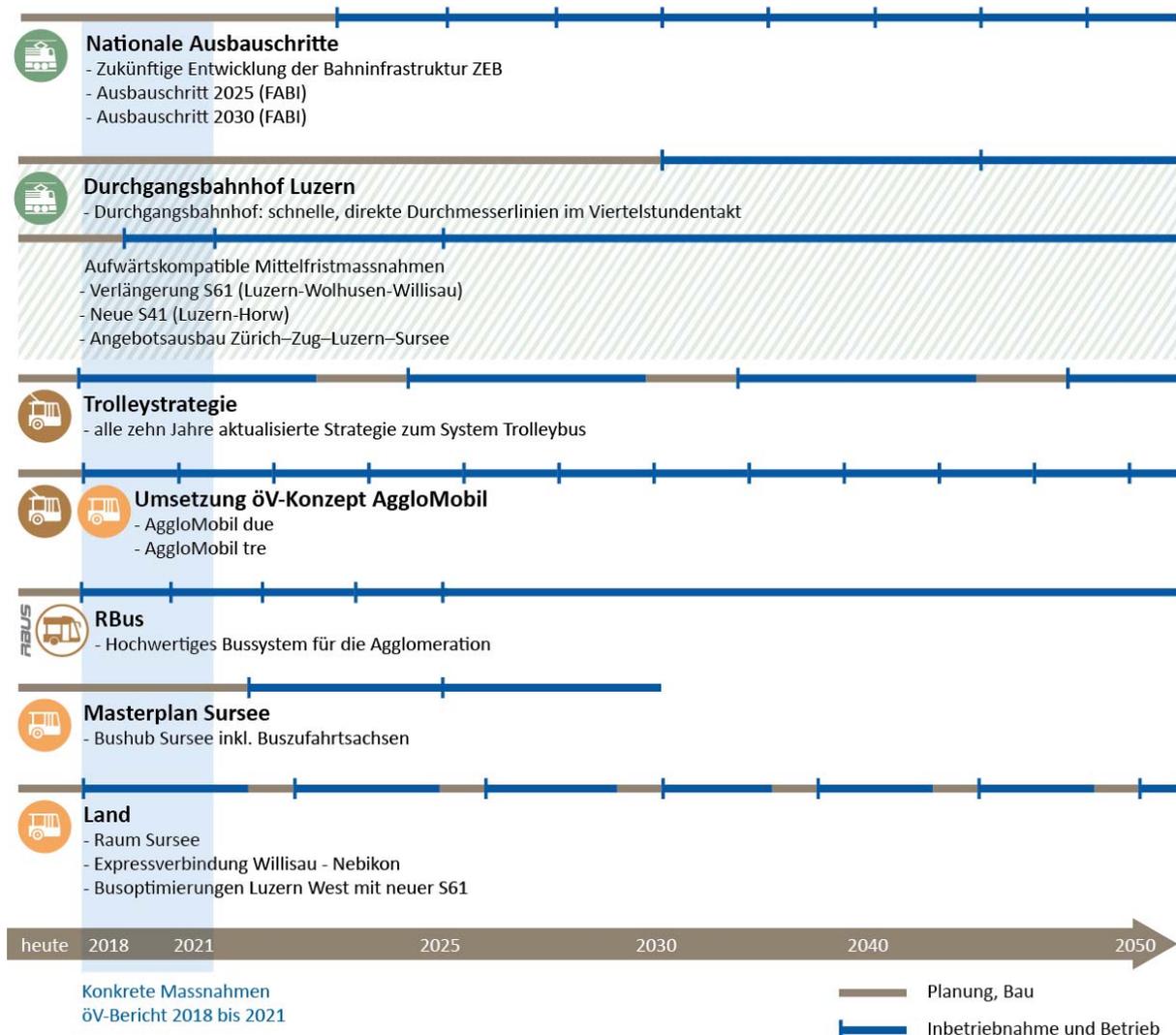
- *Schulbus*: Bei einer weiten Anreise zum Schulort ist der öV für den Schülertransport geeignet. Wo immer möglich wird das Transportbedürfnis mit den regulären Linien abgedeckt. Dabei gilt es, die Pendler- und Schülerströme in dünn besiedelten Regionen zu bündeln. Steht kein öffentlicher Verkehr zur Verfügung, ist ein Schulbus sinnvoll. Die Bewilligung für solche Personentransporte erteilt der VVL.
- *Touristischer Verkehr*: Für den rein touristischen Verkehr ist der VVL nicht zuständig. Der VVL setzt sich aber stark dafür ein, dass die touristischen Anlagen mit dem öV gut erschlossen sind, damit der öV für die An- und Rückreise eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten kann.

5 Massnahmen

5.1 Schlüsselplanungen

Die mit dem Zielzustand beschriebene Vision und die einzelnen Ziele werden erreicht, wenn namentlich die Schlüsselplanungen diese Ziele verfolgen und umsetzen. Grafik 8 gibt einen Überblick über die laufende Planung sowie die Inbetriebnahme von Bahn- und Busprojekten.

Überblick Angebotsplanung Bahn und Bus



Grafik 8: Planungsumgebung Angebot Bahn und Bus

5.1.1 Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Mittelfristangebot 2025

Durchgangsbahnhof Luzern

Die vier Hauptargumente für den Durchgangsbahnhof Luzern im Überblick:

- Der Durchgangsbahnhof ist ein Schlüsselement der schweizerischen Schienenmobilität: Er verkürzt die Reisezeit auf der Nord-Süd Achse und entlastet damit den Knoten Zürich. Neue Durchbindungen wie Zug-Genf oder Olten-Rotkreuz vernetzen die Schweiz noch besser.
- Der Durchgangsbahnhof verbessert den öV im Kanton Luzern und in der Zentral-

schweiz: Er verkürzt die Reisezeiten, schafft mehr Kapazität und Flexibilität in der Angebotsgestaltung, dies vor allem auf der hoch belasteten Strecke Zürich-Zug-Luzern-Sursee, und trägt wesentlich zu einer Effizienzsteigerung bei.

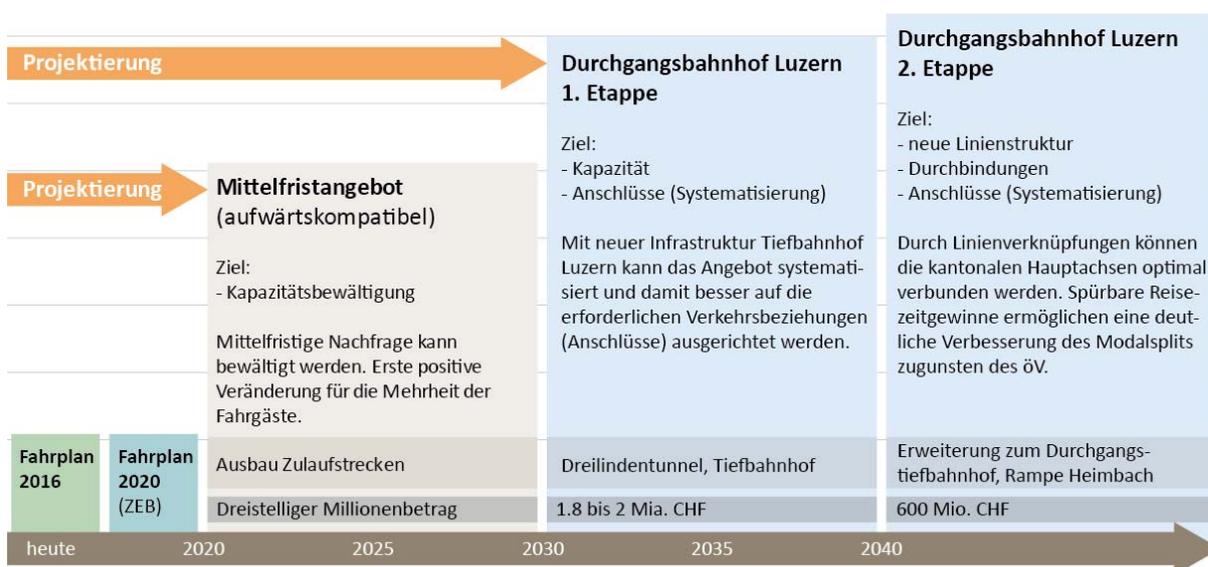
- Der Durchgangsbahnhof setzt raumplanerische und wirtschaftliche Impulse. So verbindet er Hauptentwicklungsachsen und spielt Entwicklungsflächen im Zentrum von Luzern für Wohnen und Arbeiten frei.
- Der Durchgangsbahnhof bietet eine zukunftsfähige Lösung für den drittgrössten Bahnhof der Schweiz. Eine oberirdische Linienführung via Rotsee ist keine Alternative.

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Im 2015 ist es der sechstgrösste Schweizer Bahnhof bezüglich Ein- und Aussteigern oder der drittgrösste Bahnhof gemessen bei den Personenbewegungen. Die Zufahrt via Gütschtunnel hat die technische Kapazitätsgrenze der Anzahl Züge pro Stunde erreicht. In den letzten Jahrzehnten liess sich die Leistung zwar stetig steigern, weitere Optimierungen sind aber kaum mehr möglich oder lösen umfangreiche Infrastrukturmassnahmen aus. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist deshalb die zweckmässigste Variante, um die Kapazitätsprobleme bei der Zufahrt zum Bahnhof Luzern zu lösen. Mit der neuen, direkten Linienführung ab Ebikon werden die vier bestehenden Engpässe am Rotsee, im Gütschtunnel, im Gleisvorfeld des Bahnhofs und bei den Perronanlagen beseitigt und zusätzliche Kapazitäten für die regionalen und nationalen Bahnlinien geschaffen. Der Durchgangsbahnhof Luzern bringt aber auch die gewünschte Fahrzeitverkürzung Richtung Zug-Zürich und lässt Luzern - mit weiteren Infrastrukturausbauten Richtung Zürich - ins Schweizer Bahnkontensystem integrieren.

Der Kanton Luzern hat nach der Gutheissung des Kredits für die Planung eines Durchgangsbahnhofs durch die Stimmberechtigten am 29. November 2009 die SBB mit der Ausarbeitung des Vorprojektes beauftragt. Das im Juli 2013 präsentierte Vorprojekt für den Durchgangsbahnhof Luzern zeigt die genaue Linienführung in Lage und Höhe, die Baumeethoden für die einzelnen Abschnitte, die geologischen Abklärungen, die Etappierung und eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent auf. Zudem wurden im Rahmen dieser Planung 30 Varianten einer Prüfung unterzogen. In der Folge wurden 6 Varianten vertieft geprüft und miteinander verglichen, bis die Bestvariante feststand. Die Bestvariante entspricht weitgehend dem Rahmenplan der SBB. Mit dem 3,5 km langen Dreilindentunnel ab Ebikon und einer Seeunterquerung wird die neue Linie aus Richtung Zürich in den Durchgangsbahnhof Luzern geführt. Dieser befindet sich unter den heutigen Geleisen 8 bis 13. In einer zweiten Etappe wird der Durchgangsbahnhof mit dem 2 km langen Neustadtunnel zur durchgehenden Linie in Richtung Basel und Bern, Luzern West und Seetal ausgebaut. Der Durchgangsbahnhof Luzern beseitigt den Kapazitätsengpass im öV und ermöglicht den Einsatz von über zehn zusätzlichen Zügen pro Stunde und Richtung. Damit können deutlich dichtere Takte im Fern- und Regionalverkehr in alle Richtungen angeboten werden. Die Gesamtkosten für den Durchgangstiefbahnhof betragen 2,4 Milliarden Franken.

Die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern wurde dank intensiven Bemühungen der gesamten Zentralschweiz in den Bahnausbauschnitt AS2025 aufgenommen. Der Kanton Luzern strebt mit allen Mitteln an, dass der Bund, dem die Federführung obliegt, das Projekt zügig weiterentwickelt. Dafür soll die bestehende Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr und den SBB weitergeführt werden. Mit dem Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern vom 8. September 2015 wurde Ihr Rat über den Projektstand informiert. Der Bericht zeigte erneut die erwarteten Kapazitätsengpässe, die Resultate des Vorprojekts, den gesammelten Nutzen aus der separaten Nutzenstudie, aber auch Ansätze, wie man das Ziel schrittweise erreichen kann (siehe Grafik 9). Weiter zeigt der Bericht, wie sich eine Vorfinanzierung durch den Kanton gestalten könnte. Ihr Rat beauftragte den Regierungsrat denn auch mit 92 zu 16 Stimmen, mit einer kantonalen Vorfinanzierung zu einer vorgezogenen Realisierung des Durchgangsbahnhofs beizutragen und dieses Zielbild konsequent zu vertreten.

Angebotsentwicklung



Grafik 9: Künftige Angebotsentwicklung Luzern bei der Bahn

Nationaler Bahnausbau schritt 2025 (Mittelfristangebot)

Da der Durchgangsbahnhof Luzern erst nach 2030 in Betrieb gehen wird, sind aufwärtskompatible Massnahmen im Zeitraum zwischen 2020 und 2030 nötig, um die Kapazitätsengpässe zu bewältigen.

Der Bahnausbau schritt AS2025 beinhaltet Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken und bringt Verbesserungen innerhalb der Ballungsräume und im Agglomerationsverkehr. Insbesondere ist die Projektierung für den Kapazitätsausbau Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern) ausdrücklich Bestandteil des AS2025 (vgl. Art. 1 Abs. 2p des Bundesbeschlusses über den Bahnausbau schritt AS2025 der Eisenbahninfrastruktur). Das bereits bis auf die Minute definierte Referenzkonzept 2025 weist gemäss BAV bereits eine hohe Planungsqualität auf. Denkbar sind kleinere Abweichungen in den noch folgenden Verfeinerungen und Iterationen von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur. Für Luzern präsentiert sich das Referenzkonzept 2025 (Stand 12/2015) wie folgt:

- Umwidmung der Verbindung Luzern–Basel zugunsten von Luzern–Bern, da im Zulauf Luzern die Infrastruktur kein Spielraum für neue Zugverdichtungen zulässt. Auf dieser Destination kann damit künftig nur noch einmal direkt, das 2. Mal pro Stunde mit Umsteigen in Zofingen gereist werden.
- Im Fahrplankonzept 2025 sind zudem erste aufwärtskompatible Verbesserungen vorgesehen. Im Fernverkehr wird die Innerschweiz direkt mit der Ostschweiz verbunden, indem Züge von Bern über Luzern nach Zürich stündlich weiter nach Konstanz verkehren. Zudem wird die heutige S61 Luzern–Schachen neu von Luzern bis Willisau geführt. Richtung Luzern Süd ist mit der S41 Luzern–Horw eine S-Bahn-Linie in der Hauptverkehrszeit abgebildet. Ins Seetal ist der zusätzliche Fahrweg Hochdorf–Luzern weiterhin enthalten. Fernverkehrslinien sind im Referenzangebot 2025 in Luzern betrieblich durchgebunden.

Alle diese Verbesserungen bringen das Bahnsystem in Luzern schrittweise vorwärts. Einige Massnahmen aus der im letzten öv-Bericht enthaltenen Planung Mittelfristangebot Bahn 2025 vom 24. April 2014 wurden jedoch nicht in den AS2025 aufgenommen. Das Referenzkonzept 2025 enthält somit noch nicht alle ausgewiesenen Bedürfnisse der Region Luzern. Beim zuständigen BAV deponiert ist der stossende Umstand, dass der Bahnausbau schritt AS2025 die Hauptentwicklungsachsen Olten–Sursee–Luzern–Ebikon–Zug–Zürich nicht berücksichtigte, obwohl dort die Engpässe und Wachstumsprognosen am Grössten sind. Weitere Massnahmen resultieren jedoch gemäss BAV aus den Angebotskonzepten zum Bahnausbau schritt AS2030/35, die aus Sicht des Kantons nach Genehmigung in den nationalen Parlamenten wegen hohem Nachfragedruck vorgezogen eingeführt werden muss.

Nationaler Bahnausbau schritt 2030/35

Als Ausgangslage für die Entwicklung des Bahnausbau schrittes AS2030/35 stehen dem BAV eine Bedarfsanalyse, eine Zusammenstellung der Angebotskonzepte im Regionalverkehr sowie eine erste Auslegeordnung zu nationalen Angebotskonzepten im Personenfern- und im Güterverkehr zur Verfügung. Aus diesen Unterlagen werden regionale Module abgeleitet, die eine oder mehrere Angebotsverbesserungen sowie die zugehörige Infrastruktur beinhalten. Die Module werden anschliessend vom BAV bewertet und nach Dringlichkeitsstufen geordnet. Module der ersten Dringlichkeitsstufe werden zum Gesamtkonzept AS2030 zusammengefügt. In den Angebotskonzepten für den Regionalverkehr sind die Problemlagen ohne den geforderten Angebotsausbau und das Vorgehen zur Reduktion der Überlast dargelegt (vgl. Regionales Angebotskonzept AS2030 der Zentralschweizer Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs [ZKöV] vom 27. November 2014). Die für dieses Angebotskonzept notwendigen Abklärungen und Studien wurden durch die Planungsregionen erstellt und finanziert. Die nachfolgende Modulbildung und der weitere Prozess stehen unter der Federführung des BAV und werden von diesem finanziert.

Der Finanzrahmen für den AS2030 ist noch nicht abschliessend bekannt. Es steht voraussichtlich ein Budgetrahmen von ungefähr 7 Milliarden Franken bis 2030 oder dann ein solcher von 12 Milliarden Franken über 2030 hinaus für den Infrastrukturausbau zur Diskussion. Die ZKöV wies Ende 2014 übereinstimmend mit dem Kanton Luzern darauf hin, dass die Zentralschweiz bei den bisherigen Bahnausbau schritten kaum berücksichtigt wurde, obwohl die Region eine beachtliche Entwicklung hinter und vor sich hat. Deshalb soll die Zentralschweiz nun vom Bahnausbau schritt AS2030 substantiell profitieren. Das im November 2014 durch die ZKöV eingereichte Angebotskonzept enthält unter anderem mehr Bahnverbindungen auf den Hauptentwicklungachsen, insbesondere auf dem Abschnitt Zürich–Zug–Luzern–Sursee. Weiter setzt das Konzept auf mehr Durchmesserlinien, welche die nationalen sowie regionalen Zentren noch besser miteinander verbinden und die Kapazitäten erhöhen. So sollen beispielsweise die heutigen Linien auf der Achse Bern–Zofingen–Sursee–Luzern–Zug–Zürich miteinander verbunden werden, was den Fahrgästen viele neue Direktverbindungen eröffnet (z.B. Sursee–Zürich oder Zug–Rotkreuz–Rental–Bern). Mit der Verdichtung der S-Bahn zu den Hauptverkehrszeiten umfasst das Angebotskonzept auch notwendige Ausbauten Richtung Obwalden und Nidwalden. In der ganzen Zentralschweiz wird zudem eine Systematisierung der Angebote angestrebt. Dies bedeutet in der Regel mindestens den 30-Minuten-Takt, bei entsprechender Nachfrage auch einen dichteren Takt.

