

Planungsbericht des Regierungsrates
an den Grossen Rat

B 37

über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern

Übersicht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat den Planungsbericht über den öffentlichen Regionalverkehr und den schienengebundenen Güterverkehr. Der Planungsbericht gibt Auskunft über das bestehende Angebot und die Nachfrage, über die geplanten Änderungen sowie über die Kosten des öffentlichen Verkehrs. Im Anhang zeigt der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern die Planungen für seinen Zuständigkeitsbereich auf.

Der kantonale Richtplan legt unter anderem für den öffentlichen Verkehr Ziele fest. Dieser muss insbesondere in den dicht bebauten Siedlungsgebieten höhere Verkehrsanteile übernehmen. In den ländlichen Gebieten soll er eine Grundversorgung sicherstellen. Der Regierungsrat will mit den vorhandenen Finanzmitteln im öffentlichen Verkehr eine bessere Wirkung erzielen. Dank entsprechender Anstrengungen konnte das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr auf den Fahrplanwechsel Ende Mai 1999 auf verschiedenen Bahn- und Buslinien verbessert werden. Im ganzen Kanton besteht ein gutes Grundangebot.

Verbesserungen sollen dort eingeführt werden, wo die Marktchancen und die Umweltprobleme am grössten sind. Dies ist insbesondere in der Agglomeration Luzern der Fall. Der Regierungsrat will zusammen mit den anderen Kantonen der Zentralschweiz Entscheidungsgrundlagen für die Realisierung einer S-Bahn Zentralschweiz erarbeiten. Es ist sein Ziel, in der Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung im Kanton Luzern auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000 im Jahr 2005 eine das gesamte Angebot im öffentlichen Verkehr umfassende Qualitätssteigerung zu verwirklichen. Der Regierungsrat setzt sich auch dafür ein, dass im Zusammenhang mit der zweiten Etappe der Bahn 2000 die wichtigen Infrastrukturausbauten im Kanton Luzern realisiert werden.

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Ausgangslage	2
1. Zweck des Planungsberichts	2
2. Bezug zu anderen Planungsbereichen	2
3. Zuständigkeiten	3
4. Vernehmlassungsergebnisse	3
II. Ziele für den öffentlichen Verkehr	3
1. Übergeordnete Strategien	3
2. Neuerungen und Reformen	4
3. Zielsetzungen und Leitideen im öffentlichen Verkehr	5
III. Analyse des heutigen öffentlichen Verkehrs im Kanton	7
1. Angebot und Nachfrage	7
2. Kosten und Finanzierung	11
3. Organisation des öffentlichen Verkehrs	12
4. Folgerungen	14
IV. Definition des Soll-Zustands im öffentlichen Verkehr	15
1. Angebot	15
2. Finanzielle Rahmenbedingungen	16
V. Massnahmen im öffentlichen Verkehr	17
1. Die Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen	17
2. Schienenverkehr	18
3. Regionaler Busverkehr	22
4. Agglomerationsverkehr	23
5. Rationalisierungen	24
6. Sanierung Seetalbahn	25
7. Tarifverbund	27
8. Park-and-ride	28
9. Güterverkehr	30
10. Controlling	31
VI. Realisierungsprogramm und Kosten	31
VII. Antrag	34
Beilage 1: Netz des öffentlichen Regionalverkehrs	35
Beilage 2: Haltestellenabfahrten pro Tag des Regionalverkehrs 1998	37
Beilage 3: Realisierungsprogramm	39
Anhang: Planungsbericht zum Agglomerationsverkehr	41

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen einen besonderen Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern.

I. Ausgangslage

1. Zweck des Planungsberichts

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat nach § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr (öVG, SRL Nr. 775) mindestens alle zehn Jahre einen Planungsbericht über den öffentlichen Regionalverkehr und über den schienengebundenen Güterverkehr. Der Planungsbericht gibt Auskunft über das bestehende Angebot und die Nachfrage, über die geplanten Änderungen, über die zeitlichen Prioritäten bei der Verwirklichung der geplanten Massnahmen, über die Kosten und über notwendige organisatorische Änderungen. Im Anhang zeigt der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern die Planungen für seinen Zuständigkeitsbereich auf.

Das Instrument des Planungsberichts garantiert eine langfristige, transparente Planung und die frühzeitige, effiziente Mitsprache aller relevanten Kräfte. Der Planungsbericht schafft eine Informations- und Vertrauensbasis zwischen allen Interessierten (Bevölkerung, Grosser Rat usw.). Die Umsetzung von Massnahmen in der Kompetenz des Regierungsrates setzt die Genehmigung des Kredits im Rahmen des Staatsvoranschlags durch den Grossen Rat voraus. Bei Förderungsmassnahmen ausserhalb der Kompetenz des Regierungsrates entscheidet der Grosse Rat über den erforderlichen Kredit in aller Regel durch Dekret (§19 öVG).

2. Bezug zu anderen Planungsbereichen

Der *kantonale Richtplan 1998* legt unter Beachtung der gewünschten Siedlungsentwicklung richtungsweisende Festlegungen und Koordinationsaufgaben für die kantonale Gesamtverkehrspolitik und für die verschiedenen Verkehrsarten fest. Er verlangt in verschiedenen Koordinationsaufgaben eine Konkretisierung der Richtplanaussagen. Diese Aufgabe übernehmen der Planungsbericht im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der Strassenrichtplan für den Individualverkehr.

Der Kanton Luzern hat aufgrund der Vorschriften aus der Umweltschutzgesetzgebung *Massnahmen in den Bereichen Lärmschutz und Luftreinhaltung* zu ergreifen. Beides sind Bereiche, in denen der Verkehr ein massgebender Belastungsfaktor darstellt.

Der Kanton hat bei der Umsetzung seiner Verkehrspolitik die *Absichten des Bundes* zu berücksichtigen. In den kommenden Jahren stehen verschiedene Vorhaben im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr (öV) im Zentrum der schweizerischen Verkehrspolitik:

- Stärkere Gewichtung des Verursacherprinzips und mehr Kostenfairness mit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.
- Einbindung der schweizerischen Verkehrspolitik in die Entwicklung im europäischen Raum.
- Moderne Bahninfrastrukturen mit dem Bau von Bahn 2000, NEAT und Anschlüssen ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.
- Leistungsfähige Bahnen mit mehr Wettbewerb auf der Schiene, der Umsetzung der Bahnreform und der optimalen Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten.

Die kantonalen Massnahmen sind auch mit den Nachbarkantonen und den verschiedenen Regionen des Kantons Luzern (regionale Richtplanungen) zu koordinieren.

3. Zuständigkeiten

Beim vorliegenden Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr handelt es sich um einen besonderen Planungsbericht im Sinn von § 77 Absatz 1c des Grossratsgesetzes (SRL Nr. 30). Der Grosse Rat nimmt vom Planungsbericht in zustimmendem Sinn, in ablehnendem Sinn oder ohne Stellungnahme Kenntnis (§ 79 Abs. 3 Grossratsgesetz).

Der Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr und über den schienengebundenen Güterverkehr hat sich auf die Zuständigkeiten des Kantons zu beschränken. Der Schnellzugsverkehr liegt grundsätzlich im Zuständigkeitsbereich der Bahnen (insbesondere der SBB) und wird durch den Kanton Luzern und seine Gemeinden nicht finanziell unterstützt. Im Hinblick auf die Koordination mit dem Regionalverkehr und auf die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung für den Kanton Luzern werden aber das Schnellzugsangebot und die damit aus kantonaler Sicht interessierenden Fragen in den Planungsbericht integriert. Der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr ist verantwortlich für den Agglomerationsverkehr. Der Planungsbericht wird durch einen Anhang ergänzt, in dem der Zweckverband über die Planung in seinem Zuständigkeitsbereich informiert. Der Anhang dient indessen nur der Information. Er wird vom Grossen Rat nicht als Planungsbericht behandelt.

4. Vernehmlassungsergebnisse

Von Ende November 1998 bis Ende März 1999 führten wir zum Entwurf des Planungsberichts über den öffentlichen Verkehr ein breit angelegtes Vernehmlassungsverfahren durch. Insgesamt sind 78 Stellungnahmen mit 280 Anträgen von politischen Parteien, Verbänden und Organisationen, Gemeinden, Transportunternehmungen, Nachbarkantonen und aus der Verwaltung des Kantons Luzern eingegangen. Die grosse Zahl der Stellungnahmen und deren Inhalte zeigen ein starkes Interesse am öffentlichen Verkehr und eine positive Grundhaltung dazu. Zu den Kapiteln Finanzierung, flankierende Massnahmen, Ausbau Schnellzugs- und Regionalzugsangebot, Orts- und Agglomerationsverkehr sowie Park-and-ride wurden am meisten Anträge eingereicht.

Der Schwerpunkt der Anträge zum Kapitel Finanzierung bildete die im Vergleich zum Regionalverkehr geringere finanzielle Beteiligung des Kantons am öffentlichen Agglomerationsverkehr. Die Anträge zu den flankierenden Massnahmen verlangten in erster Linie eine Konkretisierung der aufgeführten Grundsätze. Die meisten Anträge nahmen Bezug zum Schnell- und Regionalzugsangebot, für welche verschiedene Ausbaumassnahmen gefordert wurden. Im Agglomerationsverkehr wurden eine Weiterentwicklung des Bussystems und die Prüfung eines neuen Verkehrssystems beantragt. Bei den Park-and-ride-Anlagen stand ein noch stärkeres Engagement des Kantons zur Förderung des kombinierten Verkehrs im Vordergrund. Insbesondere sollen auch Massnahmen an Bushaltestellen vorgesehen werden.

Im vorliegenden Planungsbericht wurden die eingegangenen Anträge berücksichtigt, soweit sie unseren Zielsetzungen entsprechen. Rund 50 Prozent der Anträge konnten mindestens teilweise aufgenommen, knapp 25 Prozent mussten abgelehnt werden. Dies betrifft insbesondere die Forderung nach einer höheren finanziellen Beteiligung des Kantons am Agglomerationsverkehr. Etwas mehr als 25 Prozent der Anträge waren entgegen der Meinung der Antragsteller bereits im Entwurf berücksichtigt oder sind nicht Gegenstand des Planungsberichts öffentlicher Verkehr.

II. Ziele für den öffentlichen Verkehr

1. Übergeordnete Strategien

a. Im Rahmen der Gesamtverkehrspolitik

Noch vor 100 Jahren wurden im Schnitt bloss 300 km pro Jahr und Person mit Verkehrsmitteln zurückgelegt. Heute sind es rund 14 000 km. Die rasante Entwicklung des Personenverkehrs beruht auf drei zentralen Grundpfeilern: dem Arbeitspendlerverhalten, der Konsum- und der Freizeitkultur unserer Gesellschaft. Diese drei Mobilitätszwecke treffen gegenwärtig auf rund 90 Prozent der mit Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege und für etwa 80 Prozent der dabei realisierten Distanzen zu. Die Verkehrsleistungen im Personen- wie im Güterverkehr haben allein von 1970 bis

1995 um rund 70 Prozent zugenommen. Die Wachstumskurve weist auch für die kommenden Jahre nach oben, und eine Sättigungsgrenze ist vorläufig nicht auszumachen.

Die starke Verkehrsentwicklung hat auch negative Seiten: Kulturlandverbrauch, Unfälle, Energiebedarf, Lärm, Luftbelastung. Es ist die Aufgabe der Verkehrs-, der Umwelt-, der Energie-, der Finanz- und der Siedlungspolitik, durch eine Koordination der Verkehrsinvestitionen und der Siedlungsplanung, durch die Optimierung der Betriebsabläufe und durch Anreize diese problematischen Auswirkungen zu vermindern.

Die Richtplanung zielt darauf ab, die Zentren im Kanton Luzern untereinander und mit ihrem Umland besser zu vernetzen. Luzern profiliert sich als regionales und nationales Zentrum. Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll schwergewichtig dort erfolgen, wo auch raumplanerisch günstige Voraussetzungen herrschen: In der Agglomeration Luzern und entlang der wichtigsten Verkehrsachsen. In diesem Bereich soll die bestehende Siedlungsstruktur mit arbeitsplatzintensiven Betrieben und dichteren Wohnstrukturen gefördert und eine weitere Ausdehnung der Siedlung ins «Grüne» eingeschränkt werden. Eine solche Siedlungsstruktur setzt attraktive und leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel voraus.

Der kantonale Richtplan koordiniert die verschiedenen Verkehrsarten untereinander. Für den öffentlichen Verkehr legt er folgende Zielsetzungen fest:

- *Im Agglomerationskern* wird der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt bevorzugt. Neben dem Angebot sind die Zugänge zu den Haltestellen massgebend für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.
- *Auf den Hauptverkehrsachsen* unterstützt der öffentliche Verkehr die Vernetzung der Zentren. Durch attraktive Umsteigepunkte und durch Angebotsverbesserungen soll in erster Linie die Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern verbessert werden.
- *Im ländlichen Raum* soll der öffentliche Verkehr eine Grundversorgung sicherstellen. Anzustreben sind eine gute Erreichbarkeit der Umsteigepunkte auf den Hauptachsen (Park-and-ride-Anlagen) sowie günstige Anschlüsse bei den Knotenpunkten des öV.

Luzern ist Bestandteil des vernetzten Städtesystems Schweiz. Zusammen mit den Nachbarkantonen setzt sich der Kanton Luzern beim Bund für eine wesentlich *bessere Einbindung der Zentralschweiz in das nationale und internationale Verkehrssystem* ein. Dazu gehört die rasche und vollständige Umsetzung des Konzepts Bahn 2000 und auch die rasche Realisierung des Gotthardbasistunnels mit optimalen Anschlüssen der Zentralschweiz an die Nord-Süd-Verbindungen.

b. Im Rahmen des finanziellen Umfeldes

Die finanzielle Situation von Bund, Kanton und vielen Gemeinden im Kanton Luzern ist ungünstig, es besteht auf allen Stufen ein hoher Spardruck. Im Hinblick auf die notwendige Koordination von Angebots- und Finanzplanung wollen wir folgende Strategie verfolgen: *Mit den vorhandenen Finanzmitteln muss eine bessere Wirkung erzielt werden*, um die definierten Ziele erreichen zu können.

Mit einem *höheren Kundennutzen* (zusätzliche Kurse, bessere Anschlüsse, kürzere Fahrzeiten, verstärktes Marketing usw.) sollen neue Kunden gewonnen werden. Diese neue Kundschaft verschafft dem System des öffentlichen Verkehrs zusätzliche Erträge. Auf der andern Seite muss der Aufwand reduziert werden durch Rationalisierungsmassnahmen und durch vermehrte Konkurrenz (Ausschreibung von Leistungen). Die einzelnen Massnahmen unterstützen sich gegenseitig und bilden einen positiven Regelkreis. Durch das Zusammenspiel aller Massnahmen wird die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessert. Als Ergebnis entsteht ein grösserer Spielraum bei Investitionen und Angebotsverbesserungen.

2. Neuerungen und Reformen

Seit Anfang 1996 ist das revidierte *Eisenbahngesetz* (EBG, SR 742.101) des Bundes in Kraft. Die beiden wesentlichen Neuerungen betreffen die einheitliche Finanzierung sämtlicher Transportunternehmungen (inkl. SBB und Postauto) und den Ersatz der automatischen Defizitdeckung der öffentlichen Hand durch das sogenannte Bestellerprinzip mit Abschluss von Transportvereinbarungen zwischen Bestellern und Er-

stellern. Der Bund und die Kantone treten gemeinsam als Besteller von Leistungen auf. Der Bund gibt für jeden Kanton einen gesamthaften finanziellen Leistungsrahmen vor. Innerhalb dieses Rahmens können die Kantone das Angebot weitgehend nach den eigenen Vorstellungen gestalten. Das neue Gesetz stärkt die Rolle der Kantone im Regionalverkehr. Früher traten sie bei den SBB lediglich als Antragsteller auf. Die vorgenommene Revision des EBG stellt Transparenz bei der Finanzierung der Regionalverkehrsleistungen her und setzt das Bestellprinzip konsequent durch. Vorher hatte auch eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Transportunternehmungen bestanden.

Für den gesamten Regionalverkehr besteht neu innerhalb eines Kantons ein einheitlicher Finanzierungsschlüssel, unabhängig davon, wer eine bestellte Leistung erbringt. Im Kanton Luzern übernimmt der Bund zurzeit 73 Prozent der Kosten, 27 Prozent tragen Kanton und Gemeinden. Bis zum Fahrplanjahr 2001/02 wird der Bund im Rahmen seines Sparprogramms seinen Anteil gesamtschweizerisch um 150 Millionen Franken senken. Für den Kanton und die Gemeinden des Kantons Luzern wird dies eine Steigerung ihres Kostenanteils von 27 auf 36 Prozent zur Folge haben. In der zwischen Bestellern (Bund und Kanton) und Erstellern (Transportunternehmungen) für jede Linie abzuschliessenden Transportvereinbarung wird neu im Voraus festgelegt, welche Leistung von der Transportunternehmung zu welchen Kosten erbracht wird. Das marktwirtschaftliche System erlaubt die Ausschreibung von Leistungen und den Vergleich verschiedener Offerten. Es wird zu einer Effizienzsteigerung mit besserem Angebot und/oder niedrigeren Kosten führen.

Mit dem seit Anfang 1997 gültigen kantonalen *Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr* (öVG) erfüllt der Kanton Luzern den Auftrag des Bundes, das geänderte EBG zu vollziehen. Das neue Gesetz hat zum Ziel, den öffentlichen Verkehr auf dem ganzen Kantonsgebiet vermehrt nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben und ihn nur dort zusätzlich auszubauen, wo eine beträchtliche Entlastung der Umwelt bewirkt werden kann. Es schafft die Voraussetzungen, um die Kosten für den öffentlichen Verkehr gerecht zwischen Kanton und Gemeinden und unter den Gemeinden aufzuteilen. Es ermöglicht dem Kanton, seine Interessen im öffentlichen Verkehr erstmals auch in der Stadt und in der Agglomeration Luzern wahrzunehmen.

Nach der Revision des EBG bildet die *Bahnreform* einen weiteren grundlegenden Reformschritt. Sie verbessert seit Anfang 1999 die Rahmenbedingungen für die Unternehmungen. Verschiedene strukturelle Mängel hatten vorher die SBB und die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) an einer effizienten Leistungserbringung gehindert. Die Reform hat die Voraussetzungen geschaffen, um die politischen und unternehmerischen Funktionen besser zu trennen, die Effizienz im öffentlichen Verkehr zu erhöhen und Wettbewerbselemente ins Bahnsystem einzuführen. Im Weiteren wird die Anpassung an die Entwicklungen in der EU sichergestellt sowie die Frage der Entschuldung der SBB gelöst, und mit neuen Finanzierungsmodalitäten mehr Transparenz hergestellt. Im Wesentlichen geht es um folgende Massnahmen:

- Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei den Bahnunternehmen,
- freier Netzzugang für den Personen- und den Güterverkehr,
- Stärkung der unternehmerischen Freiheit und Verantwortung der SBB durch Abschluss einer Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB,
- Refinanzierung der SBB durch Entschuldung und zinslose Darlehen.

Die Bahnreform ist damit jedoch nicht abgeschlossen, im Lauf der rollenden Planung werden weitere Massnahmen folgen. Sie ist Bestandteil einer umfassenden und koordinierten Verkehrspolitik.

3. Zielsetzungen und Leitideen im öffentlichen Verkehr

Das öVG bezweckt nach § 1 die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik. Es fördert die Verlagerung des individuellen Personen- und Güterverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Ziel ist die Schaffung einer Grundversorgung im ganzen Kantonsgebiet als Voraussetzung für die raumplanungsgerechte und volkswirtschaftlich angemessene Entwicklung der Regionen und Gemeinden sowie einer Zusatzversorgung in jenen Bereichen, in denen der Einsatz der Mittel eine möglichst grosse Entlastung der Umwelt und der Strassen bewirkt.