Aktuell bearbeitet das BAV ein Gesamtkonzept AS2030/35. Im Januar 2017 positionierte sich die ZKöV gegenüber seinen Parlamentariern wie folgt:

- Die Planung des Zimmerberg-Basistunnel II und des Durchgangsbahnhofs Luzern muss unverzüglich aufgenommen werden (wie im genehmigten Ausbauschnitt 2025 vorgesehen, vgl. Artikel 1, Ziffer 2p).
- Der Zimmerberg-Basistunnel II und der Durchgangsbahnhof Luzern sind als zu realisierende Vorhaben in den AS 2030/35 aufzunehmen. Aufgrund der Überlast ist der Zimmerberg-Basistunnel II dringlich. Die vollständige Finanzierung ist im AS 2030/35 vorzusehen. Für den Durchgangsbahnhof Luzern ist mindestens eine etappierte Umsetzung in Betracht zu ziehen.
- Die Grundlagen für eine Vorfinanzierung der Projekte sind gemäss Botschaft FABI zu ermöglichen.

Der vom BAV ausgearbeitete Ausbauschnitt AS2030/35 soll 2017 in die Vernehmlassung gegeben und 2018 als Botschaft den nationalen Räten unterbreitet werden. Das BAV sieht voraussichtlich auch vor, dass der Bundesbeschluss über den Bahnausbau schritt 2030/35 sinnvolle Projekte nennen soll, die auf ein definiertes Datum hin durch Dritte vorfinanziert werden können. Aktuelle Entwicklungen im Ausbauschnitt AS2030/35 werden nach Abschluss der Vernehmlassung zu diesem Bericht ergänzt.

5.1.2 öV-Konzept «AggloMobil tre»

«AggloMobil tre» ist ein Konzept zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022 (siehe Liniennetz in Beilage 4). Es beruht auf «Agglo-

Mobil due», das Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2018 beinhaltet und aktuell umgesetzt wird. Mit diesen Planungen will der VVL dem veränderten Mobilitätsverhalten und dem prognostizierten Mobilitätswachstum aus der angestrebten Siedlungsentwicklung gerecht werden. Die AggloMobil-Planungen sind eingebettet in den kantonalen Richtplan und in die Agglomerationsprogramme. Als Rückblick nochmals kurz die vier Pfeiler von «AggloMobil due»:

1. Bus mit S-Bahn an modernen Bushubs verknüpfen
2. Kapazität durch grössere statt immer dichter fahrende Busse ausbauen
3. Buslinien vernetzen (z.B. mit Tangentiallinien)
4. Zuverlässigkeit verbessern durch Busbevorzugungsanlagen

Bei «AggloMobil tre» wurden folgende Schwerpunkte bearbeitet:

- Ausbau RBus – Hochwertiges Bussystem für Stadt und Agglomeration Luzern: Das System RBus ist ein erhöhter Standard für Doppelgelenkrolleybuslinien, das den Fahrgästen beinahe die Vorteile eines Tramsystems bietet. Der Ausbau von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur soll schrittweise bis 2025 erfolgen. Damit werden die Kapazitäten ausgebaut und die Zuverlässigkeit erhöht. Geplant ist die Einführung von RBus auf den weiteren Linien 8 und 12. Auf der Linie 1 (2014) und 2 (2017) hat die Umsetzung mit Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge bereits begonnen. Voraussichtlich auf Dezember 2019 soll die Linie 1 nach Ebikon verlängert werden. Der altersbedingte Ersatz der Fahrzeuge Linie 8 erfolgt mit RBus im Verlauf des 2017.
- Mehr Durchmesserlinien innerhalb des urbanen Siedlungsraums: Heute verkehrt ein Grossteil der Buslinien radial zum Bahnhof Luzern. Mit der Verknüpfung eines Teils dieser Buslinien zu Durchmesserlinien wird das öV-System besser vernetzt. Die Fahrgäste profitieren von einer umsteigefreien Fahrt innerhalb der Stadt und Agglomeration Luzern. Weiter sorgen Durchmesserlinien für besser ausgelastete Fahrzeuge in der Innenstadt und leisten einen wichtigen Beitrag für ein flüssiges Gesamtverkehrssystem. In einem ersten Schritt entsteht mit der Verknüpfung der Linien 20 und 24 eine direkte Verbindung zwischen Horw, Luzern und Meggen. Mit der Verknüpfung der Linien 12 und 8 soll in einem zweiten Schritt eine direkte Verbindung zwischen Littau und Würzenbach geschaffen werden (neue RBus-Linie 3).
- Einheitliche Taktstandards: Vergleichbare Korridore und Quartiere werden mit einheitlichen Takten und zu einheitlichen Betriebszeiten bedient. Hierzu werden die Kapazitäten und Takte auf das Nachfragepotenzial abgestimmt. Die Umsetzung erfolgt mit der zweijährlichen Fahrplangestaltung.

5.1.3 Zentrumsregion Sursee Plus

Die Stadt Sursee bildet gemeinsam mit ihren Nachbargemeinden das zweite Zentrum des Kantons Luzern. Nach einem bereits sehr starken Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum in den vergangenen Dekaden wird auch in Zukunft eine dynamische Entwicklung erwartet. Diese Entwicklung ist auch an entsprechende Voraussetzungen im Verkehrssystem geknüpft. So soll der öV als Verkehrsmittel gestärkt werden und einen Grossteil der künftigen Verkehrsnachfrage aufnehmen. Hierfür muss der öV schrittweise ausgebaut, der zentrale Umsteigeknoten Bahnhof Sursee aufgewertet sowie ein behinderungsfreier Betrieb des strassengebundenen öV sichergestellt werden. Mit der Einführung des 30-Minuten-Taktes der IR-Züge zwischen Luzern und Bern (resp. Genf) erhält die Zentrumsregion Sursee eine funktionierende Transportkette Bahn-Bus nicht nur in Richtung Luzern, sondern auch Richtung schweizerisches Mittelland. Voraussetzung für den Erfolg des öV ist jedoch auch eine Raumplanung, die eine kompakte Siedlungsentwicklung fördert. Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans und dem vom regionalen Entwicklungsträger Sursee-Mittelland erarbeiteten Zukunftsbild sind auch in diesem Bereich die Grundlagen erarbeitet worden.

Der Masterplan Bahnhof Sursee (gleichnamiger Schlussbericht vom 11. Juni 2015) zeigt die Rahmenbedingungen für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnhofs Sursee und seines Umfeldes auf. Kurz- bis mittelfristig soll am heutigen Standort bzw. leicht gegen Süden verschoben der neue Busbahnhof entstehen. Dies bedingt Anpassungen im Bereich der Veloabstellplätze und der Verkehrslösung für den motorisierten Individualverkehr. Der

Durchgangsverkehr soll auf die Umfahrungsstrassen gelenkt werden. Die Lage des Busbahnhofs wurde nochmals breit untersucht. Auch Lösungsansätze mit einer Aufteilung des Busbahnhofs auf Sursee und Oberkirch wurden untersucht. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die heutige Lage leicht nach Süden verschoben die beste Lösung darstellt auch im Hinblick auf die geplanten langfristigen Gleisverlängerungen und -ergänzungen und im Hinblick auf die neuen Nutzungsschwerpunkte in Sursee und Oberkirch.

Langfristig soll das Aufnahmegebäude der SBB nach Süden verschoben (Lage der heutigen Mobility-Abstellplätze) und dort auch eine Personenunterführung realisiert werden. Diese erschliesst einerseits die Mittelperrons von Süden her, andererseits schafft sie eine neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Sursee und Oberkirch. Mit einem städtebaulichen Konzept, das auf dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) von Sursee aufbaut, wurde aufgezeigt, wie die Attraktivität des Bahnhofs Sursee mit Nutzungen in Wert gesetzt werden kann. Das Konzept zeigt auch auf, wie und wo die Nutzungen sich in die Höhe entwickeln lassen (Hochhäuser und höhere Häuser).

Die neuen Nutzungen im direkten und weiteren Umfeld des Bahnhofs haben Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr so rasch als möglich auf das übergeordnete Strassennetz (Entlastungsstrasse, Ringstrasse u.a.) zu lenken. Auf diese Weise können der Bahnhofplatz und die umliegenden Quartiere entlastet werden. Um dies zu erreichen, sind flankierende Massnahmen in Sursee und Oberkirch zu erarbeiten und umzusetzen. Klar ist, dass einzelne Knoten an die Kapazitätsgrenze kommen (werden). Dies betrifft z.B. den Knoten Bahnhofstrasse–Christoph-Schnyder-Strasse.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen für die angestrebten Verbesserungen im Busverkehr sind erst noch zu schaffen. Dazu wurden im 2016 erarbeiteten Konzept Motorisierter Individualverkehr der Projektplattform Zentrum Sursee Plus Massnahmen entwickelt, die eine Priorisierung und Beschleunigung der Buslinien umfassen.

5.1.4 öV-Angebot Luzern West mit S61 Luzern-Wolhusen-Willisau

Der Bund sieht in seinem Bahnausbau schritt 2025 die Verlängerung der S-Bahnlinie S61 Luzern–Schachen nach Willisau ab Dezember 2019 vor. Dazu notwendige Infrastrukturausbauten wie z.B. die Kreuzungsstation Menznau sind im Bau. Damit profitiert das ganze Luzerner Hinterland zu Pendlerzeiten von einer dritten stündlichen Direktverbindung nach Luzern. Einerseits entspricht das einem grossen Kundenbedürfnis. Andererseits ist es auch aufgrund der zunehmenden Nachfrage notwendig, da der Regionalexpress Luzern–Wolhusen–Bern (RE) und die S-Bahnlinien S6 und S7 an ihre Grenzen stossen. Die Verlängerung der S61 ist ein wichtiger und aufwärtskompatibler Zwischenschritt zum Durchgangsbahnhof Luzern.

Die S61 verkehrt ab Dezember 2019 als beschleunigte S-Bahn (Express S-Bahn ESB) und bedient nur noch die Unterwegsstationen Littau, Malter, Wolhusen und Menznau. Aufgrund der äusserst engen Fahrplankonstellation kann sie in Schachen nicht mehr halten. Der Halt der S6 bleibt aber bestehen. Für einen Halt der S61 in Schachen bräuchte es Doppelspur-ausbauten. Diese sind mindestens bis 2030 nicht verfügbar bzw. in keiner Planung enthalten. Die Vorteile der verlängerten S61 überwiegen allerdings für die ganze Region. Die verlängerte und beschleunigte S61 trägt zu einer wesentlichen Verbesserung des öV-Angebots für die nachfragestarken Relationen Malter, Wolhusen und Willisau bei.

Für Schachen soll die wegfallende Zugverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden. Die heutigen zwei öV-Verbindungen für Schachen in den Hauptverkehrszeiten nach/von Luzern bleiben damit bestehen, nach/von Wolhusen wird das öV-Angebot gar verbessert.

Mit gezielten Angebotsoptimierungen der bestehenden Buslinien in den von der verlängerten S61 bedienten Bus-Bahnknoten soll die verlängerte S61 Fahrgästen aufnehmen und gleichzeitig eine Entlastung der nachfragestärksten RE erreicht werden. Damit profitiert auch die Region Entlebuch von weniger überlasteten Zügen in der Hauptverkehrszeit. Insgesamt soll das ganze öV-System in den Korridoren Malter–Wolhusen, Wolhusen–Willisau und Wolhusen–Entlebuch nachfragegerechter gestaltet werden (bessere Transportketten und kürzere Reisezeiten dank besserer Abstimmung von Bahn und Bus).

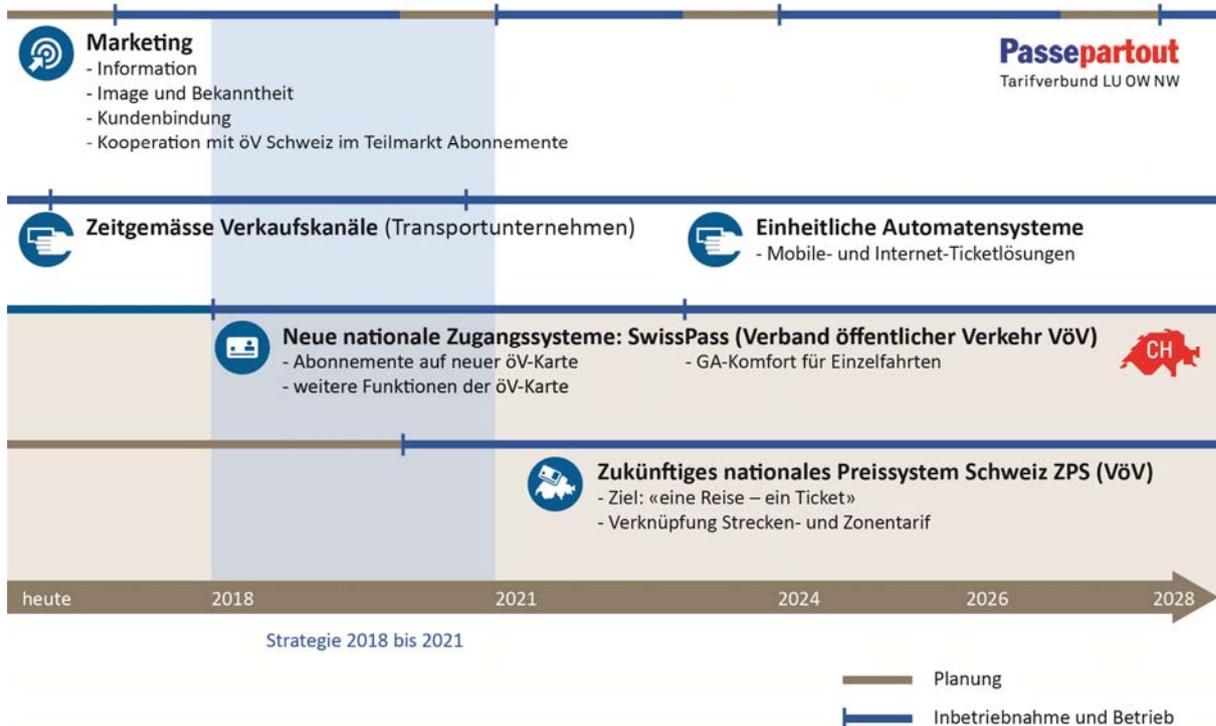
Die Nord-Süd-Verbindung Dagmersellen–Nebikon–Schötz–Willisau weist zudem seit Jahren eine nur ungenügende öV-Qualität auf. Der Handlungsbedarf ist erkannt und bereits im letzten öV-Bericht 2014 bis 2017 festgehalten (Stichwort «Wiggertaler Express»). Im genannten Korridor soll somit das Angebot optimiert und ausgebaut werden.

5.1.5 Tarifverbund Passepartout (LU, OW, NW)

Beim Tarifverbund Passepartout werden die folgenden Stossrichtungen in zahlreichen Planungen weiterverfolgt.

- Die Marketingmassnahmen bewerben weiterhin die Produkte des Tarifverbundes Passepartout. Bestehende Kundinnen und Kunden werden gepflegt und neue werden gezielt angeworben. Langfristiges Ziel ist die Umsetzung der Idee «ein öV – eine Kundensicht». Im Bereich der Abonnemente (Verbund-, General-, Halbtax-Abonnemente) wird der Markt von den Partnern punktuell weiterhin gemeinsam bearbeitet.
- Die im Tarifverbund zusammengeschlossenen Transportunternehmen sind für zeitgemässe Verkaufskanäle besorgt. Es ist nicht zuletzt das in Kapitel 2.2 thematisierte aktuelle Umfeld zu berücksichtigen, um passende Kanäle für Kundinnen und Kunden zu betreiben. Dazu sind in geeigneter Weise Schalter zu betreiben. Ergänzend sind anstelle der laufend zu reduzierenden Ticketautomaten vermehrt mobile Lösungen zu betreiben. Dabei sind die Verkaufskanäle jederzeit in einem vernünftigen Gleichgewicht zu halten, somit laufend in der Anzahl zu hinterfragen. Im Bereich des Mobile Ticketing wird aktuell durch die marktverantwortlichen Transportunternehmen eine Vielzahl von Lösungen präsentiert. Jede Lösung hat Vor- und Nachteile. Zudem enthält jede Ticket-App nur eine Auswahl an Tickets, z.B. nur national oder lokale Tarife, Einzeltickets oder Möglichkeit für Ticketkauf für weitere Mitreisende, Auszüge aus dem Angebot von Einzelticket, Abonnement oder Mehrfahrtenkarte usw. Insellösungen und nicht abgestimmte Alleingänge sind aus Kundensicht und aus finanzieller Sicht der Besteller zu vermeiden. Den im Tarifverbund zusammengeschlossenen Transportunternehmen obliegt die Verantwortung, die Ticket-Apps für den Kundinnen und Kunden verständlich zu betreiben.
- Der national eingeführte SwissPass ist ein Datenträger, auf dem bereits Abonnemente des direkten Verkehrs (General- und Halbtaxabonnemente) und demnächst Verbundabonnemente auf einer Chipkarte abgespeichert werden. Das hat den Vorteil, dass die Kundschaft für verschiedene Abonnemente nur eine Karte braucht. Der SwissPass wird laufend ausgebaut. So soll künftig ermöglicht werden, dass auch Billette auf den SwissPass geladen werden können.

Planung Tarifverbund Passepartout



Grafik 10: Planungsumgebung Tarifverbund Passepartout

- Im nationalen Projekt «Zukünftiges Preissystem Schweiz» wird die Betriebs- und Innovationsfähigkeit des öV-Vertriebs sichergestellt. Es wird die Altsysteme ablösen und als öV-Plattform zur Vertriebsdreh-scheibe für die gesamte Schweiz dienen. Das Ziel «eine Reise, ein Ticket» wird damit für die Kundschaft Wirklichkeit.
- In Anbetracht knapper öffentlicher Mittel sind regelmässige Tarifmassnahmen zur anteilmässigen Finanzierung der nachfragebedingten Kapazitätsausbauten vorgesehen. Die Tarifmassnahmen sind wenn möglich im gleichen Rhythmus wie auf nationaler Ebene vorgesehen.
- Der Tarifverbund Passepartout soll den Wirtschaftsraum Luzern–Zug noch besser abdecken. Dazu sind Abstimmungen mit dem Tarifverbund Zug vorzusehen.