Damit die Ziele für den öffentlichen Verkehr auch tatsächlich erreicht werden, müssen Rahmenbedingungen abgesteckt werden. Die folgenden Überlegungen sollen die Richtung angeben. Die Gewichtung ist dabei im Einzelfall vorzunehmen:

- *Koordination von Angebots- und Finanzplanung:* Ohne Finanzmittel der öffentlichen Hand kann der öffentliche Verkehr unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht aufrechterhalten werden. Damit das Angebot und die Nachfrage zielgerichtet entwickelt und Fehlinvestitionen vermieden werden können, müssen Bund, Kanton und Gemeinden ihre finanziellen Möglichkeiten frühzeitig und langfristig aufzeigen. Das bestellte öV-Angebot muss kostengünstig betrieben werden. Ausbauschritte sind angesichts der finanziellen Situation der öffentlichen Hand nur dann möglich, wenn sie mit Rationalisierungen, Nachfragesteigerungen usw. verbunden sind.
- *Schwerpunktsangebote:* Ein Grundangebot im öffentlichen Verkehr ist heute im ganzen Kanton vorhanden. Die angestrebte Verkehrsumlagerung muss durch Schwerpunktangebote erzielt werden. Dies gilt insbesondere für die im Richtplan als Entwicklungsschwerpunkte bezeichneten Gebiete. Das öffentliche Verkehrsmittel wird am häufigsten für die Fahrt zur Arbeit eingesetzt. Es muss versucht werden, in zukünftigen Angebotskonzepten zusätzlich auch im stark wachsenden Segment des Gelegenheitsverkehrs einen höheren Verkehrsanteil zu erzielen. Voraussetzung hierfür sind klare Linienkonzepte mit durchgehenden Taktfahrplänen.
- *Bildung von Transportketten und Schaffung zentraler Umsteigepunkte:* Entscheidend für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs ist die Bildung von integralen Transportketten, die auch zu einer Verkürzung der Gesamtreisezeiten führen müssen. Ein übersichtlich aufgebautes öffentliches Verkehrsnetz weist eine hierarchische Einordnung der einzelnen Linien auf. Die Zubringerlinien (Bus) müssen mit den Hauptlinien (Bahn, vereinzelt auch Bus) an zentralen Umsteigepunkten vernetzt werden.
- *Zweckmässiger Einsatz des öffentlichen Verkehrs:* Der öffentliche Verkehr im Linienbetrieb ist ein Massentransportmittel. Sein Einsatz eignet sich besonders in Ballungszentren und auf Schwerpunktsachsen. Im ausgesprochen ländlichen Raum kann der Linienbetrieb nicht wirtschaftlich eingesetzt werden. Entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen ist hier aber eine angemessene Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Die Forderung nach einem effizienten Mitteleinsatz gebietet, dass in dünnbesiedelten Gebieten das heutige Angebot überprüft und alternative Formen des öffentlichen Verkehrs in Betracht gezogen werden.
- *Attraktive Fahrzeuge:* Die eingesetzten Fahrzeuge auf der Strasse und der Schiene müssen eine hohe Attraktivität aufweisen. Wichtige Anforderungen sind unter anderem hoher Komfort, gute Einstiegsverhältnisse (Fahrgastwechsel, Bedürfnisse Mobilitätsbehinderter), gute Übersichtlichkeit im Fahrzeug (Sicherheitsgefühl, Verhinderung von Vandalismus) und geringe Investitions- und Betriebskosten.
- *Verstärkung der Massnahmen im Umfeld:* In die Gestaltung des Produkts öffentlicher Verkehr ist auch das ganze Umfeld zur Unterstützung der angebotsseitigen Massnahmen einzubeziehen, wie Marketingstrategie, flankierende Massnahmen zum Abbau von Behinderungen durch den Individualverkehr, Parkraumbewirtschaftung, Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen.
- *Controlling:* Die Wirksamkeit der realisierten Massnahmen ist zu überprüfen. Mit den im Planungsbericht öffentlicher Verkehr aufgeführten Massnahmen sollen die aus dem Richtplan abgeleiteten, strategischen Zielsetzungen gemäss Kapitel II erreicht werden. Die geplanten Massnahmen weisen eine Vielzahl von Abhängigkeiten auf, die häufig auch ausserhalb des staatlichen Einflussbereichs liegen. Aus diesem Grund legt der kantonale Richtplan in einer Koordinationsaufgabe fest, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat zusammen mit dem Regierungsprogramm alle vier Jahre einen Controlling-Bericht vorlegt, der Auskunft gibt über die
 - Vollzugskontrolle: In welchem Mass wurden die Vollzugsziele erreicht und wie gross war der entsprechende Mitteleinsatz?
 - Überprüfung der Wirkung: Werden die geplanten Wirkungen überhaupt erreicht und in welchem Ausmass?
 - Überprüfung der Ziele: Sind die Ziele weiterhin zweckmässig und angemessen?

Gemäss heutigem Planungsstand ist der erste Controlling-Bericht für das Jahr 2003 vorgesehen.

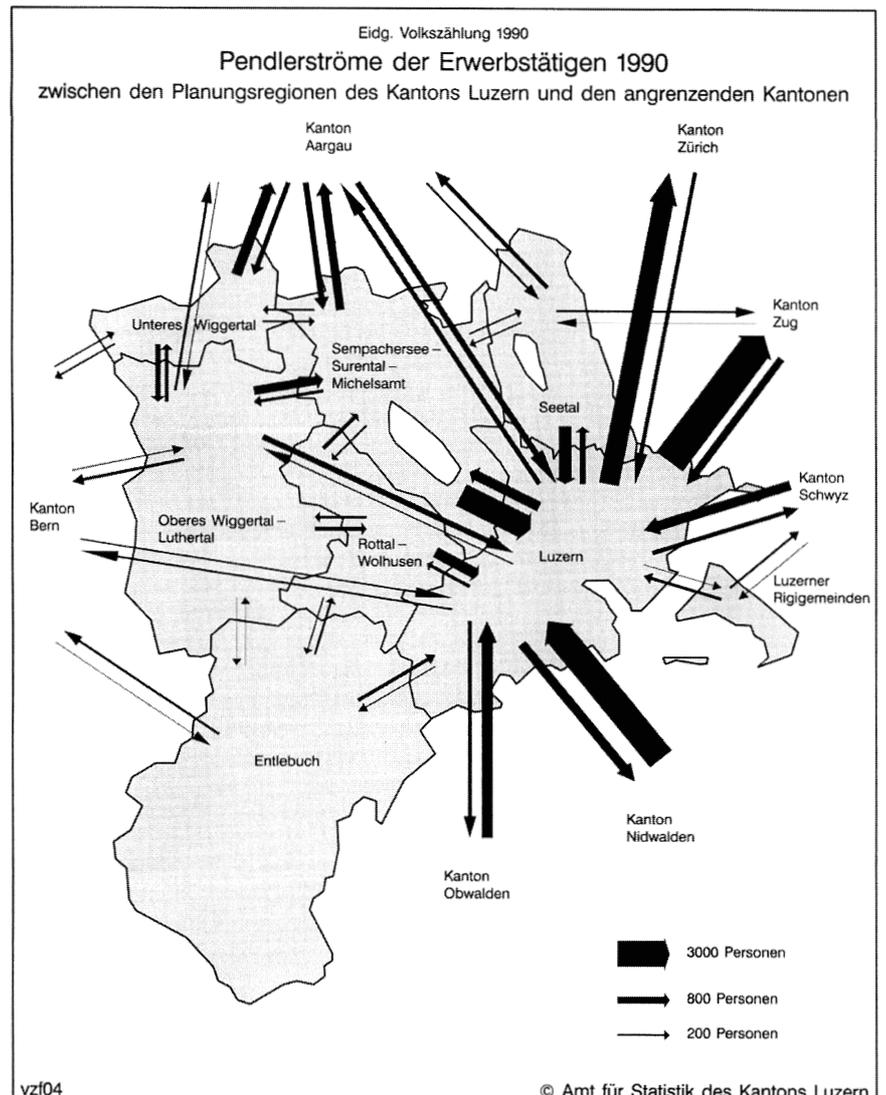
III. Analyse des heutigen öffentlichen Verkehrs im Kanton

1. Angebot und Nachfrage

a. Angebot

Das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern setzt sich aus Bahn-, Bus- und Schiffslinien zusammen. Es ist in der Beilage 1 dargestellt.

Die *räumliche Erschliessung* mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im ganzen Kantonsgebiet als gut zu bezeichnen. Rund zwei Drittel der Wohn- und der Arbeitsplätze ausserhalb der Agglomeration Luzern sind ab der nächsten Haltestelle in fünf bis zehn Gehminuten erreichbar. Die Agglomeration Luzern weist eine noch bessere Erreichbarkeit auf. Das Angebot ist dabei in erster Linie radial Richtung Luzern ausgerichtet. Der Vergleich mit den Pendlerströmen von 1990 gemäss der Abbildung unten zeigt, dass mit dieser Netzstruktur die bedeutenden Gesamtverkehrsströme abgedeckt werden. Entgegen der im Richtplan postulierten Vernetzung der Zentren fehlen innerkantonale Verbindungen zwischen der Region Sempachersee–Surental–Michelsamt und der Region Seetal sowie grenzüberschreitende Verbindungen aus der Region Seetal Richtung Zug und Zürich. Ebenso fehlen weitgehend Tangentialverbindungen in der Agglomeration Luzern. Die Ergebnisse der Volkszählungen zeigen, dass die im öffentlichen Verkehrsnetz fehlenden Verkehrsbeziehungen zwischen dem Seetal und den Kantonen Zug und Zürich sowie die Tangentialverbindungen in der Agglomeration Luzern in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen haben. Insgesamt liegt deren Bedeutung aber nach wie vor deutlich hinter den Hauptverkehrsströmen zurück. Quelle und Ziel der Fahrten sind zudem häufig breit verteilt, was eine ungünstige Voraussetzung darstellt für eine Abwicklung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.



Die *zeitliche Verfügbarkeit* des Angebots (Fahrtenangebot und Betriebsdauer) ist innerhalb des Kantonsgebiets recht unterschiedlich. In der Agglomeration Luzern stellen die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern (VBL) das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar. Auf den Hauptlinien der VBL wird während der Hauptverkehrszeiten in der Regel der 6-Minuten-Takt und während der Normalverkehrszeiten der 7/8-Minuten-Takt angeboten. Letzte Verbindungen bestehen um 00.30 Uhr ab dem Bahnhof Luzern. Das übrige Kantonsgebiet wird auf den Hauptachsen meist durch die Bahn erschlossen. Die Bahn- und die wichtigen regionalen Buslinien verkehren meist im Stundentakt, mit Verdichtungen während der Hauptverkehrszeiten und mit letzten Verbindungen vor Mitternacht. Die Luzerner Rigigemeinden werden durch die Busse und Schiffe der Schifffahrtsgesellschaft erschlossen. Das Schiffsangebot ist saisonal abgestuft und weist auch im Winter sieben tägliche Verbindungen pro Richtung auf.

Im dünn besiedelten Kantonsgebiet kann das tägliche Angebot auf wenige Kurse pro Tag sinken. Auch die Betriebsdauer ist geringer als auf den Hauptlinien. So existieren Buslinien mit kleinerem Fahrgastpotenzial, bei denen am Abend nach 20.00 Uhr und am Sonntag ein Angebot fehlt, weil die Kosten hoch und die Nachfrage gering ist. Beilage 2 zeigt die Anzahl Haltestellenabfahrten pro Tag im Regionalverkehr 1998.

Die Bahn weist dank ihrem eigenen Trasse und vergleichsweise hohen Haltestellenabständen eine hohe *Beförderungsgeschwindigkeit* auf und ist in der Agglomeration Luzern diesbezüglich allen anderen Verkehrsmitteln überlegen. Wichtig sind gute Anschlüsse an den Umsteigeknoten. Der Bahnhof Luzern bietet hier nicht für alle Verkehrsbeziehungen optimale Bedingungen.

In den vergangenen Jahren wurden auf verschiedenen Buslinien Fahr- und Verlustzeitmessungen durchgeführt. Je nach untersuchtem Streckenabschnitt ergaben sich dabei Beförderungsgeschwindigkeiten von gegen 40 km/h bis unter 10 km/h in den zentralen Abschnitten der Stadt Luzern. Die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit der VBL-Busse schwankt im Bereich von 15 km/h. Das ist deutlich weniger als der für strassengebundene öffentliche Verkehrsmittel wünschbare Wert zwischen 15 bis 20 km/h. Neben Behinderungen durch Verkehrsüberlastungen beeinflussen auch Eigenbehinderungen der Busse in der Stadt Luzern die Beförderungsgeschwindigkeit.

Ein wichtiges Element im Angebot sind *zentrale Umsteigepunkte* zwischen verschiedenen Linien des öffentlichen Verkehrs sowie zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Diese Umsteigepunkte sind insbesondere in den Regionalzentren von Bedeutung. Gute Verhältnisse mit neuen Umsteige-, Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen bestehen bei den Bahnhöfen in Luzern, Hochdorf und Sursee. Meist kleinere Park-and-ride-Anlagen befinden sich an vielen Bahnhaltstellen. Weniger günstige Umsteigeverhältnisse mit oftmals auseinanderliegenden Haltestellen existieren in der Agglomeration Luzern. Mehrere Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen wurden in den letzten Jahren mit den für diesen Zweck reservierten Motorfahrzeugsteuererträgen realisiert. Eine stetig wachsende Nachfrage für Bike-and-ride zeigt sich am Bahnhof Luzern, wo die angebotenen 1200 Abstellplätze der Nachfrage nicht mehr genügen. Das Park-and-ride- und das Bike-and-ride-Angebot sollen im Kanton Luzern zukünftig noch weiter ausgebaut werden.

b. Nachfrage

Im öffentlichen Verkehr stehen laufend mehr und aussagekräftigere Nachfragedaten zur Verfügung. Diese Daten werden neu mit modernen, elektronischen Erhebungsgeräten ermittelt. Aufgrund der vorhandenen Unterlagen können folgende Aussagen gemacht werden:

- Luzern ist der wichtigste Bahnknoten der Zentralschweiz mit einem Einzugsgebiet von etwa 300 000 Einwohnern. Er liegt bezüglich des Umsatzes beim Personenverkehr in der Reihenfolge der schweizerischen Bahnhöfe nach Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne an sechster Stelle. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bedeutung der einzelnen Bahnlinien mit ankommenden und abfahrenden Reisenden in Luzern für einen durchschnittlichen Werktag und die Abendspitze (Juni–November 1999), unterteilt nach Regionalverkehr (RZ) und Schnellzugsverkehr (SZ):

	Montag–Freitag			17.00–18.00 Uhr		
	RZ	SZ	Total	RZ	SZ	Total
Luzern–Zug	1 900	14 500	16 400	180	1 650	1 830
Luzern–Olten	3 700	10 200	13 900	470	980	1 450
Luzern–Arth-Goldau	1 600	6 400	8 000	170	690	860
Luzern–Langnau	3 900	3 700	7 600	630	450	1 080
Luzern–Brünig	2 600	2 900	5 500	240	420	660
Luzern–Engelberg	3 900	--	3 900	550	--	550
Luzern–Lenzburg	2 500	--	2 500	340	--	340
Total	20 100	37 700	57 800	2 580	4 190	6 770

Ausgelöst durch die Angebotsverbesserungen ab Juni 1999 ist damit im Vergleich zur Zählung vor zwei Jahren ein Wachstum von rund 4000 Fahrgästen pro Tag bzw. 7 bis 8 Prozent zu verzeichnen. Wichtigster Grund ist die Einführung des 30-Minuten-Takts nach Zürich im Schnellzugsverkehr.

- Die Bedeutung der wichtigsten Buslinien mit den Fahrgastfrequenzen beider Fahrtrichtungen für einen durchschnittlichen Werktag und die Abendspitzenstunde 1998/99 zeigt folgende Tabelle:

Am Stadtrand von Luzern:

	Montag–Freitag			17.00–18.00 Uhr		
	VBL	Übrige	Total	VBL	Übrige	Total
Stutzstrasse / Horw	--	1 100	1 100	--	110	110
Horwerstrasse / Horw	4 300	--	4 300	450	--	450
Luzernerstrasse / Kriens	9 900	100	10 000	980	20	1 000
Bernstrasse / Littau	4 200	--	4 200	450	--	450
Baselstrasse (+A 2) / Littau	7 700	7 300	15 000	780	1 070	1 850
Maihofstrasse / Ebikon	5 700	--	5 700	600	--	600
Schädritstrasse / Adligenswil	1 000	--	1 000	110	--	110
Seeburgstrasse / Meggen	2 100	--	2 100	240	--	240
Total	34 900	8 500	43 400	3 610	1 200	4 810

Im Zentrum von Luzern:

	Montag–Freitag			17.00–18.00 Uhr		
	VBL	Übrige	Total	VBL	Übrige	Total
Pilatusplatz	34 500	6 100	40 600	3 430	920	4 350
Seebrücke	32 900	1 200	34 100	3 300	200	3 500

- Ein Vergleich mit den automatischen Strassenverkehrszählungen von 1998 zeigt folgende Resultate (Annahme: Fahrzeugbesetzungsgrad im Individualverkehr, IV = 1.3 Personen):

	Montag–Freitag			17.00–18.00 Uhr		
	Bus	IV	% öV	Bus	IV	% öV
Horwerstrasse / Horw	4 300	15 200	22%	450	1 260	26%
Luzernerstrasse / Kriens	10 000	30 300	25%	1 000	2 570	28%
Baselstrasse / Littau	15 000	19 600	43%	1 850	1 470	56%
Ebikon	5 700	30 500	16%	600	2 640	19%
Seebrücke Luzern	34 100	56 500	38%	3 500	4 070	46%
Total	69 100	152 100	31%	7 400	12 010	38%

Der Bus weist an den untersuchten Querschnitten am Stadtrand während der Hauptverkehrszeit einen Verkehrsanteil von rund 38 Prozent auf. Bezogen auf den ganzen Werktag ist dieser Anteil leicht tiefer. Der Bus besitzt demnach eine hohe Bedeutung zur Bewältigung des werktäglichen Spitzenverkehrs. Er wird aber auch während der übrigen Tageszeiten häufig benutzt.

- Ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Verkehrs sind auch die Schiffe der SGV. Die Fahrgastzahlen der SGV-Linien von und nach Luzern betragen 1998 durchschnittlich 3700 an Werktagen und 510 zwischen 17.00 und 18.00 Uhr.
- Bezogen auf einen Kordon rund um die Stadt Luzern weisen die verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs folgende Verkehrsanteile auf:

	Montag-Freitag		17.00-18.00 Uhr	
	Fahrgäste	Anteil	Fahrgäste	Anteil
Busse VBL	34 900	33%	3 610	30%
Busse Übrige	8 500	8%	1 200	10%
Bahnen SZ	37 700	36%	4 190	35%
Bahnen RZ	20 100	19%	2 580	21%
Schiffe	3 700	4%	510	4%
Total	104 900	100%	12 090	100%

- Im kantonalen Durchschnitt bewegen sich die Verkehrsanteile des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs etwa im Verhältnis von 20 zu 80 Prozent. Der deutlich höhere Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern wird dank des guten Angebots und wegen der Kapazitätsprobleme beim Individualverkehr und der Parkplatzknappheit im Zentrum erzielt.
- Eine Socialdata-Studie untersuchte das Verkehrsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Luzern. Diese legten 1996 an einem durchschnittlichen Tag 32 Prozent aller Wege zu Fuss zurück, 28 Prozent mit dem PW, 25 Prozent mit dem öV, 13 Prozent mit dem Fahrrad und 2 Prozent mit dem Motorrad.
- Die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs der letzten Jahre hat sich positiv ausgewirkt. Der Vergleich der Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen von und nach der Stadt Luzern von 1980 und 1990 (aufgrund der Pendlerstatistik der Volkszählung) dokumentiert, dass der öffentliche Verkehr zwischen 1980 und 1990 bei den regelmässigen Verkehrsteilnehmenden Verkehrsanteile dazugewinnen konnte (die nächste Volkszählung folgt im Jahr 2000):

	Mot. IV				ÖV			
	1980		1990		1980		1990	
Zupendler	9 949	49%	11 817	42%	7 556	37%	13 994	50%
Wegpendler	3 556	50%	4 834	48%	2 585	36%	4 512	45%

	Übrige				Total			
	1980		1990		1980		1990	
Zupendler	2 934	14%	2 314	8%	20 439	100%	28 125	100%
Wegpendler	960	14%	710	7%	7'101	100%	10 056	100%

Der Pendlerverkehr bestimmt massgebend die Verkehrsspitzen der Hauptverkehrszeiten und verursacht die damit verbundenen Verkehrsprobleme. Eine weitere Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr während der Hauptverkehrszeiten ist eine verkehrspolitische Zielsetzung. Ungünstig wirkt sich dabei aus, dass diese Spitzenleistungen ausserordentlich teuer sind. Die Infrastruktur muss auf eine Spitzenleistung ausgebaut werden, die nur während weniger Stunden täglich benötigt wird. Gleichzeitig sind die Erlöse dieser regelmässigen Abonnementskundinnen und -kunden pro Fahrt vergleichsweise gering.

In der Agglomeration Luzern ist das vorhandene Angebot im öffentlichen Verkehr während der Hauptverkehrszeiten ausgelastet. Die gewünschte Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs erfordert deshalb quantitative und qualitative Verbesserungen des Angebots. Verbesserungen durch zusätzliche Kurse und Züge sind ebenso vorzusehen wie Beschleunigungsmassnahmen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen Jahren Erfolge gezeigt hat. Es ist aber zu bemerken, dass die Fahrgastzahlen seit 1995 stagnieren oder auf einzelnen Linien leicht rückläufig sind. Eine weitergehende Förderung des öffentlichen Verkehrs wird angesichts der zunehmenden Kapazitätsengpässe auf der Strasse und der Schiene sowie der ungünstigen finanziellen Perspektiven der öffentlichen Hand zunehmend schwieriger. Für die Zukunft wird es deshalb noch wichtiger als heute sein, klare Prioritäten zu setzen.

2. Kosten und Finanzierung

Bund, Kanton und Gemeinden als Besteller von öffentlichen Agglomerations- und Regionalverkehrsleistungen zahlen für das Angebot im Kanton Luzern im Fahrplanjahr 1998/99 zusammen rund 85 Mio. Franken für die Erbringung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Nicht berücksichtigt sind dabei die Kosten des Fern- und des Güterverkehrs der SBB, der Ortsbusse Sursee und Wolhusen sowie der speziellen Schülertransporte. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgt den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes des Bundes und des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr. Der Kanton Luzern finanziert seinen Beitrag einerseits aus allgemeinen Steuererträgen und andererseits mit Erträgen der Motorfahrzeugsteuer, von denen 5 Prozent oder gegenwärtig rund 3 Millionen Franken für diesen Zweck reserviert sind.

Die folgende Zusammenstellung zeigt die Kosten und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern detailliert:

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern 1998 in Mio. Franken

	Aufwand		Ertrag		Fehlbetrag		Aufteilung Fehlbetrag		
					Andere Kt.	Kt. Luzern	Bund	Kanton LU	Gemeinden
1 Abgeltungsbeiträge Regionalverkehr Fahrplanjahr 1998/99									
Bahnen	118'946'168	38'293'299	80'652'869	37'006'423	43'646'446	31'861'906	7'070'724	47'138'16	
Buslinien	30'019'000	13'767'261	16'251'739	2'363'972	13'887'767	10'101'023	2'272'046	1'514'698	
Schiff	6'096'000	5'264'000	832'000	407'680	424'320	309'754	68'740	45'826	
Total Abgeltung	155'061'168	57'324'560	97'736'608	39'778'075	57'958'533	42'272'683	9'411'510	6'274'340	
Kostendeckung / -aufteilung in %	100.00%	36.97%	63.03%			72.94%	16.24%	10.83%	
2 Tarifverbund 1998	2'636'650		2'636'650				1'581'990	1'054'660	
Kostenaufteilung in %							60.00%	40.00%	
3 Zweckverband Agglomerationsverkehr 1998	53'599'223	30'660'352	22'938'871	-	22'938'871	1'568'336	2'137'054	19'233'482	
Kostendeckung / -aufteilung in %	100.00%	57.20%	42.80%			6.84%	9.32%	83.85%	
4 Investitionen 1998									
öV (ohne Seetalbahn)	-		-		-	-	-	-	
Verknüpfung IV/öV	1'334'696		1'334'696		1'334'696		1'334'696		
5 Gesamttotal 1998	212'631'737	87'984'912	124'646'825	39'778'075	84'868'750	43'841'019	14'465'250	26'562'482	
Kostendeckung / -aufteilung in %	100.00%	41.38%	58.62%			51.66%	17.04%	31.30%	

Die Darstellung weist einen «Gesamtkostendeckungsgrad» für den gesamten öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern von 41 Prozent aus. Dabei ist der Kostendeckungsgrad des Agglomerationsverkehrs mit 57 Prozent deutlich höher als derjenige des Regionalverkehrs mit 37 Prozent (nur Abgeltung berücksichtigt).

Von den Bestellern leistet der Bund mit einem Anteil von rund 52 Prozent an den Gesamtkosten den höchsten Beitrag, gefolgt von den Gemeinden mit 31 Prozent und dem Kanton mit 17 Prozent. Bei den Gemeinden ist zu unterscheiden zwischen Agglomerationsgemeinden, welche sowohl Agglomerationsverkehr (Zweckverband) wie auch Regionalverkehr finanzieren, und den übrigen Gemeinden im Kanton, welche sich nur an den Kosten des Regionalverkehrs beteiligen.

Die Kosten des öffentlichen Verkehrs sind in der Vergangenheit im Kanton Luzern aus den verschiedensten Gründen stark angestiegen. Die in den letzten Jahren eingeleiteten Massnahmen mit den im Voraus abzuschliessenden Transportvereinbarungen im Regionalverkehr zwischen Bestellern und Erstellern zeigen aber jetzt Wirkung: Die Gesamtkosten des öffentlichen Verkehrs bleiben seit der Einführung des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr im Jahr 1997 stabil.

3. Organisation des öffentlichen Verkehrs

a. Gliederung des öffentlichen Verkehrs

Im *Fernverkehr* behalten die SBB auch nach der Bahnreform ihre Führungsrolle. Ein landesweites, koordiniertes System kann nur durch eine netzweite Planung ermöglicht werden. Die SBB haben in diesem Rahmen den Bedürfnissen der Regionen zur optimalen Einbindung des Regionalverkehrs in das Gesamtsystem Rechnung zu tragen. In der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB sind insbesondere Aussagen zu den Themen strategische Ausrichtung, Leistungsziele und Bestellung enthalten. Die SBB bieten auf ihrem Fernverkehrsnetz in der Regel stündliche oder zweistündliche Verbindungen an. In der Abgeltungsverordnung des Bundes (Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz, SR 742.101.1) ist festgeschrieben, dass die SBB vor Einleitung des Bestellverfahrens im Regionalverkehr über die geplanten konzeptionellen Änderungen im Fernverkehr orientieren. Im Hinblick auf das Gesamtangebot öffentlicher Verkehr und auf die nationalen Projekte Bahn 2000 und NEAT werden die Kantone in der Regel in die Planungsarbeiten für den Fernverkehr einbezogen.

Für den *Güterverkehr* der SBB sind in der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB analoge Aussagen wie für den Fernverkehr enthalten. Bei den konzessionierten Transportunternehmungen ist der Wagenladungsverkehr Bestandteil des Regionalverkehrs. Mit der Bahnreform ist auch neuen Unternehmungen der diskriminierungsfreie Netzzugang für den Güterverkehr ermöglicht worden.

Zum *Regionalverkehr* gehören gemäss Abgeltungsverordnung der regionale Personenverkehr sowie der Wagenladungsverkehr und die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmungen. Im Regionalverkehr bestellen und finanzieren Bund und Kantone die Leistungen der Transportunternehmungen auf der Basis einer für ein Fahrplanjahr gültigen Angebotsvereinbarung. Das Verfahren ist in der Abgeltungsverordnung geregelt. Der Bundesrat legt jeweils vier Jahre im Voraus die für den Regionalverkehr zur Verfügung stehenden Mittel fest. Die Mittel werden den Kantonen grundsätzlich in Fortschreibung der bisherigen Bundesleistungen zugeteilt. Neu besteht die Möglichkeit, Transportleistungen öffentlich auszuschreiben. Der Kanton Luzern macht von dieser Möglichkeit Gebrauch und schreibt während den kommenden zehn Jahren jeweils auf Ende der Konzessionsdauer alle Linien im regionalen Personenverkehr zur freien Konkurrenz aus.

Der *Orts- und Agglomerationsverkehr* wird durch die Gemeinden bzw. durch den Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern – mit einer kantonalen Beteiligung von 10 Prozent – geplant, organisiert und finanziert. Orts- und Agglomerationsverkehr ist öffentlicher Verkehr, der ausschliesslich der Verbindung innerhalb eines Ortes oder von Agglomerationsgemeinden dient. Die Aufgaben des Zweckverbands werden im Anhang des Planungsberichts dargestellt.

b. Bestellerorganisation Regionalverkehr

Die Kantone als Vertreter der Besteller informieren die Transportunternehmen über die für den Regionalverkehr bereitgestellten Mittel. Sie teilen ihnen gleichzeitig mit, wie das Angebot verändert werden soll. Insbesondere Bahnlinien führen meist über das Gebiet mehrerer Kantone. Dies bedingt, dass geeignete Organisationen zur regionalen Koordination der Angebote geschaffen werden. Der Kanton Luzern ist Mitglied der Regionalkonferenz Zentralschweiz für den öffentlichen Verkehr. Diesem Gremium gehören die verantwortlichen Departementsvorsteher der sechs Zentralschweizer Kantone an, denen ein Fachgremium mit den für den öffentlichen Verkehr Verantwortlichen unterstellt ist. Die Regionalkonferenz stellt einerseits die Interessenvertretung der Zentralschweiz gegenüber dem Bund sicher, andererseits nimmt sie übergeordnete Aufgaben bei der Angebotsplanung und dem Bestellverfahren wahr. Für die grenzüberschreitenden Linien wird jeweils ein federführender Kanton bestimmt, welcher das Bestellverfahren leitet. Innerhalb des Kantons Luzern vertritt ein neues Gremium, die öV-Delegation der Gemeinden, die Interessen der Gemeinden. Sie hat insbesondere bei der Planung und der Vorbereitung aller wichtigen Entscheidungen mitzuwirken und die Rechnungen an die Gemeinden zu prüfen.

Im Kanton Luzern sind die Abteilung öffentlicher Verkehr und der Gesamtverkehrsorganisator im Verkehrs- und Tiefbauamt zuständig für die Sachbearbeitungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Ihre wichtigsten Aufgaben sind im Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr (SRL Nr. 775) definiert.

Die Organisation und die Aufgabenverteilung im Regionalverkehr aufgrund der neuen Gesetzgebungen von Bund und Kanton Luzern bewähren sich laut den bisherigen Erfahrungen. Die verbesserte Planung, Budgetierung und Mitsprache aller Beteiligten hat allerdings auch ihren Preis: Der administrative Aufwand ist spürbar gewachsen. Zudem hat auch eine Aufgabenverlagerung vom Bund auf die Kantone stattgefunden. Diese Zusatzbelastung erfordert eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und neue, EDV-gestützte Hilfsmittel (Datenbank, Controlling-system). Im Hinblick auf eine effiziente Bewirtschaftung und den einfachen Zugriff auf die umfangreichen Daten hat der Kanton Luzern zusammen mit einer externen Firma als gesamtschweizerische Neuheit eine Datenbank «Angebot und Kosten im öffentlichen Verkehr» (AköV) entwickelt. Diese konnte 1999 erfolgreich in Betrieb genommen werden.

c. Transportunternehmen

Bei den im Regionalverkehr tätigen Transportunternehmen bestehen unterschiedliche Strukturen. Bei den SBB als grösste Transportunternehmung wurde für den regionalen Personenverkehr eine eigene Organisation mit direkten Ansprechpartnerinnen und -partner für die Besteller geschaffen. Bei der Post wurde der Transportbereich verselbständigt und mit regionalen Direktionen neu organisiert. Andere Unternehmen sind kleiner und führen im Minimum eine einzige Linie. Verschiedene mittlere Betriebe sind auch noch in Sparten ausserhalb des öffentlichen Verkehrs tätig. Wegen der Änderung des Umfelds, das die Unternehmen zu mehr unternehmerischem Denken und Handeln zwingt, sind weitere Strukturanpassungen bei Transportunternehmen im Gang. Insbesondere die ganz kleinen Unternehmen dürften in Zukunft Mühe bekunden, die steigenden Ansprüche (Know-how, Infrastruktur) sowie das erhöhte Risiko (Verlust einer oder mehrerer Linien) verkraften zu können.

d. Tarifverbund der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden

Der Kanton Luzern hat gesamtschweizerisch als einer der ersten Kantone im Sektor der Abonnemente einen Tarifverbund geschaffen. Unter dem Namen «Passepartout» werden heute Monats-, Jahres-, Junioren- und 9-Uhr-Passepartouts angeboten. Auf Anfang 1999 wurde das Angebot neu strukturiert und der Wochen- sowie der Senioren-Passepartout aufgehoben. Neu wird mit dem 9-Uhr-Passepartout ein für alle Erwachsenen gültiges, vergünstigtes Abonnement geschaffen, das von Montag bis Freitag jeweils ab 09.00 Uhr morgens und am Wochenende ohne Einschränkungen gültig ist. Der Gültigkeitsbereich des Passepartouts umfasst seit 1988 den gesamten Kanton Luzern sowie die Kantone Obwalden und Nidwalden mit einem Streckennetz von

900 Kilometern. Mehr als 36 000 Kunden profitieren täglich von diesem Angebot. Partner des Tarifverbands sind die drei Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr sowie 19 Transportunternehmungen des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs.

Mit der neuen, seit Anfang 1998 bestehenden Verbundorganisation wird versucht, die politische und die unternehmerische Ebene des Verbunds in eine Besteller- und Erstellerorganisation zu trennen und beiden klare Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zuzuordnen.

4. Folgerungen

Aus der Analyse des Ist-Zustandes und in Berücksichtigung der formulierten Ziele ergeben sich nachstehende Folgerungen:

a. Internationaler Schienenverkehr

Wie in der Raumordnung Schweiz vorgesehen, benötigen Luzern und die Zentralschweiz zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung einen Anschluss an das internationale Bahnnetz. Dieser Anschluss ist mit einer angemessenen Bedienung von Luzern und der Zentralschweiz durch Führung direkter internationaler Züge zwischen den wichtigsten europäischen Zentren und Luzern sicherzustellen. Wo die Führung direkter internationaler Züge nach und über Luzern aus Marktgründen nicht gegeben ist, sind gute Anschlüsse an den Grenz- und Übergangsbahnhöfen zwischen dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz (TGV, ICE, Pendolino usw.) und dem schweizerischen Bahnnetz sicherzustellen. Ebenso ist auf eine gute Anbindung von Luzern an die Flughäfen Zürich, Genf und Basel hinzuwirken.

Um Fortschritte zu erreichen, muss der Kanton Luzern in Zusammenarbeit mit Wirtschafts- und Tourismuskreisen Strategien und Aktivitäten entwickeln, die eine qualitativ bessere Integration Luzerns und der Zentralschweiz in den europäischen Schienenverkehr zum Ziel haben. Erste Erfahrungen konnten mit dem ICE «Vierwaldstättersee» Hamburg–Luzern–Hamburg gesammelt werden, welcher an den Sommerwochenenden 1995 und 1996 auf Initiative des Kantons Luzern und mit Unterstützung von Wirtschaft und Tourismus von Basel nach Luzern verlängert wurde.

b. Nationaler Schienenverkehr

- Auf den Fahrplanwechsel 1999 wurden nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Bahnhofzufahrt Luzern wichtige Verbesserungen im Schnellzugsverkehr eingeführt:
 - 30-Minuten-Takt Luzern–Zug–Zürich. Das neue Angebot wurde von den Fahrgästen sehr gut aufgenommen. Die Nachfrageanalyse zeigt eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen.
 - Wiedereinführung der durchgehenden Verbindung Luzern–Bern–Genf mit neuem Halt in Schüpfheim: Die Verbindung Westschweiz–Zentralschweiz wurde aufgewertet. Durch die zeitliche Verlegung der Schnellzüge entfallen die Schnellzugskreuzungen in Wolhusen und damit leider auch die optimalen Anschlussbedingungen für das Luzerner Hinterland.
- Bei der Realisierung der ersten und der zweiten Etappe von Bahn 2000 setzt sich der Kanton Luzern gegenüber dem Bund und den SBB für folgende Forderungen ein:
 - Sicherstellung der Einbindung von Luzern in das nationale Knotensystem der Intercity-Züge (z. B. mit Zürich, Basel, Bern);
 - Sicherstellung der Einbindung der für den Kanton Luzern wichtigen Orte von regionaler oder verkehrstechnischer Bedeutung (Emmenbrücke, Sursee, Zofingen, Wolhusen, Schüpfheim, Langnau i. E. und Rotkreuz) in das Schnellzugsangebot von Bahn 2000;
 - Ausbau der Leistungsfähigkeit der Bahnabschnitte Luzern–Rotkreuz und Luzern–Hergiswil.

c. Regionaler Schienen- und Busverkehr

- Das System des öffentlichen Verkehrs wurde bisher mit vielen verschiedenen Einzelmassnahmen verbessert. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der ersten Etappe Bahn 2000 im Jahr 2005 ist eine Optimierung des Gesamtsystems von Bahn und Bus anzustreben, welches auf der Basis einer S-Bahn aufbauen wird. Gestützt auf die Hauptachsen der Bahn sind noch mehr regionale Verkehrskonzepte für den öffentlichen Verkehr zu erarbeiten und umzusetzen. Die regionalen Verkehrskonzepte haben aufzuzeigen, welche Verbesserungen und Optimierungen bis zur Inbetriebnahme von Bahn 2000 und danach realisiert werden können und welche Massnahmen bezüglich Infrastruktur und Angebot durch den Kanton einzuleiten oder zu ergreifen sind.
- Die sicherheitstechnische Sanierung der Seetalbahn ist dringend weiterzuführen, und mit einem attraktiven und wirtschaftlichen Betriebskonzept soll der Nutzen für die Fahrgäste erhöht werden.

IV. Definition des Soll-Zustands im öffentlichen Verkehr

1. Angebot

Bei der Analyse des heutigen Angebots sind beträchtliche Unterschiede in den Bedienungsqualitäten, gemessen an den Bedienungshäufigkeiten und -zeiten, zum Vorschein gekommen. Es zeigt sich ein deutliches Gefälle zwischen den Gemeinden der Agglomeration und den ländlichen Gebieten sowie zwischen Bahn- und Busgemeinden. Es stellt sich die Frage, wie weit die Unterschiede mit dem Verkehrsaufkommen und damit der Bedeutung der einzelnen Linien zu begründen sind, oder ob sie ihre Ursache bei den früher unterschiedlichen Trägerschaften oder Finanzierungen haben.

Das dem Planungsbericht zugrunde liegende Konzept bezweckt die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach einheitlichen Kriterien: Räume mit vergleichbarer Bedeutung und ähnlichen Verkehrsbedürfnissen sollen unabhängig von der Betreiberschaft in vergleichbarer Qualität erschlossen sein. Deshalb ist eine Harmonisierung des Angebots unabdingbar. Im Weiteren muss es auf die vorhandenen finanziellen Mittel der Leistungsbesteller abgestimmt werden.

Es sind zu diesem Zweck Kriterien für die grobe Abschätzung der Verkehrsbedürfnisse und damit für die Zuweisung von Linien zu einem gewissen Bedienungsstandard festzulegen. Dabei kann die aktuelle Nachfrage nur eines von verschiedenen Kriterien sein, weil sie zu stark vom heutigen Angebot geprägt ist. Die Festsetzung von Angebotsstufen und Bedienungsstandards ist eine der Voraussetzungen zur Formulierung des Leistungsauftrages.

Für die Abschätzung der Verkehrsbedürfnisse oder der Linienpotenziale sind folgende Punkte massgebend:

- Funktion einer Linie im übergeordneten Netz: Sicherstellung des übergeordneten regionalen (oder nationalen) Verkehrs.
- Grösse und Siedlungsstruktur des zu erschliessenden Raumes, zu messen an der Anzahl der erreichbaren Einwohnerinnen und Einwohner und der Pendlerinnen und Pendler. Orte erhöhter Attraktivität oder Aktivität, welche mit der Erfassung von Einwohner- und Pendlerschaft nur ungenügend zum Ausdruck kommen, brauchen eine gesonderte Betrachtung (Einkaufszentren, Ausflugsziele, Erholungszonen usw.).
- Die aktuelle sowie die zukünftig aus unterschiedlichen Zielsetzungen (z. B. Verkehrs- und Umweltprobleme) angestrebte Nachfrage.
- Verkehrsarten: Sind bereits Schüler der Grundschulstufe auf den öffentlichen Verkehr zwingend angewiesen? Erfüllt eine Linie vorwiegend Aufgaben im Pendlerverkehr oder ist sie auch für den Einkaufs-, Nutz- und Freizeitverkehr von Bedeutung?

Wird das Angebot in den Hauptverkehrszeiten noch einigermaßen vom Berufsverkehr (Pendler) bestimmt, so dient jenes in den Zwischenzeiten dem Einkaufs-, Nutz- und Freizeitverkehr, für den die Förderungswürdigkeit nicht zum vornherein gegeben ist. Die Bedeutung dieses Verkehrs wächst stetig. Wir setzen uns aus folgenden Gründen dafür ein, auch dort ein annehmbares Angebot bereitzustellen:

- Die flexibleren Arbeitszeiten sowie die zu erwartende Zunahme an Teilzeitbeschäftigten führen dazu, dass sich die Pendler weniger an fixe Zeiten halten.
 - Zahlreiche Massnahmen (wie z. B. das Halbtaxabonnement oder der 9-Uhr-Paspartout) zielen auf eine Förderung des Nicht-Pendler-Verkehrs und rufen nach einer entsprechenden Angebotspolitik.
 - Für die Fixkosten des öffentlichen Verkehrs (z. B. Fahrzeuge) ist der Spitzenverkehr massgebend. In den verkehrssarmen Zeiten steht die Infrastruktur ohnehin zur Verfügung. Gleichzeitig sind die Erträge der Gelegenheitsfahrenden mit Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten pro Fahrt höher als im Abonnementsverkehr.
- In der Verordnung zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr (öVV, SRL Nr. 775a) werden Angebotsstufen und minimale Kostendeckungsgrade definiert (§§ 3ff. öVV). Für jede Angebotsstufe werden die niedrigste und die höchste Anzahl möglicher Kurspaare sowie der minimale Kostendeckungsgrad festgelegt. Widersprechen bestehende Förderungsmassnahmen den Bestimmungen, werden andere Betriebsformen geprüft, das Angebot eingeschränkt oder die Linie eingestellt (§ 7 Abs.1 öVG).

Der *Angebotsstufe A* werden Linien mit grossem Erschliessungspotenzial und grosser Nachfrage zugewiesen. Das sind insbesondere Verbindungen in die Agglomeration Luzern, zwischen Regionalzentren und zu den Bahnhöfen mit Schnellzugshalten. Die Angebote stellen eine sehr gute Alternative zum Individualverkehr dar, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler. Während der Hauptverkehrszeiten verkehren in der Regel zwei Kurspaare pro Stunde. Pro Tag sind es mindestens 24 Kurspaare. Der minimale Kostendeckungsgrad muss bei Bahnlinien 25, bei Buslinien 30 sowie bei Güterbahnlinien und Schifflinien 50 Prozent betragen.

Der *Angebotsstufe B* werden Linien mit mittlerem Erschliessungspotenzial und mittlerer Nachfrage zugewiesen. Das sind insbesondere Verbindungen zwischen den Ortschaften und ihrem Regionalzentrum oder zwischen grösseren Ortschaften. Die Angebote gewährleisten angemessene öffentliche Verkehrsverbindungen. In der Regel verkehrt ein Kurspaar pro Stunde. Pro Tag sind es mehr als 12, aber höchstens 23 Kurspaare. Der minimale Kostendeckungsgrad muss bei Bahnlinien 20, Buslinien 25 sowie bei Güterbahnlinien und Schifflinien 50 Prozent betragen.

Der *Angebotsstufe C* werden Linien mit geringem Erschliessungspotenzial und geringer Nachfrage, insbesondere in dünn besiedelten Gebieten, zugewiesen. Die Angebote gewährleisten die Mindesterschliessung, insbesondere für Personen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Pro Tag verkehren zwei bis höchstens zwölf Kurspaare. Der minimale Kostendeckungsgrad muss bei Bahn- und Buslinien 20 und bei Güterbahn- sowie Schifflinien 50 Prozent betragen.

Die Verordnung zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr sieht das Koordinationsgremium Wirtschaft, Umwelt, Raumordnung und Verkehr (WURV) vor. Das Gremium soll darauf hinwirken, dass Planungen und Entscheide zur Raumordnung und zum Verkehr, welche erhebliche Bedeutung für die Wirtschaft haben, auf die strategischen Entwicklungsziele abgestimmt werden und sachlich, örtlich, zeitlich und finanziell koordiniert erfolgen. Es dient dem Regierungsrat als Beratungsorgan (§§ 1f. öVV).

2. Finanzielle Rahmenbedingungen

Der Bund hat zur Sanierung seiner Finanzen ein sogenanntes Stabilisierungsprogramm beschlossen, mit dem er unter anderem seine Beiträge an den Regionalverkehr zwischen 1999 und 2002 stufenweise um gesamthaft 150 Millionen Franken reduziert. Die Überwälzung auf die Kantone findet auf zwei Arten statt: Der Bund reduziert die Kantonsquote (max. zur Verfügung stehender Abgeltungsbetrag). Der allenfalls die Kantonsquote übersteigende Anteil des Abgeltungsbetrags ist nach dem in den Kantonen geltenden Finanzierungssystem vom Kanton und den Gemeinden zu übernehmen. Zweitens soll ab dem Fahrplanjahr 2000/01 in zwei Stufen der durchschnittliche Bundesanteil am Regionalverkehr herabgesetzt werden. Für den Kanton Luzern wirken sich die Kürzungen so aus, dass sich der Bundesanteil von 73 Prozent bis auf 64 Prozent verkleinert und sich der Kantons- und Gemeindeanteil somit auf insgesamt 36 Prozent erhöht. Die verschiedenen Massnahmen des Bundes bis zum Jahr 2002 haben für den Kanton Luzern und seine Gemeinden eine Mehrbelastung von jährlich rund 6,3 Millionen Franken zur Folge.