5.1.6 Verbesserte Zusammenarbeit in der öV-Branche

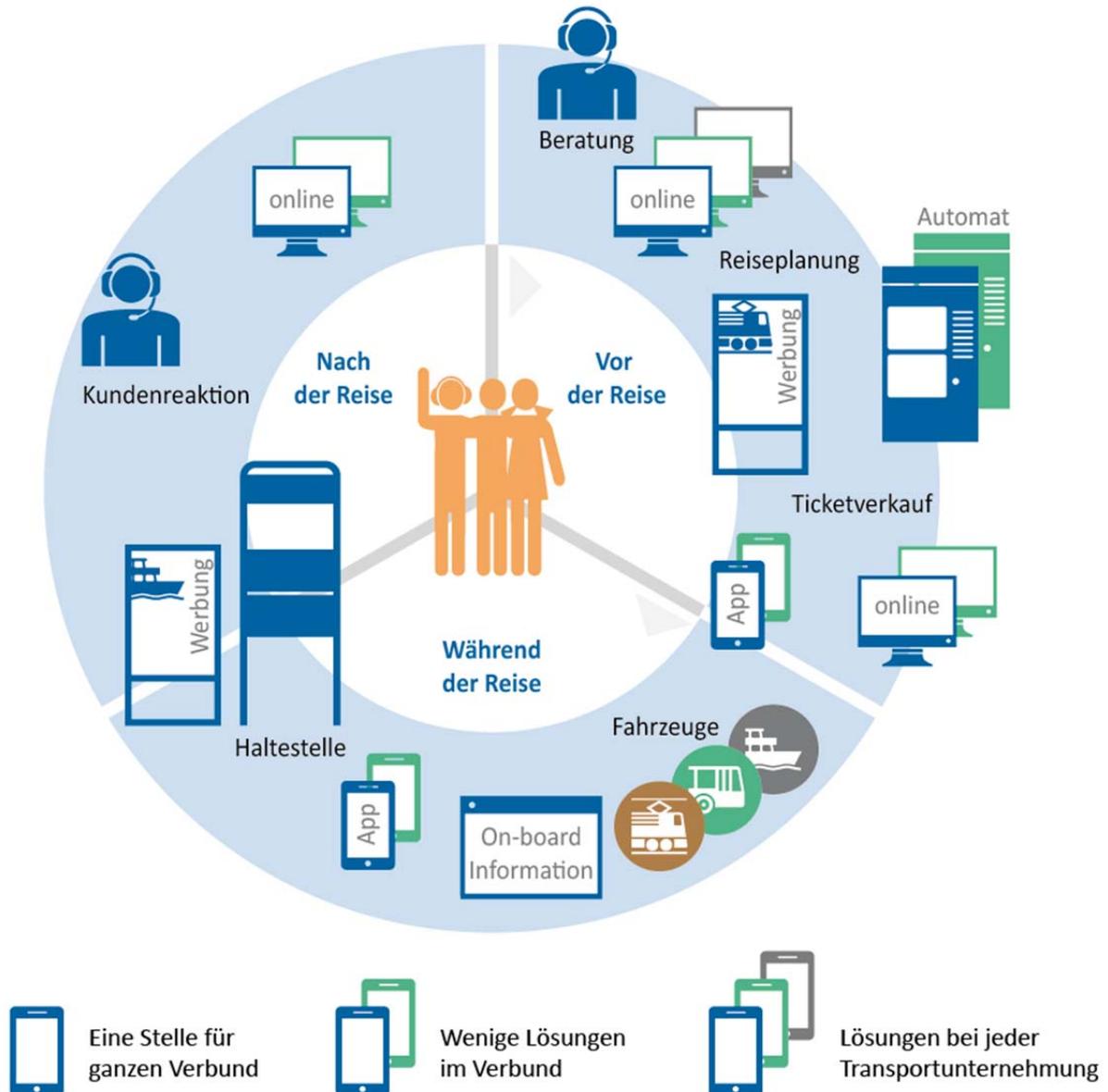
Der VVL existiert seit dem 1. Januar 2010 als öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und ist aus dem Zusammenschluss des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern (öVL), der Geschäftsstelle Passepartout und der kantonalen Abteilung öV entstanden. Gemäss § 9 Absatz 2 öVG ist der VVL für den öffentlichen Personenverkehr zuständig, soweit einzelne Aufgaben nicht dem Kanton obliegen. Folgende Aufgaben sind explizit genannt (Auszug):

- Planung und die Festsetzung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr
- Mitwirkung bei der Gestaltung des Mobilitätsmanagements
- Ausschreibung von Verkehrsleistungen, das Bestellverfahren und der Abschluss von Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen
- Die für den Tarifverbund erforderlichen Massnahmen und dessen Verwaltung
- Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Bundes und der Kantone, mit den Gemeinden, mit den sie vertretenden regionalen Entwicklungsträgern und mit den Transportunternehmen sowie die Koordination unter den Beteiligten.

In einer Bilanz nach 5 Jahren wurde 2015 festgestellt, dass gewisse Aufgaben noch nicht optimal erfüllt werden, um die Ziele gemäss Kapitel 3.5 rascher zu erreichen. Während unab-

hängige Aufgaben beim VVL (z.B. Bestellverfahren) oder bei den Transportunternehmen (z.B. Betriebsofferte) meist optimal laufen, sind übergreifende Aufgaben schwieriger anzupacken und zu führen. Für die Tarifprodukte existiert seit 1986 der Tarifverbund Passepartout, wo sich die Transportunternehmen der Kantone LU/OW/NW zusammengeschlossen haben. Dieser Teilbereich ist damit gut organisiert.

Aus Kundensicht ist festzustellen, dass sich gemäss Mikrozensusanalysen die Fahrgäste in immer grösseren Aktionsradien bewegen. Das heisst, sie sind pro Reise - wie in Grafik 11 dargestellt - oft mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und mit mehreren Transportunternehmen unterwegs. Sie beziehen dabei Informationen für ihre Reise von diversen Quellen. Die Konsumenten möchten das Mobilitätsangebot dabei aus einer Hand erhalten. Dieser Trend wird auch unter dem Begriff «Integrierte Mobilität» zusammengefasst. So sollen bestehende und neue Verkehrsmittel zur Schaffung einer neuen, vernetzten Mobilität verbunden werden. Für die Planung solcher Angebote ist gemäss öVG wiederum der VVL zuständig.



Grafik 11: Durchgängigkeit und Vernetzung des Produkts öV

Gemäss den Vorgaben des öVG soll der VVL für Koordination unter den Beteiligten besorgt sein. Da er nur definierte Bereiche hoheitlich leiten kann, startete er ein Zusammenarbeitsprojekt unter dem Titel «Zukünftige Zusammenarbeit im Verbund (ZZiV)». Dabei sollen die beteiligten Organisationen an organisationsübergreifenden Themen transparent zusammenarbeiten. Dabei fallen Entscheide immer in den dafür zuständigen Gremien. Vermehrt sollen aber - wie aus anderen Schweizer Verbunden bekannt - organisationsübergreifende

Themen gemeinsam angepackt werden. Dies geschieht effizient, wenn eine oder wenige Stellen diese Aufgabe für den ganzen Verbund übernehmen (siehe dazu die Vorstellung in Grafik 12).

Dazu wird die Stelle in einem transparenten Prozess, indem sich alle Beteiligten bewerben können, beauftragt. Ziele aus der entsprechenden Projektskizze sind:

- Die öV-Wahrnehmung durch die Fahrgäste verbessern und damit den Zugang zum öV vereinfachen,
- gemeinsam die Qualität der Dienstleistungen erhöhen,
- die Marktbearbeitung abstimmen,
- die Innovation der Transportunternehmen weiter fördern,
- integrierte Mobilität stärken,
- spezielles Knowhow der Transportunternehmen nutzen, damit alle davon profitieren,
- klare Zuständigkeiten schaffen,
- Doppelspurigkeiten reduzieren sowie
- mit gleichem Mitteleinsatz zusätzliche Kundinnen und Kunden gewinnen und damit den Kostendeckungsgrad weiter verbessern.

In einem ersten Schritt werden seit 2015 anhand von überblickbaren Pilotmandaten das neue System der Zusammenarbeit und insbesondere der Prozess von der Erteilung eines Auftrags bis zur Erfolgskontrolle geprüft werden. Erfolgreich abgeschlossen ist das Mandat öV-LIVE (vgl. siehe auch Kapitel 4.3.1), das Mandat für einheitliche Busliniennetzpläne (PostAuto), sowie das Mandat Key Account Management (SBB), bei dem eine Stelle Unternehmen im Mobilitätsmanagement berät. Zurückgestellt wurde das Mandat Kontaktstelle Passepartout (Telefon & Mail), da sich hier die Transportunternehmungen zurzeit jeweils selber verpflichtet sehen.

Diesem öV-Bericht 2018 bis 2021 angefügt ist eine Liste mit weiteren gemeinsam zu stemmenden Themen (Beilage 10). Diese Liste resultiert aus ersten Absprachen in der für dieses Projekt eingesetzten Kerngruppe. Mit hoher Priorität anzupacken gilt es aus Sicht des Verkehrsverbundes Luzern folgende Mandate:

- Weiterentwicklung Nachtnetz (siehe Kapitel 4.3.4),
- Sharing (siehe Kapitel 4.3.2),
- Marktbearbeitung Veranstaltungen (4.3.3),
- Stärkung S-Bahnen in der Zentralschweiz,
- gemeinsames Social Media in der öV-Branche
- gemeinsame Dachkampagne 2018 und 2020 sowie
- Mobilitätsausbildung Schulen.

Diese umfangreicheren Mandate sollen zuerst strategisch mit den beteiligten Parteien durchdacht, anschliessend mit der Methodik «Zukünftige Zusammenarbeit im Verbund (ZZiV)» an einen Beauftragten vergeben werden. Denkbar wäre auch, das Thema mit der neuen Projektorganisation aus der aktuellen Governance-Diskussion zu bearbeiten. Diese neue Organisation muss aber zuerst etabliert sein.

5.2 Massnahmen für die Jahre 2018 bis 2021

Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die aus der Strategie abgeleiteten, in den Jahren 2018 bis 2021 geplanten Massnahmen:

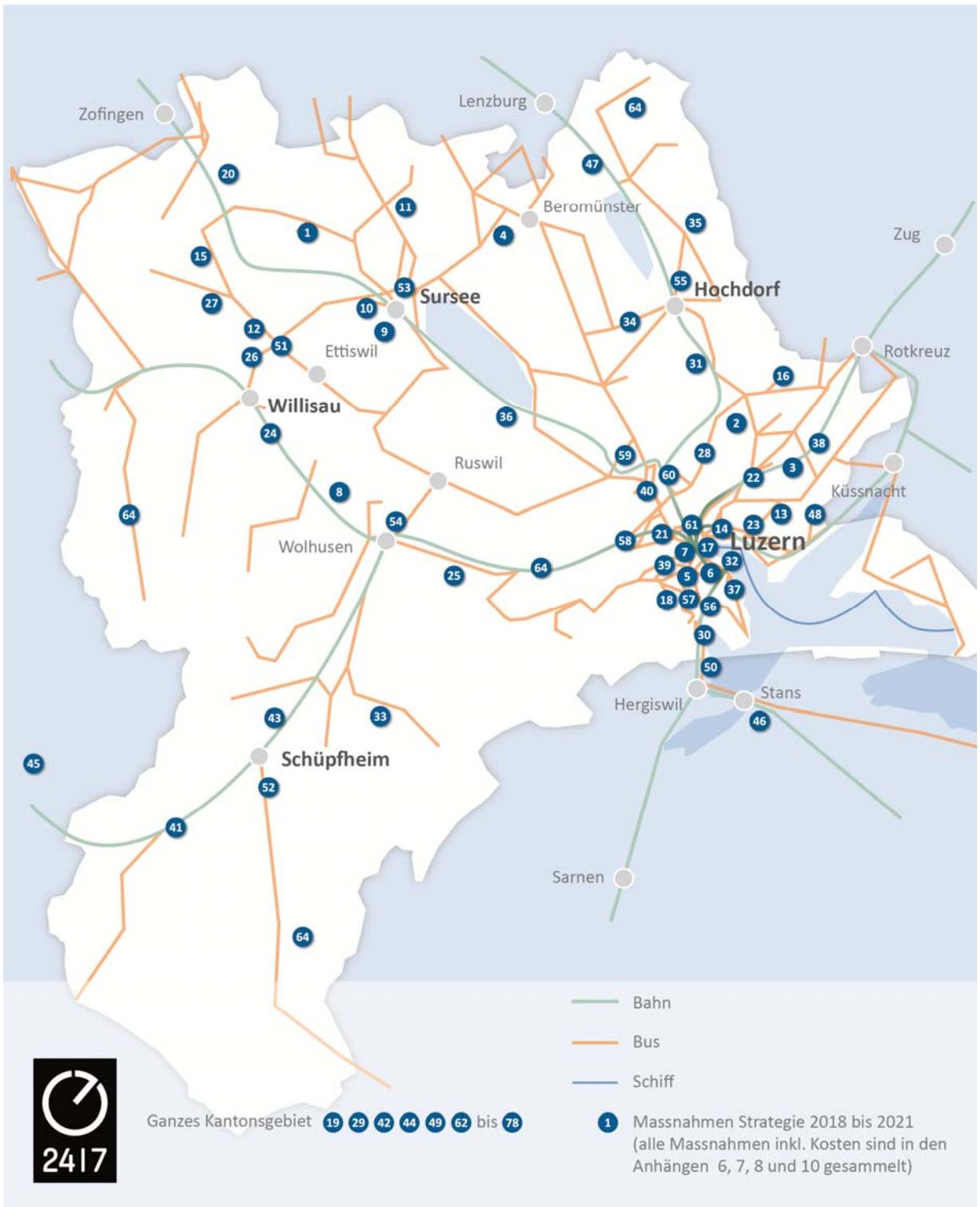
- Die Massnahmen sind in Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur und Ergänzende Mobilität/Tarif unterteilt. Die Beilagen 6 bis 10 geben einen detaillierten Überblick über die Kosten der einzelnen Massnahmen bei aktuellem Planungsstand.
- Unter den jeweiligen Titeln sind die Massnahmen in der Abfolge ihrer zeitlichen Realisierung dargestellt. Unterschieden werden Planung, Inbetriebnahme und Betrieb.
- Alle Massnahmen erhalten eine Nummer. Es wird die gleiche Nummer verwendet, falls die Massnahme Angebots-, Rollmaterial- und/oder Infrastrukturmassnahmen voraussetzt. Die nachfolgende Übersichtskarte verortet die Massnahmen im Kanton.

- Die Realisierung von Infrastrukturmassnahmen für den Bus ist insbesondere auch vom Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen und dessen Umsetzung abhängig. Die Finanzierung erfolgt durch die für den Strassenbau reservierten Mittel. Das Bauprogramm für die Jahre 2019 bis 2022 befindet sich in Ausarbeitung und wird von Ihrem Rat behandelt und beschlossen.

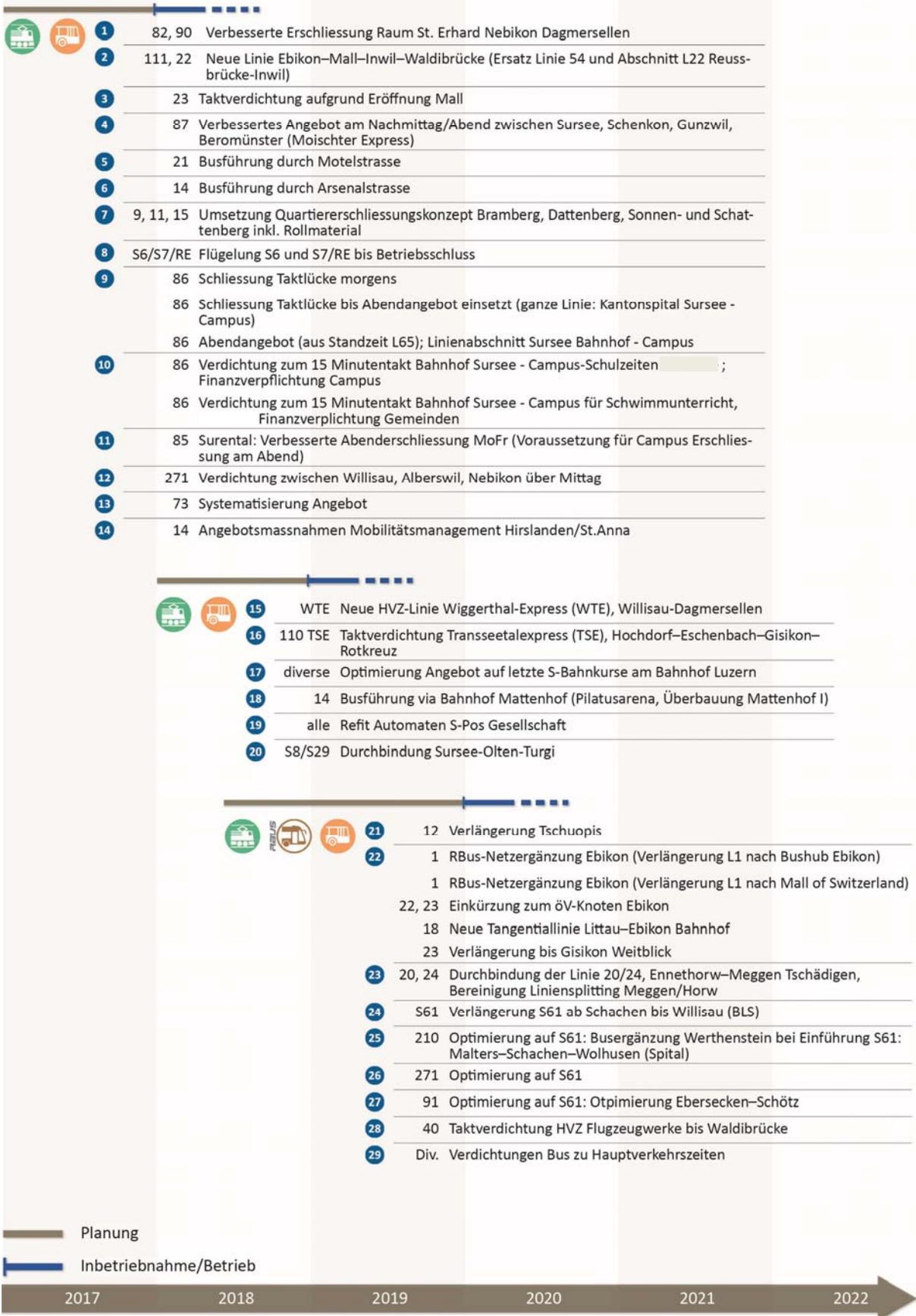
Die in diesem Kapitel genannten Massnahmen sind ein Destillat aus allen sinnvollen Angebotswünschen. Sie passen in den Finanzrahmen, wie Kapitel 6 genauer erläutert. Dabei wurden unter anderem folgende Punkte berücksichtigt:

- Bahnangebotsmassnahmen, wozu der Bund Infrastrukturen verbindlich bereit stellt (z.B. Kreuzungsstation Menznau für Betrieb S61 oder Doppelspur Zentralbahn im Bahnhof Luzern für Betrieb S41). Auf dieses neue Bahnangebot ist auch das Busnetz nachgelagert auszurichten.
- Busangebotsmassnahmen passend zu realisierten Infrastrukturen (z.B. optimiertes Busangebot zum Campus Sursee, öV-Angebot passend zur Entwicklung im Rontal)
- Ausbauten dort, wo der kantonale Richtplan oder das Agglomerationsprogramm Luzern den Mehrverkehr mit dem öV abwickeln will, namentlich in der Agglomeration Luzern und auf den kantonalen Hauptentwicklungsachsen.
- Ausbauten, welche im letzten öV-Bericht 2014 bis 2017 aufgrund von Sparanstrengungen oder Projektverzögerungen zurückstellt oder dort bereits angekündigt wurden (z.B. Wiggertal-Express).