Ab dem Jahr 2001 wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Anteil des Kantons Luzern rund 11 Millionen Franken jährlich betragen. Mit der Anhebung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen ab 2005 wird sich dieser Betrag rund verdoppeln. Demgegenüber wird sich der Bund bei den Beiträgen an die Hauptstrassen und zur Aufhebung von Niveauüber-

gängen auf Kosten der Kantone entlasten. Der Regierungsrat will die zusätzlichen Finanzmittel auch für Infrastrukturverbesserungen des öffentlichen Verkehrs im Strassenbereich einsetzen (Busspuren, Verkehrslenkung usw.).

Im Hinblick auf die Koordination von Angebots- und Finanzplanung ist die Frage zu beantworten, welche Finanzmittel der Kanton Luzern zukünftig für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen kann. Wir wollen einem Abbau der Finanzmittel, welche heute dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen, entgegenwirken. Um die definierten Ziele erreichen zu können, muss mit den vorhandenen Mitteln eine bessere Wirkung erzielt werden. Das verlangt von allen Beteiligten, noch mehr kostengünstigere Lösungen zu realisieren. Bei den nachfolgend beschriebenen Angebotsverbesserungen steht die S-Bahn Zentralschweiz im Zentrum. Kosten und Nutzen der damit verbundenen Massnahmen werden bis Mitte 2001 aufgezeigt.

V. Massnahmen im öffentlichen Verkehr

1. Die Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen

Ein Förderungskonzept öffentlicher Verkehr soll aufzeigen, welche angebotsseitigen Massnahmen dazu geeignet sind, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Sollen nun aber diese spezifisch öV-bezogenen Förderungsabsichten tatsächlich zu einem vermehrten Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr führen, so muss ihre Wirkung mit flankierenden Massnahmen aus der Umwelt-, der Raumordnungs-, der Fiskal- sowie der übrigen Verkehrspolitik verstärkt werden. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Umsetzung der reinen Förderungsmassnahmen in eine Erhöhung der Gesamtmobilität ausmündet.

Es ist die Aufgabe eines zukunftsgerichteten Gesamtverkehrsmanagements, Massnahmenbündel aus Förderungs- und flankierenden Massnahmen zu bilden, die geeignet sind, die Zielsetzungen hinsichtlich Gesamtverkehr zu erreichen. Bezogen auf den öffentlichen Verkehr sind sämtliche Massnahmen im Zusammenhang mit der Verbesserung und der Attraktivierung des Angebots, wie sie nachstehend beschrieben werden, zu den eigentlichen Förderungsmassnahmen zu zählen. Zu den unterstützenden Massnahmen gehören beispielsweise raumplanerische Massnahmen, Lenkungsabgaben, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung, aber auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Entsprechende Massnahmen und Koordinationsaufgaben sind im kantonalen Richtplan oder im Entwurf regionaler Entwicklungsplan Luzern aufgeführt.

Konkrete Verbesserungsmassnahmen für den öffentlichen Busverkehr in der Agglomeration Luzern enthält das Bauprogramm Kantonsstrassen 1999–2002:

<i>Gemeinde</i>	<i>Projekt</i>	<i>Massnahme</i>
Luzern	Schweizerhofquai	Ausbau Bushaltestelle
Luzern	Löwenplatz-Schlossberg	Busspur
Ebikon	Schlössli-Maihof	Förderungsmassnahmen Bus
Luzern	Grenze Littau-Kreuzstutz	Busspur
Littau / Emmen	Reussbühl	Verlegung Kantonsstrasse mit Teilanpassung Seetalplatz (Projektierung)
Littau / Emmen	Seetalplatz	Anpassung
Emmen	Bahnunterführung Seetalstrasse	Verbreiterung (Projektierung)
Emmen	Seetalstrasse	Umgestaltung (realisiert)
Emmen	Bösfeld-Mühlematt	Busbeschleunigung (realisiert)
Luzern / Kriens	Grosshof-Eichhof	Busspur
Kriens	Kupferhammer-Bahnhof	Strassenausbau
Sammelrubrik	Anlagen für den öV	Fr. 200 000.– pro Jahr

Bei den raumplanerischen Massnahmen stehen Nutzungsverdichtungen an zentralen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder eine vermehrte Durchmischung von Bauzonen (Wohnen, Arbeiten, Erholen) im Vordergrund. Aus dem fiskalischen Bereich sind etwa die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe oder die Erhöhung von Parkierungsgebühren zu erwähnen. Bezüglich des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums vermögen unter anderem die folgenden Massnahmen eine unterstützende Wirkung zu entfalten: Umverteilung der Verkehrsfläche zugunsten des öffentlichen

Verkehrs und der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, Betriebsoptimierung IV/öV mit Verkehrssystem-Management, verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen, Fussgängerzonen in Zentrumsbereichen sowie Anwohnerbevorzugung beim Parkieren.

Stadt und Kanton Luzern realisieren ein Projekt, welches die Erarbeitung von Vorschlägen zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf den Hauptachsen der Stadt Luzern beim Individualverkehr wie auch beim öffentlichen Verkehr zum Ziel hat. Die Vorschläge sollen primär auf Organisation und Betrieb des Verkehrs ausgerichtet sein, den fließenden wie den ruhenden Verkehr betreffen, kurz bis mittelfristig realisierbar und bei der Bevölkerung in Stadt, Agglomeration und Kanton sowie in der Wirtschaft breit abgestützt und akzeptiert sein.

2. Schienenverkehr

a. Zweite Etappe von Bahn 2000, Ausgangslage

Das Schweizer Volk hat der Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) am 29. November 1998 zugestimmt. Sie enthält neben den inhaltlich weitgehend definierten Projekten NEAT, erste Etappe der Bahn 2000 und Lärmsanierung auch die zweite Etappe der Bahn 2000. Die erste Etappe wird im Jahr 2005 vollumfänglich in Betrieb gehen. Sie soll ergänzt werden durch die zweite Etappe, wofür im FinöV-Fonds 5,9 Milliarden Franken (Preisbasis 1995) vorgesehen sind. Mit ihr soll das Schweizer öV-System weiter verbessert und den künftigen Anforderungen angepasst werden.

Bahn 2000 ist ein Konzept für ein landesweit optimiertes Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Schiene und Strasse), welches in Etappen realisiert wird. Die Haupt-Invstitutionsphase der zweiten Etappe ist für die Jahre 2010 bis 2020 vorgesehen, wobei erste kleine Vorhaben nahtlos an die erste Etappe anknüpfen können. Dies bedingt, dass in der ersten Hälfte des Jahrzehnts den eidgenössischen Räten die entsprechende Botschaft unterbreitet wird.

Die Massnahmen müssen eine minimale betriebswirtschaftliche Rentabilität und einen nachweisbaren volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen. Die Investitionsdarlehen sind entsprechend dem Fondsreglement FinöV in ihrer Gesamtheit im Umfang von 25 Prozent voll zu verzinsen und zurückzuzahlen. Das öV-System der Schweiz soll durch eine breite Stärkung der Standortgunst nachhaltige Wachstumseffekte bewirken. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs soll zu einer Modal-Split-Verschiebung führen. Dabei ist auch dem wachsenden Freizeitverkehr, welcher bereits mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs ausmacht, Beachtung zu schenken.

Die zweite Etappe von Bahn 2000 weist verschiedene Stossrichtungen auf:

- Stärkung des Städtesystems Schweiz (Fern- und hochwertiger Regionalverkehr):
 - Weiterentwicklung des Taktsystems (Verdichtungen, angemessene Reisezeitverkürzungen)
 - Abstimmung des Fern- und hochwertigen Regionalverkehrs mit nachgeordneten Angeboten
- Verbesserung der Angebote des schienengebundenen Regionalverkehrs im Agglomerationsbereich zur Verkürzung der Reisezeiten von Tür zu Tür:
 - Infrastrukturinvestitionen zur Ermöglichung von innovativen Angeboten für die zunehmend tangentialen Verkehrsströme
 - Verbesserte Einbindung des Regionalverkehrs in Agglomerationen in das Knotensystem
 - Taktverdichtungen des Regionalverkehrs in Agglomerationen
- Erhalten des heutigen Angebotsstandards im Regionalverkehr in ländlichen Gebieten:
 - Infrastrukturmassnahmen zur Reduktion der Betriebskosten
 - Investitionsbeiträge zur Umstellung auf günstiges Rollmaterial
 - Bessere Verknüpfung des ÖV mit dem motorisierten Individualverkehr in dünn besiedelten Gebieten
 - Schaffung attraktiver Umsteigemöglichkeiten
- Verbesserung der öV-Angebote in Grenzregionen durch grenzübergreifende Angebotskoordination
- Beseitigung von ausgewiesenen Kapazitätsengpässen durch die Analyse des Schienennetzes und Planung von Massnahmen
- Verbesserung der Zugänglichkeit zum öV und der Benutzerfreundlichkeit durch Infrastrukturmassnahmen

Der Bund wird die Kantone und die Transportunternehmungen in die Planung mit einbeziehen. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) soll dabei die Ansprechpartnerin bilden und die Interessen der Kantone vertreten. Der Planungsablauf lässt sich grob in drei Schritte gliedern:

	<i>Gegenstand</i>	<i>Ausführende</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Endprodukt</i>
1.	Festlegung der Angebotsziele mit zweiter Etappe Bahn 2000	BAV in Zusammenarbeit mit KöV, VöV (Verband öV) und SBB	Bis Frühling 2000	Entscheid durch Bundesrat
2.	Erarbeitung und Prüfung von Investitionsmustern zur Erreichung der Angebotsziele	Erarbeitung durch Transportunternehmungen, Prüfung durch BAV und KöV	2000 bis 2002	Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates
3.	Erarbeitung der Botschaft zur zweiten Etappe Bahn 2000 nach Vernehmlassung	BAV in Zusammenarbeit mit VöV, SBB und KöV	2002 bis 2004	Botschaft zur zweiten Etappe Bahn 2000

b. Infrastrukturausbauten Region Luzern

Luzern ist der wichtigste Bahnknoten der Zentralschweiz mit einem Einzugsgebiet von rund 300 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Aufgrund der verkehrspolitischen Zielsetzungen besitzt der Kanton die Aufgabe, zusammen mit den Bahnunternehmungen eigene Vorstellungen zu entwickeln und geeignete Massnahmen zu ergreifen. In der Region Luzern sind folgende Ausbauten der Bahninfrastruktur kürzlich vorgenommen worden oder in Planung:

- Der Doppelspurausbau Rotsee–Rotkreuz wurde 1997 abgeschlossen. Die gegen das reduzierte Lärmschutzprojekt der SBB eingereichten Beschwerden sind noch nicht entschieden. Der im ursprünglichen Projekt vorgesehene Ausbauabschnitt Rotkreuz–Cham wurde zurückgestellt. Im Rahmen der Planungsarbeiten zur NEAT wird dieser Streckenausbau wieder geprüft.
- Die Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Bahnhof Luzern wurde mit betrieblichen und baulichen Massnahmen gesteigert. Ab dem Fahrplanwechsel 1999 können dank des erweiterten Lichtraumprofils Doppelstockwagen nach Luzern fahren. Mit den neuen Signalanlagen können die Züge im 2-Minuten-Abstand im Bahnhof einfahren.
- Gleichzeitig mit der Sanierung Bahnhofszufahrt Luzern wurde auch die Bahnstrecke Luzern–Küssnacht a. R. saniert und anschliessend ein neues Angebotskonzept eingeführt. Als Grundlage für dessen Einführung finanzierte der Kanton Luzern ein neues Kreuzungsgleis in Küssnacht a. R. mit.
- Die neue Linienführung der Seetalbahn im Abschnitt Emmenbrücke–Waldibrücke wurde auf den Fahrplanwechsel 1998 in Betrieb genommen. Als nächste Etappe wird jetzt die sicherheitstechnische Sanierung zwischen Waldibrücke und Lenzburg ausgeführt. Die Realisierung ist zwischen 2000 und 2007 vorgesehen.
- Ab dem Jahr 2000 wird auf der Strecke Sempach–Zofingen als Pilotprojekt eine neue Führerstandssignalisierung getestet. In diesem Zusammenhang werden verschiedene betriebliche Änderungen und bauliche Anpassungen nötig. Insbesondere müssen zukünftig alle Perronanlagen niveaufreie Zugänge aufweisen.
- Im Bereich der Horwer Seebucht wird das Trasse der Brünigbahn im Zusammenhang mit dem laufenden Autobahnausbau verlegt. Der Unterbau wird für eine Doppelspur ausgelegt, die SBB legen aber aus finanziellen Gründen vorerst lediglich ein einziges Gleis.
- Die Bahnunternehmung Regionalverkehr Mittelland RM hat nach der Fusion eine Vorwärtsstrategie im Personen- wie im Güterverkehr definiert und ein neues Produktionskonzept erarbeitet. Sie erweitert 1999/2000 zusammen mit der Firma Kronospan die Industriegleisanlage im Bereich der Kronospan in Menznau. Ihr wichtigstes Projekt betrifft die Rollmaterialerneuerung. Die RM hat dem Bund und den Kantonen Bern, Solothurn und Luzern Ende 1999 ein entsprechendes Finanzierungsgesuch über insgesamt 54 Millionen Franken eingereicht. Es ist vorgesehen, die Vorlage im laufenden Jahr den kantonalen Parlamenten zu unterbreiten. In Gettnau steht zurzeit ein Projekt mit der Sicherung verschiedener Bahnübergänge in Ausführung. In einer späteren Ausbaustufe soll die Doppelspur verlängert werden.

- Die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) plant die Neutrassierung der Zahnradstrecke zwischen Grafenort und Engelberg. Das Plangenehmigungsverfahren soll demnächst eingeleitet werden.
- Um neue Fahrgäste ansprechen zu können, prüft der Kanton Luzern die Realisierung neuer Bahnhaltstellen. Konkrete Absichten bestehen im Zusammenhang mit der Suva-Überbauung in Root und im Gebiet Gersag in Emmenbrücke.

In der ersten Etappe der Bahn 2000 verzichteten die SBB auf den ursprünglich im Konzept Bahn 2000 enthaltenen Ausbau der Strecke Olten–Luzern und den Doppelspurausbau Hergiswil–Luzern Allmend. Im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt Führerstandssignalisierung und dem Autobahnausbau in der Horwer Seebucht werden lediglich Teile des ursprünglichen Konzepts verwirklicht. Damit kann Luzern nicht als vollwertiger Anschlussknoten im System Bahn 2000 ausgebildet werden.

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass im Zusammenhang mit der zweiten Etappe der Bahn 2000 auch die wichtigen Anliegen des Kantons Luzern realisiert werden. Dazu gehören neben den im ursprünglichen Konzept enthaltenen Massnahmen auch ein Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke zur Schnellzugsstation, eine weitere Leistungssteigerung der Zufahrt zum Bahnhof Luzern und der Doppelspurausbau entlang dem Rotsee.

Die heutige Einspurstrecke am Rotsee ist das Nadelöhr des durch die beiden Linien Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Gotthard stark belasteten Abschnitts Luzern–Rotkreuz. So kann im Rontal der Halbstundentakt im Regionalzugsverkehr ab Fahrplanwechsel 1999 auf dem Abschnitt Luzern–Ebikon–Rotkreuz nur teilweise ab/nach Luzern geführt werden. Die wichtige Verbindung vom Rontal nach Luzern kann wegen des Einspurabschnitts am Rotsee in der Regel nur stündlich angeboten werden.

Der Regierungsrat unterstützt im Hinblick auf die Verbesserung der Standortgunst von Luzern und die technische Innovation das langfristige Projekt der unterirdischen Magnetschwebbahn Swissmetro. Die als erste Etappe vorgesehene Linie könnte über Luzern führen und verbindet die grossen Städte des Mittellandes zwischen der Westschweiz und der Ostschweiz. Die Möglichkeiten eines Anschlusses von Luzern werden geprüft. Als zweite Etappe steht auch eine Nord–Süd-Verbindung zur Diskussion, womit ein Linienkreuz mit Zentrum in Luzern entstehen würde.

c. Internationaler und nationaler Schienenverkehr

Luzern–Zürich–Flughafen

- 1999 Die Schnellzüge verkehren im Halbstundentakt mit IC-Doppelstockzügen zwischen Luzern und Zürich. Die InterRegio-Züge Luzern–Zürich HB–Zürich Flughafen zur vollen Stunde bedienen Zug und Thalwil sowie während der Pendlerzeiten zusätzlich Zürich Enge. Die neuen InterRegio-Züge zur halben Stunde bedienen Luzern, Rotkreuz, Zug, Thalwil, Zürich Enge und Zürich HB sowie während der Pendlerzeiten zusätzlich Baar. Für das Rontal ergibt sich damit ein interessanter Anschluss an den Schnellzugsverkehr in Rotkreuz, und in Thalwil entstehen schlanke Verbindungen mit verkürzter Reisezeit Richtung Bündnerland.
- 2003 Von der neuen Doppelspur Zürich–Thalwil profitiert auch die Linie Zürich–Zug–Luzern.
- 2011 Mit dem neuen Zimmerbergtunnel (NEAT) können die Fahrzeiten zwischen Zürich und Luzern deutlich verkürzt werden.

Basel–Luzern–Mailand

- 1999 Die Schnellzüge Luzern–Basel verkehren wie bisher stündlich, zwischen Luzern und Chiasso zweistündlich. Euro-/Intercityzüge bedienen zudem alternierend die Achsen Basel–Luzern–Mailand und Zürich–Mailand. In Arth-Goldau kann schlank zwischen Schnellzügen und IC/EC-Zügen umgestiegen werden.
- 2011 Bisherige Planungen zeigen, dass die Bedienung beider Achsen Basel–Luzern–Mailand und Basel–Zürich–Mailand mit hochwertigen Zügen auch nach Inbetriebnahme der NEAT am meisten Vorteile aufweist. Die SBB wollen das Angebotskonzept jetzt neu überprüfen und optimieren. Die NEAT bringt Luzern ein besseres Angebot mit einem Fahrzeitgewinn von knapp einer Stunde durch den Gotthardbasistunnel. Luzern findet sowohl in Basel wie in Mailand Anschluss an das europäische Schnellverkehrsnetz.

Luzern–Bern–Genf

- 1999 Die zweistündlichen Schnellzüge mit Verdichtungen zum Stundentakt während der Hauptverkehrszeiten halten neu auch in Schüpfheim und kehren wieder durchgehend bis nach Genf. Dank der neuen Fahrplanlage mit Ankunfts- und Abfahrtszeit um die volle Stunde können in Luzern bessere Anschlüsse hergestellt werden.
- 2005 Die stündliche Intercityverbindung Luzern–Bern–Genf führt über die fertiggestellte Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten. Die Züge bedienen neben Bern und Lausanne auch Sursee und Zofingen.

Luzern–St. Gallen

- 1999 Der Voralpenexpress verkehrt neu stündlich zwischen Luzern und St. Gallen (mit Fortsetzung nach Romanshorn).

Luzern–Brünig

- 1999 Die Schnellzüge Luzern–Interlaken verkehren weiterhin stündlich und halten neu auch in Horw. Die Anschlüsse in Luzern werden neu auf die Schnellzüge zur halben Stunde von und nach Zürich ausgerichtet.

d. Regionaler Schienenverkehr: S-Bahn Zentralschweiz*Ausgangslage*

Im Wirtschafts- und Lebensraum Zentralschweiz wohnen auf einer Fläche von 4500 km² rund 650 000 Personen. Die Bevölkerung verteilt sich dabei auf verschiedene Zentren mit ihren Agglomerationen und ländliche Gebiete. Aufgrund von verschiedenen, positiven Voraussetzungen hat sich die Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr Zentralschweiz Ende August 1999 dazu entschlossen, das Projekt S-Bahn Zentralschweiz auszulösen. Diese soll auf einem Angebotskonzept mit durchgehendem Halbstundentakt basieren.

In den letzten Jahren wurde das Regionalzugsangebot in der gesamten Zentralschweiz schrittweise und punktuell verbessert. Auf vielen Linien bestehen heute halbstündliche Verbindungen mindestens während der Hauptverkehrszeiten. Im Seetal oder im Rahmen der Stadtbahn Zug sollen in den nächsten Jahren mit neuen Fahrzeugen und innovativen Betriebskonzepten attraktive und kostengünstige Lösungen realisiert werden. Folgerichtig ist nun der nächste Schritt, das gesamte regionale Schienenangebot zu einem attraktiven Gesamtsystem zu optimieren.

Im Rahmen der zweiten Etappe Bahn der 2000 soll das Angebot im Personenverkehr insbesondere auch durch eine bessere Erschliessung der grossen Agglomerationsräume verbessert werden. Die S-Bahn Zentralschweiz kann somit als eine der acht denkbaren S-Bahnen landesweit neben Zürich, Bern, Basel, Mittelland, St. Gallen, Léman und Tessin ihre Forderungen an die SBB und den Bund geltend machen.

Eine S-Bahn Zentralschweiz verspricht folgende Vorteile

- Die Vernetzung der Städte und Ortschaften in der Region wird durch ein attraktives Verkehrsmittel verbessert.
- Die überregionale Ausstrahlung der Region kann dank eines zukunftsgerichteten öV-Konzepts markant aufgewertet werden.
- Mit zusätzlichen Fahrgelegenheiten, neuen Haltepunkten und umsteigefreien Verkehrsbeziehungen (Durchmesserlinien) lassen sich neue Kunden für das öffentliche Verkehrsmittel gewinnen.
- Das heutige Rollmaterial im Regionalverkehr kann einheitlich durch moderne, wirtschaftliche Leichttriebwagen mit niederflurigem Einstieg ersetzt werden.
- Mit einem modernen Betriebskonzept können die Produktionskosten gesenkt werden.

Notwendige Entscheidungsgrundlagen

Es werden die notwendigen Entscheidungsgrundlagen für die Realisierung einer S-Bahn Zentralschweiz erarbeitet. Dabei sollen folgende Bereiche untersucht werden:

- Betriebskonzept (Netzgrafik): Das Angebot soll auf dem durchgehenden Halbstundentakt basieren und wichtige Beziehungen umsteigefrei anbieten
- Perimeter: Grundsätzlich umfasst dieser die sechs Zentralschweizer Kantone
- Marktpotenzial
- Beschaffung von neuem Rollmaterial
- Haltestellen, Infrastrukturanpassungen (Geleise usw.)
- Kosten Infrastruktur und Betrieb

- Realisierungskonzept mit Zeitplan, Etappierung und Businessplan für die ersten fünf Jahre
- Marketingkonzept
- Koordination mit laufenden Projekten: Definition der Schnittstellen zum übrigen öV und dem IV (u. a. Buslinien, Park-and-ride usw.)

Projektorganisation

Die politische Führung übernimmt eine Behördendelegation, der neben Vertreterinnen und Vertretern der sechs Kantone je eine Vertreterin oder ein Vertreter des Bundes, der SBB und der Privatbahnen angehört. Die operative Verantwortung liegt bei den Verantwortlichen für den öffentlichen Verkehr der Kantone. Die Projektleitung seitens der Besteller übernimmt das Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern zusammen mit dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Zug. Es ist vorgesehen, dass die SBB die zentralen Planungsarbeiten als Auftragnehmerin übernehmen. Diese Absicht stützt sich auf die Überlegung, dass die SBB ein hohes Interesse an einem attraktiven Bahnangebot und die besten Kenntnisse über den Bahnbetrieb besitzen.

Weiteres Vorgehen

Die zuständigen Behörden der beteiligten Kantone wollen Anfang 2000 den Start des Projekts S-Bahn Zentralschweiz auslösen. Anschliessend bauen die Verantwortlichen die Projektorganisation auf und leiten die Planungsarbeiten ein. Die bestehende Grobplanung zeigt folgenden Projektablauf:

Phase 1	Rahmenbedingungen und generelle Planung	bis Mitte 2001
Phase 2	Vergabe Detailplanung	bis Mitte 2002
Phase 3	Detailplanung	bis Mitte 2003
Phase 4	Entscheidfindung und Kreditbeschaffung	bis Ende 2004
Phase 5	Realisierung	ab 2005 *

* erste Schritte bereits früher möglich

3. Regionaler Busverkehr

Trotz des eingeschränkten Handlungsspielraums wegen der knappen Finanzen soll der öffentliche Regional- und Agglomerationsverkehr im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik gefördert und der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr erhöht werden (§ 1 Abs.1 öVG). Diese Zielsetzungen lassen sich nur erreichen, wenn bei allen Massnahmen im Bereich der öV-Förderung klare Prioritäten gesetzt werden. Massgebend sind die gesetzlich vorgeschriebenen minimalen Kostendeckungsgrade sowie die erzielbaren Entlastungswirkungen für die Umwelt. Dabei geht es in erster Linie um die Optimierung bestehender Verbindungen nach den Vorgaben des öVG und der zugehörigen Verordnung.

a. Region Luzern

Verschiedene Siedlungskorridore im Kanton Luzern werden durch regionale Buslinien erschlossen, die in die Region Luzern führen und alle im Zentrum beim Bahnhof Luzern enden:

- Luzern–Udligenswil–Rotkreuz (Postauto)
- Luzern–Ebikon–Inwil (VBL)
- Luzern–Rothenburg–Beromünster (AAGR)
- Luzern–Neuenkirch (Postauto)
- Luzern–Ruswil–Ettiswil (ARAG)

Gemäss den Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr und den gesetzlichen Bestimmungen soll das Angebot dieser Linien einen hohen Standard aufweisen. Sie besitzen ein hohes Nachfragepotenzial und eine gute Konkurrenzfähigkeit zum individuellen Verkehrsmittel. Auf den Fahrplanwechsel 1999 wurden auf allen Linien Verbesserungen eingeführt. Neu weisen alle Fahrpläne dieser Linien einen klaren Taktfahrplan mit guten Anschlüssen an den Umsteigepunkten auf.

Die Fahrgastzahlen auf der Linie Luzern–Beromünster wachsen stark. Heute müssen bereits ausserhalb der Agglomeration Luzern Stehplätze in Kauf genommen werden. Das Angebot Beromünster–Luzern soll deshalb auf den Fahrplanwechsel 2000 gemäss einem neuen Konzept weiter verdichtet werden.

Im Zusammenhang mit der S-Bahn Zentralschweiz werden die Buslinien grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst.

b. Massnahmen in den übrigen Regionen des Kantons Luzern

Raum Sursee

Neben der Region Luzern weist die Region Sursee das grösste Potenzial für den öffentlichen Verkehr auf. Das Angebot der Linien von Sursee nach Schöftland, Beromünster, Sempach und Willisau wurde in den letzten Jahren zu einem Taktfahrplan ausgebildet. Zwischen Sursee und Schenkon verkehrt zudem ein Ortsbus.

Ländlicher Raum

In ländlichen, relativ dünn besiedelten Gebieten hat es sich gezeigt, dass eine Erschliessung durch konventionelle Linienbetriebe schwierig ist. In den Hauptverkehrszeiten sind die Busse meist gut besetzt, in den Randzeiten dagegen wird das Angebot kaum genutzt. Umfragen zeigen, dass das geringe Angebot sowie die langen Fusswege zu den Haltestellen Hauptgründe für die Nichtbenutzung sind. Diese Feststellungen treffen auch auf verschiedene Gebiete des Kantons Luzern zu. In einem ersten Schritt wurden 1999 die Linienangebote von Sursee nach Dagmersellen und Schlierbach durch ein Bedarfsangebot auf der Basis Rufbus ersetzt. Die Rufbusse operieren flächendeckend in einem bestimmten Gebiet und stellen dabei das Grundangebot sicher. Bei Bedarf können sie in Spitzenzeiten durch grössere Fahrzeuge im Linienbetrieb ergänzt werden.

Die Hauptmerkmale eines Rufbus-Betriebs sind:

- keine vorgegebenen Haltestellen
- kein vorgegebener Fahrplan
- Betriebszeit als einzige Einschränkung
- Bestellung des Angebots durch den Fahrgast mittels Telefon bei der Zentrale
- Zuschlag zu normalem Fahrpreis
- Einsatz von Kleinfahrzeugen (8–15 Sitzplätze), mit denen auch schmale Strassen befahren werden können.

Auf den Fahrplanwechsel 2001 wird die Ausdehnung des Rufbusangebots auf folgende Gebiete geprüft:

- Querverbindungen im Surental
- Eich–Gunzwil
- Zell–St. Urban (kantonsüberschreitend)
- Hüswil–Luthern
- Entlebuch

Im Zusammenhang mit der S-Bahn Zentralschweiz müssen die Buslinien grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Im Rahmen der Bahn 2000 ändert ab 2005 zwischen Luzern–Langnau–Bern das Schienenangebot, was sich ebenfalls auf das Buskonzept auswirken wird.

4. Agglomerationsverkehr

In den §§ 32ff. öVG sind die Sonderbestimmungen für den öffentlichen Agglomerationsverkehr aufgeführt: Die Agglomerationsgemeinden planen, organisieren und finanzieren den öffentlichen Verkehr selbständig. Sie haben zu diesem Zweck Anfang 1998 den Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) gegründet. Der Kanton beteiligt sich mit 10 Prozent an den nicht gedeckten Kosten des Agglomerationsverkehrs und ist auch im Vorstand des ÖVL vertreten. Der Kanton ist auf dem Gebiet der Agglomeration Luzern zuständig für Förderungsmassnahmen in folgenden Bereichen:

- öffentlicher Regionalverkehr
- schienengebundener Güterverkehr
- bauliche Anlagen für den öffentlichen Verkehr

Der Kanton unterstützt den Zweckverband und stellt die Koordination mit den Massnahmen des Regionalverkehrs sowie mit den baulichen und betrieblichen Massnahmen auf den Kantonsstrassen sicher. Der Bericht des Zweckverbands liegt als Ergänzung im Anhang des vorliegenden Planungsberichts bei.

In seinem Bericht weist der Zweckverband dem Kanton verschiedene neue Aufgaben zu, bei denen dieser die Federführung übernehmen soll:

- Mittels flankierender Massnahmen sind durch die Stadt und den Kanton bessere Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen und dessen Zuverlässigkeit zu verbessern (Busspuren usw.).
Diese Aufgabe ist im kantonalen Richtplan enthalten und einzelne Massnahmen sind bereits in das Bauprogramm 1999–2002 für die Kantonsstrassen eingeflossen.
- Bei den Entwicklungsschwerpunkten der Region mit bedeutenden Wachstumspotenzialen für den öffentlichen Verkehr hat der Kanton den Rahmen für die Verkehrsplanung vorzugeben und die Koordination zu übernehmen.
Der kantonale Richtplan bezeichnet Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonalen und regionaler Bedeutung. Die Federführung bei der Abstimmung der Planungen bei den kantonalen ESP liegt beim Raumplanungsamt des Kantons Luzern, bei den regionalen ESP bei den Regionalplanungsverbänden.
- Der ÖVL will ein neues Transportsystem öffentlicher Verkehr Agglomeration Luzern prüfen. Er verlangt eine gemeinsame Verkehrsplanung in der Region Luzern unter der Federführung des Kantons.
Zusammen mit den anderen Kantonen der Zentralschweiz wird jetzt ein etappierbares S-Bahn-Konzept erarbeitet. Der kantonale Richtplan sieht ein neues Agglomerations-Verkehrsmittel als längerfristige Option. Die verlangte Federführung des Kantons entspricht nicht den Bestimmungen des öVG und der im kantonalen Richtplan formulierten Koordinationsaufgabe, welche den Zweckverband als federführend bezeichnen.

5. Rationalisierungen

a. Bahn- und Busverkehr

Die Bahnreform bringt eine klare Trennung von unternehmerischer und politischer Verantwortung. Der Bundesrat hat für die neue SBB AG im Frühjahr 1999 strategische Ziele definiert. Die Vorgaben für die Jahre 1999–2002 umfassen mehrere Bereiche. Im Personenverkehr sollen die SBB Marktanteile gewinnen. Interessant ist aus der Optik der Besteller, dass die Produktivität im Personen- wie im Güterverkehr durchschnittlich um mindestens 5 Prozent pro Jahr gesteigert werden soll. Im gleichen Mass sollen im Bereich Infrastruktur die Kosten pro Trassenkilometer sinken. Die SBB sollen eine fortschrittliche und sozial verantwortliche Personalpolitik verfolgen. Die SBB stellen sich den Herausforderungen eines liberalisierten Verkehrsmarktes und sind gewillt, ihre Bahnleistungen zu wettbewerbsfähigen Konditionen zu erbringen.

Der Kanton Luzern beabsichtigt, zusammen mit den andern Kantonen der Zentralschweiz, mit den SBB einen Businessplan Regionalverkehr für die Fahrplanperioden 2001/02 bis und mit 2006 abzuschliessen. Die Besteller sind bereit, den SBB die notwendige Zeit für die vorgesehenen Rationalisierungsmassnahmen einzuräumen und die Linien der SBB während dieser Zeit nicht auszuschreiben. Andererseits verpflichten sich die SBB, die vom Bund und den Kantonen zu tragenden Abgeltungsbeträge für ihre Bahnleistungen unter definierten Bedingungen stetig zu reduzieren. Die im Businessplan festgelegten Beträge sind dabei als Kostendach zu verstehen, die nach Möglichkeit unterschritten werden sollen. Zu diesem Zweck setzt die SBB nachfragesteigernde Marketingmassnahmen und aufwandsenkende Rationalisierungsprogramme um. Für das Seetal liegen erste Grobrechnungen vor. Unter Berücksichtigung einer Produktivitätssteigerung, eines attraktiven Angebotskonzepts (30-Minuten-Takt) und neuen Rollmaterials lassen sich hier die Kosten pro Zugkilometer bis zu einem Drittel reduzieren.

Das Bussystem ist insgesamt günstiger, aber auch weniger leistungsfähig als die Bahn. Die Einsparungsmöglichkeiten sind aus diesem Grund auch geringer. Die Busfahrpläne sind insbesondere im ländlichen Gebiet häufig bedarfsorientiert. Die Kurse folgen sich hier in unregelmässigen Abständen, der Fahrplan weist Lücken auf. Diese Konzeption hat einen unrationellen Personal- und Fahrzeugeinsatz zur Folge. Auf Linien mit gutem Nachfragepotenzial kann mit einem regelmässigen Angebot die Produktivität und auch die Nachfrage gesteigert werden. Bei der Erarbeitung des Angebotskonzepts im Raum Rottal–Sursee–Willisau zeigte sich zum Beispiel, dass mit einem Taktfahrplan bei ungefähr gleichem Aufwand ein rund 20 Prozent grösseres Angebot erbracht werden kann.

b. Ausschreibungen

Nach § 10 Absatz 3 öVG müssen Transportleistungen, die nicht nur von einer bestimmten Transportunternehmung erbracht werden können, mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben werden. Das Baudepartement hat 1998 erstmals die Leistungen für zwei bestehende Buslinien ausgeschrieben. Im einen Fall hat einzig der bisherige Betreiber offeriert, im andern Fall war von den drei eingereichten Offerten diejenige des bisherigen Betreibers die günstigste. Der Betreiber der beiden Linien hat in den Offerten sein bisheriges Kostenniveau leicht unterschritten.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen und zur Steigerung des Interesses bei den potenziellen Anbietern haben wir beschlossen, nicht mehr einzelne –, sondern möglichst alle Linien eines Gebiets im Rahmen eines «Loses» gemeinsam auszuschreiben. Im Hinblick auf die Beurteilung der Offerten müssen zuerst Minimalstandards (u. a. Arbeitsbedingungen) und klare Kriterien erarbeitet werden, mit welchen sich der Preis und die Qualität der Angebote beurteilen lassen. Der aktuelle Terminplan sieht die Ausschreibung des ersten Loses für den Transportauftrag im Raum Entlebuch vor, mit Beginn zum Fahrplanwechsel 2001. Die weiteren Ausschreibungen der Lose folgen anschliessend laufend. Ein Los wird jeweils an eine marktverantwortliche Transportunternehmung vergeben. Arbeitsgemeinschaften sind aber zugelassen.

Zurzeit ist das Verfahren zur Ausschreibung der Bahnleistungen noch in Prüfung. Vorläufig fehlen in der Schweiz Erfahrungswerte. Die Voraussetzungen sind im Bereich der Bahnen schwieriger als bei den Bussen: Einerseits bestehen Abhängigkeiten zwischen der Bahninfrastruktur und dem -betrieb, andererseits führen alle Bahnlinien über die Kantonsgrenze hinaus, so dass das gesamte Verfahren jeweils mit mindestens einem Nachbarkanton abgestimmt werden muss. Zu beachten ist, dass der Kanton Luzern die Nachbarkantone nicht zu einer Ausschreibung verpflichten kann.

6. Sanierung Seetalbahn

a. Ausgangslage

Mit dem Entscheid zur Beibehaltung der durchgehenden Seetalbahn hat der Bundesrat die Rahmenbedingungen zur Sanierung vorgegeben. Das Kostendach für die Sanierung beträgt 200 Millionen Franken, inklusive der bereits realisierten Umfahrung Emmen im Betrag von rund 83 Millionen Franken. Vorgesehen ist die Sicherung der Übergänge, auf die Vergrösserung des zu geringen Abstands zwischen Schiene und Strasse muss verzichtet werden.

Auf den rund 360 Bahnübergängen zwischen Luzern und Lenzburg ereignen sich 47 Prozent aller Unfälle, bei denen die SBB im Zusammenhang mit Bahnübergängen betroffen sind. Jeder zweite Bahnübergang der SBB mit zu hohem Risiko liegt an der Seetalbahn. Die Seetalbahn wurde ursprünglich im Strassenkörper der Kantonsstrasse gebaut. Im Abschnitt des Kantons Aargau überschneiden sich die Lichtraumprofile der Bahn und der Strasse. Im Kanton Luzern sind die Verhältnisse besser. Zwischen Schiene und Strasse sind bauliche Sicherungsanlagen, z. B. Barrieren, aus Platzmangel nicht oder nur mit grossem Aufwand zu realisieren.

Die Stellwerke bestehen heute vorwiegend aus elektromechanischen Anlagen. Ein durchgehendes Streckenkabel und die Blocksicherung im Abschnitt Eschenbach-Lenzburg fehlen. Bis Ende 1999 haben die zuständigen Fachstellen der Kantone, des Bundes und der SBB das Sanierungskonzept weitgehend bereinigt und die vierzehn gefährlichsten Übergänge, davon zwei im Kanton Luzern, mit Sofortmassnahmen gesichert. In der nächsten Phase wird nun ab 2000 das nachstehend beschriebene Sanierungskonzept umgesetzt.

b. Konzeptidee

Die sanierte Seetalbahn muss sicher, attraktiv und wirtschaftlich sein. Die meisten konventionellen Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Bereich Schiene/Strasse würden eine Verlegung der Bahn oder grosse Knotenausbauten der Strasse erfordern und sind damit sehr teuer. Angesichts der Kürzung der finanziellen Mittel auf unter 200 Millionen Franken mussten neue Lösungsansätze entwickelt werden, um trotzdem einen verantwortbaren Sicherheitsstandard zu erreichen. Bei der Sanierung sind die Abhängigkeiten zwischen Infrastruktur, Fahrzeug und Betrieb zu beachten. Ziel ist es, das Gesamtsystem zu optimieren.

Das Konzept sieht vor, neues, attraktives Rollmaterial einzusetzen, das leichter und schmaler ist als das heutige. Moderne, strassenbahnähnliche Fahrzeuge weisen ein sehr gutes Brems- und Beschleunigungsverhalten auf. Dadurch resultieren auch kürzere Verkehrsunterbrüche bei Strassenquerungen mit Schranken- oder Lichtsignalanlagen. Im Weiteren sind diese Fahrzeuge günstig im Betrieb und für den Fahrgast attraktiv. Dank den guten Bremseigenschaften können die teuren Sicherheitseinrichtungen der Bahn vereinfacht werden: Gewisse Überwachungsaufgaben, welche im konventionellen Bahnbetrieb durch teure Sicherungstechnik übernommen werden, können im strassenbahnähnlichen Betrieb dem Fahrzeugführer übertragen werden. Ein wichtiges Problem der Seetalbahn stellen die knappen Platzverhältnisse dar. Mit einer Verschmälerung der Fahrzeugbreite wird ein neuer Ansatz zur kostengünstigeren Sanierung, bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit, gewählt. Ein schmäleres Fahrzeug verbessert die Möglichkeiten zur Platzierung von technischen Sicherungsanlagen an Bahnübergängen und ermöglicht gleichzeitig die Trennung der Lichtraumprofile von Schiene und Strasse ohne oder mit einfachen baulichen Massnahmen.

c. Betriebskonzept

Im Personenverkehr sollen stündliche Verbindungen Luzern–Lenzburg mit Verdichtungen während der Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt auf den Abschnitten Luzern–Hochdorf/Hitzkirch und Lenzburg–Beinwil angeboten werden. Der Weiterausbau ist im Kanton Luzern ein Teil des Projekts S-Bahn Zentralschweiz. Als Voraussetzung sind Kreuzungspunkte in Waldibrücke, Hochdorf, Hitzkirch, Beinwil, Birrwil und Seon nötig. Auf der ganzen Strecke ist der elektrische Betrieb vorgesehen. Der Diesel-Betrieb wurde untersucht. In Anbetracht der zu geringen Leistung und der daraus resultierenden Fahrzeitverluste erwies sich diese Lösung als nicht tauglich.

Sämtliche Personenzüge sollen mit neuem, schmalem Rollmaterial gefahren werden. Die SBB haben die Beschaffung mit einer Ausschreibung eingeleitet. Ein mögliches Konzept sieht den Einsatz von acht Einheiten mit 160 Sitz- und 50 Stehplätzen vor. Während der Hauptverkehrszeiten müssen bei den am stärksten belasteten Zügen zwei Einheiten gekoppelt werden. Dank automatischer Kupplung lassen sich die Fahrzeuge rasch trennen und kuppeln. So können zum Beispiel am Abend zwei Einheiten von Luzern nach Hitzkirch fahren. In Hitzkirch fährt die eine Einheit nach Lenzburg weiter, die andere fährt als Einzelkomposition nach Luzern zurück. Es ist vorgesehen, dass die SBB die neuen Fahrzeuge gegen Mitte 2000 bestellen. Damit kann eine Inbetriebnahme ab Ende 2001 erwartet werden.

Der Güterverkehr wird auf dem Abschnitt Luzern–Beinwil am See weiterhin aufrechterhalten. Die Güterverkehrsbedienung Beinwil am See–Lenzburg wird dagegen aufgehoben. Die Bedienung von Reinach und Menziken durch die SBB entfällt mit der Verlegung der WSB im Abschnitt Reinach–Menziken, diejenige von Beromünster ist im Zusammenhang mit diesem Projekt bereits auf Ende 1999 aufgegeben worden.

d. Infrastruktur

Das Sanierungskonzept umfasst die Sanierungsstufen A 1 (Sanierung und Rationalisierung der bahntechnischen Anlagen), A 2 (Sanierung der neunzehn gefährlichsten Bahnübergänge) und B (Sanierung der restlichen Übergänge). Auf die ursprüngliche Sanierungsstufe C (Vergrösserung des Abstands zwischen Schiene und Strasse) muss aus Kostengründen verzichtet werden. Mit den vorgesehenen, schmälere Fahrzeugen wird aber trotzdem eine Verbesserung erzielt. Nach Abschluss der Sanierung werden alle Übergänge gesichert sein. Die wirtschaftlichste und effizienteste Massnahme zur Sicherung der Bahnübergänge ist ihre Schliessung, entweder ersatzlos oder durch Zusammenzug verschiedener Übergänge mit rückwärtigen Erschliessungen. Eine grosse Anzahl von Übergängen muss mit technischen Massnahmen wie Schrankenanlagen, Lichtsignalanlagen usw. gesichert werden. Als Vorbedingung hierfür sind ein durchgehendes Streckenkabel sowie neue Stellwerkanlagen einzurichten. Diese bilden auch die Grundvoraussetzung für den stark rationalisierten Bahnbetrieb. Die Perronanlagen der Haltestellen entlang der Seetalbahn werden einheitlich auf eine Höhe von 35 cm angehoben. Damit ergeben sich in Kombination mit den niederflurigen Fahrzeugen attraktive und komfortable Ein- und Ausstiegsverhältnisse für die Fahrgäste.