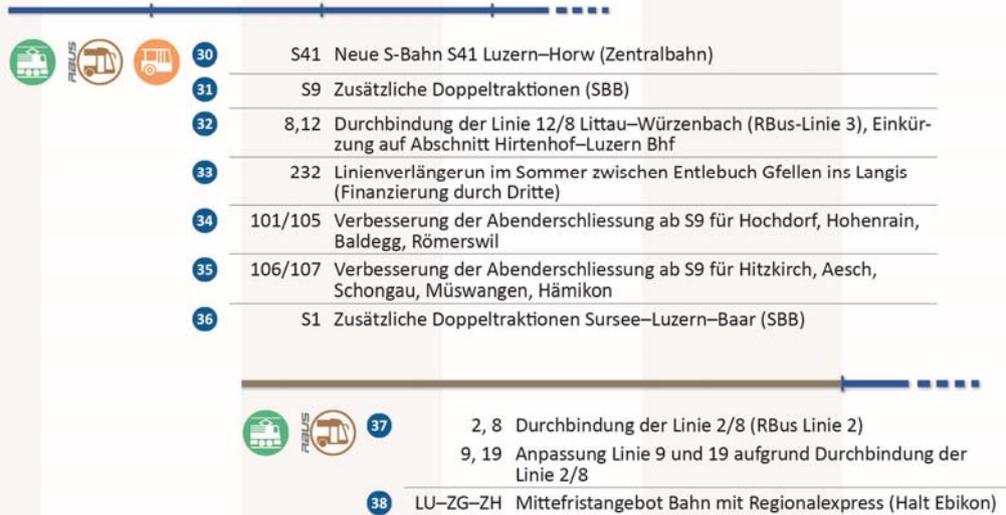
Die Massnahmen werden im ordentlichen Offert- und Bestellverfahren alle 2 Jahre durch den zuständigen Verbundrat genehmigt. Der Angebotsbeschluss des Verbundrats basiert auf weiter optimierten Planungen, Offerten und zur Verfügung stehenden Finanzmitteln.



Massnahmen – Angebot (inkl. des dazugehörigen Rollmaterials)



Massnahmen – Angebot (inkl. des dazugehörigen Rollmaterials)



Massnahmen – Rollmaterial (ohne Angebotsänderung)



Planung

Inbetriebnahme/Betrieb

2017

2018

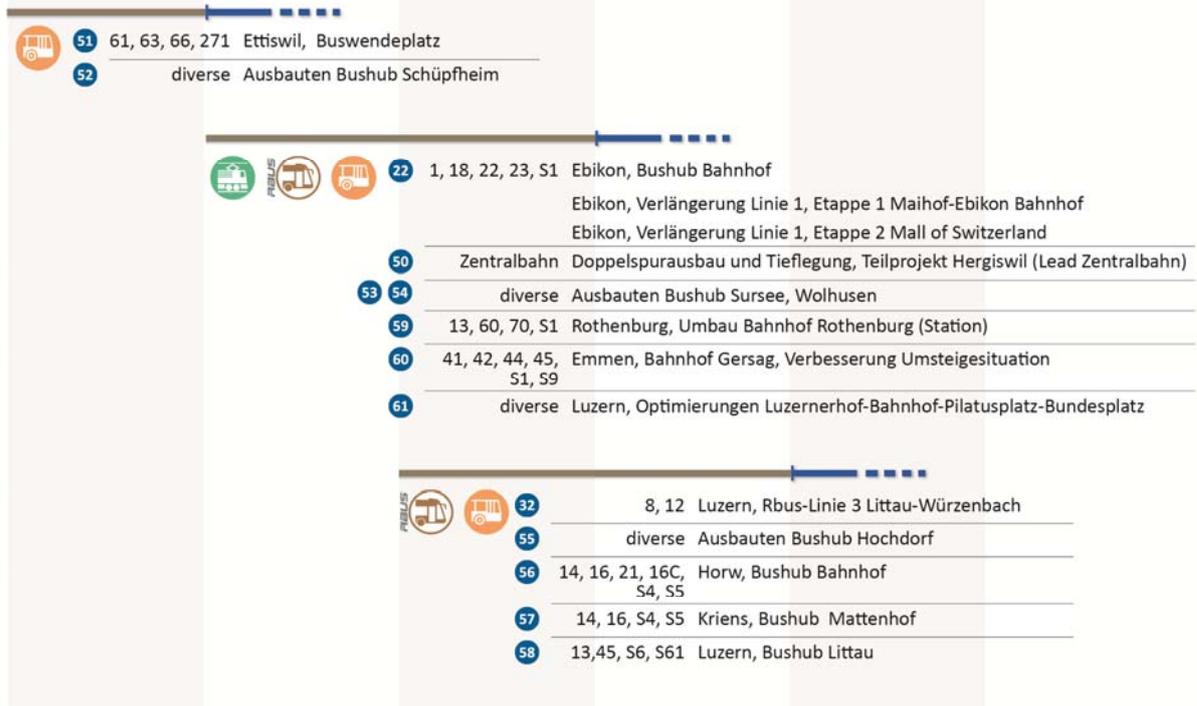
2019

2020

2021

2022

Massnahmen – Infrastruktur (verantwortlich Kanton Luzern)



Massnahmen Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote



6 Finanzierung Betrieb und Infrastruktur

Die Ausführungen in diesem Kapitel beruhen auf den heute bekannten finanziellen Rahmenbedingungen und sind aufgrund ausstehender definitiver Finanzbeschlüsse von Bund und Kanton mit Unsicherheiten verbunden. Die Annahmen über die Entwicklung der Nachfrage und zur Akzeptanz der Tarifmassnahmen basieren auf den Erfahrungen der letzten Jahre. Grössere Abweichungen sind jedoch aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung (Arbeitsplatzangebot, Kosten für den Individualverkehr oder Modalsplit unter den Verkehrsmitteln u.a.) und räumlichen Änderungen (Verlagerung von Schulen, Ansiedlung von Freizeitcentern, Ausbau von Bildungsstätten) möglich.

Auf Bundesebene ist vorgesehen, das bisherige Finanzierungsinstrument des Zahlungsrahmens durch einen Verpflichtungskredit zu ersetzen. Zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2018 bis 2021 sollen Mittel im Umfang von rund 4 Milliarden Franken bereitgestellt werden. Damit soll mehr Sicherheit hinsichtlich der mittelfristig zu erwartenden Entwicklung der Abgeltungen geschaffen werden. Im vorgesehenen Umfang könnte jedoch der von den Transportunternehmen angemeldete Mehrbedarf, insbesondere für neues Rollmaterial, Erneuerung oder Ersatz von weiteren Betriebsmitteln und geplanten Angebotsausbauten, nicht finanziert werden. Es wird erwartet, dass die öV-Branche und die Kundschaft je einen Drittel dieser Mehrkosten tragen, das letzte Drittel die öffentliche Hand. Ob die damit verbundene Erhöhung der Bundesmittel vom Bundesparlament genehmigt wird, ist offen. Zudem müssten auch die Kantone bereit sein, ihre Mittel im gleichen Umfang wie der Bund aufzustocken (Bund und Kantone tragen weiterhin die Kosten für den öV je zur Hälfte).

Für die im Kanton Luzern vorgesehenen Massnahmen wurde von einer Bundesfinanzierung im bisherigen Rahmen, d.h. von 47 Prozent für den Regionalverkehr, ausgegangen. Die für die Jahre 2016 und 2017 zur Verfügung gestellten Bundesmittel wurden nicht vollständig in Anspruch genommen. Wir gehen davon aus, dass auch für die nächste 4-Jahresperiode die Bundesmittel, die dem Kanton Luzern zustehen, ausreichen werden.

Mit dem Konsolidierungsprogramm 2017 (KP 2017) wurden die Kantonsbeiträge gegenüber der bisherigen Finanzplanung für 2018 um 1 Million Franken gekürzt, nachdem bereits in den Vorjahren die Beiträge reduziert worden sind. Im letzten öV-Bericht waren für die Jahre 2016 und 2017 noch je 41,3 Millionen Franken vorgesehen, im AFP 2017–2020 sind es für das Jahr 2017 noch 38,8 und für das Jahr 2018 noch 39,6 Millionen Franken. Für die Jahre 2019 und folgende sind 39,8 Millionen Franken eingestellt. Die Gemeindebeiträge sind jeweils gleich hoch.

Einleitend folgen nun Erläuterungen über die Finanzierung der bestellten Verkehrsleistungen:

- Der VVL bestellt im Regionalverkehr das Angebot zusammen mit dem Bund und bei kantonsübergreifenden Linien zusätzlich zusammen mit den Nachbarkantonen. Beim Agglomerationsverkehr tritt der VVL als alleiniger Besteller auf. Das Kapitel 6.1.1 gibt einen Überblick über die Finanzierung der gesamten Abgeltungen, die der VVL auslöst. In der Verbundrechnung (Kap. 6.1.2) erscheint nur noch der Anteil, den die Transportunternehmen vom VVL erhalten (zusammen mit weiteren Beiträgen für bestellte Leistungen). Der VVL wird durch den Kanton und die Luzerner Gemeinden refinanziert. Die Entwicklung dieser Beiträge zeigt das Kapitel 6.1.3.
- Bei der Infrastruktur ist das Transportunternehmen oder der Kanton Luzern federführend. Der Kanton kann sich finanziell an Infrastrukturausbauten für den öV beteiligen, wenn die Transportunternehmen ihn um Mitfinanzierung ersuchen. Weitere Finanziere sind Gemeinden und Dritte. Der Kanton Luzern überweist weiter die FABI-Beiträge an den Bund. Das Kapitel 6.2.1 zeigt die Entwicklung dieser Kantonsbeiträge. Die Luzerner Gemeinden tragen die Hälfte der vom Kanton übernommenen Kosten (Kap. 6.2.2).
- Massnahmen für den öffentlichen Busverkehr auf den Kantonsstrassen (Bushaltestellen, Busspuren, öV-Bevorzugungsmassnahmen usw.) sind im geltenden Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen enthalten. Diese Massnahmen werden durch die für den Strassenbau zweckgebundenen Einnahmen finanziert (Beilage 9), wobei die Mittel im jährlichen Aufgaben- und Finanzplan AFP eingestellt sind. Das Bauprogramm für die

Jahre 2019 bis 2022 befindet sich in Ausarbeitung und wird von Ihrem Rat separat behandelt und beschlossen.

Im Weiteren ist der VVL im Auftrag des Gesundheits- und Sozialdepartementes die verantwortliche Drehscheibe für die Finanzierung des Behindertenfahrdienstes. Das Gesundheits- und Sozialdepartement und die Luzerner Gemeinden teilen sich gegenwärtig die Kosten (Kap. 6.3).

6.1 Betrieb (Angebot, Rollmaterial)

6.1.1 Abgeltungen

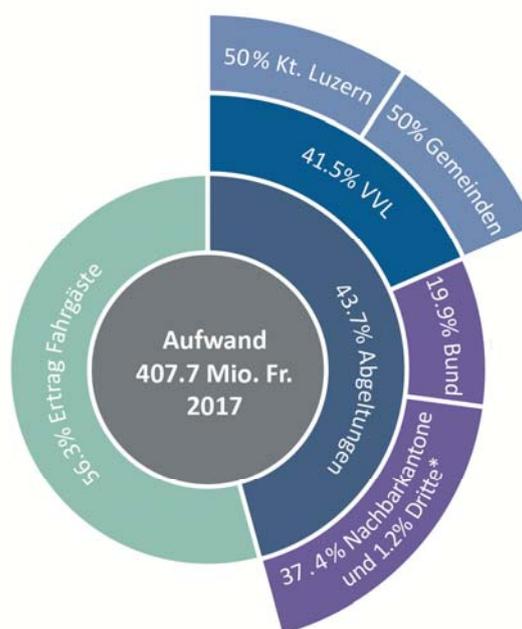
Auf der Basis der von den Transportunternehmen eingereichten Offerten für das Fahrplanjahr 2017 wird in der nachfolgenden Grafik 13 die Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und Regionalverkehrs im Kanton Luzern dargestellt.

Die Transportunternehmen weisen 2017 einen Aufwand von 407,7 Millionen Franken für die geplante Verkehrsleistung aus. Diesem stehen erwartete Erträge von 229,6 Millionen Franken gegenüber. Die Differenz (= Abgeltung) von 178,1 Millionen Franken wird je nach Linie unterschiedlich finanziert. Bei Regionalverkehrslinien beteiligt sich der Bund an der Finanzierung und bei Linien, welche die Kantonsgrenzen überschreiten (z.B. Luzern–Lenzburg), wird die Abgeltung zusätzlich durch die beteiligten Nachbarkantone mitfinanziert. Die verbleibenden ungedeckten Kosten werden, nach Abzug von Beiträgen Dritter, durch den VVL getragen, der seinerseits die benötigten Mittel paritätisch vom Kanton und von den Gemeinden erhält.

Auf der Aufwandseite wurden die für die nächsten vier Jahre geplanten Kosten für Angebots- und Rollmaterialänderungen berücksichtigt (in den Beilagen 6, 7 und 10 ist der Anteil des Verkehrsverbundes Luzern ausgewiesen), die jährliche Teuerung ist mit 0,5 Prozent hinterlegt. Zusätzlich erwarten wir von den Transportunternehmen Effizienzsteigerungen im Umfang von mindestens 9,2 Millionen Franken über die nächsten vier Jahre. Auf der Ertragsseite sind höhere Erträge eingerechnet aufgrund eines allgemeinen Nachfragewachstums, Angebotsmassnahmen, Wirkungen aus den ergänzenden Mobilitätsangeboten und Preiserhöhungen. Insgesamt werden 6,2 Millionen Franken Mehrertrag aus Billettverkäufen erwartet sowie 3,4 Millionen Franken von publikumsintensiven Einrichtungen. Damit wird der anvisierte Kostendeckungsgrad von 57 Prozent erreicht. Der vom VVL zu übernehmende Abgeltungsanteil berechnet sich auf der Basis der heute gültigen Finanzierungsregeln gegenüber dem Bund und den beteiligten Nachbarkantonen. Bei den kantonsüberschreitenden Linien ist die Anpassung der S8 Sursee–Olten zur S29 Sursee–Olten–Turgi berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt ist die Änderung des Einnahmenverteilungsschlüssels beim Tarifverbund Passpartout ab 2018. Dieser wird alle 4 Jahre aufgrund von Nachfrageerhebungen neu fixiert. Durch diese Änderung wird der vbl, die hauptsächlich Leistungen für den Agglomerationsverkehr erbringt, rund 2,2 Millionen Franken weniger Verbundertrag zufließen. Ursachen sind u.a. die gewünschte optimalere Bahn- und Busverknüpfung, aber auch neue Durchmesselinien innerhalb der Agglomeration, wo weniger Personen umsteigen müssen (z.B. Durchbindung Linie 14 Brülstrasse–Luzern Bahnhof–Horw Zentrum). Da der VVL alleiniger Besteller der vbl-Leistung ist, werden die Abgeltungen im gleichen Umfang steigen, an andern Orten sinken (bei der Bahn profitieren Mitbesteller wie Bund und Nachbarkantone mit).

Die folgende Grafik 12 zeigt die Summe des durch den VVL bestellten Angebots. Zahlreiche Angebote enden dabei nicht an der Kantonsgrenze (z.B. Leistungen der Zentralbahn bis Engelberg/Interlaken), werden durch die Nachbarkantone wieder zurückvergütet. In den Beilagen 6, 7 und 10 ist der effektive Kostenanteil des Verkehrsverbundes Luzern detailliert aufgelistet. Im letzten öV-Bericht wurde der Aufwand 2013 mit 346.1 Millionen Franken beziffert, im Jahr 2017 liegt dieser bei 407.7 Millionen Franken. Die Erhöhung ist vor allem ausserkantonalen Angebotsausbauten geschuldet, welche via VVL bestellt werden. So wurde z.B. der Voralpenexpress Luzern–St.Gallen im Rahmen der S-Bahn St.Gallen in der Ostschweiz ausgebaut oder neues Rollmaterial auf der Zentralbahn eingeführt, das über

Luzern hinaus bis Engelberg/Interlaken verkehrt (und daher auch von Drittkantonen mitfinanziert wird).



*Dritte
Direktbeiträge Gemeinden
bisherige publikumsintensive Einrichtungen usw.