Auf der Teilstrecke Emmenbrücke–Beinwil am See sind alle Fahrzeuge grundsätzlich einsetzbar, die innerhalb des ordentlichen Normalspur-Lichtraumprofils gemäss Eisenbahnverordnung verkehren können. Im luzernischen Abschnitt bestehen in Ballwil viele ungesicherte Übergänge. Aus diesem Grund sah das frühere Projekt eine Umfahrung vor. Eine neue Zweckmässigkeitsprüfung hat nun ergeben, dass mit der Sanierung an Ort in Ballwil – zusammen mit dem neuen Betriebskonzept – ein verantwortbarer Sicherheitsstandard erreicht wird. Speziell untersucht wurden die Auswirkungen auf den Strassenverkehr bei einer Sanierung an Ort. Dank neuem Betriebskonzept und Rollmaterial können die Behinderungen gegenüber heute reduziert werden. Gegen die Verlegungslösung sprechen unter anderem die rund 13 Millionen Franken Mehrkosten, die vom Bund nicht mitfinanziert werden, die erwarteten Probleme mit den Anstösserinnen und Anstössern bei einer neuen Linienführung, der ungünstigere Haltestellenstandort sowie der Eingriff in die Landschaft. Aus diesen Gründen soll in Ballwil die Sanierung an Ort durchgeführt werden.

Das neue Rollmaterial wird durch die SBB bestellt. Die Fahrzeuge bilden damit nicht Bestandteil der vom Bund, den SBB und den Kantonen zu finanzierenden Investitionskosten. Die Amortisation des Rollmaterials erscheint wie bei anderen Linien der SBB als Aufwand in der jährlichen Betriebskostenrechnung.

Die Gesamtkosten der Sanierung lassen sich heute wie folgt abschätzen:

Verlegung Emmen inkl. Anschlussgleis und neue Kreuzungsstation Waldibrücke	85,0 Mio. Fr.
Bahntechnische Anlagen (Stufe A1)	22,5 Mio. Fr.
Sanierung Übergänge Kt. LU (Stufe A 2)	6,0 Mio. Fr.
Sanierung Übergänge Kt. LU (Stufe B)	8,0 Mio. Fr.
Sanierung Übergänge Kt. AG (Stufen A 2+B)	24,0 Mio. Fr.
Verlegung Boniswil	14,5 Mio. Fr.
Subtotal	160,0 Mio. Fr.
Nicht berücksichtigt:	
– Teuerung, Unvorhergesehenes (Reserve für nicht abschätzbare Risiken)	
– Massnahmen Sanierungsstufe C (Umfang noch offen)	

Das Ziel besteht darin, die bahntechnischen Massnahmen so weit zu realisieren, dass der rationalisierte Bahnbetrieb mit neuen Fahrzeugen ab 2002 aufgenommen werden kann. Die Umsetzung der Sanierungsstufen A2 und B wird so vorangetrieben, dass die baulichen Massnahmen im Jahr 2007 vollendet sind. Die Projekte unterliegen dem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren. Zuständige Plangenehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr. Die Plangenehmigungsverfügung gilt als Baubewilligung. Für die Massnahmen im Bereich der Kantonsstrasse stehen die Bau- und Kreditbeschlüsse dem Regierungsrat zu, da die Baukosten der einzelnen Projekte unter 3 Millionen Franken liegen (§ 46 Abs. 1 StrG, § 39^{bis} Staatsverfassung) werden. Die Kosten werden gemäss den festgelegten Finanzierungsschlüsseln zwischen Bund, SBB sowie den Kantonen Aargau und Luzern aufgeteilt. Die geschätzten Nettokosten für die Sanierung im Kanton Luzern betragen dabei nach Abzug der Beiträge des Bundes und der SBB rund 6 Millionen Franken. Massgebend für die Kostenaufteilung innerhalb des Kantons Luzern sind die Bestimmungen im Strassengesetz (StrG) und im Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienenengebundenen Güterverkehr. Es gelangen die nachstehenden Grundsätze zur Anwendung:

- Massnahme an einer Kantonsstrasse: Finanzierung durch Kanton (StrG);
- Massnahme an einer Gemeindestrasse: Finanzierung durch Gemeinde (StrG);
- Massnahme an einer Güterstrasse: Finanzierung durch Strasseneigentümer (StrG);
- Massnahme, die überwiegend der Verbesserung des Bahnverkehrs dient: Gemeinsame Finanzierung Kanton und Gemeinde (öVG).

7. Tarifverbund

Die Verantwortlichen des Tarifverbunds für die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden haben auf Anfang 1999 das Angebot an Verbundausweisen neu strukturiert. Es ist ihr nächstes Ziel, ab 2001 im Bereich der Agglomeration Luzern einen Tarifverbund zu schaffen, der auch den Einzeltarif und das Halbtaxabonnement berücksichtigt.

Im Jahr 2000 sind keine Tarifierhöhungen geplant. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass eine spürbare Erhöhung der Tarife jeweils auch zu einem – mindes-

tens kurzfristigen – Rückgang der Fahrgastzahlen führt. Aus diesem Grund sind zukünftige Tarifierhöhungen sorgfältig zu prüfen. Sie sollen nur in kleinen Schritten durchgeführt werden.

Einen Quantensprung bezüglich Vereinfachung des Tarifsystems könnte das in der Konzeptphase stehende Zahlungssystem EasyRide darstellen. Dieses sieht vor, mittels einer neuen Technik die Fahrten eines Fahrgasts über eine Zeitperiode automatisch – fahrschein- und bargeldlos – zu erfassen und abzurechnen. Bei einer gesamtschweizerischen Einführung könnte der Fahrgast von einer grösstmöglichen Vereinfachung des Zutritts zum öffentlichen Verkehr profitieren.

8. Park-and-ride

a. Park-and-ride-Konzept für den Kanton Luzern

Die Förderung von zentralen Umsteigepunkten zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr ist als Koordinationsaufgabe im kantonalen Richtplan 1998 enthalten. Demnach wird unter der Federführung des Verkehrs- und Tiefbauamtes zusammen mit den Regionalplanungsverbänden ein Konzept für Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Anlagen erstellt. In erster Linie sollen die Umsteigepunkte dem Pendlerverkehr dienen. Die Aufgabe ist innert fünf Jahren zu erledigen.

Aus dem bis zum 8. Juni 1997 zweckgebundenen Anteil der Motorfahrzeugsteuererträge für Park-and-ride-Anlagen sowie für weitere Massnahmen zur Verknüpfung von öffentlichem und privatem Verkehr haben wir bis Ende 1999 folgende Beiträge zugesichert:

Park-and-ride	5 Projekte	920 000 Fr.
Park-and-ride / Bike-and-ride kombiniert	3 Projekte	70 000 Fr.
Bike-and-ride	29 Projekte	530 000 Fr.
Verkehrsraumgestaltung	2 Projekte	300 000 Fr.
Verlagerung von Güterverkehr	5 Projekte	2 770 000 Fr.
Total	44 Projekte	4 590 000 Fr.

Von den 44 bewilligten Projekten sind 35 ganz oder teilweise abgerechnet. Für neue Projekte stehen insgesamt noch rund 4 Millionen Franken zur Verfügung.

Angesprochen von Park-and-ride ist nur ein beschränkter Teil der Bevölkerung, nämlich derjenige, der nicht bereits heute den öffentlichen Verkehr benützt und jener, der auf das Auto am Zielort verzichten kann. Grundsätzlich ist anzustreben, dass die Park-and-ride-Umsteigepunkte möglichst nahe beim Wohnort liegen.

Ein Park-and-ride-Konzept für den Kanton Luzern muss primär folgende Zielgruppen im Visier haben:

- Personen, die zwar den öffentlichen Verkehr benutzen wollen, deren Wohnort aber vom Angebot oder von der Zugänglichkeit her schlecht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist.
- Personen, die zwar den öffentlichen Verkehr benutzen wollen, die aber ihr Ziel nur mit mehrmaligem Umsteigen und mit viel Zeitverlust erreichen.
- Personen, die auf der Fahrt an ihr Ziel auf Beschränkungen stossen (beschränktes Parkplatzangebot, Pfortneranlagen usw.).

Da alle Bahnhöfe über ein Regionalzugsangebot mit direkter Fahrt nach Luzern verfügen, eignen sich alle Bahnstationen. Es entsteht damit ein dezentrales Konzept. Grundsätzlich dürfte die Realisierung kleinerer Park-and-ride-Anlagen leichter und kostengünstiger sein als jene von Grossanlagen.

Eine in den letzten Jahren sehr erfolgreiche und in starkem Wachstum begriffene Form des Verkehrs stellt das «CarSharing» (Auto mit mehreren Personen teilen) dar. Die Genossenschaft Mobility bietet für 26 000 Kunden und Kundinnen in der gesamten Schweiz an 250 Bahnhöfen und 450 weiteren Standorten Fahrzeuge an. Untersuchungen haben gezeigt, dass diese Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auch gute Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs sind. Es ist deshalb sinnvoll, Abstellplätze für CarSharing-Fahrzeuge in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vorzusehen.

b. Park-and-ride-Anlagen in der Agglomeration Luzern

Die im vorhergehenden Abschnitt skizzierten Park-and-ride-Anlagen dienen vor allem dem Pendlerverkehr für Bewegungen zwischen Gebieten ausserhalb der Agglomeration und dem Kerngebiet.

Ein weiteres Umsteigepotenzial bilden folgende Ströme:

- Pendlerverkehr zwischen Agglomerationsgemeinden und Stadt oder innerhalb der Stadt, wobei dieses Potenzial wegen der bereits hohen Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs nicht gross sein kann.
- Einkaufs- und Geschäftsverkehr aus allen Gebieten in die Innenstadt: Dieser Verkehr reagiert stark auf das Parkregime in der Innenstadt.
- Besucher- und Tourismusverkehr aus anderen Kantonen: Dieser Verkehr ist von der Beschilderung und der entsprechenden Werbung abhängig.

Für dieses Umsteigepotenzial eignen sich die folgende Achsen zur Aufnahme von Park-and-ride-Anlagen:

<i>Achse</i>	<i>Zielgruppen</i>
Emmenbrücke-Luzern	Pendler- und Besuchsverkehr aus dem Sektor Nord in die Stadt Luzern und Umsteigende am Bahnhof Emmenbrücke auf den Fernverkehr (zukünftige Schnellzugshalte)
Horw-Luzern	Pendler- und Besuchsverkehr aus dem Sektor Süd in die Stadt Luzern
Meggen-Luzern	Pendler- und Besuchsverkehr aus dem Sektor Ost in die Stadt Luzern
Bahnhof Luzern	Umsteigende auf Fernverkehr (Intercity- und Schnellzüge)

Ferner können weitere institutionalisierte Park-and-ride-Anlagen an Bushaltestellen am Stadtrand vorgesehen werden. Sie dienen Pendlerinnen und Pendlern aus der näheren Agglomeration, die an diesen Haltestellen ein wesentlich besseres öffentliches Verkehrsangebot finden als an ihrem Wohnort. Neben dem Standort ist auch der Tarifgestaltung Beachtung zu schenken. Attraktiv sind Kombi-Tickets, welche gleichzeitig die Parkgebühr und die Benützung des öffentlichen Verkehrs enthalten.

c. Förderung von Bike-and-ride

Das Velo stellt für Distanzen zwischen etwa 500 Metern (6 Minuten Fussweg) bis gegen vier Kilometer (10 Minuten Velodistanz) eine gute Ergänzung zum Fussgänger- und Bus- oder PW-Zubringerverkehr dar, die nicht mehr ausschliesslich von Jugendlichen, sondern allgemein viel benutzt wird. Seine Vorteile liegen in seiner Umweltfreundlichkeit und dem geringen Platz zum Abstellen – gegenüber dem Auto 14-mal weniger –; seine Nachteile liegen in der Steigungs- und in der Witterungsempfindlichkeit des Velofahrens.

Das Velo vergrössert das Einzugsgebiet eines Bahnhofes beträchtlich. Statt von einem «Aktionskreis» von rund 800 Metern kann man unter Einbezug des Velos von einem solchen von vier Kilometern ausgehen, was der 25-fachen Fläche entspricht. Die Einzugsgebiete der Bahnhöfe beginnen sich damit zu überschneiden und bedecken mit Ausnahme entlegenster Weiler ganze Gemeindegebiete. Diese Überlegung regt an, der Kombination Velo/Mofa und öffentliche Verkehrsmittel mehr Beachtung zu schenken. Die Anzahl der an Bahnhöfen und Busstationen bereitzustellenden Veloabstellplätze ist von Fall zu Fall festzulegen. Sie hängt von der Grösse des Einzugsgebiets, der Topographie der Umgebung und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ab.

Grundsätzlich sollten an allen wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gedeckte Veloabstellplätze vorhanden sein. Der Bedarf ist dort grösser, wo wesentliche Teile des Einzugsgebietes über 500 Meter entfernt liegen. Der Bedarf entlang von Bahnlinien ist grösser als entlang von Buslinien. Am Bahnhof Luzern standen bis 1998 rund 1200 offizielle Veloabstellplätze zur Verfügung. Wegen der hohen, weiter steigenden Nachfrage erhöhen die Stadt Luzern zusammen mit den SBB im Rahmen eines umfangreichen Massnahmenpakets bis zum Jahr 2000 das Angebot um 1000 Abstellplätze. Der Kanton beteiligt sich an der Finanzierung dieses Projekts.

9. Güterverkehr

a. Analyse des Güterverkehrs

Mit der Wirtschaftsentwicklung und der fortschreitenden Arbeitsteilung hat sich das Güterverkehrsaufkommen in den letzten Jahrzehnten stark entwickelt. Gleichzeitig haben sich auch die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehr verändert. Die Schiene hat ihre früher dominante Stellung in den letzten Jahren an die Strasse verloren. Im Zeitraum von 1950 bis 1990 haben sich die Verkehrsleistungen der Bahnen vervierfacht, diejenigen des Strassenverkehrs aber verelfacht. Die übrigen Verkehrsträger haben eine geringere Bedeutung.

Der Vergleich von Menge und Verkehrsleistung bei den Verkehrsträgern zeigt, dass die Bahnen einen relativ geringen Güteranteil über eine durchschnittliche Strecke von über 160 Kilometern transportieren. Demgegenüber wird auf der Strasse ein hoher Güteranteil lediglich über eine durchschnittliche Strecke von 20 bis 25 Kilometern transportiert. Eine nach wie vor sehr starke Stellung nimmt die Bahn im Transitverkehr ein.

Die Auswertung vorhandener Güterverkehrsstatistiken zeigt folgende Resultate für den Kanton Luzern:

Strassengüterverkehr 1990

- Im Kantonsgebiet wird eine jährliche Güterverkehrsmenge von rund 30 Millionen Tonnen (Mio. t) transportiert. Die Aufteilung nach Kategorien zeigt folgende Verkehrsanteile:

Lokalverkehr (Transporte innerhalb einer Gemeinde)	6,3 Mio. t	21%
Binnenverkehr (Transporte innerhalb Kanton, ohne Lokalverkehr)	11,9 Mio. t	40%
Quellverkehr (bezogen auf Kanton Luzern)	4,2 Mio. t	14%
Zielverkehr (bezogen auf Kanton Luzern)	4,1 Mio. t	14%
Durchgangsverkehr (bezogen auf Kanton Luzern)	3,1 Mio. t	11%
- Die Verkehrsleistungen, welche von schweizerischen Nutzfahrzeugen im Kantonsgebiet zurückgelegt werden, betragen jährlich rund 970 Millionen Tonnenkilometer. 40 Prozent entfallen davon auf den Lokal- und den Binnenverkehr, 35 Prozent auf den Ziel- und Quellverkehr und rund ein Viertel auf den Durchgangsverkehr. Durch die schweizerischen Liefer- und Lastwagen werden jährlich rund 220 Millionen Fahrzeug-Kilometer zurückgelegt.

Bahngüterverkehr 1997

- Im Kantonsgebiet wurden 1997 von den Bahnen 3,3 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Die SBB sind dabei mit 2,25 Millionen Tonnen eindeutige Marktführer, gefolgt von der Bahnunternehmung Regionalverkehr Mittelland (RM) mit 0,87 Millionen Tonnen.
- Die mit Abstand wichtigsten Bahngüterstationen sind Emmenbrücke und Rothenburg, welche mehr als 40 Prozent des kantonalen Güterverkehrsaufkommens abwickeln.
- Die Bahnen werden im Kanton Luzern vorwiegend für die Anlieferung von Gütern benützt. Die ankommenden Bahnwagen weisen im Durchschnitt eine bedeutend höhere Nutzlast auf als die abgehenden (33 bzw. 22 Tonnen).
- Das Güterverkehrsaufkommen wird zu zwei Dritteln auf der Linie Luzern–Olten abgewickelt. Daneben sind noch die Linien Luzern–Zug und der Luzerner Abschnitt der RM von Bedeutung.

b. Aktivitäten des Kantons

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr sieht die Möglichkeit vor, die Erstellung von Anschlussgeleisen und von Anlagen für den kombinierten Verkehr mit Kantonsbeiträgen zu unterstützen.

Im Luzerner Hinterland hat der Güterverkehr entlang der RM stark zugenommen. Durch die Ansiedlung der Firma Lego in Willisau, den Ausbau der Firma Kronospan in Menznau sowie den Kiesabbau und die Kiesaufbereitung im Raum Zell und Gettnau eröffnen sich für die Bahn grundsätzlich neue Märkte. Die betreffenden Unternehmungen sind bereit, den Bahngütertransport zu fördern und die entsprechenden Infrastrukturen zu schaffen. 1999/2000 wird die Industriegeleisanlage im Bereich der Firma Kronospan in Menznau mit finanzieller Unterstützung des Kantons ausgebaut.

Ein weiterer Schwerpunkt zur Förderung des Bahngütertransports zeichnet sich im Industrie- und Gewerbegebiet Schlund (Gemeinden Kriens und Horw) ab. Die federführende Industriegleisgenossenschaft Horw-Kriens hat mit Subventionen von Bund und Kanton sowie finanziellen Sicherstellungen der beiden Gemeinden 1999 eine normalspurige Industriegleisanlage realisiert. Das Gleis in das Industriegebiet Schlund dient heute dazu, Aushubmaterial im Rahmen der Autobahnsanierung A 2/6 abzutransportieren. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Autobahn wird das Gleis das Industriegebiet von kantonaler Bedeutung erschliessen. Das Industriegleis nach Ennethorw ermöglicht es, den Zementtransport der Sand+Kies AG vollumfänglich über die Schiene abzuwickeln. Die Gemeinde Horw will zudem neu Recyclingmaterialien über das Gleis abführen.

In der Agglomeration Luzern fehlt ein leistungsfähiger Terminal für den Güterumschlag Strasse-Schiene. Die Transportwirtschaft hat ein Interesse an einem solchen Terminal im Gebiet Schlund. Die Industriegleisgenossenschaft Horw-Kriens, der auch der Kanton angehört, prüft die Realisierung einer solchen Anlage entlang ihres Gleises. Eine grössere Gleisanlage weist auch das Industriegebiet von Sursee auf. 1999 wurde das Industriegebiet Nord neu mit einem weiteren Industriegleis erschlossen.

10. Controlling

Angesichts des angespannten Finanzhaushalts der öffentlichen Hand ist ein effizienter, zielgerichteter und transparenter Mitteleinsatz unabdingbar. Der kantonale Richtplan 1998 legt insbesondere fest, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat zusammen mit dem Regierungsprogramm alle vier Jahre einen Controlling-Bericht vorzulegen hat. Eine gemischte Arbeitsgruppe mit Vertretern von Bund, Kantonen und Transportunternehmungen hat ein «Indikatoren- und Verkehrsdatensystem öffentlicher Regionalverkehr (ISÖV)» entwickelt. Kernstück des ISÖV ist die im Aufbau befindliche, zentrale Datenbank beim Bundesamt für Verkehr.

Das ISÖV definiert die von den Transportunternehmungen an die Besteller zu liefernden Daten. Es umfasst Kennziffern, die auf vier Datensätzen beruhen: Kosten-, Ertrags-, Angebots/Leistungs- und Nachfragedaten. Daraus lassen sich rechnerisch Kennziffern ableiten. Damit umfasst das ISÖV einerseits Kostenrechnungsdaten, andererseits ergänzende betriebliche und statistische Daten, die im Zusammenhang mit Offerten und Kostenrechnungen sowie der Angebotsplanung benötigt werden.

Dank dem ISÖV sollen die Transportunternehmungen in die Lage versetzt werden, die Daten zweckmässig aufzubereiten und in geeigneter Form an die Kantone und das Bundesamt für Verkehr weiterzuleiten. Andererseits sollen damit die Daten verwaltet und ausgewertet werden können. Die Auswertungen sind besonders für die Leistungsbesteller Bund und Kantone von Interesse.

Abgestimmt auf das ISÖV hat der Kanton Luzern als gesamtschweizerische Pionierleistung eine Datenbank «Angebot und Kosten des öffentlichen Verkehrs (AKÖV)» aufgebaut und 1999 in Betrieb genommen. Die Notwendigkeit ergibt sich aus den neuen Aufgaben der eidgenössischen und der kantonalen Gesetzgebung. Das Ziel ist die Ermittlung, Überprüfung und Überwachung der Wirtschaftlichkeit einer Linie sowie des Angebots und der Nachfrage. Die Datenbank liefert eine Übersicht über das Angebot, die Kosten und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Als Basis für das Angebot werden die Abfahrten an der Haltestelle erhoben. Für die Linien werden Kennziffern ermittelt, die Kostentransparenz und eine Beurteilung der Linie erlauben bezüglich Rentabilität, Kilometerkosten, Kosten pro transportierte Person usw.

VI. Realisierungsprogramm und Kosten

Für die kommenden Jahre ist grundsätzlich eine Stabilisierung der Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs anzustreben. Von diesem Grundsatz ausgenommen sind die zusätzlichen Kosten für den Kanton Luzern und seine Gemeinden aus der Lastenverschiebung des Bundes und der S-Bahn Zentralschweiz.

Konkret absehbar sind heute die Mehrbelastungen aus der Lastenverschiebung:

<i>Budgetjahr</i>	<i>Mehrbelastung aus Lastenverschiebung Bund</i>	<i>Belastung insgesamt</i>
1999	–	16,5 Mio. Franken
2000	+ 2,7 Mio. Franken	19,2 Mio. Franken
2001	+ 2,9 Mio. Franken	22,1 Mio. Franken
2002	+ 0,7 Mio. Franken	22,8 Mio. Franken
1999–2002	+ 6,3 Mio. Franken	

Die Entscheidungsgrundlagen für die S-Bahn Zentralschweiz werden bis Mitte 2001 erarbeitet. Dazu gehören auch die Angaben zu den Kosten und dem Nutzen des Konzepts.

Für zukünftige Angebotsausbauten im Regional- und im Schnellzugsverkehr sind die infrastrukturellen Voraussetzungen von entscheidender Bedeutung. Wir setzen uns dafür ein, dass im Kanton Luzern die Bahninfrastruktur im Rahmen der zweiten Etappe der Bahn 2000 weiter verbessert wird. Dabei ist davon auszugehen, dass auch der Kanton Luzern und seine Gemeinden ihren Beitrag werden leisten müssen. Zurzeit sind noch keine Angaben über die Kosten der Massnahmen und die Kostenteilung möglich.

Die folgende Tabelle und die Massnahmenkarte gemäss Beilage 3 gibt einen Überblick über die vorgesehene Planung und Realisierung der im vorliegenden Bericht beschriebenen Massnahmen. Der Projektstand bei den verschiedenen Massnahmen ist unterschiedlich:

- Festsetzungen (FS): Vorhaben, bei denen der Beschluss für die Realisierung bereits gefasst ist oder unmittelbar bevorsteht.
- Zwischenergebnisse (ZE): Vorhaben, bei denen bereits Zwischenergebnisse vorliegen.
- Vororientierungen (VO): Vorhaben, bei denen eine Absicht besteht, aber noch keine Ergebnisse vorliegen.

Nr.	Kurzbeschreibung der Massnahme	Vorgesehener Termin Inbetriebnahme			
Bahninfrastruktur (übergeordnet)		00-02	03-04	05-06	07 ff
1	Sanierung Seetalbahn Waldibrücke-Kantonsgrenze LU/AG	ZE	ZE	ZE	ZE
2	div. bauliche Massnahmen i.Z. Führerstandssignalisierung Sempach-Zofingen	FS			
3	Ausbau Bahnhof Emmenbrücke zur Schnellzugsstation				VO
4	Doppelspurausbau Horw				VO
5	Doppelspurausbau entlang dem Rotsee				VO
6	Leistungssteigerung Bahnhofzufahrt Luzern				VO
Regionaler Schienenverkehr		00-02	03-04	05-06	07 ff
S-Bahn Zentralschweiz					
7	Realisierungskonzept Detailplanung Realisierung	FS VO	VO	VO	VO
Luzern - Zug					
8	neue Bahnhaltestelle Längenbold in Root	ZE			
Luzern - Lenzburg					
9	Kreuzungsstation Waldibrücke	ZE			
Luzern - Olten					
10	neue Bahnhaltestelle Gersag in Emmenbrücke		VO		
11	schnelle Verbindungen unteres Wiggertal-Luzern			VO	
Luzern - Langnau/Willisau					
12	Optimierung Angebot Hinterland-Luzern	ZE			
13	neuer Regionalexpress Luzern-Bern als Ersatz für verlegten Schnellzug			ZE	
Luzern - Küssnacht - Arth-Goldau					
14	neue Bahnhaltestellen Luzern Würzenbach/Verkehrshaus und Meggen Zentrum			VO	
Luzern - Stans/Brünig					
15	neue Bahnhaltestelle Nidfeld/Allmend in Kriens			VO	
Regionaler Busverkehr		00-02	03-04	05-06	07 ff
Region Luzern					
Luzern - Rothenburg - Beromünster					
16	Angebotsverdichtungen Luzern-Beromünster	FS			
17	neue Umsteigestation im Bereich Sprengi wegen mehr Fahrten über die A2		ZE		
Region Sursee					
18	Weiterausbau Rufbus-Angebot: Querverbindungen Surental und Raum Eich-Gunzwil	ZE			
Region Hinterland					
19	Einführung Rufbus-Angebot: Zell - St.Urban und Hüswil - Luthern	ZE			
Region Entlebuch					
20	Prüfung neuer Angebotsformen im dünnbesiedelten Gebiet	ZE			
21	Gesamtüberprüfung wegen Änderungen im Bahnangebot			ZE	
Region Seetal					
22	Optimierung des Angebots und der Linienführung	ZE			
Verschiedene Daueraufgaben		00-02	03-04	05-06	07 ff
23	Anpassung Busangebot auf S-Bahn-Konzept		VO	VO	VO
24	Unterstützung von Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen	ZE	ZE	ZE	ZE
25	Unterstützung des schienengebundenen Güterverkehrs (Anschlussgleise, Umschlagterminals usw.)	VO	VO	VO	VO
26	Massnahmen zur Busbeschleunigung und Busbevorzugung in der Agglomeration Luzern	ZE	VO	VO	VO
27	Aufhebung von Bahn-Niveauübergängen	ZE	VO	VO	VO
28	Marketing- und Tarifmassnahmen	ZE	VO	VO	VO
29	Ausschreibungen von Transportleistungen im öV	ZE	ZE	ZE	ZE

VII. Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, von diesem Bericht in zustimmendem Sinn Kenntnis zu nehmen.

Luzern, 11. Januar 2000

Im Namen des Regierungsrates
Der Schultheiss: Max Pfister
Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

Zweckverband öffentlicher Agglomerations-Verkehr

Vorstand

Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern Agglomerationsverkehr

Bericht des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) vom
17. Dezember 1999

Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) hat am 1. Januar 1998 seine Tätigkeit aufgenommen. Über das erste Geschäftsjahr berichtet der Jahresbericht 1998 in ausführlicher Weise. Einleitend wird ausdrücklich auf diesen ersten Jahresbericht verwiesen, der insbesondere die Arbeiten in der Gründungsphase des Zweckverbands darlegt.

Der vorliegende Anhang „Agglomerationsverkehr“ zum Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern stellt einen auf Ende 1999 aktualisierten Bericht des ÖVL dar.

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag (vgl. öVG § 38), wonach der Zweckverband den Agglomerationsverkehr auf seinem Gebiet zu *planen*, zu *organisieren* und zu *finanzieren* hat, sind die nachstehenden Ausführungen in drei entsprechende Themenkapitel gegliedert.

1. Planung

Bei der Planung des Zweckverbands geht es um die strategische Verkehrsplanung und nicht um das operative Netzmanagement einer oder mehrerer marktverantwortlichen Transportunternehmungen. Bei der Planung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs lässt sich der Zweckverband von folgender Philosophie leiten:

1.1 Die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration stärken

Trotz einer relativ schwachen wirtschaftlichen Entwicklung hat auch in den letzten Jahren die Gesamtmobilität weiter zugenommen. Diese Feststellung kann durch Veränderungen in der Wohn- und Arbeitsplatzstruktur, insbesondere aber auch mit einer deutlich gesteigerten Freizeitmobilität begründet werden. Als Folge des anhaltenden Wachstums dürfte sich die Situation beim Strassenverkehr weiter zuspitzen. Die daraus resultierenden längeren Fahrzeiten während der Hauptverkehrszeit und die schlechtere Planbarkeit der Fahrten beim motorisierten Individualverkehr werden die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration stärken. Durch die zunehmende Verkehrsbelastung auf den Strassen wird andererseits dort die Zuverlässigkeit der Buslinien beeinträchtigt, wo keine Busspuren vorhanden sind.

Die Kosten für die Autobenutzung sind in den letzten Jahren in etwa konstant geblieben. Technische Fortschritte, zunehmende Konkurrenz im globalisierten Fahrzeugmarkt, rückläufige Rohölpreise und unveränderte Verkehrsabgaben sind die Hauptgründe für diese Entwicklung. Auch in den nächsten Jahren kann kaum mit einer wesentlichen Trendwende gerechnet werden. Zudem werden bei den Fahrzeugen bedeutende technische Neuerungen und Produkteinnovationen eingeführt (z. B. Navigationssysteme), die für die Fahrzeuglenker zusätzliche Erleichterungen bringen.

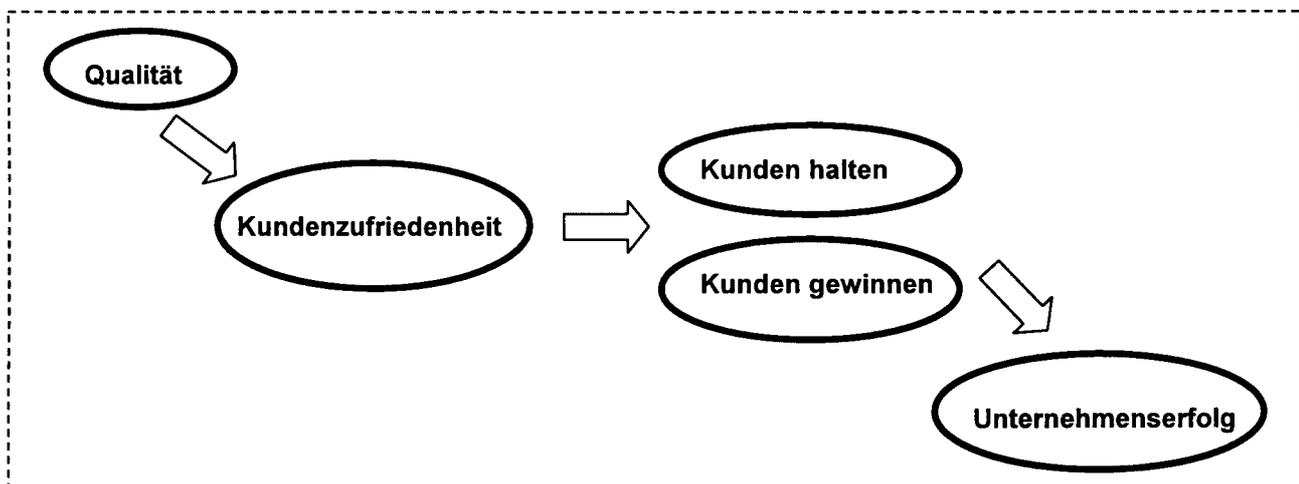
Die Entwicklungen beim motorisierten Individualverkehr zeigen, dass beim öffentlichen Verkehr grosse Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Wettbewerbsposition halten zu können. Steigerungen bei der Nachfrage können beim öffentlichen Verkehr hauptsächlich bei Korridoren mit starker Bündelung und grossem Potential erreicht werden. Bezogen auf die verschiedenen Wettbewerbsfaktoren müssen die Chancen des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration künftig vor allem bei der "Reisezeit" und der "Zuverlässigkeit" liegen.



Der ÖVL setzt sich dafür ein, dass die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs durch weitere Verkürzungen der Reisezeiten und durch eine erhöhte Zuverlässigkeit während der Hauptverkehrszeit gesteigert werden. Er setzt sich über Schwachstellen bei den Linien ins Bild und unternimmt Vorstösse bei den zuständigen Stellen zu deren Entschärfung.

1.2 Kunden halten – neue Kunden gewinnen

Der Unternehmenserfolg beim öffentlichen Verkehr wird ganz wesentlich durch die vorhandene Servicequalität, die sich auf die Kundenzufriedenheit auswirkt, bestimmt. Nur mit einer hochstehenden Qualität des Produktes "öffentlicher Verkehr" kann die notwendige Kundenzufriedenheit erzielt werden. Zufriedene Kunden sind in der Regel auch treue Kunden und treue Kunden sichern dem öffentlichen Verkehr auch langfristig Einnahmen. Dabei sollen nicht nur Kunden beim öffentlichen Verkehr gehalten, sondern durch verbesserte Dienstleistungen und neue Produkte auch neue Kunden gewonnen werden.



Wirkungskette "Qualität – Unternehmenserfolg"



Der ÖVL lässt sich im Rahmen des Marketings über die Kundenzufriedenheit periodisch orientieren. Er veranlasst standardisierte Erhebungen mit den notwendigen Auswertungen und Analysen. Die Kundenzufriedenheit kann auch zur Beurteilung der einzelnen Unternehmungen eingesetzt werden. Die Gewinnung neuer Kunden wird im Bereich Marketing vor allem durch Anstrengungen bei der Fahrgastinformation (vor Fahrtantritt und während der Fahrt) sowie bei der Gestaltung von Angebot und Tarifsysteem angegangen. Das Ziel muss sein, das in der Agglomeration vorhandene Potential ¹⁾ für den öffentlichen Verkehr weitgehend auszunützen. Der ÖVL definiert zusammen mit den Unternehmungen die Rollenverteilung im Bereich Marketing.

1.3 Strategien

Stadt Luzern:

In der Stadt Luzern wird das Angebot grundsätzlich auf dem heutigen Niveau optimiert und sich allenfalls verlagernden oder neuen Verkehrsströmen angepasst.

Mit den in den letzten Jahren erfolgreich eingeführten Anpassungen bei den innerstädtischen Buslinien 4 bis 8 und der Einführung der neuen Buslinie 19 sind in Zukunft mit Ausnahme der Verlängerung der Buslinie 2 bis zum Luzernerhof keine wesentlichen Änderungen im Angebot vorzusehen.

In der Stadt Luzern steht im Vordergrund, die Zuverlässigkeit und die Beförderungsgeschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs, insbesondere während der Hauptverkehrszeit, weiter zu verbessern. Auf der Basis des bestehenden Systems ist ein neues Steuerungssystem zu entwickeln, welches den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs auch bei einem stark ausgelasteten Strassen-netz das Zirkulieren ohne wesentliche Fahrzeiteinbussen gewährleisten soll. Dieses Ziel ist soweit als möglich mit dem Ausscheiden weiterer Busspuren und mit Hilfe signaltechnischer Massnahmen zu erreichen.

Im Rahmen des Projektes "Verkehrskonzept Hauptachsen Stadt Luzern", welches von Kanton und Stadt Luzern in Auftrag gegeben wurde, werden Grundlagen und Massnahmen eines entsprechenden Betriebskonzeptes für den Bereich der wichtigsten Hauptverkehrsstrassen entwickelt. Erste konzeptionelle Ergebnisse sind im Frühjahr 2000 zu erwarten.



Der ÖVL begrüsst die Bestrebungen von Kanton und Stadt Luzern und setzt sich bei Stadt und Kanton für bessere Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr ein.

¹ Vergleiche Studie "Mobilität in Luzern, Potentiale für den öffentlichen Verkehr", 1997

Agglomerationskern²⁾: Die Achsen des Agglomerationskerns führen durch dicht besiedelte Gebiete und sind gekennzeichnet durch starke Pendlerströme. Die Bewältigung dieser gebündelten Nachfrage gehört zu den Stärken des öffentlichen Verkehrs und entsprechend gut ist das Angebot. Weil die Strassen auf diesen Achsen jedoch bereits heute zeitweise an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stossen, verliert der strassengebundene öffentliche Verkehr an Zuverlässigkeit und damit an Attraktivität. Trotz ständiger Anpassungen beim Angebot (z. B. Fahrplanverdichtung, Einsatz grösserer Fahrzeuge) kann auf einigen Achsen die Nachfrage nicht jederzeit mit dem anzustrebenden Qualitätsniveau abgedeckt werden. Auf diesen Achsen stösst zumindest zeitweise das System Bus an seine Grenzen.



Mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit beim öffentlichen Verkehr im Agglomerationskern zu gewährleisten und somit bei der Nachfrage keine Einbussen zu erleiden, fordert der ÖVL vom Kanton die Übernahme der Federführung bei der Planung, Projektierung und Realisierung flankierender Massnahmen (z. B. Busspuren, Steuerungskonzepte), auf die er als Besteller und Förderer des öffentlichen Agglomerationsverkehrs angewiesen ist, die jedoch nicht in seinem Kompetenzbereich liegen. Er ist bestrebt, Stadt und Kanton bei der Bestimmung und Realisierung dieser Massnahmen zu unterstützen.

Entwicklungsachsen³⁾: Aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen bei den Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen liegen in Zukunft die bedeutenden Wachstumspotentiale in der Agglomeration entlang den Entwicklungsachsen. Das Ziel muss sein, diese für den öffentlichen Verkehr wichtigen Entwicklungsgebiete rechtzeitig an das Netz des öffentlichen Verkehrs anzubinden und die notwendigen Angebote sicherzustellen.

Mit der prognostizierten starken Zunahme der Entwicklung ausserhalb des eigentlichen Agglomerationskerns erhalten Direktverbindungen zwischen den einzelnen Entwicklungsschwerpunkten in Zukunft eine erhöhte Bedeutung. Im weiteren werden einige der Entwicklungsachsen neben dem strassengebundenen auch durch den schienengebundenen öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern hat in diesen Gebieten somit einen besonders hohen Stellenwert.



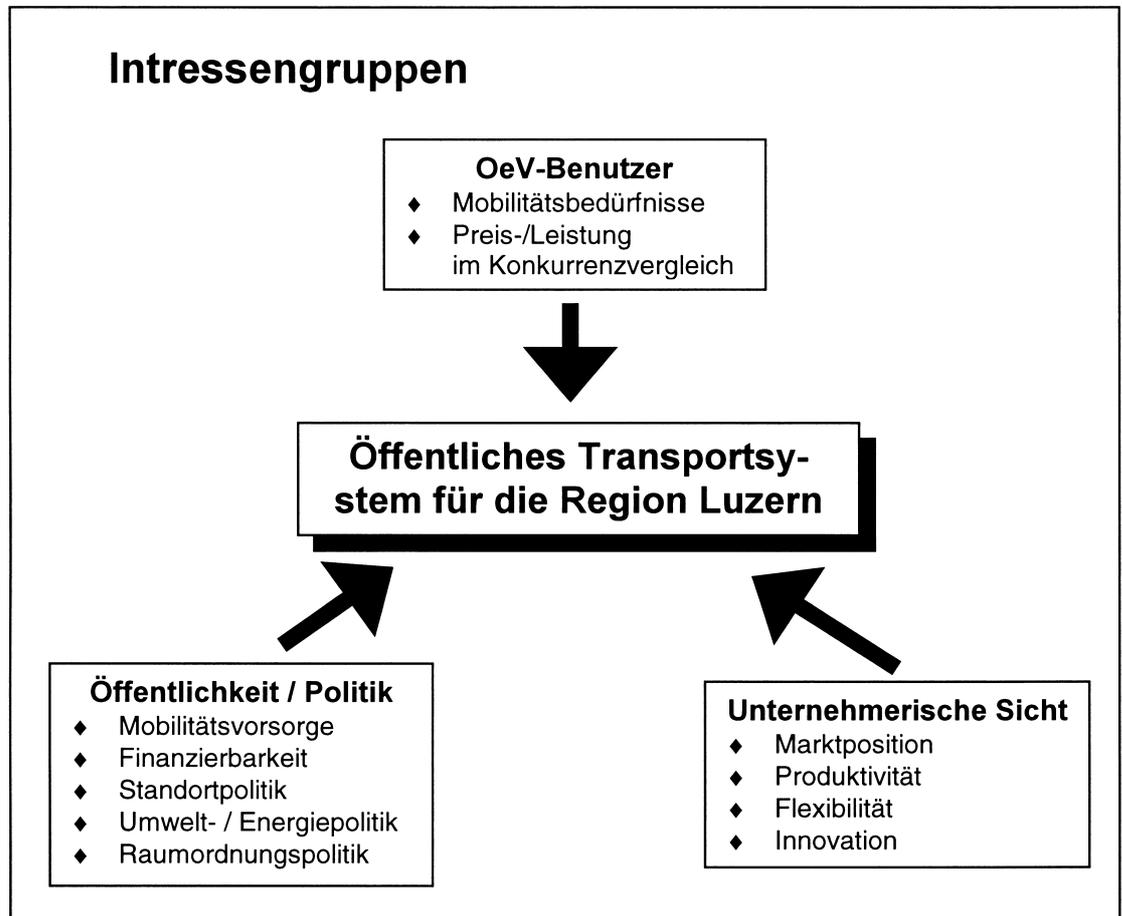
Der ÖVL ist dafür besorgt, dass die Entwicklungsschwerpunkte mit den bedeutenden Wachstumspotentialen für den öffentlichen Verkehr rechtzeitig durch ein leistungs- und ausbaufähiges öffentliches Verkehrsangebot erschlossen werden. Er fordert den Kanton auf, den Rahmen für die Verkehrsplanung vorzugeben und gleichzeitig die Koordination zu übernehmen.

² Die räumliche Ausdehnung des "Agglomerationskerns" ist im Regionalen Entwicklungsplan REP 21 aufgeführt (Räumliche Strukturen).

³ Die räumliche Ausdehnung der "Regionalen Entwicklungsachsen" sind im Regionalen Entwicklungsplan REP 21 aufgeführt (Räumliche Strukturen).

1.4 Neues Transportsystem öffentlicher Verkehr Agglomeration Luzern

In der Langfristplanung nimmt das Projekt "Neues Transportsystem öffentlicher Verkehr Agglomeration Luzern" einen besonderen Stellenwert ein. Als Projektziel wurde die systematische Beurteilung möglicher Transportsysteme beim öffentlichen Verkehr in der Region Luzern definiert. Damit soll die Grundlage für die langfristige Strategie zur Entwicklung der Infrastrukturen geschaffen werden. Ausgangspunkt für die Zieldefinition bildet die Frage nach dem Nutzen, den ein künftiges Transportsystem für die verschiedenen Interessengruppen bewirken soll.



Zur Beurteilung möglicher Varianten alternativer öffentlicher Verkehrsmittel ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung vorgesehen. Die *Zweckmässigkeitsbeurteilung* ist ein gesamtheitliches Bewertungsverfahren zum Beurteilen von Projekten und Konzepten. Dabei werden alle Varianten miteinbezogen und alle Projektwirkungen erfasst.

Bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung werden drei Phasen unterschieden:

- Phase 1 Bildung möglicher Varianten zur Lösung der anstehenden Probleme und Auswahl der erfolgversprechendsten Varianten aufgrund einer einfachen transparenten Bewertung. In der Regel werden im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung drei bis fünf Varianten bearbeitet.
- Phase 2 Die ausgewählten Varianten werden so weit ausgearbeitet, dass eine systematische Bewertung der Projektwirkungen möglich ist. Technisch nicht machbare Varianten werden ausgeschlossen.
- Phase 3 Die Auswirkungen der Varianten werden mit Wirkungsmodellen ermittelt und mit Hilfe von Bewertungsverfahren beurteilt. Ein Vergleich der Varianten dient zur Feststellung der Bestvariante.

Das Erteilen von Aufträgen an beratende Ingenieure sind von spezieller Natur und der Preis als einziges Auswahlkriterium eignet sich für die meisten Planungen nicht. Bei der Auswahl planerischer Dienstleistungen sind neben dem Preis auch Qualität und Fähigkeit kombiniert mit technischen und ökonomischen Kriterien von Bedeutung. In Anbetracht der finanziellen Mittel, die durch diesen Planungsauftrag gebunden werden, musste diese Planung als Dienstleistung, die von der öffentlichen Hand beschaffen wird, öffentlich ausgeschrieben werden. Der Vorstand hat sich für ein zweistufiges Ausschreibungsverfahren mit einer Präselektion entschieden. Er hat das Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, Zollikon, mit der Durchführung dieses Verfahrens beauftragt. Im Rahmen der Präselektion wurden im Frühjahr 1999 fünf Ingenieurbüros ausgesucht. Der definitive Entscheid, mit welchem dieser Ingenieurbüros beziehungsweise Ingenieurgemeinschaften weiter gearbeitet wird, wurde ausgestellt, bis die Finanzierbarkeit eines OeV-Grossprojektes für die Agglomeration Luzern erwiesen ist.

Mit der Untersuchung der *finanziellen Machbarkeit* eines Trambahnprojektes mit den drei Ästen von Luzern nach Kriens, Ebikon und Emmenbrücke wurde Prof. Dr. Tobias Studer vom Wirtschaftswissenschaftlichen Zentrum der Universität Basel beauftragt. Eine erste Studie⁴ wurde im Frühjahr 1999 vorgestellt. Durch Vergleiche mit Erfahrungswerten von ähnlichen OeV-Grossprojekten (z. B. Strassburg) wurden die Gesamtkosten für eine Trambahn auf den bestehenden Strassen mit einer Gesamtlänge von 22.4 km auf rund 1.3 Milliarden Franken geschätzt. Aufgrund erster Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurden je nach Annahmen (optimistisch, realistisch, pessimistisch) für den Besteller (ÖVL) Dotationskapitale von 500, 750 und 1'100 Millionen Franken à fonds perdu prognostiziert. Der Gutachter kommt zum Schluss, dass das Projekt einer Trambahn unter den getroffenen Annahmen einen Betrag in der Höhe von mindestens 500 Millionen Franken à fonds perdu bedingt. In seinen Schlussfolgerungen weist er im weiteren auf die Unsicherheiten bei den Annahmen der Wirtschaftlichkeitsrechnungen hin: *"Würde im Rahmen dieser Projektion die realistische (oder gar pessimistische) Variante in den Vordergrund gestellt, so könnte gegebenenfalls ein möglicherweise sinnvolles Vorhaben in einer Frühphase fälschlicherweise verhindert werden. Das wäre ein sehr viel gravierender Fehler als eine vergleichsweise optimistische Beurteilung in der Frühphase, die erst viel später, nach detaillierten Abklärungen doch noch zum Abbruch des Vorhabens führt."*

⁴ Finanzwirtschaftliche Aspekte einer Luzerner Trambahn, Prof. Dr. T. Studer, WWZ an der Universität Basel, März 1999

Da nach dem Vorliegen der ersten Studie noch diverse Fragen offen waren, gab der Vorstand zwei Anschlussstudien⁵⁾ beim gleichen Gutachter in Auftrag: Die eine widmet sich den finanzpolitischen Auswirkungen auf die betroffenen Zweckverbandsgemeinden, wenn das Trambahnprojekt unter den heutigen finanzrechtlichen Rahmenbedingungen realisiert würde, die andere vergleicht die Situation in Luzern mit jener im Ausland, wo OeV-Grossprojekte bereits realisiert wurden.

Unter der Annahme eines erforderlichen *à fonds perdu* Beitrages der Gemeinden in der Grössenordnung von 500 Millionen Franken (optimistische Variante) muss gemäss Studie in der Anfangsphase (ersten fünf Jahre) im Durchschnitt mit Steuererhöhungen in den Verbandsgemeinden von 4 bis 5% gerechnet werden. Dieses Resultat basiert auf der Grundlage, dass sich der Kanton mit 10% an den Kosten des Agglomerationsverkehrs beteiligt. In der Studie wird eine deutlich höhere Beteiligung des Kantons begründet, da ein gut funktionierender Agglomerationsverkehr allen Kantonseinwohnern direkt aber auch indirekt dient: *"Wenn auch dieses Verkehrsinteresse "zweiter Ordnung" nicht mit wissenschaftlicher Exaktheit quantifiziert werden kann, lässt sich daraus eine Rechtfertigung für höhere Kantonsbeiträge herleiten. In einer Dienstleistungsgesellschaft braucht jeder grössere Wirtschaftsraum zwingend ein lebendiges urbanes Zentrum mit attraktiver verkehrsmässiger Erschliessung."*

Die Studie "Finanzierung von OeV-Grossprojekten im internationalen Vergleich" zeigt sehr deutlich auf, dass sich die rechtlichen Finanzierungsmöglichkeiten in der Schweiz stark von jenen in Deutschland und Frankreich unterscheiden, wo sich der Bund (Zentralstaat) und die Länder in hohem Mass an den OeV-Infrastrukturinvestitionen beteiligen oder unkonventionelle Finanzierungsformen angewendet werden (z. B. in Frankreich mit dem "Versement Transport", einer für den öffentlichen Agglomerationsverkehr zweckgebundenen Lohnsteuer in Betrieben mit mehr als neun Beschäftigten). Der Gutachter kommt zum Schluss: *"Keiner der analysierten Referenzfälle liefert Argumente für die Realisierung des Trambahnprojektes unter den heutigen Rahmenbedingungen."*

Die beiden Anschlussstudien wurden am 5. November 1999 der Öffentlichkeit und den Medien vorgestellt. Die Reaktionen darauf waren geteilt, jedoch wird allgemein eingesehen, dass – solange sich Bund und Kanton nicht wesentlich daran beteiligen – ein Trambahnprojekt für die Agglomeration Luzern nicht realistisch ist.

Die Bewältigung der anstehenden Verkehrsprobleme kann nur dann erreicht werden, wenn die künstliche – rein bundesrechtlich bedingte – Abgrenzung zwischen dem Agglomerationsverkehr (Ortsverkehr) und dem Regionalverkehr überwunden wird. Dies ist nur möglich, wenn die Verantwortung für die weitere *strategische OeV-Planung* gemeinsam von Kanton und ÖVL getragen wird, und zwar unter der Federführung des Kantons, der auch die übergeordnete Sicht des öffentlichen Verkehrs sowie des Individualverkehrs in der Region und im Kanton berücksichtigen muss.

⁵ Fiskalische Auswirkungen des Luzerner Trambahnprojektes auf die Agglomerationsgemeinden, Prof. Dr. T. Studer, WWZ an der Universität Basel, August 1999
Die Finanzierung von Grossprojekten des OePNV im internationalen Vergleich, Prof. Dr. T. Studer, WWZ an der Universität Basel, Oktober 1999



Die durchgeführten Studien zu den finanziellen Aspekten stützen sich auf eine im Strassenraum geführte Trambahn mit den drei Ästen von Luzern nach Kriens, Ebikon und Emmenbrücke. Mit dem Projekt "Neues Transportsystem öffentlicher Verkehr Agglomeration Luzern" wollte der ÖVL jedoch bewusst die Art des neuen Transportmittels offen lassen, um im Rahmen einer Zweckmässigkeitsstudie verschiedene Systemvarianten im Hinblick auf die gesamtheitlichen Auswirkungen (Verkehr, Siedlung, Wirtschaft, Umwelt) sowie die technische Machbarkeit zu beurteilen. Der ÖVL hält an diesem Vorgehen fest und fordert für die gemeinsame Verkehrsplanung in der Region Luzern unter Einbezug des Zweckverbandes eine kantonale Projektorganisation. Die Federführung hat beim Kanton zu liegen.

1.5 Marktöffnung im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Zur strategischen Planung gehört auch das Thema der Marktöffnung. Denn das kantonale Gesetz (öVG § 10 Abs. 3) verlangt, dass mindestens alle zehn Jahre Transportleistungen, die nicht nur von einer bestimmten Transportunternehmung erbracht werden können, zur freien Konkurrenz ausgeschrieben werden. Es geht also um die Art und Weise, wie der Zweckverband die nach kantonalem Gesetz geforderte Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs umzusetzen gedenkt. Der Zweckverband beabsichtigt – unter Ausschöpfung seiner statutarischen Möglichkeiten - auf Ende 2005 Linien öffentlich ausschreiben. Gemäss Statuten bestellt der Zweckverband bis dahin das heutige Leistungsangebot bei den bisherigen Transportunternehmungen. Die bis 2005 dauernde Übergangsfrist will der Zweckverband nutzen, einerseits um mit den Transportunternehmungen Leistungsauftragsvereinbarungen zu erarbeiten und abzuschliessen, die als Grundlage für die künftigen Ausschreibungen dienen sollen, andererseits um die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern (VBL) auf den kommenden Konkurrenzdruck vorzubereiten, damit sie als grösste Anbieter von öffentlichen Transportleistungen auf dem Platz Luzern im geöffneten Markt überhaupt eine reelle Chance erhalten.

Unbestritten ist, dass für den öV-Wettbewerb Spielregeln erarbeitet werden müssen. Dabei geht es um die Schaffung fairer Wettbewerbsspielregeln zwischen allen anbietenden Transportunternehmungen (Stichwort „gleich lange Spiesse“). Zu diesen Spielregeln gehören auch Qualitätsstandards und Minimalstandards im Personalbereich, aber auch in anderen Bereichen (Fahrzeugausrüstungen, Umweltvorschriften, öV-Kompetenz, Fähigkeit zur Wahrnehmung von Marktverantwortung etc.).

Die VBL als bisher grösster Anbieter von öffentlichen Transportleistungen im Bereich des Agglomerationsverkehrs Luzern werden sich den Marktgegebenheiten sukzessive anpassen müssen. Mittlerweile hat das städtische Parlament auf Antrag des Stadtrates und aufgrund sorgfältiger Abklärungen die Einleitung der Verselbständigung der VBL als Aktiengesellschaft beschlossen. Die Mehrheit des Aktienkapitals soll dabei in den Händen der Stadt Luzern verbleiben. Eine Minderheitsbeteiligung durch interessierte Gemeinden soll aber ermöglicht werden. Wenn die notwendigen politischen Beschlüsse rechtzeitig gefällt werden können (Grosser Stadtrat, Volksabstimmung), werden die VBL frühestens auf den 1. Januar 2001 als Aktiengesellschaft verselbständigt werden können.

2. Organisation

Die Statuten des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern sind seit dem 1. Januar 1998 in Kraft. Der ÖVL hat sich mittlerweile konstituiert. Die Organe und Kommission (Delegiertenversammlung, Geschäftsprüfungskommission, Vorstand, Kontrollstelle, Geschäftsstelle, operatives Projektteam) sind personell vollständig besetzt und nehmen ihre Aufgaben entsprechend den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen wahr.

Seit Gründung des Zweckverband sind die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern (VBL) mit der Geschäftsführung betraut. Es besteht jedoch seitens des Vorstands die Absicht, das Geschäftsführungsmandat ab Mitte 2000 einer VBL-unabhängigen Stelle zu übertragen; dies vor dem Hintergrund der entstehenden Interessenskonflikte zwischen Besteller (ÖVL) und Ersteller (Transportunternehmungen, wovon die VBL eine sind).

3. Finanzierung

3.1 Anwendung des neuen Finanzierungsmodell

Seit Bestehen des Zweckverbands werden die ungedeckten Kosten des Agglomerationsverkehrs nach einem neuen Modell aufgrund einer Angebots- und einer Nachfragekomponente auf die einzelnen Mitglieder aufgeteilt. Die Angebotskomponente kommt in der anteilmässigen Zuschreibung der Betriebskosten auf die einzelnen Belastung Linienabschnitte pro Gemeinde zum Zug. Die Nachfragekomponente kommt in der Zuschreibung der jeweiligen Einnahmen auf die entsprechenden gemeindeweisen Linienabschnitte; es handelt sich dabei um eine Einnahmenezuschreibung, die aufgrund von automatisch erhobenen und hochgerechneten Fahrgastzahlen (eingestiegene Fahrgäste und Personenkilometer, jeweils zu 50% gewichtet) vorgenommen wird.

3.2 Tarifhoheit

Während die abschliessende Festsetzungskompetenz der Tarife im Bereich des Abonnements „Passpartout“ bei der Besteller-Gesellschaft des Tarifverbands Luzern, Obwalden und Nidwalden, in der neben den drei genannten Kantone auch der Zweckverband vertreten ist, liegt, hat der Zweckverband die Tarifhoheit bei den Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten inne.

Die Delegiertenversammlung des Zweckverbands hat nach Prüfung der Tarifstruktur auf den 1. Januar 1999 die Einzeltarife angepasst. Sollen aber die Tarife im Bereich des öffentlichen Agglomerationsverkehrs Luzern für die Kundschaft attraktiver werden – und dies ist ein erklärtes Ziel des Zweckverbands -, so ist ein integraler Tarif anzustreben. Dazu bedarf es der Schaffung eines einheitlichen Zonensystems im Bereich des Bartarifs für alle Linien des Zweckverbands. Dabei soll das Zonen- und Tarifsysteem vereinfacht werden. Beabsichtigt sind grössere Zonen, die – als Vorstufe zu einem inter-

gralen Tarifverbund – innerhalb des Perimeters des Zweckverbandsgebietes mit den Passepartout-Zonen übereinstimmen. Als flankierende Massnahme zu den wesentlich grösseren Tarifzonen soll ein Kurzstreckentarif (bis vier Haltestellen) eingeführt werden. Schliesslich wird die Anerkennung des Halbtaxabonnements angestrebt, wobei – im Hinblick auf die bereits seit langem geforderte Vereinheitlichung der Tarife - die grundsätzlich gleichen Tarifbestimmungen wie im nationalen Tarif (Regionalverkehr) zur Anwendung gelangen sollen.

Die diesbezüglichen Abklärungen (Marktakzeptanz, Einnahmenveränderungen, Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte) werden zurzeit unter der Federführung des Kantons gemeinsam mit dem Zweckverband vorgenommen, so dass im Verlauf des Jahres 2000 darüber entschieden werden kann. Frühester realistischer Inkraftsetzungstermin für tarifarische Neuerungen ist der 1. Januar 2001.

Im Bereich des Tarifverbunds (Passepartout) werden die Auswirkungen der sich von Jahr zu Jahr verändernden Einnahmenverteilung innerhalb des Tarifverbunds Luzern, Obwalden und Nidwalden wird von den Organen des Zweckverbands weiterhin kritisch beobachtet. Die Ergebnisse der im Herbst 1999 durchgeführten Passepartout-Erhebungen werden die Auswirkungen auf die in der Agglomeration tätigen Transportunternehmungen zeigen. Bei zu negativen Einnahmearisierungen müssten Vorstand und Delegiertenversammlung über die Bücher und die Mitgliedschaft im Tarifverbund neu beurteilen.

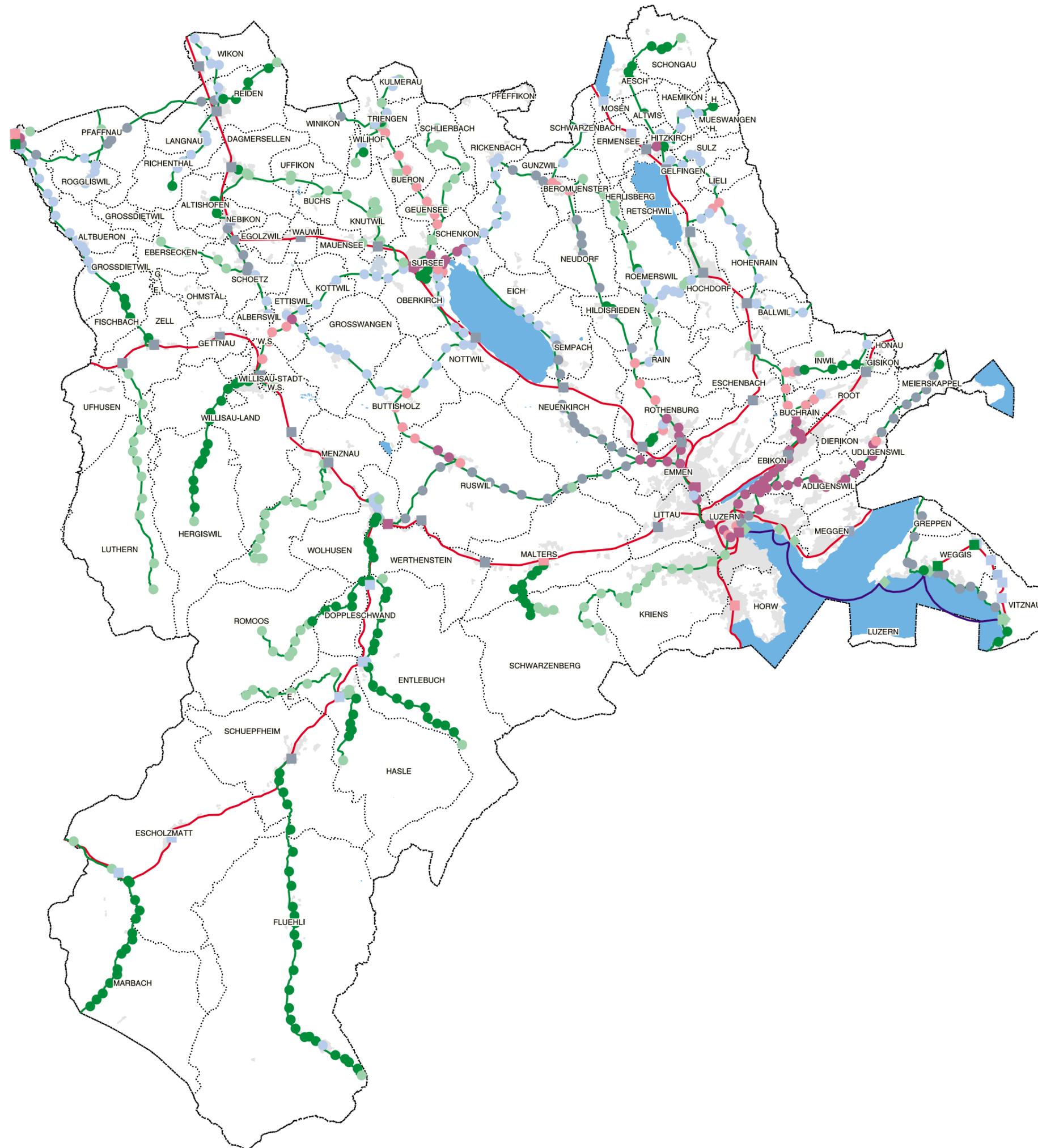
3.3 Kostendeckungsgrad

Ein Dauerthema stellt der zu erreichende minimale Kostendeckungsgrad von derzeit 60% dar. Seine momentane Höhe ist in den Statuten festgelegt. Es zeigt sich, dass dieser Kostendeckungsgrad nicht immer leicht zu erreichen ist. Es sind daher – im Sinne einer Daueraufgabe – stets Massnahmen sowohl auf der Einnahmen- als auch auf der Kostenseite ins Auge zu fassen. Bei allen zusätzlichen Angeboten sind Nutzen-Kosten-Überlegungen anzustellen, d.h. die Frage aufzuwerfen, wie sich das geänderte (verminderte oder zusätzliche) Angebot auf den Kostendeckungsgrad des Gesamtsystems auswirkt.

Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern
Der Vorstand

Robert Sigrist
Präsident

Haltestellenabfahrten pro Tag des Regionalverkehrs 1998



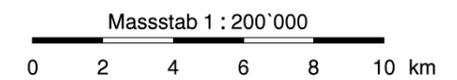
Legende:

- Bahnlinien
- Buslinien 1998 (ohne Linien des Agglomerationsverkehrs Luzern)
- Schiffslinien

Abfahrten pro Tag (Montag - Freitag)

	Angebotsstufe A ≥70		Angebotsstufe B 48-69		Angebotsstufe C 37-47		26-36		16-25		0-15	
Bushaltestelle	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bahnhof	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Schiffhaltestelle	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆

- Gemeindegrenze
- Kantonsgrenze
- Siedlungsgebiet
- Seen



Realisierungsprogramm

Massnahmen

Legende:

- Massnahme**
-  /  Infrastrukturausbau Bahn
 -  /  Angebotsverbesserung Bahn
 -  /  Angebotsverbesserung Bus
 -  Rufbus
- 7 Nummer der Massnahme gemäss Kap. VI des Planungsberichts

Stand der Planung resp. Stand der Realisierung

- | Projektstand | | Vorgesehener Termin | |
|------------------|---|--|-------------------|
| Festsetzung |  |  rot | 2000 - 2002 |
| Zwischenergebnis |  |  orange | 2003 - 2006 |
| Vororientierung |  |  gelb | 2007 und folgende |

Verschiedene Daueraufgaben

- (nicht in der Karte dargestellt)
- 23 Anpassung Busangebot auf S-Bahnkonzept
 - 24 Unterstützung von Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen
 - 25 Unterstützung des schienengebundenen Güterverkehrs (Anschlussgleise, Umschlagterminals, usw.)
 - 26 Massnahmen zur Busbeschleunigung und Busbevorzugung in der Agglomeration Luzern
 - 27 Aufhebung von Bahn-Niveauübergängen
 - 28 Marketing- und Tarifmassnahmen
 - 29 Ausschreibungen von Transportleistungen im öV

Orientierung

-  Nationalstrassen
-  Kantonsstrassen
-  Eisenbahn
-  Kantonsgrenze
-  Siedlungsgebiet
-  Seen