	2018	2019	2020	2021
Aufwand				
Gesamtkosten Vorjahr	407,7	410,0	419,8	421,9
Angebotsänderungen (Beilage 6)	3,4	1,7	1,9	3,0
Angebotsänderungen ausserhalb des Kantons Luzern bei kantonsüberschreitenden Linien	–	10,0	0,1	3,8
Rollmaterial Mehr/Minderkosten (Belage 7)	0,5	–0,3	0,1	–0,1
Teuerung	1,5	1,5	1,5	1,5
Effizienzsteigerung	–3,1	–3,1	–1,5	–1,5
Total Aufwand	410,0	419,8	421,9	428,6
Ertrag				
Gesamtertrag Vorjahr	229,6	231,4	238,8	240,8
Nachfragesteigerung	1,3	0,7	0,7	1,0
Ertragsänderung ausserhalb des Kantons Luzern bei kantonsüberschreitenden Linien	–	4,6	0,2	2,0
Mehrertrag mobilitätsergänzende Massnahmen	–	–	0,1	0,1
Betrag Mall of Switzerland	0,5	0,5	0,5	0,5
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	–	0,5	0,5	0,5
Preisanpassung	–	1,1	–	1,1
Total Ertrag	231,4	238,8	240,8	246,0
Abteilung				
Total Abteilung	178,6	181,0	181,1	182,6
davon Verkehrsverbund Luzern	76,7	77,7	77,9	78,6
davon Änderung Einnahmenverteilungsschlüssel Passepartout	2,2	–	–	–
Kostendeckungsgrad	56%	57%	57%	57%

Grafik 12: Entwicklung von Aufwand, Ertrag und Abteilungen

6.1.2 Verbundrechnung

Der Aufwand des Verkehrsverbundes Luzern setzt sich im Wesentlichen aus den Abgeltungen für die Transportunternehmen und den Kosten der Verbundorganisation zusammen. Er wird im Zeitraum von 2018 bis 2021 von 81,4 Millionen Franken auf 85,2 Millionen Franken steigen. Die Kantons- und Gemeindebeiträge erhöhen sich gemäss AFP 2017–2020 von 78,2 Millionen Franken auf 79,6 Millionen Franken, ab 2021 würden 82,6 Millionen Franken benötigt, um das ausgewiesene negative Jahresergebnis sowie den negativen Ergebnisvortrag aus dem Jahr 2020 auszugleichen.

Beim Behindertenfahrdienst ist die Finanzierung für die Jahre nach Ablauf der Vereinbarung (Ende 2018) noch nicht geregelt; es wurden für die Jahre 2019 bis 2021 die gleichen Beiträge wie in den Vorjahren berücksichtigt. Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden prognostiziert allerdings höhere Ausgaben aufgrund der weiter ansteigenden Anzahl Berechtigter. Die eingeleiteten Massnahmen werden im Laufe von 2017 zeigen, ob eine Weiterführung mit den bisherigen Mitteln möglich ist.

Bei den Beiträgen von Transportunternehmen handelt es sich um Mittel zur Finanzierung der Geschäftsführung des Tarifverbundes Passepartout.

Aufwand (in Mio. CHF)	Rechnung	Budget				
	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Personalaufwand	X	1.4	1.4	1.4	1.4	1.5
Sachaufwand	X	3.5	3.6	3.7	3.7	3.7
Beiträge an Transportunternehmen (Abgeltung und weitere Beiträge)	X	75.5	78.9	77.7	77.9	78.6
Beiträge für Ersatzbetrieb	X	-	0.7	1.1	1.1	0.3
Behindertenfahrdienst	X	0.8	0.6	–**	–**	–**
ergänzende Mobilitätsangebote (Beilage 10)	X	-	0.4	0.2	0.7	1.1
Abschreibungen	X	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0
Total Betriebsaufwand	X	81.4	85.7	84.2	84.8	85.2
Ertrag (in Mio. CHF)						
Kantons- und Gemeindebeiträge (inkl. Behindertenfahrdienst)	X	78.2	79.8	79.6	79.6	82.6
Beiträge Dritter	X	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Beitrag Mall of Switzerland	X	0.1	0.5	0.5	0.5	0.5
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	X	-	-	0.5	0.5	0.5
Ausgleich Guthaben für Behindertenfahrdienst	X	0.2	0.0	-	-	-
Beiträge von Transportunternehmen	X	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9
Total Betriebsertrag	X	80.6	82.4	82.7	82.7	85.7
Jahresergebnis	X	-0.8	-3.3	-1.5	-2.1	0.5
Ergebnisvortrag	X	6.9	3.6	2.1	0	0.5

* Finanzbedarfsschätzung des VVL mit Kostenstand vom August 2016. Der Kanton kann zurzeit keine Erhöhung der Kantonsbeiträge in Aussicht stellen. Die Finanzmittel für das Jahr 2021 werden erst mit dem AFP 2018–2021 festgelegt. Für die Schlussfassung des öV-Berichts ist der im Oktober 2017 vorliegende AFP 2018–2021 massgebend.

**Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und VVL noch offen

Tabelle 7: Rechnung Verkehrsverbund Luzern

6.1.3 Finanzierung (Kanton und Gemeinde)

Die Kantonsbeiträge an den VVL sind im AFP 2017–2020 (Botschaft B 63 vom 18. Oktober 2016) beim Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement eingestellt, die Kantonsbeiträge an den Behindertenfahrdienst werden vom Gesundheits- und Sozialdepartement dem VVL überwiesen. Die Gemeindebeiträge sind gleich hoch wie diese beiden Kantonsbeiträge. Ab 2021 sind die für die geplanten öV-Massnahmen erforderlichen Mittel noch nicht gesichert. Der Kanton kann zurzeit keine Mittelerhöhung in Aussicht stellen. Die Finanzmittel werden erst mit dem AFP 2018–2021 definiert. Dieser wird für die Schlussfassung des öV-Berichts vorliegen und entsprechend berücksichtigt.

in Mio CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021*
Verbundorganisation (Personal- und Sachaufwand, Abschreibungen)	x	5.1	5.1	5.2	5.1	5.2
Beiträge an Transportunternehmen	x	75.5	78.9	77.7	77.9	78.6
Beiträge für Ersatzbetrieb	x	-	0.7	1.1	1.1	0.3
Ergänzende Mobilitätsangebote (Beilage 10)	x	-	0.4	0.2	0.7	1.1
Behindertenfahrdienst	x	0.8	0.6	–**	–**	–**
Total Verbundaufwand	x	81.4	85.7	84.2	84.8	85.2
Beiträge Dritte und Transportunternehmen	x	-2.1	-2.6	-3.1	-3.1	-3.1
Verbundaufwand nach Beiträge Dritte und Transportunternehmen	x	79.3	83.1	81.1	81.7	82.1

Finanzierung Kanton und Gemeinden in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021
Beitrag Kanton (gemäss AFP 2017-2020)	x	38.8	39.6	39.8	39.8	41.3
Beitrag Kanton für Behindertenfahrdienst	x	0.3	0.3	–**	–**	–**
Beitrag Gemeinden	x	38.8	39.6	39.8	39.8	41.3
Beitrag Gemeinden für Behindertenfahrdienst	x	0.3	0.3	–**	–**	–**
Total Kantons- und Gemeindebeiträge	x	78.2	79.8	79.6	79.6	82.6
Abweichung zum Bedarf	x	-1.1	-3.3	-1.5	-2.1	0.5

* Finanzbedarfsschätzung des VVL mit Kostenstand vom August 2016. Der Kanton kann zurzeit keine Erhöhung der Kantonsbeiträge in Aussicht stellen. Die Finanzmittel für das Jahr 2021 werden erst mit dem AFP 2018–2021 festgelegt. Für die Schlussfassung des öV-Berichts ist der im Oktober 2017 vorliegende AFP 2018–2021 massgebend.

**Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und Verkehrsverbund Luzern noch offen

Tabelle 8: Finanzierung des Verbundaufwandes

6.1.4 Fazit Betrieb

In den vergangenen vier Jahren sind kontinuierliche Verbesserungen und Ausbauten beim öV initialisiert, geplant und umgesetzt worden. öV-Massnahmen sind selten kostendeckend. Sie benötigen Mittel der öffentlichen Hand. Für den eingesetzten Franken wurde auch stetig eine bessere Leistung erbracht. Der Kostendeckungsgrad konnte schneller und nachhaltig erhöht werden, die Nachfrage stieg jährlich. Das aktuelle Angebot, das per Dezember 2016 mit der Einführung der neuen Trolleybuslinie 5 einen weiteren Höhepunkt erreicht, wird erfahrungsgemäss erst in drei Jahren breit akzeptiert sein. Gleichzeitig laufen die Planungen für die nächsten Ausbauschritte voran. Namentlich die Eröffnung der Mall of Switzerland bedingt eine adäquate Angebotserweiterung im Rontal. Es wird eine Herausforderung für die Transportunternehmen und den VVL sein, einerseits die Leistungen effizienter zu erbringen

und andererseits die Erträge nachhaltig weiter zu steigern. Nur so kann der erwartete Kostendeckungsgrad von 57 Prozent erreicht werden. Eingriffe ins Angebot und übermässige Tarifmassnahmen würden die bisherigen Erfolge gefährden, weshalb der VVL eine Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge ab 2021 einrechnet.

Neben den klassischen Massnahmen beim Angebot werden in diesem Bericht vermehrt auch ergänzende Mobilitätsangebote genannt. Von diesen wird kurzfristig ein Payback von jährlich 10 Prozent, langfristig eine 100-prozentige Kostendeckung erwartet. Sie sind zudem auch Mittel, um die Auslastung im öV weiter zu steigern, da der öV mit diesen Massnahmen noch breiter angeboten werden kann (Kombinationen mit weiteren Verkehrsträgern, Vergrösserung des Einzugsgebiets der Haltestelle durch Velonutzung usw.). Sie sind als Anschubfinanzierung vorgesehen, die später von Dritten selbsttragend finanziert werden können.

Die Beiträge an die Transportunternehmen werden 2018 gegenüber 2017 um rund 3,5 Millionen Franken erhöht, im folgenden Jahr sind sie rückläufig, da Effizienzmassnahmen und Erlössteigerungen zu greifen beginnen. In den Jahren 2020 und 2021 sind Beiträge in ähnlicher Höhe geplant, obwohl mit der Verlängerung der S61 und der Einführung der S41 wichtige Angebotsausbauten anstehen. Erstmals aufgeführt sind die heute bekannten Beiträge für Ersatzbetriebe, die von den Transportunternehmen geltend gemacht werden können, wenn die Kosten dafür nicht Teil des Strassenprojekts sind.

Die grössten Treiber bei den Beiträgen an Transportunternehmen sind die geplanten Angebotsmassnahmen und Rollmaterialerneuerungen. Effizienzgewinne und Zielvereinbarungen können die Kostensteigerungen teilweise ausgleichen. Durch das erwartete allgemeine Nachfragewachstum, der Nachfragesteigerung aufgrund der Angebotsausbauten und den ergänzenden Mobilitätsangeboten werden zusammen mit den alle zwei Jahre vorgesehenen Tarifierhöhungen die Abgeltungen nicht wachsen. Einen weiteren positiven Einfluss haben die erwarteten Beiträge von publikumswirksamen Betrieben, die über die vier Jahre zu einem Ertragswachstum von 3,4 Millionen Franken beitragen. Diese Ertragssteigerungen verbessern den Kostendeckungsgrad auf 57 Prozent.

Die getroffenen Annahmen enthalten Risiken. Weitere Sparpakete beim Kanton, stagnierende oder rückläufige Entwicklung der Nachfrage, unsichere Beiträge von publikumswirksamen Einrichtungen, Verzögerung bei den notwendigen Infrastrukturausbauten sind einige davon. Das anvisierte Nachfragewachstum bedingt ein weiteres Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum verbunden mit flankierenden Massnahmen zum Umstieg auf den öV (Modalsplitänderung). Dabei muss die Zuverlässigkeit des öV im urbanen Raum verbessert, die Parkplatzbewirtschaftung oder die Parkplatzzufahrt an die Kapazitätsgrenze der Strasse angepasst und die Auslastung des öV erhöht werden (siehe Kapitel 2.3). Nur mit einer Erhöhung der Nachfrage bleiben die Aussichten für die Zentralschweiz intakt, bei den zukünftigen Bahnausbauten berücksichtigt zu werden. Die erhöhte Nutzung des öV bietet aber auch Chancen. So kann im urbanen Raum der durch flächeneffiziente Verkehrsmittel gewonnene Platz neu genutzt werden. Umweltauswirkungen werden minimiert, Ressourcen besser genutzt.

6.2 Infrastruktur

In der Projektliste in der Beilage 8 sind die in den vorstehenden Kapiteln vorgesehenen Infrastrukturprojekte aufgelistet. Die Projektauflistung und die entsprechenden Kosten basieren auf den Angaben im AFP 2017–2020.

6.2.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten umfassen jeweils nur den Anteil, den der Kanton Luzern zu tragen hat. Namentlich bei der Zentralbahn finanzieren der Bund und die beteiligten Nachbarkantone die Einzelprojekte mit. Die Bushubs und Verbesserungen der Umstiege an den Bahnhöfen werden zudem von den Gemeinden und Bahnen mitfinanziert.

Neben diesen kantonalen Investitionen zahlt der Kanton jährlich einen Beitrag in den Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Grossprojekte (Bahninfrastrukturfonds [BIF]). Diese Beiträge werden indexiert und steigen nach 2018 jährlich an. Die Zahlen für 2021 basieren auf Planungsannahmen und bei der Entschädigung an den Bund (BIF) von einer weiteren Erhöhung um 3 Prozent.

in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021*
<i>Projekte</i>						
Infrastrukturkosten gemäss AFP 2017-2020 (Beilage 8)	x	8.3	12.2	22.5	13.6	17.7
Total Infrastrukturkosten	x	8.3	12.2	22.5	13.6	17.7
<i>AFP 2017-2020 (Investitionsrechnung)</i>						
Total Finanzmittel	x	7.9	9.1	12.8	12.6	17.7
<i>Projektüberhang</i>						
Abweichung	x	-0.4	-3.1	-9.7	-1.0	-
<i>AFP 2017-2020 (Erfolgsrechnung)</i>						
Entschädigung an Bund (BIF)	x	20.7	22.2	22.9	23.7	24.4

* Schätzung VVL aufgrund publizierten Restkosten gemäss Abstimmung öV-Investitionen. Wird in der Schlussfassung mit neuem AFP 2018-2021 im Oktober 2017 angepasst

Tabelle 9: Infrastrukturbeiträge öffentlicher Verkehr (Investitionen und Entschädigung an Bund für FABI)

6.2.2 Finanzierung

Grundsätzlich tragen der Kanton und die Gemeinden die Investitionsbeiträge mit je 50 Prozent. Um grössere Schwankungen bei den Gemeindebeiträgen zu vermeiden, wird den Gemeinden jeweils der über vier Jahre gemittelte Beitrag in Rechnung gestellt, unter Berücksichtigung des aktuellen Saldos. Die Berechnung basiert dabei auf den Zahlen der aktuellen Aufgaben- und Finanzplanung.

Bereits ab 2015 sind die Investitionsbeiträge der Gemeinden angepasst worden, damit der Kostensprung durch die Kantonsbeiträge an den BIF, geschuldet ab 2016, etwas abgefedert werden kann. Das per Ende 2015 aufgelaufene Guthaben der Gemeinden für Investitionen wird als Vorauszahlung in der nachfolgenden Tabelle als separate Zeile aufgeführt.

in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021
Total Finanzmittel gemäss AFP 2017-2020 (Beilage 8)	x	7.9	9.1	12.8	12.6	17.7*
Entschädigung an Bund (BIF)	x	20.7	22.2	22.9	23.7	24.4
Total Infrastrukturbeiträge	x	28.6	31.3	35.7	36.3	42.1*
Anteil Gemeinden (50%)	x	14.3	15.7	17.9	18.2	21.1*
./.. Vorauszahlung	-6.4	-2.1	-0.9	-1.7	-1.4	
Netto Investitionsbeitrag Gemeinden	x	12.2	14.8	16.2	16.8	21.1*
Guthaben (+)/Schuld (-) der Gemeinden kumuliert	6.1	4.0	3.1	1.4	0.0	-*

* Schätzung VVL aufgrund der publizierten Restkosten gemäss Abstimmung öV-Investitionen. Wird in der Schlussfassung mit neuem AFP 2018-2021 im Oktober 2017 angepasst.

Tabelle 10: Investitionskostenbeiträge Gemeinden

6.2.3 Fazit Infrastruktur

Die im AFP 2017–2020 eingestellten Mittel sind ab dem Jahr 2018 deutlich tiefer als der Bedarf. Per Ende 2019 wird ein Fehlbetrag von 9,7 Mio. Franken ausgewiesen. Eine der Ursachen ist bei der gebundenen Finanzlast des genehmigten Projekts Seetalplatz und Verpflichtungen bezüglich der Erschliessung der Mall of Switzerland sowie des dazu notwendigen Bushubs Ebikon zu suchen. Diese Ausgaben können weder reduziert werden, noch ist es sinnvoll, diese Projekte zu verschieben. Sollen die finanzwirksamen Verträge mit der Mall of Switzerland eingehalten und geplante Projekte umgesetzt werden, ist eine Aufstockung der Mittel unumgänglich. Einige seit Jahren verschobenen Projekte müssen zudem gestartet werden, damit insbesondere eine Verbesserung der Umstiege Bus-Bahn in der Agglomeration Luzern erreicht und die geplanten Angebotsanpassungen gut abgestimmt in Betrieb gehen können.

Die Kostenbeteiligung der Gemeinden wird in den nächsten Jahren kontinuierlich steigen. Der Anstieg wird durch die bereits getätigten Vorauszahlungen, die an die geschuldeten Jahresbetriebsbetriebe angerechnet werden, abgeschwächt. Das Guthaben der Gemeinden wird Ende 2020 aufgebraucht sein, entsprechend ist der Anstieg des Beitrags 2021 spürbar grösser.

6.3 Behindertenfahrdienst

Seit Oktober 2011 führt Pro Infirmis Luzern, Obwalden und Nidwalden die Anlaufstelle für die Ausgabe von Taxi-Taxi-Bons. Die Nachfrage der Berechtigten, der ausgegebenen und eingelösten Bons und der Fahrtenanbieter sind kontinuierlich gewachsen. Gemäss der laufenden Leistungsvereinbarung, die noch bis Ende 2018 gilt, stehen jährlich 0,6 Millionen Franken zur Verfügung, finanziert je zur Hälfte durch das Gesundheits- und Sozialdepartement und die Gemeinden. Es zeigt sich, dass zur Einhaltung dieses Budgets Massnahmen getroffen werden müssen. So wurde der Berechtigtenkreis eingeschränkt und es werden keine zusätzlichen Bons in Härtefällen abgegeben. Ob diese Massnahmen ausreichen, wird sich in der ersten Jahreshälfte 2017 zeigen. Ohne zusätzliche Gelder der öffentlichen Hand würde Pro Infirmis die Anlaufstelle nicht mehr weiterführen.

6.4 Gemeindebeiträge

Zusammenfassend ergeben sich für die Gemeinden folgende jährliche Beiträge:

in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021*
Anteil Verbundorganisation und Beiträge an Transportunternehmen	x	38.8	39.6	39.8	39.8	41.3
Anteil Behindertenfahrdienst	x	0.3	0.3	–**	–**	–**
Gemeindeanteil an Entschädigung Bund (BIF)	x	10.4	11.1	11.4	11.8	12.2
Investitionsbeiträge	x	1.8	3.7	4.7	4.9	8.9
Gesamtbeitrag Gemeinden	x	51.3	54.6	55.9	56.5	62.3

* Schätzung VVL. Wird in der Schlussfassung mit neuem AFP 2018-2021 im Oktober 2017 angepasst

**Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und Verkehrsverbund Luzern noch offen

Tabelle 11: Beiträge Gemeinden

Die Gemeindebeiträge steigen in den nächsten Jahren stetig an. Gegenüber dem letzten öV-Bericht sind sie aufgrund des Beitrags an den BIF wesentlich höher. Die Beiträge für die Verbundorganisation und die Investitionsbeiträge hingegen sind tiefer.

6.5 Würdigung Verbundrat

Seit der Verabschiedung des letzten öV-Berichts 2014 bis 2017 hat sich insbesondere das finanzielle Umfeld stark gewandelt. Jährliche Sparpakete führten zu Kürzungen der Kantonsbeiträge und somit auch der Gemeindebeiträge. So sind von den ursprünglich geplanten Kantons- und Gemeindebeiträgen im Gesamtumfang von 326,9 Millionen Franken schlussendlich noch 314 Millionen Franken, also 4 Prozent weniger, zur Verfügung gestanden. Gleichzeitig gilt das Ziel aus dem Richtplan und Agglomerationsprogramm Luzern, das durch die Siedlungsverdichtung und -vergrößerung ausgelöste Mobilitätswachstum durch den öV abzuwickeln. Trotz den Beitragsreduktionen konnten viele der geplanten Massnahmen umgesetzt, die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad über Erwarten verbessert werden. Dies spricht dafür, dass den Kunden zeitgemässe öV-Systeme zur Verfügung gestellt wurden und rege genutzt werden.

Die Perspektiven sind jedoch durchzogen. Die kumulierten - fast immer positiven - Jahresergebnisse der Vorjahre haben das Eigenkapital auf 6,9 Millionen Franken anwachsen lassen. Diese Reserve wird in der nächsten 4-Jahresperiode abgebaut werden. Eine Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge wird damit trotz negativer Jahresergebnisse vorerst vermieden. Wenn der Angebotsausbau gemäss diesem öV-Bericht wie geplant realisiert werden soll, wären die Beiträge von Kanton und Gemeinden ab 2021 um insgesamt 3 Millionen Franken auf 82,6 Millionen Franken zu erhöhen. Ob diese Erhöhung möglich ist, wird im AFP 2018–2021 festgelegt.

Die vorliegende Planung birgt auch vom VVL nicht direkt beeinflussbare Risiken. Die relevanten sind die Nachfrageentwicklung und damit die Erlöse, die Höhe der Kosten für Ersatzbetriebe (die grob vorliegenden Planzahlen der Transportunternehmen wurden nach erster erfolgter Plausibilisierung halbiert), höhere Betriebskosten für einen stabilen Betrieb und der Wegfall der Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen (diese sind voll eingerechnet, obwohl diese noch nicht von den Betroffenen akzeptiert sind). Im schlechtesten Fall steigt der Finanzbedarf über die vier Jahre infolge dieser drei Risiken um rund 14 Millionen Franken.

Auf der Investitionsseite ist die Finanzlage auch risikobehaftet. Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten zu finanzieren. Die Investitionsmittel sind daher im nächsten AFP 2018–2021 nachhaltig zu erhöhen.

Um die Risiken in anstehenden Planungsphasen zu reduzieren, werden - neben höheren Kantons- und Gemeindebeiträge ab 2021 - auch alle Beteiligten weiter in Pflicht genommen. So sollen die Kosten gegenüber der bisherigen Grobplanung nochmals optimiert, innovative Ansätze zur Förderung des öV trotz Sparumfeld forciert und den flankierenden Massnahmen, die den öV attraktiver machen, stets den Vorzug gegeben werden (mit Mobilitätsmanagement können z.B. Anreize zur Verkehrsmittelwahl neu gesetzt werden, was die Nachfrage und damit die Einnahmen nachhaltig steigert). In den vergangenen sieben Jahren wurde mit den öffentlichen Geldern beim VVL haushälterisch umgegangen, die realistischen Ziele konnten erreicht und Planungen schrittweise hin zum Zielbild umgesetzt werden. Auf diesem Pfad ist gemeinsam weiter zu gehen.

7 Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, von unserem öV-Bericht 2018 bis 2021 in zustimmendem Sinn Kenntnis zu nehmen

Luzern, xx. November 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident xx

Der Staatsschreiber: xx

**Kantonsratsbeschluss
über den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021**

vom xx

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,
nach Einsicht in den Bericht des Regierungsrates vom xx,
beschliesst:

1. Vom Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021 wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern, xx

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident: xx
Der Staatsschreiber: xx

Verzeichnis der Beilagen

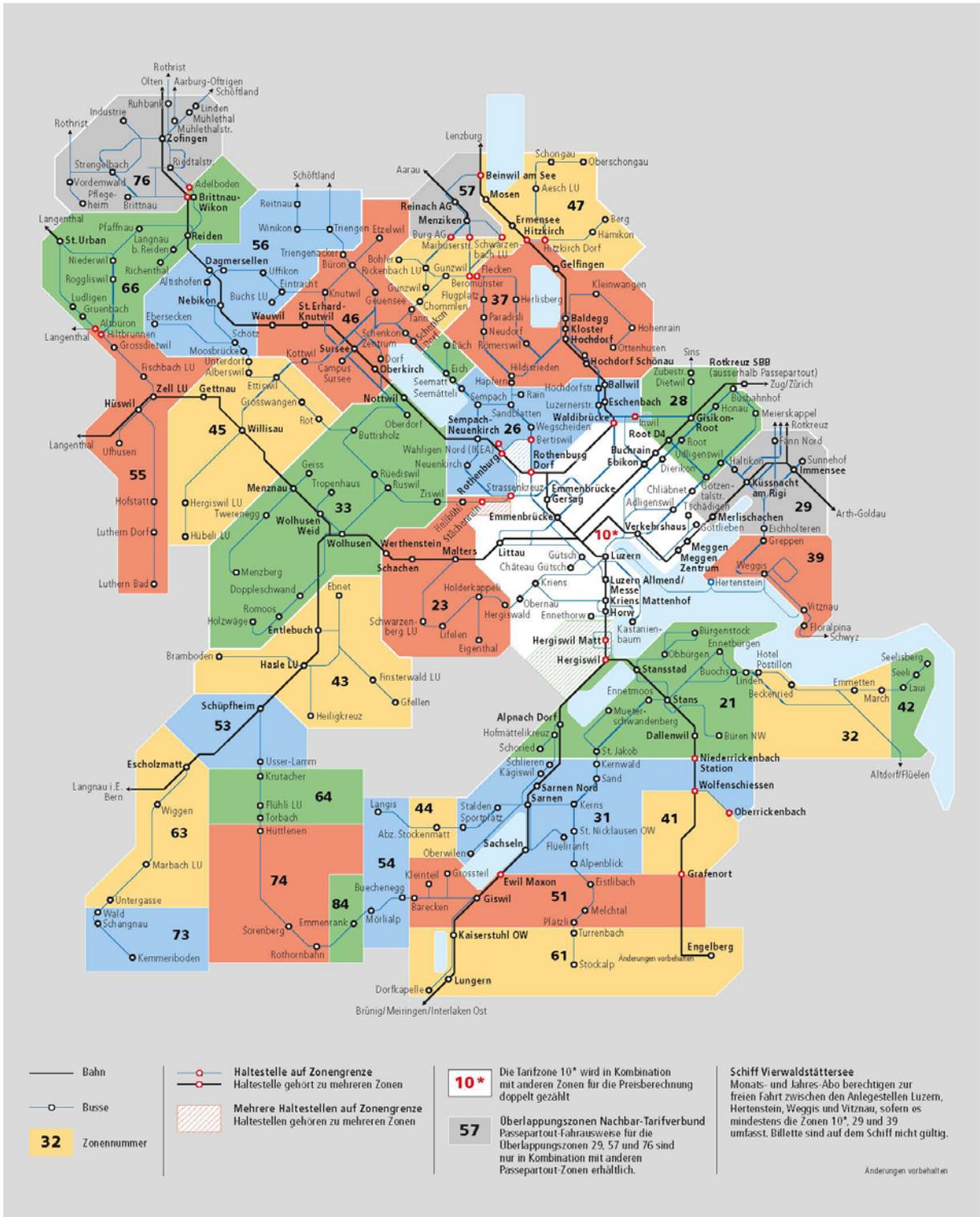
- Beilage 1: Linien- und Zonenplan
- Beilage 2: Massnahmen-Erfolgskontrolle
- Beilage 3 Ein- und Aussteiger 2008 bis 2014 Luzerner Bahnhöfe
- Beilage 4: Liniennetz Zielzustand «AggloMobil tre»
- Beilage 5: Liniennetz Nachtangebot «Nachtstern» 2016
- Beilage 6: Kostenänderungen Angebot
- Beilage 7: Kostenänderungen Rollmaterial
- Beilage 8: Kosten Infrastruktur, öV-Investitionen
- Beilage 9: Kosten Infrastruktur, Auszug Bauprogramm Kantonsstrassen
- Beilage 10: Kosten Tarif / ergänzende Mobilitätsangebote
- Beilage 11: Abgeschlossene Planungen

Tarifzonen

Gültig ab 11.12.16

Passepartout

Tarifverbund LU OW NW



Beilage 2: Massnahmen-Erfolgskontrolle Zeitraum 2014 bis 2017

Umgesetzte Massnahmen im Zeitraum des zweiten öV-Berichts 2014 bis 2017

Kategorien	Linie	Agglomerationsprogramm	Massnahme	Umgesetzte Massnahmen (Fahrplanjahr)			
				2014	2015	2016	2017
Bahn	ZB	X	Fahrzeitverkürzung, integraler 15-Minuten-Takt S-Bahn, Züge in der Hauptverkehrszeit	X			
Infrastruktur	ZB	X	Zentralbahn Luzern-Hergiswil (u.a. Tiefflegung, Doppelspur, Haltestelle Allmend)	X			
Bahn	LIX		Neue Fahrzeuge Luzern-Interlaken-Express (LIX)	X			
Bahn	VAE		Refit und längere Züge Voralpenexpress (VAE)	X			
Bahn	BLS		Rollmaterialänderung NINA Luzern-West S6, S61	X			
RBus	1		Neue Fahrzeuge RBus	X			
Bus	15, 16, 21, 31	X	Ausrichtung Busnetz auf S-Bahn (Luzern Süd) inkl. Ausbau Ortsbus Kriens (HVZ) und Druchmesserlinie 14/31, Tangentiallinie 16 und 21	X			
Bus	53, 502, 528, 529	X	Optimierung Raum Küssnacht & Rigigemeinden mit Rotkreuz	X			
Bus	6, 25	X	Verlängerung Trolleybus Büttlenen	X			
Bus	70, 72	X	Optimiertes öV-Konzept mit neuer Linie 70, Stärkung Bahn/Bushub Rothenburg und Sempach-Neuenkirch	X			
Infrastruktur	70, 84, 88		Neuenkirch, Ausbau Busterminal Neuenkirch-Sempach	X			
Bus	84, 88	X	Neue Ausrichtung und Linienführung Eich, Bäch (mit neuen Haltestellen), Schenkon, Sursee	X			
Bus	73	X	Neue Linienführung via Brüelstrasse (mit neuen Haltestellen)	X			
Bus	25, 26	X	Neue Tangentiallinie Ottigenbühl-Ebikon-Unterlöchli-Adligenswil-Brüelstrasse-Meggen	X			
Bus	81, 82, 83, 89		Ersatz Publicar Night durch Linienbetrieb	X			
Bus	272, 271		Verbesserung Erschliessung Willisau	X			
Bus	86		Verbesserung der Erschliessung Stadt Sursee	X			
Bus	26	X	Anbindung an Bushub Ebikon	X			
Bus	502		Rigigemeinden-Küssnacht: Morgenschliessung Wochenende	X			
Bus	4		Taktveränderung und Umstellung auf Gelenktrolleybus	X			
Infrastruktur	diverse	X	Busspur Pilatusstrasse	X			
Fahrgastinformation	alle		öV-LIVE, Echtzeitinformation mit App, Abfahrtsmonitoren, QR-Code	X			
Tarif	alle		Lancierung Passepartout Job-Abo	X			
Tarif	alle		Lancierung Passepartout Quattro-Tageskarte	X			
Bus	13		Neue Busstrasse Rothenburg Station - IKEA	X			
Bus	diverse		Verbesserungen im Freizeitverkehr	X	X		
Lift	Gütsch		Quartierserschliessung		X		
Tarif	alle	X	Vereinfachung Tarifzonenplan Passepartout		X		
Kommunikation	alle		Passepartout Neuauftritt Marketing		X		
Kommunikation	S-Bahn		10 Jahre S-Bahnen in der Zentralschweiz		X		
Ergänzende Mobilität	Luzern West		Pilotprojekt Mitfahrtsystem (Taxito)		X		
Bus	84		Neue Linienführung Stadt Sempach (mit neuer Haltestelle Hültschern)		X		
Tarif	alle		Neue App öV-TICKET		X		
Infrastruktur	diverse		Aufwertung Rothenburg Dorf und Bahnperron P55		X		
Mobilitätsmanagement	diverse		Luzerner Kantonsspital		X		
Fahrgastinformation	alle		Fahrzeugausrüstungen (Kundeninformationen)	X	X	X	
Bus	Tellbus		Ausbau Kursangebot Tellbus Luzern-Alldorf		X	X	
Bus	18, 19	X	Kapazitätserweiterung (Fahrzeug)			X	
Bus	9, 10		Taktanpassung			X	
Bus	24, 25		Bereinigung Linienenden Tschädigen/Gottlieben			X	
Bus	13, 50, 51, 52, 53		Neue Gelenkbusse (Ersatzbeschaffung)			X	
Bus	22, 23		Notweniger Kapazitätsausbau Abendangebot			X	
Kommunikation	BUWD		Jeder Tag ist öV-Tag (mit Jubiläen)			X	
Kommunikation	Passepartout	X	30 Jahre Passepartout			X	
Bus	50, 51, 52	X	Optimiertes öV-Konzept, Stärkung Bahn/Bushub Rothenburg Dorf			X	
Bus	60, 61	X	Optimiertes öV-Konzept, Stärkung Bahn/Bushub Rothenburg			X	
Bus	110		Ausbau TransSeetalExpress (TSE) zwischen Gisikon-Root und Rotkreuz			X	
Bus	608, 609, 271, 281		Optimiertes öV-Konzept Zofingen-Reiden-Richenthal			X	
Bahn	LEX		Neue zusätzliche Spätverbindung von Luzern-Engelberg-Express (LEX)			X	
Bahn	S1		Zusätzliche Doppeltraktionen und Taktlückenschliessung am Abend			X	
Mobilitätsmanagement	alle		Neuzugerset Kanton Luzern			X	
Bahn	RE		Neue Züge RE Luzern-Wolhusen-Bern (Lotschberger)			X	X
Bahn	S99		Ausbau HVZ-Angebot S99 und Erweiterung Abendangebot S9 an Wochenenden			X	X
Infrastruktur	diverse		Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd (Seetalplatz)				X
Bahn	RE, S7		Rollmaterialänderung NINA/Lötschberger S7, Flügelung Luzern-West RE/S7				X
Bahn	IR Nord-Süd		Eröffnung Gotthardtunnel (Reisezeitverkürzung, Bahnangebotsausbau)				X
Bus	5	X	Neue Tangentiallinie Kriens-Seetalplatz (Trolleybus) inkl. Trolleybusinfrastruktur				X
RBus	1		Taktveränderung RBus				X
Bus	40, 46	X	Neue Linienvknüpfungen, Anbindung an Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd, Stärkung Bahn mit Einstellung L13/53				X
Bus	2	X	Neue Fahrzeuge RBus, neue Führung am Seetalplatz, Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd				X
Bus	41-45		Optimierung Emmer Buskonzept auf Bushub Seetalplatz				X
Bus	23		Verbesserung öV-Erschliessung Mall of Switzerland (1. Schritt)				X
Bus	8		Neue Fahrzeuge RBus				X
Mobilitätsmanagement	alle		Mandat Key Account Management (Mobilitätsmanagement in Unternehmen)				X
Fahrgastinformation	alle		Mandat Vereinheitlichung Linien- und Tarifzonenpläne				X
Bus	12		Einstellung Abend- und Sonntagsangebot Littau Gasshof - Ruopigenhöhe				X

Beilage 3: Ein- und Aussteiger 2008 bis 2014 Luzerner Bahnhöfe

Bahnhaltestelle	2008	2010	2012	2014	Differenz von 2008 bis 2014	
					Absolut	in %
Baldegg	210	247	274	261	+51	+24%
Baldegg Kloster	525	728	747	610	+85	+16%
Ballwil	662	692	708	669	+7	+1%
Brittnau-Wikon	183	173	210	167	-16	-9%
Buchrain	847	1283	1452	1502	+655	+77%
Dagmersellen	871	889	1006	1013	+142	+16%
Ebikon	862	1139	1442	1475	+613	+71%
Emmenbrücke	2483	3084	3579	3821	+1338	+54%
Entlebuch	694	909	790	926	+232	+33%
Ermensee	103	133	128	126	+23	+22%
Eschenbach	764	872	908	882	+118	+15%
Escholzmatt	808	949	861	968	+160	+20%
Gelfingen	255	303	330	360	+105	+41%
Gersag	1741	2462	3140	3396	+1655	+95%
Gettnau	171	180	180	196	+25	+15%
Gisikon-Root	787	1065	1087	1187	+400	+51%
Hasle LU	140	112	137	153	+13	+10%
Hitzkirch	726	934	957	909	+183	+25%
Hochdorf	1843	2113	2170	1990	+147	+8%
Hochdorf Schönau	409	593	683	698	+289	+71%
Horw	1281	1721	1857	2439	+1158	+90%
Hüswil	68	61	70	62	-6	-9%
Kriens Mattenhof	1019	1265	1513	1714	+695	+68%
Littau	691	924	963	1053	+362	+52%
Luzern	70816	81165	87707	91847	+21031	+30%
Luzern-Verkehrshaus	357	458	523	548	+191	+53%
Malters	2017	2429	2624	2666	+649	+32%
Meggen	107	118	129	135	+28	+26%
Meggen Zentrum	268	313	356	441	+173	+65%
Menznau	400	478	469	507	+107	+27%
Mosen	132	166	163	165	+33	+25%
Nebikon	1291	1386	1601	1555	+264	+20%
Nottwil	741	828	871	921	+180	+24%
Oberkirch	322	396	431	498	+176	+55%
Reiden	1382	1507	1713	1540	+158	+11%
Root D4	544	901	928	993	+449	+83%
Rothenburg	228	332	523	851	+623	+273%
Rothenburg Dorf	910	1131	1164	1132	+222	+24%
Schachen LU	347	381	406	567	+220	+63%
Schüpfheim	1401	1722	1584	1831	+430	+31%
Sempach-Neuenkirch	1593	1833	2046	2132	+539	+34%
St. Erhard-Knutwil	122	133	145	120	-2	-2%
Sursee	8473	11232	12047	13145	+4672	+55%
Waldibrücke	490	558	616	615	+125	+26%
Wauwil	646	718	888	956	+310	+48%
Werthenstein	81	103	107	123	+42	+52%
Willisau	1718	1713	1828	2010	+292	+17%
Wolhusen	3665	4436	4652	4396	+731	+20%
Wolhusen Weid	147	221	222	228	+81	+55%
Zell	563	556	540	617	+54	+10%
Zentren						
Bushubs Agglomeration						
Wichtige kantonale Bushubs						

Quelle: SBB AG, Personenverkehr, Unternehmensentwicklung, Nachfrageentwicklung, (Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr, DWV)

Massnahmen 2018-2021 Angebot, Anteil Verkehrsverbund Luzern

Massnahmennummer	Art	Linie	Agglomerationsprogramm	Massnahme	Änderungskosten	Periode 2018-2021				Restkosten nach 2021
						2018	2019	2020	2021	
1	Bus	82, 90		Verbesserte Erschliessung Raum St. Erhard Nebikon Dagmersellen	170'000	170'000				
2	Bus	111, 22		Neue Linie Ebikon-Mall-inwil-Waldbrücke (Ersatz Linie 54 und Abschnitt L22 Reussbrücke-inwil)	895'000	895'000				100'000
3	Bus	23		Taktverdichtung aufgrund Eröffnung Mail	0	1'390'000			-1'390'000	
4	Bus	87		Verbessertes Angebot am Nachmittags/Abend zwischen Sursee, Schenkon, Gunzwil, Beromünster (Moischer Express)	49'000	49'000				
5	Bus	21		Busführung durch Motelstrasse	0	0				
6	Bus	14		Busführung durch Arsenalstrasse	0	0				
7	Bus	9, 11, 15		Umsetzung Quartierserschliessungskonzept Bramberg, Dattenberg, Sonnen- und Schattenberg inkl. Rollmaterial	0	0				
8	Bahn	56/57/RE		Flügelung S6 und S7/RE bis Betriebschluss (Systematisierung Angebot am Abend und kein Umstieg mehr in Wolhusen)	90'000	90'000				
9	Bus	86		Schliessung Taktlücke morgens	59'000	59'000				
9	Bus	86		Schliessung Taktlücke bis Abendangebot einsetzt (ganze Linie: Kantonspital Sursee - Campus)	42'000	42'000				
9	Bus	86		Abendangebot (aus Standart L65). Linienabschnitt Sursee Bahnhof - Campus	39'000	39'000				
10	Bus	86		Verdichtung zum 15 Minutentakt Bahnhof Sursee - Campus-Schulzelten 83'000.-; Finanzverpflichtung Campus	0	0				
10	Bus	86		Verdichtung zum 15 Minutentakt Bahnhof Sursee - Campus für Schwimmunterricht, 83'000.-; Finanzverpflichtung Gemeinden	0	0				
11	Bus	85		Surental: Verbesserte Abendschliessung MoFr (Voraussetzung für Campus Erschliessung am Abend)	70'000	70'000				
12	Bus	271		Verdichtung zwischen Willisau, Alberswil, Nebikon über Mittag (3 Kurspare für den 30 Minuten Takt)	79'000	79'000				
13	Bus	73		Systematisierung Angebot	0	0				
14	Bus	14		Angebotsmassnahmen Mobilitätsmanagement Hirslanden/St.Anna	Kostenschätzung offen	xxx				
15	Bus	WTE		Neue HVZ-Linie Wiggertal-Express (WTE), Willisau-Dagmersellen	150'000	150'000				
16	Bus	110/TSE		Taktverdichtung Transseealexpress (TSE), Hochdorf-Eschenbach-Gisikon-Rotkreuz	350'000	350'000				
17	Bus	diverse		Optimierung Angebot auf letzte S-Bahnkurse am Bahnhof Luzern	200'000	200'000				
18	Bus	alle		Busführung via Bahnhof Mattenhof (Pilatusarena, Überbauung Mattenhof I)	215'000	215'000				
20	Bahn	58/529		Refit Automaten S-Pos Gesellschaft	-1'107'000	40'000			-1'593'000	
21	Bus	12		Durchbindung Sursee-Otten-Turgi	192'000	31'000			-7'000	168'000
22	Bus	1		Verlängerung Tschoppis	330'000				330'000	
22	Bus	1		Bus-Netzerhöhung Ebikon (Verlängerung L1 nach Bushub Ebikon)	2'690'000				2'690'000	
22	Bus	22, 23		Einkürzung zum öV-Knoten Ebikon	-1'910'000				-1'910'000	
22	Bus	18		Neue Tangentiallinie Littau - Ebikon Bahnhof	430'000				430'000	
22	Bus	1		Bus-Netzerhöhung Ebikon (Verlängerung L1 nach Mall of Switzerland)	1'300'000				1'300'000	
22	Bus	23		Verlängerung bis Gisikon Weidblick	70'000				70'000	
23	Bus	20, 24		Durchbindung der Linie 20/24, Ennetthorw - Meggen Tschädigen, Bereinigung Linienaufspaltung Meggen/Horw	490'000				490'000	
24	Bahn	S61		Verlängerung S61 ab Schachen bis Willisau (BLS)	713'000				713'000	
25	Bus	210		Optimierung auf S61: Busergänzung Werttheinstein bei Einführung S61: Walters - Schachen - Wolhusen (Spital)	160'000				160'000	
26	Bus	271		Optimierung auf S61	140'000				140'000	
27	Bus	91		Optimierung auf S61: Optimierung Eberssecken - Schütz	50'000				50'000	
28	Bus	40		Taktverdichtung HVZ Flugzeugwerke bis Waldbrücke	53'000				53'000	
29	Bus	Div.		Verdichtungen Bus zu Hauptverkehrszeiten	400'000				200'000	
30	Bahn	S41		Neue S-Bahn S41 Luzern-Horw (Zentralbahn)	1'290'000				1'290'000	
31	Bahn	S9		Zusätzliche Doppeltraktionen (SBB)	400'000				400'000	
32	Bus	8,12		Durchbindung der Linie 12/8 Littau-Würzenbach (RBUS-Linie 3), Einkürzung auf Abschnitt Hirtenhof - Luzern Bhf	792'000				792'000	
33	Bus	232		Linienverlängerung im Sommer zwischen Entlebuch Gfellen ins Langis (Finanzierung durch Dritte)	0				0	
34	Bus	101/105		Verbesserung der Abendschliessung ab S9 für Hochdorf, Hohenrain, Baldegg, Römerswil	63'000				63'000	
35	Bus	106/107		Verbesserung der Abendschliessung ab S9 für Hitzkirch, Aeschi, Schöngau, Mösswangen, Hämikon	57'000				57'000	
36	Bahn	S1		Zusätzliche Doppeltraktionen Sursee-Luzern-Baar (SBB)	400'000				200'000	xxx
37	Bus	2, 8		Durchbindung der Linie 2/8 (RBUS Linie 2)	Kostenschätzung offen	0			200'000	xxx
37	Bus	9, 19		Anpassung Linie 9 und 19 aufgrund Durchbindung der Linie 2/8	Kostenschätzung offen	0			200'000	xxx
38	Bahn	LU-ZG-ZH		Mittelfristig Angebot Bahn mit Regionalexpress (Halt Ebikon)	Kostenschätzung offen	0			88'000	xxx
39	Trolley	Div.		Abschreibungen Fahrleitungsanpassungen	514'000	240'000			186'000	
					9'959'000	3'963'000			1'912'000	2'970'000

Hinweis:
 > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierter Planungen.
 > Enthält eine Massnahme unter Kosten die Zahl 0, wird keine Kostenänderung erwartet.
 > Zu diesem Angebot nötige Infrastrukturen sind in den öV-Investitionen (Beilage 6) oder im Bauprogramm Kantonsstrassen enthalten (Beilage 7)
 > Die Planungen werden laufend weiter vertieft. Die Tabelle zeigt den Kostenstand Oktober 2016.

Farbcodes:
 > blau: aus öV-Bericht 2014-2017
 > schwarz: neue Massnahmen öV-Bericht 2018 bis 2021

Massnahmen 2018-2021 Rollmaterial, Anteil Verkehrsverbund Luzern

Massnahmennummer	Art	Linie	Agglomerationsprogramm 2. G.	Massnahme	Änderungskosten	Periode 2018-2021				Restkosten nach 2021
						2018	2019	2020	2021	
40	Bus	41, 42, 43, 44, 45		Ersatz Midi- durch Standardbusse	100'000	100'000				
41	Bahn	BLS		Refit NINA	-583'000	-295'000	-288'000			
42	Bahn	Div.		Einbau Energiemessgeräte Bahnen	100'000	50'000	50'000			
43	Bahn	BLS		Refit FIS	112'000	95'000	53'000	-36'000		
44	Bahn	Flirt		APFZ (Refit Kundeninformation und -sicherheit)		12'000	32'000	52'000	65'000	68'000
45	Bahn	BLS		Neu- und Umbau Werkstätten	283'000	471'000	16'000	-56'000	-148'000	
46	Bahn	Zentralbahn		Neu- und Umbau Werkstätten						
47	Bahn	S9		Anpassung Seetaler an BehIG & Modernisierung Fahrzeuge	324'000			350'000	-26'000	
48	Bahn	SOB		Neues Rollmaterial Voralpenexpress VAE	-252'000	114'000	-145'000	-221'000		-265'000
Total					84'000	547'000	-282'000	89'000	-109'000	-197'000

Hinweis:

- > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierter Planungen.
- > Enthält eine Massnahme unter Kosten die Zahl 0, wird keine Kostenänderung erwartet.
- > Die Planungen werden laufend weiter vertieft. Die Tabelle zeigt den Kostenstand September 2016.

Massnahmen 2018-2021 Infrastruktur, öV-Investitionen, Anteil Kanton Luzern (verantwortlich Kanton Luzern)

Massnahmen- nummer	Massnahmen- nummer APP	Art	Linie	Agglomerationsp programm	Massnahme	Periode 2018-2021				Restkosten nach 2020	
						Budget 2017	2018	2019	2020		2021
Bahn											
49		Bahn	SBB		Instandhaltung S-Bahnhaltestellen	240'000					
50		Bahn	Zentralbahn		Doppelspursausbau und Tieferlegung, Teilprojekt Hergiswil	100'000	60'000	1'000'000	1'000'000		3'000'000
47		Bahn	SBB		Seetalbahn, Behig		750'000				
öV-Verknüpfungspunkte Landstrasse											
51		Bus	61, 63, 66, 271		Ettswil, Buswendeplatz	1'000'000	1'500'000				
52/53/54/55		Bus	diverse		Ausbauten Buserminials Schlipfheim, Surssee, Wohlhusen und Hochdorf	1'400'000	700'000	4'100'000	5'200'000		3'700'000
öV-Verknüpfungspunkte Agglomeration Luzern (Agglo/Mobil)											
2		REBUS	2, 5, 40, 41, 46, 51, 59	AP1+2	Emmen/Luzern, öV-Projekt Seetalplatz	4'000'000	2'000'000	2'165'800			
8		REBUS	1, 18, 22, 23, 51	AP2 öV-6.2.b	Ebkikon, Bushub Bahnhof	300'000	160'000	4'500'000	500'000		
12		REBUS	14, 16, 21, 16C, 54, 55	AP2 öV-6.3.b	Horw, Bushub Bahnhof	200'000	100'000	100'000	200'000		8'900'000
56		REBUS	14, 16, 54, 55	AP2 öV-6.3e	Kriens, Bushub Mattenhof	150'000	100'000	100'000	2'000'000		4'000'000
57		REBUS	13, 45, 56, 561	AP2 öV-6.4b+AP3	Luzern, Busbahnhof Littau		100'000	100'000	200'000		5'600'000
58		REBUS	13, 45, 56, 561	AP2 öV-6.4b+AP3	Rothenburg, Umbau Bahnhof R. Industrie	100'000	200'000	500'000	3'000'000		2'200'000
59		REBUS	13, 45, 56, 561	AP2 öV-6.4e+AP3	Emmen, Bahnhof Gersag, Verbesserung Umsteigesituation	100'000	100'000	100'000	1'000'000		1'700'000
60		REBUS	41, 42, 44, 45, 51, 59	AP3							
Fahrdleitungen											
7		REBUS	5	AP2 öV-8.1	Luzern Fährleitungsverbindung Pilatusplatz für Linie 5	150'000					
22		REBUS	1	AP2 öV-7.1	Ebkikon, Verlängerung Linie 1, Etappe 1 Malhof-Ebkikon Bahnhof	300'000	2'500'000	6'000'000			
22		REBUS	1	AP2 öV-7.1+AP3	Ebkikon, Verlängerung Linie 1, Etappe 2 Mall of Switzerland	200'000	1'100'000	2'500'000			
32		REBUS	8, 12	AP2 öV-7.2+AP3	Littau, REBUS-Linie 3 Littau-Würzenbach		200'000	300'000	200'000		6'300'000
Diverses											
61		REBUS	diverse	AP2 öV-1.2	Luzern, Optimierungen Luzernerhof-Bahnhof-Pilatusplatz-Bundesplatz	100'000	500'000	200'000	200'000		100'000
62		REBUS	diverse		Projektierungsarbeiten, div. Projekte	100'000	100'000	100'000	100'000		300'000
Total						8'340'000	12'715'000	22'515'800	13'600'000		35'800'000

AFP 2017-2020 vom 18. Okt. 2016	7'900'000	9'100'000	12'805'800	12'550'000
Abweichung	440'000	3'050'000	9'710'000	1'050'000

- > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierter Planungen.
- > Stand Aufgaben und Finanzplan (AFP) 2017 bis 2020: 18. Okt. 2016
- > Spalte 2021 wird ausgefüllt, sobald AFP 2018 bis 2021 im Okt. 2017 vorliegt

Farbcode:

> blau: aus öV-Bericht 2014-2017

> schwarz: neue Massnahmen öV-Bericht 2018 bis 2021

Realisierung

Massnahmen 2018-2021 Infrastruktur, Bauprogramm Kantonsstrassen (verantwortlich Kanton Luzern)

Art	Linie	Agglomerationsplanungsnummer Bauprogramm	Massnahme	Periode 2015-2018					
				2017	2018	2019	2020	2021	
Bus	div. Linien	x	1		x	Topf B			nach 2023
Bus	div. Linien	x	2		x				
Bus	6,8,24,73		3						
Bus	1, 71	x	7		x				
Bus	1, 15, 16, 21, 71	x	8		x	Topf B			
Bus	1		10		x				
Bus	91, 271		20		x				
Bus	61, 72	x	22		x				
Bus	div. Linien	x	26		x	Topf B			
Bus	2, 12, 18	x	28		x	Topf B			
Bus	div. Linien	x	29		x				
Bus	div. Linien	x	31			Topf B			
Bus	83, 85		38						
Bus	div. Linien	x	42						
Bus	1, 22, 23	x	49		x	Topf B			
Bus	23		50						
Bus	14, 21	x	55		x				
Bus	12	x	62		x	Topf B			
Bus	272		66		x				
Bus	div. Linien	x	75		x	Topf B			
Bus	4, 6, 7, 8, 21	x	77			Topf B			
Bus	1, 15, 16, 21, 71	x	78			Topf B			
Bus	14	x	79			Topf B			
Bus	div. Linien	x	80			Topf B			
Bus	61		82			Topf B			
Bus	2, 5	x	83			Topf B			
Bus	2, 5	x	84			Topf B			
Bus	2, 5	x	85			Topf B			
Bus	div. Linien	x	86			Topf B			
Bus	45, 46, 50, 52	x	88			Topf B			
Bus	1, 19, 22, 23	x	92			Topf B			
Bus	14, 16, 21	x	95			Topf B			
Bus	73		97			Topf B			
Bus	20	x	98			Topf B			
Bus	111		108			Topf B			
Bus	22		110			Topf B			
Bus	div. Linien	x	111						Topf C
Bus	85		122						Topf C
Bus	div. Linien	x	131						Topf C
Bus	12	x	133						Topf C
Total									

Legende:
 > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände.
 > Stand Bauprogramm für Kantonsstrassen 2015-2018 vom 20. Juni 2014

Massnahmen 2018-2021 Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote

Massnahmen- nummer	Art	Agg/operationsprog rartm. Z.G.	Massnahme	Total Kosten 2018-2021	Periode 2018-2021				Restkosten nach 2021
					2018	2019	2020	2021	
63	Tarif		Swisspass / ZPS Zukünftiges Preissystem Schweiz im Passepartout (TU-Aufgabe)	0					
64	Mitfahrtsysteme		Spontanes Mitfahrtsystem (ÖV-Ergänzung)	240'000	60'000	60'000	60'000	60'000	jährlich 80'000
65	Kommunikation		Periodische ÖV-Kampagnen für den ganzen Verbund (Dachkampagne)	360'000	90'000	90'000	90'000	90'000	jährlich 90'000
66	Mobilitätsmanagement		Marktbearbeitung/Veranstaltungen (u.a. ÖV-Ticketintegration)	80'000	20'000	20'000	20'000	20'000	jährlich 20'000
67	Kommunikation		Gemeinsames Social Media in der ÖV-Branche	120'000	30'000	30'000	30'000	30'000	jährlich 30'000
68	Mobilitätsmanagement		Mobilitätsausbildung Schulen	80'000	80'000				
69	Bus		Weiterentwicklung Nachtnetz (Mithilfe Planung des Abgleichs TU-VVL)	120'000	30'000	30'000	30'000	30'000	jährlich 30'000
70	Kommunikation		Stärkung S-Bahnen in der Zentralschweiz	530'000				450'000	
71	Mobilitätsmanagement		Sharing, u.a. Bike-Sharing an Haltestellen (Planung und Mithilfe Aufbau)	100'000				100'000	
72	Infrastruktur		Definition Standard Haltestellenausrüstung (Mithilfe Planung)	200'000				100'000	
73	Mobilitätsmanagement		Weiterentwicklung ÖV-Plattformen (luzernmobil.ch)	200'000				100'000	
74	Mobilitätsmanagement		Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement Privatpersonier	150'000				200'000	jährlich 200'000
75	Mobilitätsmanagement		Contact-Center Passepartout (Mithilfe Aufbau)	150'000				150'000	jährlich 150'000
Total				2'420'000	430'000	230'000	630'000	1'130'000	

Laufende Mandate										
76	Mobilitätsmanagement		Mobilitätsmanagement in Unternehmen							
77	Fahrgastinformation		Weiterentwicklung App ÖV-LIVE					40'000		
78	Fahrgastinformation		Netzpläne Bus, Weiterentwicklung Bus&Bahn					40'000		
Total				0	0	0	0	40'000	0	0

> Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierter Planungen.

Farbcode:

> blau: aus ÖV-Bericht 2014-2017

> schwarz: neue Massnahmen ÖV-Bericht 2018 bis 2021

Beilage 11: Abgeschlossene Planungen

Der öV-Bericht basiert auf vorausseilenden und abgeschlossenen Planungen. Alle Berichte sind öffentlich zugänglich, abgelegt unter www.vvl.ch/planung

Titel	Verfasser/in	Kurzbeschreibung
Planungen für die Schweiz		
Brechen der Verkehrsspitzen	Metropolitankonferenz Zürich, 7. Nov. 2016	Sammlung bestehender und neuer Ansätze zum Brechen von Verkehrsspitzen.
Hebel und Wege zur Optimierung der Auslastung im öV	KoV, SBB, VoV 3. März 2016	Der Schlüssel zu einer besseren Auslastung sowohl im öV als auch im motorisierten Individualverkehr liegt insbesondere in der Änderung des Verhaltens der Pendler zu Hauptverkehrszeiten.
Verkehrsperspektiven 2040	ARE, ASTRA, BAFU, BAV, BFE, August 2016	Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz über alle Verkehrsträger abgestimmt.
Vision Mobilität Schweiz 2050	ETH, HSG, Oktober 2015	Integrierte Planung von Personen- und Güterverkehr basierend auf für die Schweiz passende Werte. Die Studie vereint die Sichten aller Akteure und bildet daher eine realistische Vision 2050.
Raumkonzept Schweiz	Bundesamt für Raum- entwicklung ARE, 20.12.2012	Das Raumkonzept Schweiz ist ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung der Schweiz. Es ist das erste Strategiedokument in der Schweizer Raumentwicklung, das von allen Staatsebenen gemeinsam entwickelt und getragen wird.
Langfristperspektive Bahn	BAV, 20.04.2012	Der Bericht stellt dar, nach welchen Leitlinien das Bahnangebot in der Schweiz über das Jahr 2050 hinaus entwickelt werden soll.
Planungen für die Zentralschweiz		
Gesamtperspektive Zentralschweiz	SBB, ZKöV 04/2016	Die Zentralschweizer Kantone und die SBB stärken die Zusammenarbeit. Das Arbeitsprogramm mit Zeithorizont 2030 umfasst Angebote des Personen- und Güterverkehrs, die notwendige Eisenbahninfrastruktur und die Entwicklung von Arealen um Bahnhöfe.
Regionales Angebotskonzept AS2030	ZKöV, 27.11.2014	Wie in der neuen Bahninfrastruktur-Finanzierung FABI vorgesehen, haben die Zentralschweizer Kantone gemeinsam ein regionales Angebotskonzept für 2030 erarbeitet. Aufgrund des prognostizierten Engpasses beim Bahnangebot fordern die Zentralschweizer Kantone insbesondere mehr Verbindungen auf den stark wachsenden Hauptentwicklungachsen.
Planungen für den ganzen Kanton Luzern		
Kantonaler Richtplan 2015	Kanton Luzern 26.05.2015	Teilrevidierter Richtplan. Die Teilrevision konzentriert sich auf den Zersiedlungsstopp und die Siedlungsentwicklung nach innen. Neuste öV-Themen sind aktuell abgebildet.
Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern	Kanton Luzern, 08.09.2015	Der Planungsbericht an den Kantonsrat über die Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern zeigt den Nutzen und die Notwendigkeit eines Durchgangsbahnhofs für Luzern auf.
Nutzenstudie Durchgangsbahnhof Luzern	Kanton Luzern, VVL, 12.03.2015	Der Durchgangsbahnhof Luzern überzeugt mit einem lokalen, regionalen und nationalen Nutzen. Kürzere Reise- und Umsteigezeiten, intensivere Fahrplankette in alle Richtungen und ein ausgebauter Angebot im öV werden ermöglicht. Hinzu kommen zahlreiche wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten.
Monitoring Gesamtverkehr, Kennblatt 2014	Stadt Luzern, Kanton LU, VVL, 19.12.2014	Jährlich erhobenes Verkehrsaufkommen auf Luzerns Strassen und Schienen (gezählt an zahlreichen Zählstellen und mittels Fahrgastzählungen im öV).
Bauprogramm für Kantonsstrassen 2015 bis 2018	Kanton Luzern, 20.06.2014	Liste und Priorisierung von Kantonsstrassenprojekten (inkl. öV-Bevorzugungsmassnahmen auf Kantonsstrassen).
öV-Bericht 2014 bis 2017	Kanton Luzern, 12.11.2013	Planungsbericht des Regierungsrats über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2014 bis 2017.
Monitoring Gesamtverkehr	Stadt Luzern, Kanton LU, VVL, 01.11.2013	Datensammlung zum Gesamtverkehr im Kanton Luzern. Abbild sowohl des gemessenen Verkehrsaufkommens wie auch der Indikatoren zur Mobilität.
Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern	Kanton Luzern 8. Juli 2013	Das Projekt Tiefbahnhof Luzern ist die zweckmässigste Variante, um die akuten Kapazitätsprobleme bei der Zufahrt zum Bahnhof Luzern zu lösen.
Mobilität im Kanton Luzern	LUSTAT, Jahr 2012	Datensammlung und Aussagen zur Mobilität im Kanton Luzern basierend auf nationaler Volksbefragung und kantonalen Zusatzbefragungen.
öV-Bericht 2012 bis 2015	Kanton Luzern, 15.11.2011	Planungsbericht des Regierungsrat über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2012 bis 2015
Rahmenplan Luzern	SBB, 08.09.2010	Zukünftige Infrastrukturentwicklung des Bahnknotens Luzern.
S-Bahn Luzern, langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof	SBB, 16.07.2010	Auf der Infrastrukturbesvariante "Tiefbahnhof Luzern mit Direktzufahrt ab Ebikon" wurde der Angebotsnutzen für alle Korridore aufgezeigt.
Kantonaler Richtplan	Kanton Luzern, 17.11.2009	Hauptmerkmale des strategischen Führungsinstruments für die räumliche Entwicklung sind die Ausrichtung auf den Metropolitanraum Zürich, die Aufteilung des Kantons in zwei Räume, die Bildung von regionalen Entwicklungsträgern, sowie die verstärkte Positionierung des Kantons als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie als Tourismus- und Kulturdestination.
S-Bahn Luzern	Kanton Luzern, 09.03.2003	Planungsbericht des Regierungsrat über die S-Bahn Luzern. Der Planungsbericht bettet die S-Bahn in die Gesamtverkehrspolitik des Kantons Luzern und des Bundes ein und gibt den Rahmen vor für künftige Angebots- und Infrastrukturplanungen.
Planungsbericht öV	Kanton Luzern, 11.01.2000	Planungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat über den öV im Kanton Luzern.
Planungen in der Agglomeration Luzern		
Mobilitätsberatung Seetalstrasse Emmen	VVL, IG Seetalstrasse, Gemeinde Emmen, Auto AG, SBB 22. Dez. 2016	Mit einem Firmen-Cluster durchgeführte Analyse des Verkehrsaufkommens (Nachfragestruktur), Ortung von Schwachstellen, übergeordnete Ziele für die Interessengemeinschaft, erreichter Grundsatz, sowie konkret durch alle Partner umzusetzende Massnahmen.
Mobilitätsberatung Klinik St. Anna Luzern	VVL, Hirslanden, Stadt Luzern, vbl, SBB, 11.07.2016	Analyse des Verkehrsaufkommens (Nachfragestruktur), Ortung von Schwachstellen, übergeordnete Ziele und vereinbarte Grundsatz, konkret durch alle Partner umzusetzende Massnahmen
Optimierung Gesamtverkehr Luzern Ost	Kanton Luzern, Ge- meinde Ebikon, Luzern- Plus, VVL, März 2016	Übersicht über die koordinierten Projekte bis 2020 zur Optimierung des Gesamtverkehrs Luzern Ost (Bushub Ebikon, Verlängerung Trolleybuslinie 1, Anpassung Erneuerung K17, Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost)
Gesamtverkehrs-konzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)	Kanton Luzern, Stadt Luzern, VVL, Luzern-	Weniger Staus und mehr Mobilität: Dies sind die Ziele des GVK. Durch eine Reduktion des Autoverkehrs zu den Hauptverkehrszeiten um 5 Prozent soll der Verkehr flüssiger gemacht

	Plus, 03.03.2016	werden. Dank des Ausbaus und der Bevorzugung des öV soll die zu erwartende Zunahme der Mobilität bewältigt werden.
AggloMobil tre	VVL, 23.10.2015	Mit AggloMobil tre hat der VVL ein Konzept zur Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022 erarbeitet. Das Konzept beinhaltet unter anderem die Einführung des Systems RBus auch auf den Linien 2, 8 und 12 sowie mehr Durchmesserlinien.
AggloMobil due - Detailkonzept Luzern Ost	VVL, AKP, 15.10.2014	Vertiefungsarbeiten Luzern Ost, gestützt auf das genehmigte Konzept AggloMobil due. Neben dem Zielzustand 2019 wird die schrittweise Umsetzung dargestellt.
BHLS-Studie	Hochschule Luzern, 05.06.2014	BHLS (Busses with a high level of service) für Luzern und andere Schweizer Städte. Grundlagen aus der Forschung und Situationsanalyse für Luzern, insbesondere für das System RBus
öV-Konzept Raum Vitznau-Küssnacht-Rotkreuz ab 2014 - Schlussbericht	Kanton Schwyz, Bezirk Küssnacht, VVL, Kanton Zug, 19.02.2013	Studie zur Überprüfung und Anpassung des öV-Angebotskonzepts für den Raum Vitznau-Küssnacht-Rotkreuz.
Bericht RBus	VVL, 17.12.2012	Konzept RBus zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung eines erhöhten Busbevorzugungsstandards für hochbelastete Doppelgelenktrolleybuslinien. Ziel ist, sich dem Qualitätsstandard von Tramsystemen anzunähern, aber weiterhin die Kostenvorteile des Trolleybusses zu nutzen.
öV-Optimierung Kantonsspital Luzern	VVL, Luzerner Kantonsspital, Stadt Luzern, Kanton Luzern, 20.02.13	Analyse und Variantenstudium für kurz-, mittel- und langfristige öV-Optimierungen im Bereich Kantonsspital Luzern. Auflistung des weiteren Vorgehens im Teilbereich Angebot, Infrastruktur und Mobilitätspaket.
Trolleybus-strategie	VVL, 12.02.2013	Die auf 10 Jahre angelegte Trolleybusstrategie fasst Grundsatzfragen zur Traktion für den Raum Luzern zusammen.
Agglomerations-programm Luzern 2. Generation	Kanton Luzern, 05.06.2012	Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation (AP LU 2G) baut auf der Gesamtkonzeption des AP LU 1G auf. Die Weiterentwicklung beinhaltet deshalb in erster Linie eine Aktualisierung der Grundlagen und die weitere Umsetzung der bisherigen, im kantonalen Richtplan 2009 verbindlich festgelegten Raum- und Verkehrsstrategie sowie der wichtigen Projekte und Massnahmen.
öV-Konzept AggloMobil Due	VVL, 24.08.2012	öV-Konzept für die Agglomeration Luzern mit Massnahmen bis 2018. Das Konzept verfolgt die bessere Verknüpfung von Bahn/Bus, baut Kapazitäten mit grösseren Bussen aus, vernetzt das Bussystem mit kernnahen Tangentiallinien besser und puscht öV-Bevorzugungsmassnahmen.
öV-Konzept Rontal	Zweckverband ÖVL, 22.01.2010	Das neue öV-Konzept im Rontal stellt einen Paradigmenwechsel dar. Die Rontalachse wird als Rückgrat gestärkt (S-Bahn S1, Trolleybus 1 und Schnellbus). Inwil und Buchrain verlieren ihre Direktverbindung nach Luzern und werden mit Zubringerlinien an den Bahnhof Ebikon angebunden, wo gute Anschlüsse auf schnelle Verbindungen bestehen.
öV-Konzept Emmen	Zweckverband ÖVL, 22.12.2009	öV-Konzept für Emmerbus mit Ausrichtung Busnetz auf S-Bahn Waldbrücke und Gersag sowie Linienergänzungen und -anpassungen zur besseren Erschliessung des Gemeindegebietes
Angebotskonzept 2009 Luzern-Emmen-Beromünster-Menzikon	Kanton Luzern, 03.06.2008	öV-Konzept Teil Nord: Sursee-Beinwil-Beromünster öV-Konzept Teil Süd: Raum Rain-Rothenburg Luzern.
Agglomerations-programm Luzern 1. Generation	Kanton Luzern, 10.04.2006	Das Agglomerationsprogramm Luzern der 1. Generation (AP LU 1G) zeigt in einer Gesamtstrategie mit 24 vernetzten Massnahmen wie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung künftig nachhaltig aufeinander abgestimmt werden soll.
öV-Konzept AggloMobil	Zweckverband ÖVL, 12.01.2004	öV-Konzept für die Agglomeration Luzern mit Massnahmen im Bereich Angebot (Linienergänzung und -führungen) sowie Fahrplan (Harmonisierung Takt).
Trolleybusbericht	Zweckverband ÖVL, 19.04.2002	Rechtliche, ökonomische und finanzielle Abklärungen zum System Trolleybus für die Überlegungen zur Weiterentwicklung des Systems.
Planungen in der Region Sursee Mittelland		
Masterplan Sursee	RET Sursee-Mittelland, Kanton LU, VVL, 11.06.2015	Der Masterplan Bahnhof Sursee zeigt die Rahmenbedingungen für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnhofs Sursee und seines Umfeldes auf.
Überprüfung öV-Angebot Sursee	VVL, 30.04.2015	Das Busangebot im Raum Sursee wurde kontinuierlich ausgebaut. Die Wirkung ist nun mittels gezielter Analysen in einer Art Monitoring - ähnlich den Analysen in der Agglomeration Luzern - aufgearbeitet.
Untersuchungen an der Busachse Rotta	Metron im Auftrag von VVL, 30.06.2014	Optimierungen und Ausbaubehabsichten im Rottal (Linien 60, 61, 62, 63, 64).
Regionalbuskonzept Rothenburg-Neuenkirch-Sempach-Eich-Sursee	VVL, 20.03.2013	Mit Fertigstellung der Bahnüberführung in Neuenkirch Sempach Station kann das öV-Konzept "östlicher Sempachersee" zeitgemäss angepasst werden.
Anpassung Angebotskonzept Linie 85 Sursee-Schöftland Linie 83 Etzelwil-St. Erhard	VVL, Kanton Aargau, 10.03.2011	Neues Konzept aufgrund Fahrzeugwechsel bei WSB.
Überprüfung und Anpassungen Angebotskonzept Raum Sursee	Kanton Luzern, 15.06.2010	Überprüfung und Anpassung der Buslinien im Raum Sursee, Fokus auf Agglomerationsentwicklung.
Buskonzept Zofingen-Reiden	Kanton Luzern, Kanton Aargau, 24.03.2003	Neukonzept aufgrund der Auswirkungen von Bahn 2000, Konzeptgrundlage für die Ausschreibung Wiggertal Los 2003.
Planungen in der Region Luzern West		
öV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61	VVL (in Ausarbeitung)	Anpassungen des Busnetzes auf neue S61 Luzern-Wolhusen-Willisau ab Dez. 2019
Fahrplankonzept Luzern West/Rottal ab 2016	3B AG im Auftrag von VVL, 19.02.2015	öV-Erschliessung Rottal, Luzern West ab Fahrplanjahr 2016 (Zell, Fischbach, Grossdietwil, Altbüron, Pfaffnau, Roggliswil, Reiden).
Taxito - öffentlicher Individualverkehr	VVL, Taxito AG, 11.03.2014	Technischer Bericht über das Projekt Taxito im Kanton Luzern. Abgrenzung, Funktionsweise, Bedarfsanalyse und Umsetzung werden thematisiert.
öV-Konzept Raum Escholzmatt-Marbach-Schangnau	VVL, Kanton Bern, 22.03.2011	Wegen der Aufhebung des Bahnhofs Wiggen wurde die Busführung neu geplant.
Planungen in der Region Seetal		
Kantons-übergreifendes Busangebot AG-LU	VVL, Gemeinden Seetal, Kt. AG, 19.12.2012	Fragestellung einer kantonsübergreifenden verbesserten Buserschliessung im Seetal.
Sanierung Seetalbahn	Kanton Luzern, Jahr 1999	Konzept Strassenbahn: Die Behördendelegation (BAV, Kantone AG und LU, SBB) einigten sich auf ein neues Konzept mit neuem, leichterem und schmalere Rollmaterial auf sanierter bestehender Linienführung.



Staatskanzlei
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch