



Nachtnetz 2022

Schlussbericht Konzept

Impressum

Projektleitung	Daniel Heer Telefon 041 228 27 25 daniel.heer@vvl.ch
Autoren	Daniel Heer (VVL) Roman Steffen, Kasimir Stadler, Christoph Zurflüh (Trafiko)
Grundlage Angebotskonzept	Roland Haldemann (Bahn + Bus Beratung AG 3B)
Kernteam	Daniel Heer (VVL) Markus Flückiger (Passepartout) Isabella Schreiber (PostAuto) Beat Nater (vbl) Andreas Boppert (Rottal Auto AG) Ruedi Seeholzer (AAGR) Jacqueline Stutz (ZVB) Nico Gasser (AAGS) Armin Tschopp (SBB)

Inhaltsverzeichnis

Das Nachtnetz in Bildern illustriert (2019)	4
Zusammenfassung	5
1. Ausgangslage	7
1.1 Drei historisch gewachsene Nachtnetze und private Nachtangebote	7
1.2 Auftrag aus öV-Bericht 2018 bis 2021.....	9
1.3 Nachtnetzstrategie 2019	9
1.4 Entwicklung Nachtnetze in der Schweiz.....	10
1.5 Aktuelle Umsetzungsplanung	12
1.6 Gesetzliche Bestimmungen	13
1.7 Vernehmlassung.....	13
2. Nachtnetz 2022.....	14
2.1 Kurzbeschrieb Nachtnetz 2022	14
2.2 Tarifkonzept	14
2.3 Angebotskonzept	16
2.4 Organisation.....	24
2.5 Marketing und Kommunikation des Nachtangebots	25
2.6 Beurteilung Nachtnetz 2022	26
3. Finanzierung	28
3.1 Grundlagen	28
3.2 Übersicht Kosten, Erlöse und Abgeltung.....	28
3.3 Abgeltungsfinanzierung.....	29
3.4 Einbindung ins Bestellverfahren	31
3.5 Konzessionen	33
4. Weiteres Vorgehen	34
4.1 Bestehendes Nachtnetz bis 11. Dezember 2021	34
4.2 Überblick Meilensteine bis Inbetriebnahme am 17. Dezember 2021.....	34
4.3 öV-Bericht 2022 bis 2025	35
4.4 Fahrplanvernehmlassung	35
4.5 Weitere Entwicklung	35
4.6 Ausblick Covid-19	35
5. Anhang	36

Zusammenfassung

Die aktuell von mehreren Transportunternehmen im Raum Luzern betriebenen Nachtnetze mit unterschiedlichen Ansätzen und Spezialtarifen sollen gemäss den gültigen gesetzlichen Bestimmungen weiterentwickelt werden. Dazu bestellen und finanzieren der Verkehrsverbund und die Mitbesteller per Dez. 2021 die Linien mit dem bewährten Regeltarif des Tagesangebots (Passepartout und Direkter Verkehr).

Weiterentwicklung heute unterschiedlicher Nachtnetzangebote

Das Nachtangebot ist nicht bloss ein Freizeitverkehrsangebot einer Randgruppe, sondern inzwischen ein relevantes Merkmal einer modernen Wirtschaftsregion. Die 24/7-Gesellschaft, aber auch das seit 2010 gültige Luzerner öV-Gesetz (öVG) sieht keine Trennung von Tag- und Nachtangeboten vor. Vielmehr soll ein für Kunden optimales öV-Angebot bereitgestellt werden, um kollektive Verkehre weiter zu attraktiveren. Die heutigen Nachtangebote mit verschiedenen Spezialtarifen, historisch gewachsenen Angeboten, verschiedenen zuständigen Organen und eher finanzgetriebenen Planungen treffen die Kundenbedürfnisse nicht mehr. Dies zeigt die laufend sinkende Nachfrage, obwohl gleichzeitig die Mobilität der Gesellschaft, welche sich zunehmend flexibel und rund um die Uhr bewegt, zunimmt. Der heute oft zitierte eigenwirtschaftliche Betrieb durch die Transportunternehmen zeigt bei genauerer Analyse, dass Gemeinden und regionale Entwicklungsträger sich bereits heute wesentlich finanziell engagieren. Die unverbindlichen Strukturen ergeben aber ein volatiles Angebot, was die Kundenbindung im öV erschwert. Zudem werden bereits finanzierte Strukturen des Tagesnetzes nicht oder unzureichend genutzt (Ticketautomaten, Apps, Abfahrtsanzeiger, Störungsmelder, Tariforganisation, usw.). Die Qualität wird von den Kunden in der Nacht als unterdurchschnittlich wahrgenommen.

Gemeinsames neues Nachtnetz 2022

Im öV-Bericht 2018 bis 2021 wurde erkannt, dass das Nachtnetz zusammen mit allen beteiligten Partnern weiterentwickelt werden muss. Die Nachtnetzstrategie vom 27. März 2019 zeigte den Rahmen. Die per Ende 2020 geplante Aufhebung des weitverbreiteten Nachtzuschlags von 5.- brachte zwischenzeitlich neue Randbedingungen in die Vertiefungsplanungen zum neuen Nachtangebot der Region Luzern. Die Analysen von verschiedenen Abgeltungsszenarien zeigen, dass die Abgeltungsfolgen für den VVL in ähnlicher Gröszenordnung liegen, unabhängig davon, ob auch in der Region Luzern auf den Nachtzuschlag verzichtet wird (und der Bund dadurch mitfinanziert) oder nicht. Damit entsteht in der Zentralschweiz auch keine neue Insellösung, wie es die Nachtnetze heute sind. Das Nachtnetz 2022 präsentiert sich wie folgt:

- Angebot: Rückgrat des Nachtnetzes bildet neu die Bahn mit dem RE Zürich-Luzern und der neuen Nacht-S-Bahn Luzern-Sursee. Das Busangebot bildet in den beiden Zentren Luzern und Sursee sowie weiteren geeigneten Bahnhöfen Anschlussverbindungen in die Agglomeration und den ländlichen Raum. An Grossanlässen kann das Angebot gezielt verstärkt werden.
- Tarif: Es gilt der ordentliche Regeltarif des Tagnetzes (Tarife des nationalen Direkten Verkehrs oder des Tarifverbunds Passepartout). Alle Verkaufskanäle des Tagnetzes werden genutzt. Hauptkanäle sind der Automat und die Ticket-Apps.
- Organisation: Der VVL bestellt das Angebot gemäss ordentlichem Offert- und Bestellverfahren. Das Marketing und die Kommunikation kommen aus einer Hand unter dem einheitlichen Brand. Ein neuer Nachtliniennetzplan orientiert sich an den nationalen Standards. Regelmässige Kampagnen werben für das Nachtangebot.
- Finanzen: Weiterhin gilt, dass das Nachtnetz möglichst kostendeckend angeboten werden soll. Die Besteller gleichen die Defizite über Abgeltungen aus, basierend auf von den zuständigen Transportunternehmen einzureichenden Offerten (analog dem übrigen bestellten Angebot).

Mit dem Nachtnetz 2022 geht ein Hoheitswechsel von der Transportunternehmung zum VVL und den Mitbestellern einher. Diese treten einheitlicher gegenüber den Kunden auf, planen das Nachtangebot langfristig und schrittweise passend zur Nachfrage, nutzen transparente und eingespielte Abläufe aus dem Tagnetz und ermöglichen so wieder ein Nachfragewachstum, wie es andere Nachtnetze mit ähnlicher Weiterentwicklung erfahren haben. Anfänglich bei einigen Linien tiefe Kostendeckungsgrade werden sich mit zunehmender Nachfrage erhöhen.

Rechtlicher Rahmen, Massnahmen und Finanzierung

Das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG) macht, wie das Luzerner öV-Gesetz (öVG) keinen Unterschied zwischen Tag- und Nachtnetz.

Mit der Genehmigung der Nachtnetzstudie im Jahr 2019 haben die heutigen Betreiber die Weiterentwicklung ermöglicht. Der neu zuständige Verbundrat und die Gremien des Passepartouts haben die laufende Planung immer gestützt und eine Umstellung auf Dez. 2021 befürwortet. Finanzmittel sind im Entwurf befindlichen öV-Bericht vorgesehen, die neuen Nachtlinien werden in das ordentliche Offert- und Bestellverfahren integriert.

Dieser Bericht stellt transparent die Sachlage, das vorgesehene Angebot zum Start und die Finanzierung gemäss öVG (Gemeindeanteil über Gemeindeverteilungsschlüssel) dar. Die Gemeinden, Nachbarkantone und Interessierten können nun ihrerseits Stellung nehmen. Die Rückmeldungen werden in der weiteren Bearbeitung soweit möglich berücksichtigt.

Vernehmlassung

Der Entwurf des vorliegenden Konzeptberichts wurde vom 13. Oktober bis zum 11. Dezember 2020 allen Gemeinden, RET, Nachbarkantonen, Transportunternehmen, Parteien, Interessenverbänden und weiteren interessierten Kreisen zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Zustimmung zu den Fragen ist eindrücklich und zeigt, dass der vorgeschlagene Weg richtig ist. Zu verschiedenen Aspekten des Berichts gingen insgesamt 153 Rückmeldungen ein, wovon die Hälfte unterstützende Voten zur Kenntnis sind, ca. ein Viertel der Voten berücksichtigt und nochmals ein Viertel der Voten abgelehnt werden musste. Der Umgang mit den einzelnen Rückmeldungen ist im separaten Mitwirkungsbericht dargestellt. Alle berücksichtigten Anliegen sind im vorliegenden, überarbeiteten Konzeptbericht Nachtnetz 2022 aufgenommen.

1. Ausgangslage

In den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden bestehen drei Nachtnetze. Alle drei Angebote sind anders organisiert und haben unterschiedliche Tarifkonzepte. Gemäss öV-Bericht 2018 bis 2021 besteht Handlungsbedarf. Gesetzliche Bestimmungen erlauben eine Weiterentwicklung, welche durch die Nachtnetzstrategie aus dem Jahr 2019 beschrieben wird. Aktuell wird mit allen beteiligten Partnern per Dez. 2021 die Umsetzung vorbereitet.

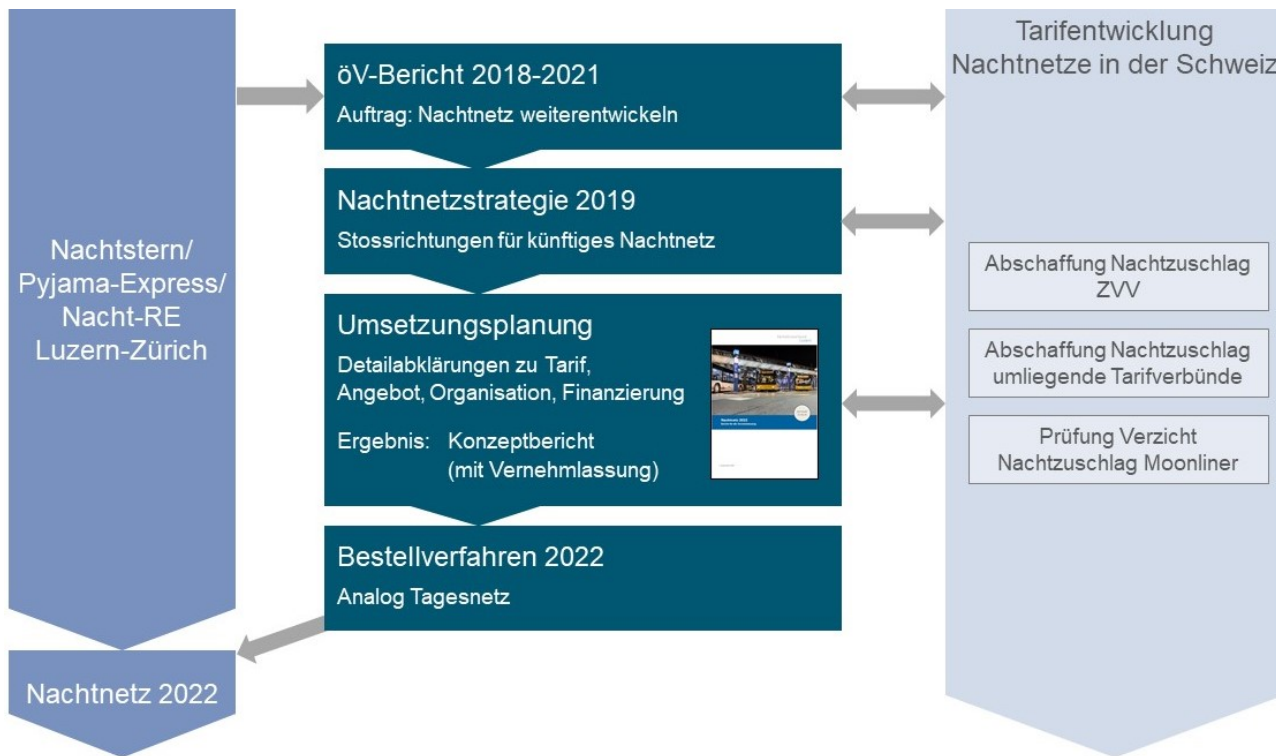


Abbildung 1: Prozessübersicht von den heutigen Nachtnetzen zum neuen Nachtnetz 2022

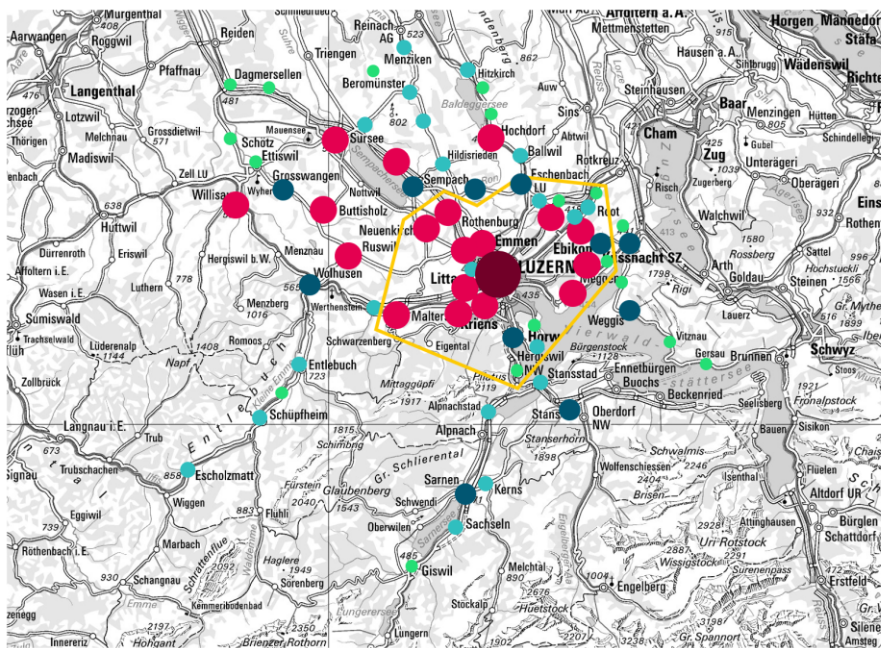
1.1 Drei historisch gewachsene Nachtnetze und private Nachtangebote

In der Region Luzern, Ob- und Nidwalden werden drei Nachtnetze betrieben. Das älteste Netz, der nachtstern, existiert seit 2006, nachdem bereits zuvor Nachtlinien angeboten wurden. Zwölf Buslinien von vbl, Auto AG Rothenburg, Rottal Auto AG und PostAuto fahren Freitag- und Samstagnacht sowie an Spezialanlässen auf den meisten Linien dreimal pro Nacht sternförmig ab Bahnhofplatz Luzern. Der Nachtzug Luzern-Zug-Zürich erfreut sich grosser Beliebtheit, er löste das frühere Busangebot Nightbird ab. Anders als der von den beteiligten Transportunternehmen eigenorganisierte nachtstern wird der Nachtzug von den Kantonen Luzern und Zug bei den SBB bestellt, wobei die Vorgabe gilt, dass im Mittel der Betrieb kostendeckend sein soll. Das dritte Angebot, der Seetaler Nachtbus (bekannt unter Pyjama-Express), stellt seit 2011 die nächtliche Verbindung ins Seetal sicher. Die Zugerland Verkehrsbetriebe fahren an gleichen Tagen wie der nachtstern, jedoch nur einmal pro Nacht. Der Seetaler Nachtbus wird vom regionalen Entwicklungsträger IdeeSeetal bestellt, wobei Abgeltungen von diesem gezahlt werden (welche er den Gemeinden mit einem Pro-Kopf-Schlüssel weiterverrechnet). Der Seetaler Nachtbus befährt in der Agglomeration im ähnlichen Korridor wie der nachtstern – mit Bedienung einzelner gleicher Haltestellen. Überdies gibt es einzelne private Angebote, wie der Vegas-Club Shuttlebus. Hier fährt vbl im Auftrag des Clubs nach dessen Ansage ein Angebot, welches der Club finanziert, den Gästen dabei gratis zur Verfügung stellt.

Alle Angebote haben unterschiedliche Tarifkonzepte: Bei den Busangeboten gilt grundsätzlich „Wer fährt, kassiert“. Dieses Konzept braucht keine Ticketautomaten und keine Verteilschlüssel unter den Beteiligten, was für die Anbieter sehr effizient ist. Das nachtstern-Konzept mit 2 Tarifzonen (7.- und 10.-) führt dazu, dass gewisse Strecken sehr teuer, andere gar günstiger als am Tag sind. Bei der Bahn gilt der Einheits-Nachtzuschlag des Grossraums Aargau-Zürich-Zug-Ostschweiz: Es wird ein Ticket aus dem Tagessortiment plus einen Zuschlag von 5.- gelöst. Inzwischen ist jedoch beschlossen, dass dieser Nachtzuschlag per Ende 2020 abgeschafft wird. Es gilt somit der normale Tarif am Tag und in der Nacht.

Hauptmängel des aktuellen Nachtangebots:

- Das aktuelle Angebot ist beim nachtstern finanzgesteuert. Die Finanzierungsbereitschaft ist hauptsächlich von Finanzbeiträgen der von defizitären Linien bedienten Gemeinden und im Falle der Linie N8 des Kantons Obwalden abhängig. Dies wird jährlich verhandelt und ist abhängig von politischer Motivation und Finanzmöglichkeiten volatil. So wird das Fahrplanangebot bei Buslinien immer wieder und teilweise kurzfristig angepasst, was von Kunden wiederum eher als unzuverlässig aufgenommen wird.
- Für Kunden sind die unterschiedlichen Tarife und Organisationsformen aktuell schwer verständlich. Für eine Fahrt bspw. von Zug nach Rothenburg sind mehrere – mit Zuschlägen versehene – Tickets nach unterschiedlichen Bezugskonzepten nötig.
- Marketing/Kommunikation kommt nicht aus einer Hand, was das Nachtangebot wenig nutzerfreundlich macht.
- Die Angebote untereinander sind wenig koordiniert. So ist die Erschliessung beispielsweise von Luzern Nord durch den Seetaler Nachtbus und den nachtstern wenig abgestimmt. Auch an Grossveranstaltungen wie der Fasnacht gibt es Doppelspurigkeiten mit unterschiedlichen Tarifkonzepten.



Aussteiger 2017

- Ab 10'000 ●
- 5'000–10'000 ●
- 2'000–5'000 ●
- 1'000–2'000 ●
- 500–1'000 ●
- 250–500 ●

Hinweis:

- Jahreswerte
- Unter 250 nicht dargestellt
- Aussteiger in Tarifzone 7.-: (64%)

Abbildung 2: Verteilung der nachtstern-Aussteiger 2017

Aktuell zeigt sich die nachtstern-Nachfrage gemäss Abbildung, wobei die Einsteiger laufend abnehmen (von 128'056 im Jahr 2012 auf 101'663 im Jahr 2017). Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Seetaler Nachtbus (von 7'009 im Jahr 2012 auf 4'982 im Jahr 2017). Bei den SBB zeigt sich ein volatiles Bild, welches mit Grossevents in Zürich (z.B. Züri Fäscht alle 3 Jahre) schwankt. Grundsätzlich zeigt sich aber eine laufend kleine Zunahme, welche im Jahr 2017 bei 40'505 Einsteiger liegt.

1.2 Auftrag aus öV-Bericht 2018 bis 2021

Der öV-Bericht 2018 bis 2021 sieht Verbesserungen im Abendangebot vor, regte überdies zur Nachtnetzstudie an. Folgende konkreten Aussagen sind im behördenverbindlichen öV-Bericht erfasst:

- «Kundinnen und Kunden im aktuellen Umfeld: Auszugehen ist von der sich stetig stärker ausprägenden 24/7-Gesellschaft. Wir arbeiten, feiern und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Das öffentliche Leben findet also fast 24 Stunden und an 7 Tagen statt.»
- «Weiterentwicklung Nachtangebot (Kapitel 4.3.4) ... Mit dem kontinuierlichen Ausbau des öV-Tagangebots haben sich in den vergangenen Jahren darüber hinaus auch die Betriebszeiten des ordentlichen öV-Netzes ausgeweitet. Die Grenzen zwischen dem bestellten öV und den Nachtnetzen verschwinden zunehmend. Weiter lässt sich feststellen, dass die letzten regulären Verbindungen unterschiedlich spät abfahren.»
- «Die Strategie beim Nachtangebot lautet wie folgt: Kurzfristig: Die heutigen Nachtangebote sollen gemeinsam von den heutigen Betreibenden und den öV-Bestellern überprüft werden. Dabei sind nationale Standards anzustreben, die jeweils sinnvollen Transportmittel Bahn und Bus anzubieten, ein Nachtnetz zu bilden und die Schnittstellen mit den letzten Kursen des bestellten Verkehrs zu klären. Das entsprechende Projektgefäss zur Umsetzung dieser Ziele ist im Kapitel 5.1.6 beschrieben. Diese Planungen können auch Impulse für das bestellte Abendangebot zur Folge haben. Mittel- bis langfristig: Das Nachtnetz wird der Nachfrage entsprechend entwickelt.»
- Beilage 10: «Massnahmen 2018-2021 Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote: Massnahme 67, Weiterentwicklung Nachtnetz»

1.3 Nachtnetzstrategie 2019

Mit dem Ziel «Gemeinsam für Nachtschwärmende das öV-Nachtangebot vom nachstern, den SBB und dem Seetaler Nachtbus optimieren» wurde die [Nachtnetzstrategie](#) erarbeitet und am 27. März 2019 von allen Beteiligten (VVL, Kanton Obwalden, Transportunternehmen) im Steuerungsgremium verabschiedet.

Ziele, Strategie und Organisation

Die Arbeitsgruppe formulierte eine gemeinsame Strategie, mit folgender Vision: «Einfach nutzbares, schnelles, möglichst kostendeckendes und wirtschaftlich sinnvolles öV-Nachtnetz entlang der grösseren Siedlungsräume in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie in Verbindung mit dem Metropolanzentrum Zürich. Die unterschiedlichen Subnetze sollen ihre spezifischen Fokusse behalten, zusammen aber das Nachtnetz Luzern, Ob- und Nidwalden bilden. Vertieft ausformulierte Stossrichtungen, Ziele und Ansätze zur Organisation und Umsetzungskultur ergänzen diese Vision.

Es wurden 6 sinnvolle Konzept-ideen gebildet, welche sich grundlegend unterscheiden und damit verschiedenste Weiterentwicklungsoptionen beinhalten. Sie sind aufbauend, orientieren sich so zunehmend am öV-Tagnetz. Die Auswahl wurde nach qualitativen Kriterien grob beurteilt. Wichtig dabei waren der Arbeitsgruppe Randbedingungen, welche sich in den Zielen widerspiegeln (z.B. hohe Eigenfinanzierungsquote). Zudem soll eine Weiterentwicklung zur aktuellen Organisation passen und von dieser getragen werden. In der Arbeitsgruppe wurden die Konzeptvarianten diskutiert, zwei realistische Konzeptvarianten zur Vertiefung positiv zur Kenntnis genommen (Variante 2 und 3). Entgegen der ursprünglichen Absicht, das Nachtangebot weiterhin eigenwirtschaftlich unter der Federführung der beteiligten Transportunternehmen laufen zu lassen, gelangten die Projektbeteiligten zur Erkenntnis, dass nur die Planung, Bestellung und Finanzierung durch den VVL ein nachhaltiges und vollständig gesetzestreuendes Nachtangebot ermöglicht.

In der Arbeitsgruppe waren folgende Partner vertreten: Die vier Transportunternehmen des nachstern, Bahntransportunternehmen, RET IdeeSeetal und der VVL. In der Steuerungsgruppe waren zwei Vertretende der Transportunternehmen des nachstern, der Kanton Obwalden und der VVL vertreten. Info an Dritte

gab es an Regionalkonferenzen und Direktorenkonferenzen des Verkehrsverbunds Luzern. Zudem wurden die Gemeinden direkt über das Studienergebnis informiert. Die Studie ist überdies seit März 2019 öffentlich auf vvl.ch verfügbar.

Bestvariante Studienphase

Als beste Lösung wurde die Variante 2 erkoren, welche vertieft ausgearbeitet wurde:

- **Angebot:** Ein Nachtnetz mit möglichst hohem Kostendeckungsgrad wird auf aktueller Basis weiterentwickelt. Das Angebot wird systematisiert und wie heute vorwiegend kostengünstig mit 12 Buslinien gestemmt. Um 2:30 Uhr fahren Linien hinaus in die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden. Je nach Nachfrage verkehren die Busse alle 60 oder 90 Minuten, passend zur Nachfrage allenfalls nur auf Teilabschnitten. Der Nachtzug Luzern-Zug-Zürich bleibt die Verbindung ins Metropolitanzentrum.
- **Tarif:** Der Tarif orientiert sich am bekannten Tagnetz. Abos senken die Hemmschwelle der Nutzung des Nachtangebots, auch auf kurzen Strecken. Der Einheits-Nachtzuschlag mit dem „Fünfliber“ bringt für den Fahrgast zudem Synergien und dockt an ein funktionierendes Gesamtsystem an.
- **Organisation:** Für den Fahrgast soll ein Nachtangebot aus einem Guss nutzbar sein. Ein gemeinsames Marketing und eine einheitliche Kommunikation sind bei den verschiedenen Partnern das erklärte Ziel. Vorschläge sind ein gemeinsamer Brand basierend auf dem etablierten Namen «nachtstern», wobei im Hintergrund die Organisationen weitgehend bestehen bleiben. Die stärkere Koordination wird auch bei Grossanlässen genutzt.
- **Finanzierung:** Die Bestellung des Nachtangebotes erfolgt neu ähnlich wie das Tagangebot aber unter Vorgabe einer hohen Kostendeckung. Dabei soll sämtlicher Spielraum für weitere Finanzierungsmöglichkeiten (z.B. Sponsoring des Nachtzuschlags) ausgeschöpft werden, die öffentliche Hand nur mit klar definierten minimalen Mitteln mithelfen.

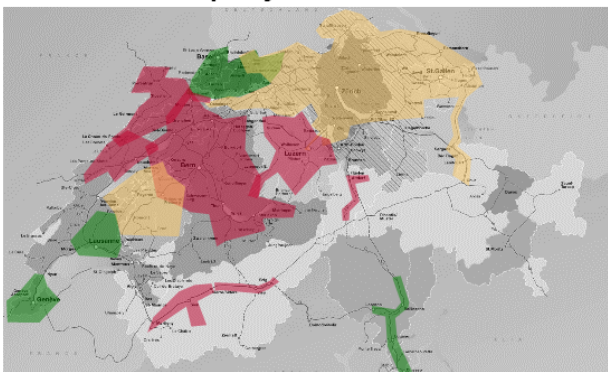
1.4 Entwicklung Nachtnetze in der Schweiz

Drei weitere Beispiele, nämlich das Zürcher «ZVV Nachtnetz», der «Zuger Nachtexpress» und der Berner «Moonliner» wurden in der erwähnten Studie «Nachtnetzstrategie» aufgearbeitet.

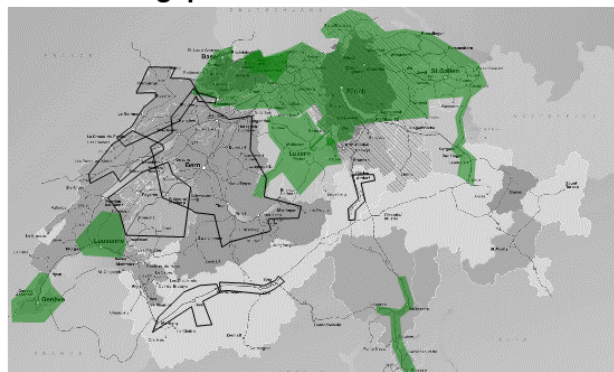
Überblick Nachtnetze in der Schweiz

Die Nachtnetze in der Schweiz sind sehr heterogen organisiert. Ein eigentlicher Standard ist nicht zu erkennen. Vielmehr werden jeweils örtliche Gegebenheiten und Rahmenbedingungen berücksichtigt. Einzig im Grossraum Aargau/Zürich/Zug/Ostschweiz gibt es ein durchgängiges Angebot mit durchgängigem Tarifmodell, geplant und bestellt von den jeweiligen Kantonen.

Nachttarife Fahrplanjahr 2020



Nachttarife geplant



Legende: ■ Kein Nachtzuschlag ■ Mit Sondertarif ■ Mit Nachtzuschlag Entwicklung offen

Abbildung 3: Nachttarife und geplante bzw. beschlossene Entwicklungen (Stand Sommer 2020)

In der ZVV-Strategie 2022-2025 wird die Nachfrageentwicklung dokumentiert. Sie präsentiert sich gemäss Abbildung stetig steigend. Interessant ist, dass sich die Nachfrage nach Inbetriebnahme bereits im ersten Jahr gegenüber dem Vorgängerkonzept verdreifacht hat. Über 15 Jahre gab es dann nochmals kontinuierlich eine weitere Verdreifachung, auch ausgelöst durch die Ablösung von Nachtbuslinien durch Nacht-S-Bahnen entlang der Bahnkorridore. Der Erfolg liegt sicherlich im gleichen Tarifmodell wie am Tag (plus aktuell dem Nachtzuschlag), dem kontinuierlichen Angebotsausbau und der stabilen Bestellorganisation.

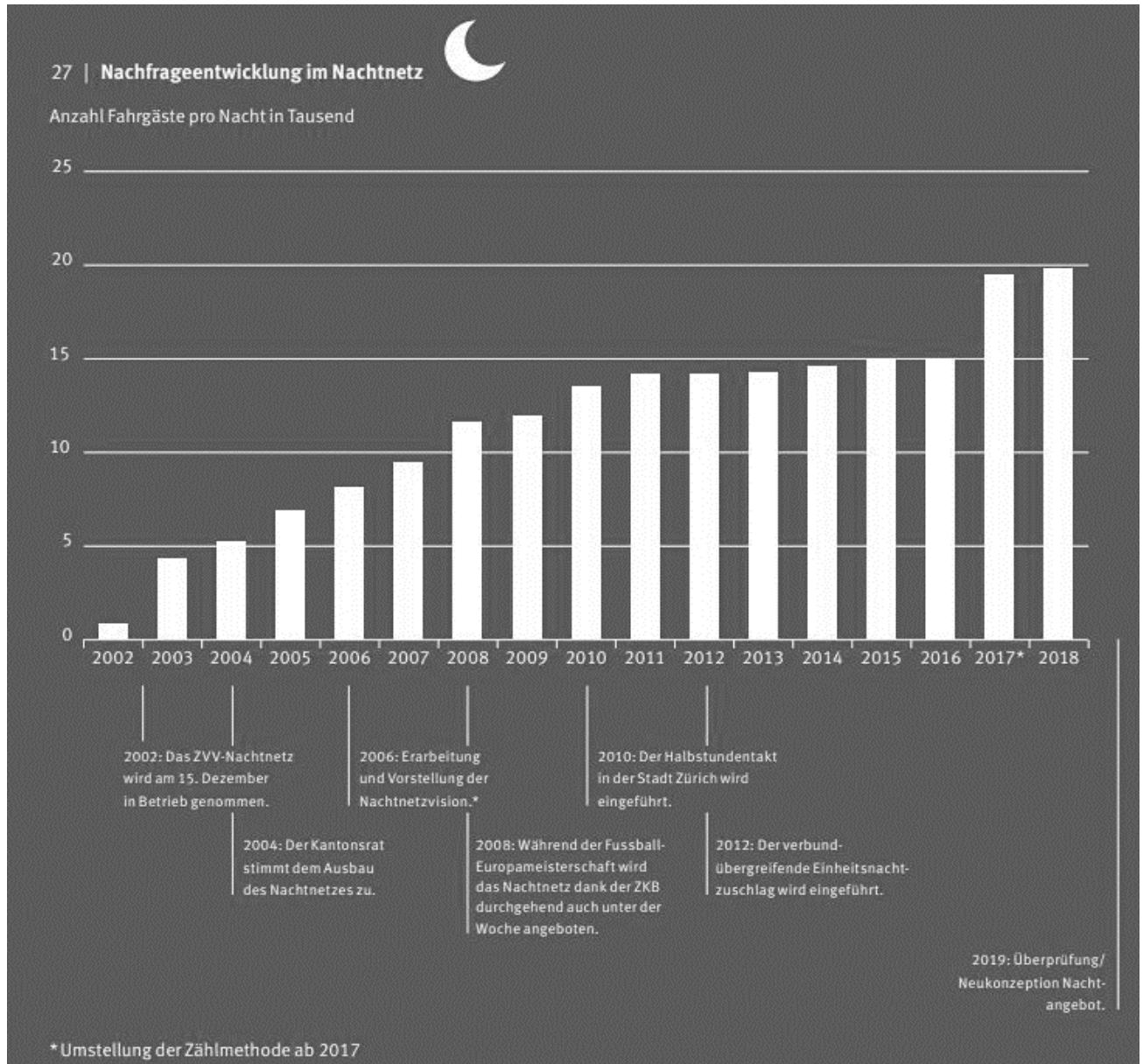


Abbildung 4: Nachfrageentwicklung im Nachtnetz (Quelle: [ZVV-Strategie 2022-2025](#))

Der von der ZVB betriebene «Zuger Nachtexpress» umfasst 6 Linien. Bezüglich Tarif funktioniert das Nachtnetz gleich wie jenes des ZVV. Das Zuger Nachtnetz orientiert sich bei Veränderungen meist am ZVV. Eine Zusammenarbeit mit Zentralschweizer Nachtnetzen gibt es nicht. Der Nacht-RE Luzern-Zug-Zürich fungiert als Verbindungsstück zwischen den Nachtnetzen der Zentralschweiz und Zürich.

Der Nachtzuschlag wurde bisher damit begründet, dass das Nachtnetz nicht zum Grundangebot des öV gehört. Im Sinne des Verursacherprinzips wurde der Betrieb des Nachtnetzes bisher mit dem Nachtzuschlag finanziert.

Eine Abschaffung des Nachtzuschlags resp. Auflösung des Tarifverbunds Nachtzuschlag ist inzwischen von den beteiligten Verbänden beschlossen, wie später noch ausgeführt wird. Damit gilt künftig beim ZVV, wie auch beim Zuger Nachtexpress in der Nacht der gleiche Tarif wie am Tag – ohne Zuschlag. Der im Nachgang zur Nachtnetzstrategie geplante Beitritt des Passepartouts zum Tarifverbund Nachtzuschlag ist damit obsolet, da die Gesellschaft sich per Ende 2020 auflösen wird. Hätte der Tarifverbund Passepartout weiterhin einen Zuschlag erheben wollen, müsste er diesen neuen Tarif bei sich selber schaffen. Dies würde aber den Harmonisierungsbemühungen in der nationalen Tariflandschaft sicherlich widersprechen.

Der Tarifverbund Nordwestschweiz TNW hat vor einigen Jahren den Nachtzuschlag abgeschafft. Dies führte dort im engeren Bereich zu rund 3-facher Nachfragesteigerung.

Der Moonliner betreibt 20 Buslinien sternförmig ab Bern ein- bis dreimal pro Nacht. 15' vor Abfahrt gibt es Shuttlezubringer-Busse in der Stadt Bern. Weitere abgestimmte Sub-Netze in Thun, Biel, Solothurn und Oberland ergänzen das radiale Netz. Der Moonliner hat aktuell ähnlich dem Nachtstern einen eigenen Tarif, welcher aber neu entsprechend der schweizweiten Bemühungen zum zuschlagsfreien Regeltarif angepasst werden soll. Die 261'700 Einsteiger (2017) ermöglichen auch im Raum Bern keinen kostendeckenden Betrieb. Der Kostendeckungsgrad liegt bei rund 70 Prozent. Das Einnahmedefizit der Fahrten wird grundsätzlich durch die bedienten Gemeinden in Form eines Kostendachs über einen Verteilschlüssel gedeckt.

1.5 Aktuelle Umsetzungsplanung

Nach der Studienphase nutze der Verkehrsverbund die Zeit, um in der Migrationsphase die Umstellungsarbeiten zu vertiefen und offene Fragen zum Nachtnetz 2022 zu klären.

Entscheid über zuschlagsfreies Nachtnetz Region Luzern

Mit Beschluss vom 8. Mai 2020 hat der Verbundrat des VVL entschieden, im Sinne der nationalen Tarifharmonisierungsbemühungen und aufgrund der gleichbleibenden Abgeltungen für den VVL auf ein zuschlagsfreies Nachtnetz 2022 zu setzen. Das Steuerungsgremium des Tarifverbunds Passepartout hat ebenfalls entschieden, das Nachtangebot in den Tarifverbund aufzunehmen und dabei künftig auf den Nachtzuschlag verzichten zu wollen.

Angebotsvertiefung

Mit der Auflösung des Tarifverbunds Nachtzuschlag änderte eine wesentliche Randbedingung. Dadurch mussten Angebotskonzepte studiert werden, welche bis 3x mehr Nachfrage verarbeiten können. Solche Nachfragesteigerungen sind beim ZVV und TNW bereits nach dem ersten Betriebsjahr eingetreten und daher auch in der Zentralschweiz nicht unrealistisch. Legt man die Nachfragedaten 2017 auf das Nachtnetz gemäss «Variante 2 optimiert» aus der Nachtnetzstrategie vom 27. März 2019 um und rechnet sie mit verschiedenen Wachstumsfaktoren sukzessive hoch, kann ermittelt werden, ab welchen Wachstumsraten auf den einzelnen Linien und Kursen Kapazitätsprobleme auftreten werden. Wäre gemäss ursprünglicher Planung der Nachtzuschlag umgesetzt und mit einer etwa 1.5x höheren Nachfrageprognose gerechnet worden, wären nur geringe Angebotsanpassungen gegenüber der Nachtnetzstrategie nötig gewesen wären:

Bei einer angenommenen Nachfragesteigerung von rund 300% ergeben sich hingegen mit wenigen Ausnahmen auf allen Linien beziehungsweise in allen Korridoren mehr oder weniger grosse Kapazitätsprobleme, welche zwangsläufig eine Gesamtüberprüfung/Neukonzeption der «Variante 2 optimiert» aus der Nachtnetzstrategie vom 27. März 2019 erfordern. Dieses deutlich überarbeitete Angebotskonzept, welches eine dreifache Nachfrage aufnehmen kann, wird in Kapitel 2.3 erläutert. Im Rahmen dieses Angebotskonzepts wurde die Kapazität und die Nachfrageverteilung stets berücksichtigt.

Umgang mit Covid-19

Das Projekt «Nachtnetz 2022» geht davon aus, dass per Ende 2021 wieder mehrheitlich der Normalzustand herrscht und das Nachtleben einem gelebten Bedürfnis entspricht. Zudem wird in diesem Konzeptbericht davon ausgegangen, dass das Nachtnetz 2022 wie ursprünglich vorgesehen finanziert werden kann. Sollten diese Annahmen nicht eintreffen, sind Anpassungen am Angebot vorbehalten. Eine Verschiebung des Startzeitpunkts ist nicht vorgesehen, da die heute auf eigene Rechnung (mit Beiträgen verschiedener Gemeinden) betriebenen Nachtnetze «nachtstern» und «Pyjama-Express» nicht ohne weiteres, entgegen bisheriger gemeinschaftlicher Planungen, ihre Finanzierungsform weiterführen können und wollen.

1.6 Gesetzliche Bestimmungen

Das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG) regelt die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung in der Schweiz auf Schiene, Strasse, dem Wasser und mit Seilbahnen in allen wesentlichen Aspekten. Das Gesetz gilt auch in der Nacht. Das Luzerner öV-Gesetz (öVG) sieht grundsätzlich auch keinen Unterschied zwischen Tag- und Nachtnetz vor. Vielmehr wird generell ein gutes öV-Netz verlangt.

öV-Gesetz und Verordnungen

Grundsätzlich kann im gesetzlichen Rahmen ein Nachtangebot durch die öffentliche Hand mitfinanziert werden, wie das der Nachtzug Luzern-Zug-Zürich zeigt. Investitionen ins Nachtnetz könnten gar eine höhere Wirkung erzielen, als ein weiterer Ausbau des Abendangebots bis Betriebsschluss. Gemäss öVG finanzieren Kanton und Gemeinden hälftig u.a. die bestellten öV-Angebote basierend auf dem genehmigten Budget. Die heutigen „freiwilligen“ Beiträge verschiedener Gemeinden entfallen. Auch die öV-Gesetze der Kantone Ob- und Nidwalden bieten grundsätzlich Spielraum zur Mitfinanzierung des Nachtnetzes. Der Kanton Obwalden schöpft diesen Spielraum heute bereits aus.

Für Angebote in der Nacht gilt grundsätzlich auch das öVG und dessen Verordnungen. In der Verordnung sind aber minimale Kostendeckungsgrade für Nachtlinien nicht explizit aufgeführt. Sie werden zweckmässigerweise ergänzt, will man das Nachtangebot analog dem Tagesangebot bestellen und finanzieren.

1.7 Vernehmlassung

Der Entwurf des vorliegenden Konzeptberichts wurde vom 13. Oktober bis zum 11. Dezember 2020 allen Gemeinden, RET, Nachbarkantonen, Transportunternehmen, Parteien, Interessenverbänden und weiteren interessierten Kreisen zur Vernehmlassung unterbreitet.

61 Vernehmlassungsteilnehmende haben die sechs Fragen beantwortet. Die Zustimmung ist eindrücklich und zeigt, dass der vorgeschlagene Weg richtig ist. Zu verschiedenen Aspekten des Berichts haben sich 81 Stellungnehmende mit insgesamt 153 Rückmeldungen geäussert. Zahlreiche Rückmeldungen sind gleichlautend, insb. aus der Region Luzern West. Rund die Hälfte der 153 Rückmeldungen sind unterstützende Voten, zu beachtende Hinweise oder Bemerkungen zu den beantworteten Fragen. Diese Rückmeldungen werden zur Kenntnis genommen. Die andere Hälfte der Rückmeldungen enthält konkrete Anliegen zur Umsetzung, grösstenteils Angebotsbegehren. Davon kann wiederum die Hälfte ganz oder zumindest teilweise berücksichtigt werden (v.a. die fixe Bedienung des Linienabschnitts Schüpflheim–Schangnau sowie kleinere Justierungen), die andere Hälfte kann primär aus finanziellen Gründen leider nicht berücksichtigt werden (v.a. Lückenschliessungen Grosswangen–Ettiswil, Menznau–Willisau und Willisau–Wiggertal sowie Zusatzerschliessungen wie Pfaffnau, Zell, Engelberg und Stichfahrten wie Meggen Tschädigen). Der Umgang mit den einzelnen Rückmeldungen ist im separaten Mitwirkungsbericht dargestellt.

Alle berücksichtigten Anliegen sind im vorliegenden Konzeptbericht Nachtnetz 2022 aufgenommen.

2. Nachtnetz 2022

Per Dezember 2021 kann eine Weiterentwicklung des Nachtangebots umgesetzt werden. Nachfolgende Themen zeigen die geplante Ausgestaltung:

2.1 Kurzbeschreibung Nachtnetz 2022

Das Nachtnetz soll dahingehend weiterentwickelt werden, dass sich das Nachtangebot am gut funktionierenden Tagesangebot orientiert. Die erwartete höhere Nachfrage passt zum Ansatz, die Bahn als Rückgrat zu stärken. Nachfolgend ist in kurzen Stichworten das Nachtnetz 2022 beschrieben.

Angebot 	Tarif 	Organisation 	Finanzen 
Angebot <ul style="list-style-type: none"> RE Zürich-Luzern wird mit der Nacht-S-Bahn Luzern-Sursee ergänzt Buslinien ab Luzern und mit Anschluss auf Nacht-S-Bahn in Rothenburg Dorf, Rothenburg, Sempach-N. und Sursee 2 bis 6 Abfahrten ab 1 Uhr im 30-, 60- oder 90-Min.-Takt (je nach Linie) Kursverstärkungen bei Grossanlässen wie Fasnacht (Begleitfahrzeug, Doppeltraktion, zusätzliche S-Bahn-Verbindungen) 	Tarif <ul style="list-style-type: none"> Tagticket unter Berücksichtigung aller gültigen Abos Vertriebssystem <ul style="list-style-type: none"> Tagnetz-Ticket-Apps, Ticketshop, Automaten, Chauffeur Kein Chauffeurverkauf, wo es Automaten hat 	Betreiber <ul style="list-style-type: none"> Transportunternehmen Kontrolldienst (Stichkontrolle) vor Abfahrt und während Fahrt möglich Jährliche Sitzung Fachkoordination (SBB, Bus-TU, VVL) Marketing/Kommunikation <ul style="list-style-type: none"> Einheitlicher Brand www.nachtstern.ch Liniennetzplan entsprechend nationalem Standard Regelmässige Kampagne Besteller <ul style="list-style-type: none"> VVL und Mitbesteller 	Einnahmen <ul style="list-style-type: none"> Fahrerlöse Beiträge aus Abo-Topf Gemeinde- und Kantonsbeiträge analog ordentlichem Bestellverfahren Handling <ul style="list-style-type: none"> Bestellung und Finanzierung analog Tagnetz Liniennetzplan: Mandat Tagnetz

Abbildung 5: Überblick über die 4 Dimensionen des Nachtnetzes 2022

- **Angebot:** Rückgrat des Nachtnetzes bildet neu die Bahn mit dem RE Zürich-Luzern und der neuen Nacht-S-Bahn Luzern-Sursee. Das Busangebot bildet in den beiden Zentren Luzern und Sursee sowie weiteren geeigneten Bahnhöfen Anschlussverbindungen in die Agglomeration und den ländlichen Raum. An Grossanlässen kann das Angebot gezielt verstärkt werden.
- **Tarif:** Es gilt der ordentliche Regeltarif des Tagnetzes (Tarife des nationalen Direkten Verkehrs oder des Tarifverbunds Passepartout). Alle Verkaufskanäle des Tagnetzes werden genutzt. Hauptkanäle sind der Automat und die Ticket-Apps.
- **Organisation:** Der VVL bestellt das Angebot gemäss ordentlichem Offert- und Bestellverfahren. Das Marketing und die Kommunikation kommen aus einer Hand unter einem einheitlichen Brand www.nachtstern.ch. Ein neuer Nachtliniennetzplan orientiert sich an den nationalen Standards. Regelmässige Kampagnen werben für das Nachtangebot.
- **Finanzen:** Weiterhin gilt, dass das Nachtnetz möglichst kostendeckend angeboten werden soll. Der VVL, Bund und Nachbarkantone gleichen aber, wie beim Tagnetz, die Defizite über Abgeltungen aus und erhebt dafür Gemeindebeiträge. Das Bestellverfahren orientiert sich am Tagnetz.

2.2 Tarifkonzept

Im Nachtangebot 2022 gilt künftig der gleiche Tarif wie beim Tagnetz – ohne Nachtzuschlag. Damit gibt es bezüglich des Tarifes keinen Unterschied mehr zwischen Tag- und Nachtangebot.

Merkmale

Es gelten die normalen Tarife des Tagnetzes. Es sind dies folgende Billette:

- Einzelbillette: Verbund- oder Streckenbillette (teilw. Sparbillette), die zur Fahrt in den gewünschten Zonen bzw. verbundübergreifend auf der gewünschten Strecke und in der gewünschten Klasse berechnen.
- Tageskarten: Sie gelten den ganzen Betriebstag (ab Betriebsbeginn bis 5 Uhr des Folgetages) für Linien des öffentlichen Verkehrs.

Ebenfalls gültig sind alle Abonnemente:

- Halbtax-Abo: Mit dem Halbtax kann auf den Strecken der Bahn, sowie mit Schiffen und Bussen zum halben Preis gefahren werden.
- General-Abo: Freie Fahrt in Zügen, sowie in vielen öffentlichen Verkehrsmitteln in der Schweiz.
- Seven25-Abo (ehemals Gleis 7): Freie Fahrt zwischen 19 bis 5 Uhr in Zügen, sowie in vielen öffentlichen Verkehrsmitteln in der Schweiz in der 2. Klasse.
- Verbund-Abo: Abos des Tarifverbund Passepartout (z.B. Monats- oder Jahresabos für gewählte Zonen)
- Modul-Abo: Das Abo für Fahrten über Tarifverbunde hinweg. So ermöglicht das Modul-Abo Zone-Strecke-Zone-Kombinationen.

Auf einen Nachtzuschlag wird aus zwei Gründen verzichtet. Erstens wird der Einheits-Nachtzuschlag abgeschafft. Damit kann nicht auf ein eingespieltes Produkt mit aufgebauter organisatorischer Abwicklung zurückgegriffen werden. Es müsste aufwendig im Tarifverbund Passepartout ein neues Produkt kreiert, in die Produktpalette aufgenommen und bewirtschaftet werden. Zweites haben Rechnungen zu Abgeltungsszenarien gezeigt, dass mit dem Nachtzuschlag und einem damit einhergehenden Fehlen der Bundesbeteiligung der Finanzmitteleinsatz für VVL und Gemeinden ähnlich ist, wie ohne Nachtzuschlag und mit Bundesmitfinanzierung. Es variiert einzig der Kostendeckungsgrad, da mit dem Nachtzuschlag die Nutzerfinanzierung höher ist.

Tarifvergleiche

Nachfolgende Grafik zeigt für einige Strecken ein Tarifvergleich von heute und mit neuem Tarif. Da heute weder das ½-Tax noch Abos gelten, werden die künftigen Tarife für diese Abo-Kunden sehr attraktiv. Da der nachtstern heute nur 2 Tarifzonen kennt, kann es auf einzelnen Strecken jedoch zu Auf- oder Abschlägen kommen. Reisen in heute zwei verschiedenen Nachtnetzen wird künftig günstiger, da nicht mehrere Zuschläge oder Sondertarife gezahlt werden müssen.

Nr.	Strecke	Streckentarife für heutige Nachtnetze			Tarif Nachtnetz 2022 (=Tagtarif)		
		Normalpreis	½-Tax	Abo	Normalpreis	½-Tax	Abo
1	Luzern-Luzern Löwenplatz	7.00	7.00	7.00	2.50	2.50	0.00
2	Luzern-Rothenburg	7.00	7.00	7.00	4.10	3.10	0.00
3	Kriens-Meggen Schlössli	7.00	7.00	7.00	4.10	3.10	0.00
4	Luzern-Eschenbach	7.00	7.00	7.00	7.80	4.30	0.00
5	Luzern-Sarnern	10.00	10.00	10.00	10.40	5.20	0.00
6	Luzern-Ruswil Post	10.00	10.00	10.00	10.40	5.20	0.00
7	Luzern-Sursee	10.00	10.00	10.00	13.00	6.50	0.00
8	Zug-Horw	24.00	18.00	12.00	14.20	7.10	0.00
9	Luzern-Schangnau	10.00	10.00	10.00	20.80	10.40	0.00
10	Zürich-Emmenbrücke	37.00	24.50	12.00	26.00	13.00	0.00

Hinweis: Abokosten nicht berücksichtigt

Abbildung 6: Tarifvergleiche für ausgesuchte Strecken heute und mit Nachtnetz 2022

2.3 Angebotskonzept

Im Zuge des zuschlagsfreien Tarifmodells (vgl. Kapitel 2.2) wird im Nachtnetz eine deutlich höhere Nachfrage erwartet, für welche ein ausgebautenes Angebotskonzept notwendig ist, um drohende Kapazitätsengpässe zu vermeiden.

Die Anforderungen an das neue Nachtangebot lauten wie folgt:

- Auslegung auf ein- bis zu dreifaches Nachfragewachstum gegenüber 2017 (weil neu der normale öV-Tarif gilt). Erfahrungen aus der Region Basel zeigen, dass sich die Nachfrage im Gebiet des Tarifverbunds Nordwestschweiz nach Abschaffung des Nachtzuschlags um den Faktor 3 erhöhte. Zumindest im Agglomerationsraum Luzern und im Korridor Richtung Sursee - mit der deutlich schnelleren S-Bahn-Verbindung - scheint eine hohe Nachfrageprognose realistisch. Je weiter man sich davon entfernt, desto geringer dürfte der Zuwachs ausfallen.
- Primär «Heimkehrer»-Netz ab den Schwerpunkten des Nachtlebens, insbesondere aus der Stadt Luzern. Bedienung der Gegenrichtung wo sinnvoll und betrieblich möglich.
- Wirtschaftlicher Betrieb mit Bedienung des grösstmöglichen Potenzials mit einem kleinstmöglichen Fahrzeugbedarf innerhalb von jeweils 60, 90 oder 120 Minuten Fahrzeit.
- Anschlussspinnen am Bahnhof Luzern zwischen den verschiedenen Nachtbus- und Nacht-S-Bahn-Linien.

Angebotsumfang

Das Nachtangebot verkehrt – wie heute – in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie vor einzelnen Feiertagen und an Grossveranstaltungen wie Fasnacht. Das ergibt rund 108 Betriebsnächte.

Das Nachtnetz startet ab 1 Uhr und endet um ca. 4 Uhr (ausgenommen Rückfahrten, welche später ins Depot zurückkommen). Ziel sind merkbare Abfahrtszeiten sowie Anschlüsse. Die meisten Linien verkehren ab Luzern um 1.30, 2.30 und 3.30 Uhr, teilweise ergänzt durch Abfahrten um 1.00, 2.00, 3.00 und 4.00 Uhr. Die Ankünfte sind jeweils einige Minuten zuvor, um gegenseitige Anschlüsse zu ermöglichen. Je nach Nachfrage und Potenzial verkehren die Linien zweimal pro Nacht, stündlich (dreimal) oder gar in Korridoren mit Überlagerung verschiedener Linien, halbstündlich (sechs- bis siebenmal).

Grundstruktur Liniennetz

Rückgrat des neuen Nachtnetzes sind die neue Nacht-S-Bahn zwischen Luzern und Sursee sowie der bestehende Nacht-RE zwischen Luzern und Zürich HB. Das Nachtbusnetz zeichnet sich durch folgende Elemente aus:

- Einen grossen Stern um Luzern
- Einen kleinen Stern um Sursee
- Regionale Erschliessungskorridore im Anschluss an Nacht-S-Bahn-Linien.

Einige Linien sind bezüglich Linienführung und Haltepolitik identisch zum Tagesnetz, andere weichen in einzelnen Aspekten davon ab. Wenige Linien unterscheiden sich gänzlich vom Tagesangebot, insbesondere wo ein Nachtbus entlang von S-Bahn-Korridoren fährt. Priorität hat im Zweifelsfall eine wirtschaftliche Erschliessung der wichtigen Potenziale und nicht ein identisches Abbild des Tagesnetzes.

Die Linienführungen sind so aufgebaut, dass in der zur Verfügung stehenden Umlaufzeit (60 oder 120 Minuten, allenfalls 90 Minuten) ein möglichst grosses Potenzial effizient bedient werden kann. Deswegen wird auf die Bedienung einzelner heute erschlossener Gebiete mit tiefer Nachfrage (bspw. Meggen Tschädigen, Uffikon, Buchs LU oder Knutwil) verzichtet. Dafür kommen neue Potenziale (bspw. Menznau, Nott-

wil, der Raum Sursee und Reiden) hinzu. Zudem müssen zugunsten maximaler Potenzialausschöpfung einzelne Linien auf ihrer Rückfahrt nach Luzern auf gestreckter Route und ohne Bedienung von Zwischenhaltestellen geführt werden.

Die Zuteilung der Linien zu den verschiedenen Transportunternehmen erfolgt soweit möglich anhand des Tagesnetzes und ist auf die Garagierungsstandorte abgestimmt. Deshalb und aufgrund (auf die Nachfrage) passender Gefässgrössen werden einzelne Linien «gebrochen» betrieben, beispielsweise mit dem Gelenkbus von Luzern bis Wolhusen und mit dem Standardbus von Wolhusen weiter Richtung Schangnau.

Begründung Nachtzüge

Seit 2011 verkehrt der Nacht-RE zwischen Luzern-Zug-Zürich. Er löste den damaligen Nachtbus „Nightbird“ ab und führte einerseits zu deutlich kürzeren Fahrzeiten und einem zuverlässigeren Betrieb, andererseits zu deutlich steigenden Nachfragezahlen. Der Nacht-RE wird weiterbetrieben und – mit einem neuen Halt in Ebikon auch in Richtung Zürich – besser in das Nachtnetz Region Luzern integriert.

Bei der – mit Wegfall des Nachtzuschlags – erwarteten markanten Nachfragezunahme treten insbesondere im Korridor Richtung Emmenbrücke und Sursee akzentuierte Kapazitätsprobleme auf. Während der Überarbeitung des Angebotskonzepts hat sich gezeigt, dass hierbei eine reine Buslösung in diesem Korridor verschiedene Schwierigkeiten und gravierende Nachteile mit sich bringt. Die Wichtigsten sind:

- Hoher Fahrzeugbedarf infolge Doppelkursführungen und/oder dichter Taktintervalle
- Unterschiedliche Linienführungen und Haltestellenbedienungskonzepte auf Hin- und Rückfahrten
- Stark vom Tagesnetz abweichende Netzstrukturen
- Zeitgleiche Parallelfahrten verschiedener Buslinien über teilweise längere Strecken

Letztlich haben die konzeptionellen Überlegungen gezeigt, dass mit einem Nachtangebot auf der Schiene zwischen Luzern und Sursee (Nacht-S-Bahn SN1) nicht nur die Herausforderungen im Korridor eliminiert werden können, sondern gar ein deutlicher Mehrwert geschaffen werden kann:

- Attraktive und schnelle "Städteverbindung" zwischen Luzern und Sursee (Verbindung Agglomerationszentrum mit dem wichtigsten Regionalzentrum des Kantons Luzern)
- Wesens- und kapazitätsgerechter Einsatz der Verkehrsmittel, kein unnötiger Parallelverkehr
- Angleichung Nachtbusnetz im Korridor Luzern-Sursee ans Tagnetz
- Durch Fahrzeit von 25 Minuten pro Richtung effizienter Rollmaterialeinsatz SN1 mit deutlich geringerem Busbedarf als bei einer reinen Buslösung
- Attraktivierung der bekannten Umsteigehubs Bahn–Bus entlang der S1 neu durch einen «24-Stundenbetrieb» am Wochenende
- Aufwertung Bushub Sursee mit einem separaten «Nachtnetz Sursee», welches für die Umlandgemeinden von Sursee einen eigenen grossen Mehrwert bringt. Überdies ist Sursee mit attraktiven Nachtverbindungen nach/von Luzern verbunden
- Kürzere Reisezeiten für die im Korridor liegenden Orte im Vergleich zu einer Buslösung
- Gemäss Erfahrungen ZVV erzielen Nacht-S-Bahnen deutlich höhere Nachfragewerte als vormalige Buslinien im selben Korridor

Dadurch präsentiert sich das Nachtnetz Luzern nicht mehr wie heute nur als ein sternförmiges Busnetz ausschliesslich ab dem zentralen Umsteigeknoten Bahnhof Luzern. Mit der Bahnverbindung Luzern–Sursee kann auch das wichtigste Regionalzentrum Sursee die Funktion eines attraktiven Anschlussknotens/Bushubs für das Nachtbusnetz im nördlichen Kantonsteil übernehmen (Zwei-Zentren-Struktur). Die SN1 leistet einen wichtigen Beitrag zur Vernetzung der verschiedenen Transportmittel auch in der Nacht. Die SN1 verkehrt stündlich, mit Anschluss des ebenfalls stündlich verkehrenden Nacht-RE Luzern–Zürich und verschiedener Nachtbuslinien.

Die Anbindung der regionalen Nachtbuslinien an die SN1 ermöglicht effiziente Angebote für die regionalen Korridore. Die Umlaufzeiten von 60 Minuten für den Hin- und Rückweg und notwendige Wendezeiten wurden bei allen Linien weitgehend ausgereizt. Somit müssen die Linien N52 in Beromünster, N60 in Grosswangen und N63 in Käppelimmatt bei Willisau wenden. Die Anbindung von Neuenkirch mit einer auf die stündliche SN1 anschliessenden Buslinie wäre höchst unwirtschaftlich, zudem sind zusätzliche Kapazitäten zwischen Luzern und Emmenbrücke notwendig, weshalb die Linie N72 im Unterschied zu den Linien N52 und N60 ab Luzern verkehrt.

Zusätzlich erschliessen Agglomerations-Nachtbuslinien den nachfragestarken Perimeter rund um Luzern beziehungsweise verdichten die regionalen Linien. Zugunsten der Kundenfreundlichkeit (Eine Liniennummer bedient nur ein Ziel) werden diese Verdichtungslinien voraussichtlich separat nummeriert. Es sind stündliche, auf Hauptkorridoren in der Agglomeration auch halbstündliche Verbindungen vorgesehen, um die erwartete Nachfrage bewältigen zu können. Ausgehlokale werden auf der Rückfahrt der Linien im Sinne von Zubringerverkehren zum Anschlussknoten auch Richtung Bahnhof bedient.

Die in den nachfolgenden Plänen und Tabelle sowie im Anhang ersichtlichen Linienfarben dienen der besseren Übersicht.

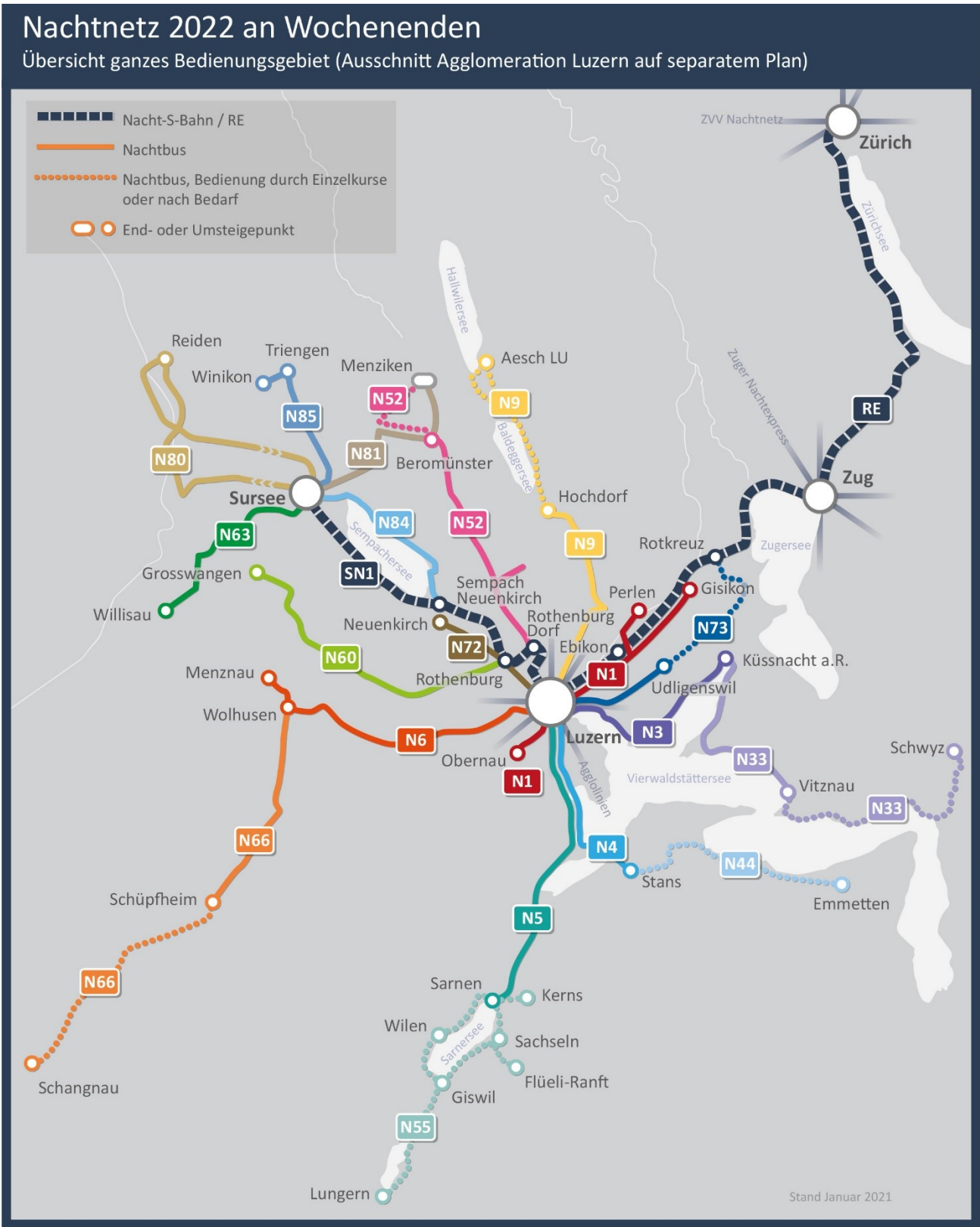


Abbildung 7: Netzplan Nachtnetz 2022 (Gesamtnetz ohne Details Agglomeration)



Abbildung 8: Netzplan Nachtnetz 2022 (Ausschnitt Agglomeration)

Nachtlinien

Folgende Abbildung zeigt die Linien des neuen Nachtangebots im Sinn eines Überblicks:

Linie	Strecke	Takt	TU	Bemerkungen
SN1	Luzern–Sursee	60'	SBB	Nacht-S-Bahn
RE75	Luzern–Zug–Zürich HB	60'	SBB	Nacht-RE
N1	Obernau–Kriens–Luzern Bahnhof–Ebikon–Buchrain–Perlen/–Gisikon Weitblick	30'	vbl	Ab Ebikon Bahnhof alternierend nach Buchrain und Gisikon
N2	Luzern Bahnhof–Reussbühl Waldstrasse–Emmenbrücke Benziwil–Emmen Rüeggisingen–Emmen Kirche–Luzern Bahnhof	60'	vbl	30'-Takt bis Sprengi und ab Emmenbrücke Bahnhof Süd zurück zusammen mit N72
N3	Luzern Bahnhof–Meggen Gottlieben–Küssnacht am Rigi Bahnhof	60'	vbl	30'-Takt ab Verkehrshaus bis Bahnhof zusammen mit N14
N33	Küssnacht am Rigi Bahnhof–Weggis–Vitznau (–Gersau Wehri–Schwyz Zentrum)	60'	AAGS	Anschlusslinie auf N3. Letzter Kurs ab Vitznau auf Bedarf bis Gersau oder Schwyz
N4	Luzern Bahnhof–Hubelmatt–Horw Zentrum–Hergiswil–Stansstad–Stans Bahnhof	60'	vbl	30'-Takt bis Horw Zentrum zusammen mit N20, Rückfahrt ab Stans direkt via Autobahn
N44	Stans Bahnhof–Ennetbürgen–Buochs–Beckenried–Emmetten Post	60'	PAG	Konkretes Angebot in Erarbeitung durch Kanton Nidwalden.
N5	Luzern Bahnhof–Alpnach–Sarnen Bahnhof	60' (2x)	PAG	Rückfahrt ab Sarnen direkt via Autobahn
N55	Sarnen Bahnhof–Kerns–Sachseln–Giswil–Lungern–Wilten	60' (2x)	PAG	Anschlusslinie auf N5. Erschliessung der Orte bei Bedarf
N6	Luzern Bahnhof–Littau–Malters–Schachen–Wolhusen–Menznau	60'	vbl	30'-Takt bis Littau zusammen mit N12. Rückfahrt direkt via Umfahrungen-/Thorenbergstrasse
N66	Wolhusen Bahnhof–Entlebuch–Schüpfheim–Escholzmatt–Schangnau	60' (2x)	PAG	Anschlusslinie auf N6.
N9	Luzern Bahnhof–Emmen–Inwil–Eschenbach–Hochdorf–Hitzkirch–Ermensee	90'	ZVB	Rückfahrt ab Eschenbach direkt via Autobahn bis Luzern
N12	Luzern Bahnhof–Littau Gasshof	60'	vbl	30'-Takt bis Littau zusammen mit N6
N14	Luzern Bahnhof–Klinik St. Anna–Brüelstrasse–Büttenenhalde	60'	vbl	Rückfahrt direkt via Haldenstrasse. 30'-Takt ab Verkehrshaus bis Bahnhof zusammen mit N3
N20	Luzern Bahnhof–Hubelmatt–Horw Zentrum	60'	vbl	30'-Takt bis Horw zusammen mit N4, Rückfahrt via Allmend/Messe
N21	Luzern Bahnhof–Hirtenhof–Kastanienbaum–Horw Zentrum–Kriens Wiggenhof–Luzern Bhf.	60'	vbl	Rundkurs

N52	Rothenburg Dorf Bahnhof–Rain–Hildisrieden–Neudorf–Beromünster	60'	AAGR	Anschluss auf SN1. Letzte Fahrt ab Beromünster bis Menziken bei Bedarf
N60	Rothenburg Bahnhof–Ruswil–Buttisholz–Grosswangen	60'	ARAG	Anschluss auf SN1
N63	Sursee Bahnhof–Ettiswil–Willisau Käppelimmatt	60'	ARAG	Anschluss auf SN1
N72	Luzern Bahnhof–Emmenbrücke Sprengi–Neuenkirch Lippenrüti	60'	PAG	30'-Takt bis Sprengi und ab Emmenbrücke Bahnhof Süd zurück zusammen mit N2
N73	Luzern Bahnhof–Udligenswil (–Meierskappel–Rotkreuz)	60'	PAG	Meierskappel auf Bedarf. Letzte Fahrt bis Rotkreuz
N80	Sursee Bahnhof–Wauwil–Schötz–Dagmersellen–Reiden–Sursee	60' (2x)	PAG	Anschluss auf SN1
N81	Sursee Bahnhof–Schenken–Rickenbach LU–Beromünster–Menziken	60' (2x)	PAG	Anschluss auf SN1
N84	Sempach Station–Eich–Sursee Bahnhof	60' (2x)	PAG	Anschluss auf SN1. Ab Sursee bei Bedarf bis Neuenkirch Lippenrüti
N85	Sursee Bahnhof–Geensee–Büron–Triengen–Winikon	120' (2x)	PAG	Anschluss auf SN1

Abbildung 9: Linien Nachtnetz 2022

Die einzelnen Nachtlinien werden im Anhang 1 mit dem Tabellenfahrplan (inkl. letzte und erste Kurse des Tagesnetzes), der Haltestellenabfolge und spezifischen Merkmalen detaillierter portraitiert.

Im Rahmen des Entwurfs der öV-Strategie Nidwalden 2021-2024 ist die Anschlusslinie Stans-Ennetbürgen-Buochs-Beckenried-Emmetten zum Nachtbus Luzern-Stans vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung des Angebots folgt Anfang 2021. Der Regierungs- und der Landrat des Kantons Nidwalden werden über die Finanzierung des Nachtangebots entscheiden.

Im Kanton Schwyz sind die Nachtangebote nicht Bestandteil des Grundangebots im öffentlichen regionalen Verkehr. In den Fahrplanjahren 2022 und 2023 sind Nachtangebote durch die direktinteressierten Gemeinden bzw. Bezirke zu finanzieren, wie beim N3 und N33 vorgesehen. Ob der Kanton Schwyz seine gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen des noch zu erarbeiteten Grundangebots 2024-2027 anpassen wird, ist zum heutigen Zeitpunkt offen.

Vergleich mit dem aktuell bestehenden Nachtangebot

Das neue Nachtnetz ermöglicht nicht nur eine grössere Gebietsabdeckung, sondern auch merkbarere und dichtere Taktintervalle sowie Anschlüsse zwischen den verschiedenen Angeboten. Im Rahmen der mehrheitlich deutlichen Verbesserungen müssen zugunsten eines wirtschaftlichen Gesamtsystems auch einzelne Nachteile in Kauf genommen werden.

	Vorteile ggü. aktuellem Nachtangebot	Nachteile ggü. aktuellem Nachtangebot
Erschliessung	Zusätzlich erschlossen sind neu die Gemeinden Gisikon, Menznau, Nottwil, Oberkirch, Reiden, Geuensee, Büron, Triengen, sowie die Ortsteile Kottwil, Benziwil, Ruopigen/Waldstrasse, Schenkon Tannberg und Wolhusen Weid. Zudem ist die Gemeinde Ebikon neu auch per Bahn ab Luzern erschlossen.	Nicht mehr bedient werden die Gebiete Meggen Tschädigen, Uffikon, Buchs LU und Knutwil. Allenfalls werden diese Gebiete in einem späteren Ausbau wieder berücksichtigt, wenn dies das Potenzial und die finanziellen Möglichkeiten erlauben.
Takt	Alle Gemeinden und Ortsteile werden neu häufiger erschlossen.	Eine Reduktion in der Anzahl Kurse müssen die Gemeinden Meierskappel und Gersau hinnehmen, bedingt durch die verfügbaren Umlaufzeiten (neu 60 statt 75 Minuten).
Fahrzeit	Direkter bzw. mit kürzerer Fahrzeit sind neu die Gemeinden Dierikon, Root, Inwil, Horw, Kriens Mattenhof, Hergiswil, Stansstad, Stans, Rothenburg, Rain, Hildisrieden, Beromünster, Rickenbach, Ruswil, Buttisholz, Grosswangen, Ettiswil, Sempach, Eich, Schenkon, Sursee, Mauensee, Wauwil, Egolzwil, Schötz, Nebikon, Altishofen und Dagmersellen, Meggen, Küssnacht am Rigi, Greppen, Weggis und Vitznau.	Um wenige Minuten längere Fahrzeiten resultieren für die Gemeinde Neuenkirch und die Gemeinden im Kanton Obwalden (zusätzliche Bedienung Gebiete im Bereich Südpol bis Wiggenhof) sowie für das Gebiet Rüeggisingen (Fahrt via Waldstrasse und Benziwil).
Umsteigen	Die zuverlässige Bahn verbindet auch in der Nacht die Fahrgäste auf Hauptachsen rasch direkt zwischen den grossen Potenzialen (Sursee-Luzern-Zug-Zürich). Lange Busreisen werden zugunsten von Bahn-Bus-Verbindungen optimiert.	Ein zusätzlicher Umsteigevorgang gilt ab Luzern neu für die Gemeinden Rothenburg, Rain, Hildisrieden, Beromünster, Rickenbach, Menziken, Ruswil, Buttisholz, Grosswangen, Ettiswil, Willisau, Sempach, Eich, Schenkon, Entlebuch, Hasle, Schüpfheim, Escholzmatt-Marbach, Schangnau, Küssnacht am Rigi, Weggis, Vitznau, Gersau
Anschlüsse	Neu bestehen bessere Anschlüsse zwischen allen Nachtbuslinien und dem Nacht-RE von und nach Zürich sowie zwischen der Nachtbuslinie ins Seetal und allen anderen Nachtbuslinien (mit einzelnen Ausnahmen). Die Reiseketten sollen weitmöglichst gewährleistet werden.	Betrieb muss neu auch nachts koordiniert werden, um bei Störungen Anschlüsse zu gewährleisten

Abbildung 10: Vergleich Nachtnetz 2022 mit dem aktuell bestehenden Nachtangebot

Nachtangebot bei Grossveranstaltungen

Grossveranstaltungen mit Einfluss auf die nächtliche öV-Nachfrage sind typischerweise die Fasnacht und, je nach künftiger Ausrichtung, das Luzerner Fest sowie allenfalls Einzelveranstaltungen mit nationaler Ausstrahlung wie bspw. Eidgenössische Musik- und Sportfeste.

Bei diesen Grossveranstaltungen gilt das übliche Nachtangebot. Im Rahmen dessen müssen einerseits die Kapazitäten der erwarteten Nachfrage mittels Beiwagen erhöht werden. Andererseits können, wie heute

bereits, zusätzliche Nacht-S-Bahn-Verbindungen in alle Richtungen angeboten werden. Sich dadurch ergebende Parallelverkehre zwischen dem normalen Nachtangebot und den zusätzlichen Nacht-S-Bahnen werden zugunsten der einfacheren Kommunikation und Merkbarkeit für die wenigen Nächte pro Jahr in Kauf genommen. Sollte die erwartete Zusatznachfrage weitere Anschluss-Buslinien an die zusätzlichen S-Bahnen rechtfertigen, sei dies in der Agglomeration oder im ländlichen Raum, ist dies möglich. Die Verantwortung für solche situativen Angebotsergänzungen liegt primär bei den Transportunternehmen, in Abstimmung mit den Bestellern.

Bei aufgrund einer Veranstaltung gesperrter Seebrücke beginnen die Nachtlinien Richtung rechter Seeseite, wie bisher bspw. am Luzerner Fest, bei den Wendepunkten am Luzernerhof, im Wey und am Löwenplatz. Die übrigen Linien können wie normal ab Bahnhof verkehren. Beim Einsatz von kapazitätsbedingten Beiwagen können diese, wie bisher, auch Richtung rechter Seeseite teilweise ab Bahnhof starten und über die Umleitungsstrecke via Kantonsspital zu ihrem Linienziel fahren.

Die Frühkurse an den beiden Fasnachts-Tagwachen sind nicht Teil des vorliegenden Nachtangebots, sondern werden wie bisher durch Transportunternehmen geplant und angeboten. Neu sind auch diese allerdings mit dem normalen öV-Ticket nutzbar. Der bisher dafür gültige Fasnachtspass wird nach Abschaffung des Nachzuschlags neu ausgerichtet werden müssen.

Baustellen/Sperrungen

Während baustellenbedingten Umleitungen mit spürbar längerem Fahrzeitbedarf wird – aufgrund der aus wirtschaftlichen Gründen knapp kalkulierten Fahrpläne – ein Dispofahrzeug eingesetzt, um die Abfahrtszeiten ab Luzern zu sichern. Dieses Dispofahrzeug wird von einem der beteiligten Transportunternehmen gestellt und allen anteilmässig in Rechnung gestellt (vgl. dazu Kapitel 3.2).

Das Konzept berücksichtigt allenfalls notwendigen Bahnersatzleistungen und deren Auswirkungen auf die Fahrpläne nicht. Solche Betriebskonzepte inkl. Anpassungen an den Anschlusslinien sind durch die Transportunternehmen zu planen und zu kommunizieren, wie dies bereits beim Tagesangebot der Fall ist.

Zusätzliche über den Bestellumfang hinausgehende Angebote

Fordern Gemeinden oder Dritte zusätzliche Nachtangebote, welche über den Angebotsbeschluss des Verbundrats hinausgehen (zusätzliche/häufigere Erschliessung eines bestimmten Gebiets), können sie nach § 8 öVG um ein solches ersuchen und selber finanzieren, sofern der Verbundrat diesem Anliegen zustimmt.

Weiterentwicklungsmöglichkeiten

Das Nachtangebot kann aufwärtskompatibel weiterentwickelt werden. Folgende Weiterentwicklungsoptionen sind je nach Nachfrageentwicklung und finanziellen Möglichkeiten vorstellbar:

- Umstellung von Nachtbuslinien auf Nacht-S-Bahn-Linien (mit Folgeanpassungen im Busnetz)
- Erschliessung weiterer Gemeinden, bspw. im Luzerner Hinterland und im Wiggertal sowie weiterer Stadt- und Agglomerationsquartiere
- Taktverdichtungen
- Evtl. flächige Bedienungsformen

2.4 Organisation

Das Nachtnetz 2022 lehnt sich stark ans öV-Tagnetz und den ordentlichen Offert- und Bestellprozess an. Daher soll auch weitgehend auf die Standardorganisation bei VVL, Passepartout und den Transportunternehmen zurückgegriffen werden. Das Nachtangebot wird, wie das Tagesangebot, im Rahmen dieser Standardorganisation laufend bzgl. Nachfrage und finanziellen Möglichkeiten überprüft.

Gremien

Viele Prozesse werden im Rahmen der Organisation des Tagnetzes durch die Transportunternehmen abgewickelt (u.a. Ticketverkauf und -kontrolle, Fahrgastzählung, Leitstelle, Störungstools, Fahrgastinformationen öV-LIVE, Kundenreaktionen). Dazu braucht es keine neuen Gremien. Für die operative Absprache des Nachtangebots betreffend Einsätze Kontrollteam, Sicherheit, Einsatz Dispofahrzeug, Sonderangebot Events zeigt sich eine Betriebsgruppe bestehend aus den Transportunternehmen im Auftrag des Bestellers (ähnlich Leadhouse Fahrgastinfo öV-LIVE) verantwortlich.

Beim Thema Marketing/Kommunikation wird auf die bestehende Fachgruppe innerhalb des Passepartout gesetzt.

Sicherheit

Die Sicherheit im und um die Fahrzeuge wird nach bewährten Konzepten wie beim nachtstern und beim Nacht-RE Luzern–Zürich sichergestellt. Mit dem neuen Nachtangebot stellt sich keine Grundsatzfrage zur Sicherheit an Bahnhöfen. Die Zuständigkeiten sind am Tag und in der Nacht gleich. Deshalb wird auf ein spezielles Konzept verzichtet. Reinigungspläne sollen angepasst und bei Bedarf zusätzlich reagiert werden.

Hindernisfreiheit

Das Thema Hindernisfreiheit ist kein spezifisches Nachtnetz-Thema, sondern wird durch die Infrastruktureigentümer und die Transportunternehmen ganzheitlich angegangen. Hindernisfreie Ausbauten bei Haltestellen, welche nur vom Nachtnetz bedient werden, sind durch die Infrastruktureigentümer auf die Verhältnismässigkeit zu prüfen. Grundsätzlich wird der Nutzen als höher erachtet, eine Haltestelle zu bedienen, auch wenn sie nicht BehiG-konform ist, als sie deswegen nicht zu bedienen.

2.5 Marketing und Kommunikation des Nachtangebots

Das Nachtnetz wird neu über das ordentliche öV-Bestellverfahren abgewickelt. Das Nachtnetz mit seiner eigenen Kundengruppe, dem gegenüber dem Tagesangebot vergleichsweise kleinen Leistungsvolumen und dem anderen Linienkonzept braucht ein eigenes Marketing und eine eigene Kommunikation, um die Zielgruppen optimal zu erreichen.

Generell

Das Nachtnetz soll unter dem Titel «Nachtstern» - mit N-Nummern am Fahrzeug, den Haltestellen und Fahrplänen beschriftet – betrieben werden. Dazu gibt es auch eine entsprechende Website, bzw. eher eine Landingpage unter Passepartout, welche mit der nachtstern.ch-Adresse erreichbar ist. Dort sind alle Informationen zum Nachtangebot gesammelt - inkl. News, welche nur das Nachtangebot betreffen. Gleichzeitig wird das Nachtnetz bei der übrigen öV-Kommunikation auf den üblichen Kanälen stets mitkommuniziert, bspw. auf den Fahrplanentwurf bzw. den Fahrplanwechsel hin oder bei Grossanlässen. Überdies sollen Nachtlinien auch bei den Transportunternehmen und über deren Kanäle erreichbar sein, wobei dort auch auf das Gesamt-Nachtangebot verlinkt werden soll.

Im Störfall

Betriebsänderungen - ob geplant oder ungeplanter Störungen - sollen analog dem Tagnetz im Online-Fahrplan und auf den Abfahrtsanzeigen sowie auf den Innenmonitoren mit der Haltestellenabfolge hinterlegt sein, zudem bei grösseren Veränderungen (Grossanlässe) auch zentral auf der Nachtnetz-Webseite publiziert werden.

Bei Grossanlässen

Das Nachtangebot bei Grossanlässen soll einerseits zentral auf der Nachtnetz-Webseite publiziert werden, andererseits soll sowohl bei luzernmobil.ch wie auch bei den Transportunternehmen und den Veranstaltern auf das erweiterte Nachtangebot (mit näheren Informationen auf der zentralen Nachtnetz-Webseite) aufmerksam gemacht werden.

Allfällige Ticket-Paketlösungen bei Grossanlässen wie bspw. Fasnacht sind noch zu klären.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021

Folgende Aktivitäten sind zum Start des neuen Nachtnetzes im Dez. 2021 geplant, wobei das zugehörige Konzept erst noch erarbeitet wird:

- Initialarbeiten: Arbeiten, welche im ersten Jahr einmalig auftreten (z.B. Haltestellen-Beschriftungen mit neuen Nummern, Entwurf CI neues Nachtnetzangebot, Basis-Kampagne 2022-2025, Website)
- Jährliche Arbeiten: Jährlich wiederkehrende Arbeitsleistung (z.B. Basiskommunikationsmittel, News, Ansprechpartner für Clubs und Veranstalter, ...)
- Drittkosten Basiskommunikation: Drittausgaben für jährlichen Basiskommunikation (z.B. Druckkosten, Publikationskosten, allfällige Agenturen, ...)
- Einmalige Grosskampagne (mit Wirkung über mindestens ein Jahr): Grösser angelegte Kampagne zum Nachtnetz-Start vorwiegend auf interne Kanäle aufbauend (z.B. Ganzwerbebusse, Hänge-Plakate in Bussen, Web-Anzeigen, ...)

2.6 Beurteilung Nachtnetz 2022

Aus Sicht des VVL bietet das künftige Nachtangebot zahlreiche Vorteile.

SWOT-Analyse

Das Nachtnetz 2022 wurde mit einer SWOT-Analyse durchleuchtet, so da Stärken und Schwächen, aber auch Chancen und Risiken zu Tage treten.

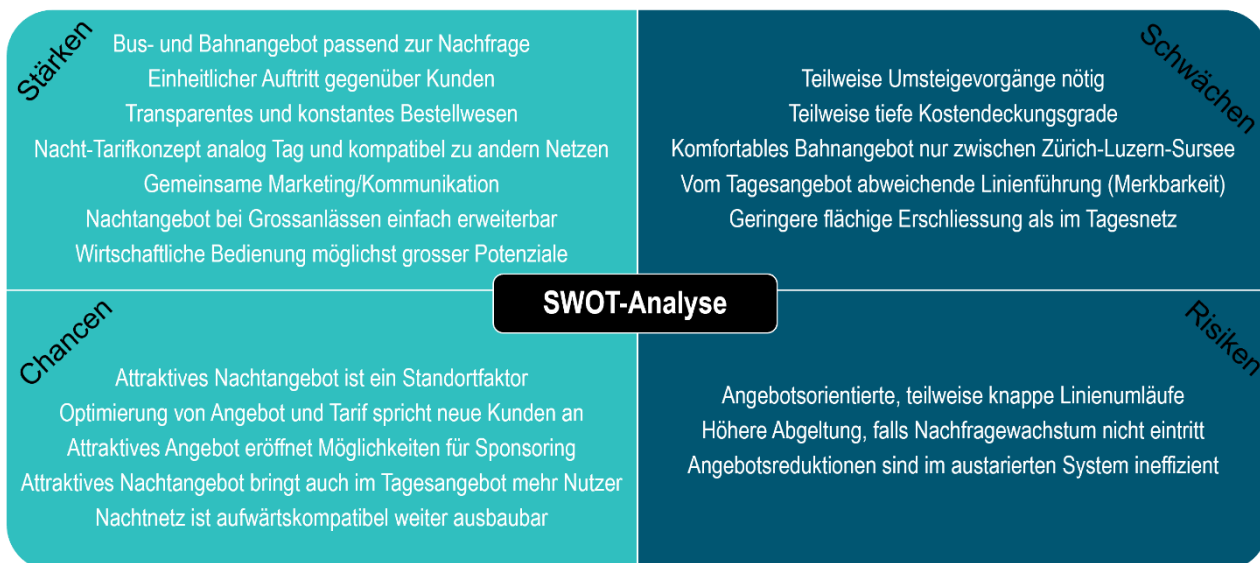


Abbildung 11: SWOT-Analyse zum Nachtnetz 2022

Vor- und Nachteile aus Sicht Tarif

Bezüglich des Tarifs zeigten sich folgende Vorteile eines Konzepts ohne Nachtzuschlag:

- Für Kunden optimales Angebot, gleichmässige Auslastung von Abend- und Nachtangebot
- Mitfinanzierung Bund möglich
- Entspricht nationalen Tarifharmonisierungsbemühungen
- Keine Schnittstellenprobleme beim künftig zuschlagsfreien Regionalexpress Luzern-Zug-Zürich
- Keine Tarifhürden - gleiche Lösung für Tag- und Nachtnetze in der ganzen Schweiz
- Mehrnachfrage im gesamten öV (auch im Tagnetz, da die Hinfahrt meist vor heutigem Betriebsschluss stattfindet)

Der Nachteil liegt beim tieferen Kostendeckungsgrad. Da sich der Bund aber nur an Nachtnetzen beteiligt, welche keinen Nachtzuschlag erheben, fliesst eine Bundesbeteiligung nur bei diesem Konzept. Die Szenarien zeigten, dass sich die Einnahmen aus dem Nachtzuschlag mit der Bundesbeteiligung und den höheren Erlösen aus dem Regeltarif deckten.

Argumente aus Gemeindesicht

Das Nachtangebot 2022 hat für die Gemeinden zahlreiche Vorteile gegenüber dem heutigen Konzept mit verschiedenen Nachtnetzen in Verantwortung verschiedener Marktteilnehmenden:

- Besser auf die Kundenbedürfnisse abgestimmtes Angebot: Planung von Bahn- und Busangeboten aus einer Hand und nach gleichen Kriterien. Haltepolitik potenzial- statt wie heute teilweise finanzgetrieben. Zudem fallen Doppelspurigkeiten weg, welche sich aufgrund unterschiedlicher Besteller/Betreiber ergeben haben.
- Für Gemeinden im öV beim Tag- und Nachtangebot die gleichen, bewährten Ansprechpartner und Abläufe.
- Kontinuität der Angebotsbestellung und -entwicklung durch Zuständigkeit beim VVL (anstelle von Transportunternehmen, welche sich auf zahlungswillige Gemeinden angewiesen sind). Bessere Integration in Standardprozesse und gesetzliche Vorgaben. Die Finanzierung wird transparenter, verlässlicher und analog Angebot des Tagnetzes mit dem öV-Bericht langfristig geplant. Hier können Gemeinden bei der Ausarbeitung alle 4 Jahre sich ordentlich einbringen und Stellung nehmen.
- Einheitlicher und fairer Tarif, angelehnt ans Tagesnetz. Tarif wird durch Tarifverbund Passepartout laufend weiterentwickelt und gleich dem Tagnetz bewirtschaftet. Alle Bezugskanäle für Tickets werden auch in der Nacht angeboten (Ticketautomat, Apps, Online-Ticketshops, ...). Einzelbillette, Tageskarten und Abonnemente können auch in der Nacht genutzt werden und werden dadurch wieder attraktiver.
- Transparentes Finanzierungssystem gemäss seit 2010 gültigem öV-Gesetz. Heutige Nachtbus-Angebote stammen meist aus der Zeit vor diesem Gesetz und passen nur schwer in den aktuellen gesetzlichen Rahmen. Das Nachtangebot 2022 passt demnach vollständig zum gültigen öV-Gesetz.
- Faires, transparentes System, welches sich am Tag gut bewährt: Alle Gemeinden werden sich via Verteilschlüssel künftig beteiligen. Das Nachtangebot wird darin künftig abgebildet.

3. Finanzierung

Das heutige Nachtnetzangebot gilt als «weiteres Angebot» und wird ausserhalb der Prozesse des Tagesnetzes finanziert. Das neue Nachtnetz 2022 orientiert sich neu am Standardprozess.

3.1 Grundlagen

Die Finanzierung ist im öVG des Kantons Luzern unter § 23 (Kostenanteile), § 27 (Kostenaufteilung auf die Gemeinden), § 28 (Kostenverteiler) und § 29 (Zahlung der Gemeindebeiträge) beschrieben. Die bei Taglinien bestens eingespielte Praxis wird auch für das Nachtangebot angewendet.

3.2 Übersicht Kosten, Erlöse und Abgeltung

Das Nachtnetz muss wirtschaftlichen Grundsätzen genügen. Kosten und Erlöse und damit die Abgeltung müssen in einem guten Verhältnis zum Nutzen stehen. Sowohl die ursprüngliche Nachtnetzstrategie wie auch das in Kapitel 2.3 beschriebene Angebot orientieren sich an diesem Grundsatz.

Szenarien

Für die Entscheidungsfindung, ob im künftigen Nachtnetz Nachtzuschläge erhoben werden sollen oder nicht, wurden Szenarien ausgearbeitet. Diese sind im Anhang 2 beschrieben. Es zeigt sich zusammenfassend, dass die für den VVL resultierende Abgeltung in beiden Szenarien – mit oder ohne Nachtzuschlag – in ähnlicher Höhe ausfällt, sofern der Bund in Szenario 2 zur Mitfinanzierung beiträgt.

Nachfolgend wird auf Basis obenstehender Ausführungen die Finanzierung ohne Nachtzuschlag und mit Bundesfinanzierung beschrieben.

Annahmen

Für die nachfolgende Kosten- und Erlösschätzung werden folgende Annahmen hinterlegt:

- Kosten: Angebotsumfang gemäss Kapitel 2.3 und Anhang 1, ohne bereits bestellten Nacht-RE und ohne allfällige Ergänzungen im Tagesnetz. Entspricht Szenario 2 gemäss Anhang 2, plus N81 und N85, plus Sicherheits- und Kontrollbegleitung sowie Dispofahrzeug und Zusatzleistungen an Grossveranstaltungen (Zusatzkosten ggü. dem Kostenvergleich zwischen den Szenarien in Anhang 2). Kostensätze gemäss Richtofferten TU vom Sommer 2020.
- Erlöse: Bandbreite 2- bis 4-fache Nachfrage gegenüber 2017. Kein Nachtzuschlag. Ohne Erlöse Nacht-RE. Pauschale Erlössätze CHF/Pkm pro TU gemäss Passepartout, da Erlösstruktur des heutigen Tagesnetzes aufgrund des Sondertarifs nicht bekannt ist; dies führt zu unsicherer Erlösprognose, gerade angesichts der Erlösausfälle durch Covid-19 und entsprechend kleinerer zu verteilernder Gesamterlössumme.
- Abgeltungen: Mitfinanzierung durch Bund, unter Berücksichtigung der Kriterien nach Art. 30 PBG, der Erschliessungsfunktion und Mindest-Kostendeckungsgrade (aufgrund Kriterium Erschliessungsfunktion werden die Linien N2, N14 und N21 nicht vom Bund mitfinanziert).

Kosten-, Erlös- und Abgeltungsprognose

Unter Berücksichtigung obiger Annahmen und der möglichen Bandbreite des Nachfragewachstums resultiert eine globale Kosten- und Erlös- sowie Abgeltungsprognose gemäss folgender Abbildung.

	Mit tiefem Nachfrage- wachstum (2-fach)	Mit hohem Nachfrage- wachstum (4-fach)
Kosten total	2'220'000.-	2'220'000.-
- Erlöse total	610'000.-	1'310'000.-
= Abgeltung total (Nachbarkantone, Bund und VVL)	1'610'000.-	910'000.-
Kostendeckungsgrad	27%	59%

Abbildung 12: Kosten- und Erlös- sowie Abgeltungsprognose

Die grösste Unwägbarkeit besteht bei der Erlösprognose, da sie zum heutigen Stand mangels Grundlagedaten nur auf pauschalen Annahmen beruhen kann und die effektive Nachfrageentwicklung schwierig abzuschätzen ist. In der Realität dürfte sich die Erlösentwicklung vom tiefen Nachfragewachstum in Richtung hohes Nachfragewachstum bewegen.

3.3 Abgeltungsfinanzierung

Die resultierende Abgeltung muss sodann für jede einzelne Linie von verschiedenen Beteiligten finanziert werden. Dabei wird auf dem bewährten Prinzip der Abgeltungsfinanzierung des Tagesnetzes aufgebaut, d.h. von der Gesamtabgeltung wird zunächst der Anteil Dritter und der Anteil der Nachbarkantone (Obwalden, Nidwalden, Bern, Aargau, Zug) bzw. der ausserkantonalen Gemeinden (Kanton Schwyz) abgezogen. Die verbleibenden ungedeckten Kosten werden zwischen dem Bund und dem VVL nach dem zum Zeitpunkt des geplanten Angebots gültigen Kostenverteilungsschlüssel aufgeteilt.

Anteil Nachbarkantone und ausserkantonale Gemeinden

Bei kantonsübergreifenden Linien (N3, N33, N4, N5, N52, N66, N73, N81) wird die Abgeltung über einen interkantonalen Verteilungsschlüssel (IKV) – je hälftig bemessen an der Anzahl Haltestellenabfahrten und der Streckenlänge – auf die beteiligten Kantone aufgeteilt. Die vollständig ausserhalb des Kantons Luzern verkehrenden Linien N44 und N55 werden durch die Kantone Nid- bzw. Obwalden – zusammen mit dem Bund – finanziert.

Die übrigen Linien (N1, N2, N6, N9, N12, N14, N20, N21, N60, N63, N80, N84, N85) verkehren vollständig innerhalb des Kantons Luzern und werden vom VVL, respektive bei Regionalverkehrslinien zusammen mit dem Bund finanziert.

Innerhalb der Nachbarkantone gibt es unterschiedliche Weiterverrechnungsmodelle an die jeweiligen Gemeinden. Im Kanton Schwyz ist keine Mitfinanzierung durch den Kanton vorgesehen, weshalb die ausserhalb des Kantons Luzern anfallenden Kostenanteile durch die direkt bedienten Bezirke Küssnacht und Gersau zu finanzieren sind. Dies ist mindestens bis 2023 der Fall. Ob der Kanton Schwyz seine gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen des noch zu erarbeitenden Grundangebots 2024-2027 anpassen wird, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen. Im Kanton Bern betrifft die Kostentragungspflicht die Gemeinde Schangnau. Sollte der Kanton künftig das Moonliner-Netz auch selber bestellen und finanzieren, dürfte der Kanton Bern auch für die Schangnau bedienende Linie des Luzerner Nachtnetzes finanziell aufkommen.

Bund

Der Bund finanziert Nachtangebote mit, sofern sie einerseits auf Basis des üblichen Tagstarifs und ohne Zuschlag angeboten werden und sofern sie andererseits innerhalb der Kantonsquote Platz haben. Letzteres ist aktuell beim VVL der Fall. Zudem berücksichtigt der Bund verschiedene Kriterien wie die Erschliessungsfunktion und Mindest-Kostendeckungsgrade. Die begründeten Gesuche um Mitfinanzierung der einzelnen Nachtlinien sind dem Bund frühzeitig einzureichen. Es ist damit zu rechnen, dass er die im Kapitel 2.3 genannten Linien nicht als Regionalverkehrslinien bzw. durch den Bund mitzufinanzierende Linien einstuft. In Bezug zu den Verdichtungslinien ist zu prüfen, inwiefern diese Linien zugunsten der Kundenfreundlichkeit – eine Linie, ein Ziel - separate Nummern erhalten oder aufgrund der Mitfinanzierung durch den Bund unter derselben Nummer laufen wie die regionale Achse (betrifft insb. N12/N6, N20/N4).

VVL (Kanton Luzern und Luzerner Gemeinden)

Der VVL finanziert die restliche Abgeltung nach Abzug der Anteile der Nachbarkantone bzw. ausserkantonalen Gemeinden sowie des Bundesanteils für den VVL. Die Gemeindebeiträge werden anhand des Abgeltungsbudgets, neu inklusive dem Nachtangebot, über den üblichen Kostenverteilungsschlüssel festgelegt.

Für den VVL resultieren je nach Nachfragewachstum Abgeltungen zwischen rund 0.5 bis 0.9 Mio. Franken jährlich, was innerhalb des im Aufgaben- und Finanzplans (AFP) 2021-2024 vorgesehenen Budgetrahmens liegt – es ist keine zusätzliche Budgeterhöhung aufgrund des Nachtnetzes geplant. Heute finanzieren verschiedene Luzerner Gemeinden in der Summe das Nachtangebot bereits mit rund 0.22 Mio. Franken jährlich mit; diese Direktbeiträge werden entfallen.

	Mit tiefem Nachfragewachstum (2-fach)	Mit hohem Nachfragewachstum (4-fach)
Abgeltung total	1'610'000.-	910'000.-
- Anteil Abgeltung Nachbarkantone	100'000.-	30'000.-
- Anteil Abgeltung Bund für VVL	600'000.-	320'000.-
= Anteil Abgeltung VVL	910'000.-	560'000.-
ÖV-Beitrag 2022 der Gemeinden gemäss AFP 2021-2024 Anteil an den VVL	81'586'000	81'586'000
50% Anteil Gemeinden	40'793'000	40'793'000
./. heutige Mitfinanzierung Gemeinden	220'000	220'000
= Nettobelastung Gemeinden	40'573'000	40'573'000
50% Anteil Kanton	40'793'000	40'793'000

Abbildung 13: Prognostizierte Abgeltungen für den VVL (Kanton Luzern und Luzerner Gemeinden)

Die Mehrabgeltungen des VVL für das Nachtnetz 2022 von rund 0.5 bis 0.9 Mio. Franken entsprechen rund 0.7 bis 1.1% der Gesamtabgeltungen von 77.6 Mio. Franken (gemäss in Arbeit befindlichem Entwurf des ÖV-Berichts 2022 bis 2025). Wie bereits vorstehend erwähnt, wird die Mehrabgeltung für das Nachtangebot innerhalb des geplanten Budgetrahmens finanziert werden können.

Verteilschlüssel Gemeindebeiträge

Für die Berechnung der Gemeindeanteile wird der bewährte Kostenverteilungsschlüssel angewendet, wobei bei den Nachtlinien nur die Verkehrstage berücksichtigt werden, an denen sie gemäss Normalfahrplan verkehren. Die Kostenverteilung erfolgt gemäss den gesetzlichen Bestimmungen und wird für die einzelnen Gemeinden für Mehr- oder Minderbelastungen sorgen.

Zur Veranschaulichung der Wirkung des neuen Nachtnetzes auf den Kostenverteilungsschlüssel der Luzerner Gemeinden wurde im Berichtsentwurf für die Vernehmlassung vom 13. Oktober 2020 in Anhang 3 ein Vergleich zwischen einem Zustand ohne und einem Zustand mit dem neuen Nachtnetz gezeigt. Die nach der Vernehmlassung erfolgten Angebotsänderungen werden im vorliegenden Schlussbericht in den Linienportraits im Anhang 1 dargestellt, aber nicht mehr in einem neuen Kostenverteilungsschlüssel berechnet.

Der effektive Kostenverteilungsschlüssel des Fahrplanjahres 2022 wird aufgrund dann aktuellerer Grundlagedaten ohnehin kein identisches Ergebnis zeigen, da andere Einflussgrössen die vergleichsweise geringe Wirkung des Nachtnetzes auf den Kostenverteilungsschlüssel übersteuern, bspw. einerseits weitere Angebotsänderungen im Tagesangebot und andererseits allfällige Anpassungen bei der Anzahl Einwohnern. Zudem wird das im Fahrplanjahr 2022 gültige Abgeltungsbudget berücksichtigt werden.

3.4 Einbindung ins Bestellverfahren

Das Nachtangebot soll analog dem bewährten Prozess des Tagesangebots durch den VVL und die Mitbesteller bestellt werden. Die entsprechenden Instrumente und Prozesse können problemlos auch für das Nachtangebot angewendet werden.

Ablauf

Das Bestellverfahren gliedert sich in den folgenden Ablauf (analog Tagesangebot):

- Offertbrief (Ende eines geraden Jahres): Der VVL orientiert die Transportunternehmen über die Vorgaben zur Offerterstellung (zeitlich, materiell) und die Liste mit den zu offerierenden Angeboten für die kommenden zwei Fahrplanjahre (Grundofferten plus Optionen).
- Offerteingabe (Ende April eines ungeraden Jahres): Die Transportunternehmen reichen den Bestellern die angeforderten Offerten (mit Kosten und Erlösen) für die kommenden zwei Fahrplanjahre ein. Diese werden anhand von Benchmarkwerten und Vorjahresergebnissen plausibilisiert und falls nötig, nachverhandelt. Parallel dazu werden die Abgeltungsanteile aller Besteller definiert.
- Entwurf Kostenverteilungsschlüssel (jährlich im Mai): Den Gemeinden wird der Entwurf des Kostenverteilungsschlüssels für das kommende Fahrplanjahr, passend zum Fahrplanentwurf, zur Stellungnahme unterbreitet; neu inkl. Nachtangebot.
- Fahrplanvernehmlassung (jährlich im Mai/Juni): Auf www.fahrplanentwurf.ch werden die Fahrplanentwürfe für das kommende Fahrplanjahr publiziert, wozu alle Stellung nehmen können. Die Anliegen werden, wo finanziell, prozessual und inhaltlich möglich, im definitiven Fahrplan berücksichtigt.
- Angebotsbeschluss (jährlich im Sommer): Der Verbundrat des VVL beschliesst auf Basis der Offerten, der Fahrplanvernehmlassung und des verfügbaren Budgets das definitive Angebot und die damit verbundenen Abgeltungen.
- Umsetzung Fahrplanwechsel (jährlich am 2. Sonntag im Dezember): Die Transportunternehmen setzen den definitiven Fahrplan um, kommunikativ unterstützt durch den VVL.
- Definitiver Kostenverteilungsschlüssel (jährlich nach Start Fahrplanjahr): Den Gemeinden wird der definitive Kostenverteilungsschlüssel für das eben gestartete Fahrplanjahr zugestellt, neu inkl. Nachtangebot.
- Controlling (jährlich nach Ablauf eines Fahrplanjahres): Die Transportunternehmen reichen den Bestellern die Ist-Rechnung ein, welche mit der Offerte verglichen wird. Dies ist auch eine Grundlage für die nächsten Offertverhandlungen. Der Prozess beginnt wieder von vorne.

Kosten- und Erlösvorgaben

Die Offerten für die Nachtlinien umfassen dieselben Kosten- und Erlöspositionen wie die üblichen Offerten für die Tageslinien. Folgende Besonderheiten sind zu erwähnen:

Kosten:

- Gegenüber den Transportunternehmen wird deklariert, mit wie vielen Betriebsnächten mit normaler Nachfrage und mit wie vielen Grossveranstaltungs Nächten – u.a. mit der Notwendigkeit zusätzlicher Beiwagen- und ggf. Hilfspersonalleistungen – zu rechnen ist.
- Die Leitstellendienste, das Dispo-Fahrzeug und die Kontrolle und Sicherheitsbegleitung werden aus einer Hand in einem gemeinsamen Pool über alle Bus-Transportunternehmen erbracht. Die notwendigen Ressourcen werden im Voraus definiert und über einen Verteilschlüssel den Transportunternehmen zugeschrieben, welche ihren Anteil in der Offerte berücksichtigen können.

Erlöse:

- In den Fahrplanjahren 2022/2023 werden die Erlöse, mangels zuverlässiger Erfahrungswerte, anhand pauschaler Vorabzüge aus dem Passepartout-Topf den einzelnen Linien zugeschrieben. Ab Fahrplanjahr 2024 erfolgt die Erlöszuteilung analog dem Tagesnetz anhand der ab 2022 vorzunehmenden Strukturhebungen.

Abgeltung:

- Wünschen Gemeinden ein Nachtangebot, welches über den Angebotsbeschluss des Verbundrats hinausgeht, bspw. eine zusätzliche oder häufigere Erschliessung, können sie dieses nach § 8 öVG selber finanzieren, sofern der Verbundrat diesem Anliegen zustimmt.

Offerten

Damit die Kontrolle über die wirtschaftliche Leistungserbringung im Nachtangebot sichergestellt ist (u.a. auch Abgleich Nachfrage, Erlöse, Kapazitäten und Kosten), werden die Nachtlinien separat offeriert, selbst wenn sie weitgehend identisch zum Tagesangebot sein sollten (wie bspw. die Linie N63 zur Linie 63).

Bei allen Szenarien werden die einzelnen Linien unterschiedlichste Kostendeckungsgrade aufweisen. Einzelne Linien dürften bei hohem Nachfragewachstum kostendeckend betrieben werden können, andere dürften aufgrund geringer Anzahl Fahrgäste bzw. Personenkilometer in jedem Szenario tiefe Kostendeckungsgrade aufweisen. Insbesondere die Anschlusslinien N33, N55 und N66 dürften davon betroffen sein, da sie ausschliesslich in Bereichen mit vergleichsweise tiefer Nachfrage operieren und nicht von den grösseren Nachfrageströmen des Agglomerationsbereichs mit entsprechenden Erlösanteilen profitieren können. Deshalb dürfen diese Linien nicht für sich allein beurteilt werden, sondern müssen gemeinsam mit ihren jeweiligen Hauptlinien betrachtet werden. Die Linienführung dieser Linien wird bewusst aus wirtschaftlichen Gründen gebrochen, damit die teureren, grossen Gelenkbusse nur dort eingesetzt werden, wo sie effektiv nötig sind.

Anpassung Rechtsrahmen

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr öVG unterscheidet nicht zwischen dem Tages-öV und einem Nacht-öV. Deshalb sind zur Bestellung und Finanzierung des Nachtangebots durch den VVL keine Anpassungen im öVG erforderlich. Hingegen sind für die Mitfinanzierung des Nachtangebots durch den VVL Anpassungen in der Verordnung über den öffentlichen Verkehr öVV nötig. Es werden folgende Anpassungen vorgesehen (vgl. folgende Seite):

- Angebotsstufen, § 5:
Neue Angebotsstufe «Nachtangebot», da § 6 für das Nachtangebot unpassend formuliert ist.

Ergänzung § 5: «e. Nachtangebot (Angebotsstufe N): nächtliche Grunderschliessung der potenzialstarken Gebiete in der Nacht; Mindestangebot: 1 Kurspaar pro Wochenendnacht.»

- Kostendeckung, § 8 (in Bezug zur Ergänzung von § 5):
Neue Spalte «Nachtangebot (Angebotsstufe N)». Mindestkostendeckungsgrad für Nachtbuslinien und Nacht-Bahnlinien beträgt (für 1-6 KP), analog Angebotsstufe 1 (4 Kurspaare), je 20%.
- Ausnahmen, § 9:
Abs. 3 (neu): Für Nachtlinien, die aufgrund wirtschaftlicher Gründe in zwei Teillinien mit unterschiedlich grossen Fahrzeugen statt einer einzigen Linie betrieben werden, gelten die minimalen Kostendeckungsgrade gemäss § 8 nicht.

3.5 Konzessionen

Bestehende Konzessionen

Die Linienkonzessionen des aktuellen Nachtangebots laufen allesamt über den Zeitpunkt der Umstellung auf das neue Nachtnetz weiter. Sie können für das neue Nachtnetz weiterverwendet werden, müssen aber in Teilen bzgl. Linienverlauf und/oder Liniennummer angepasst werden (vgl. untenstehende Tabelle). Neue Linienkonzessionen sind nötig für die Nachtlinien SN1 (SBB), N4, N12, N14, N20 (vbl), N33 (AAGS), N63 (ARAG), N44, N55, N81, N84, N85 (PAG), welche innerhalb der bestehenden Konzessionsnummern der Transportunternehmen ergänzt werden können. Es sind keine Konzessionsübertragungen unter den Transportunternehmen notwendig. Im Zeitplan für Konzessionserteilungen, -übertragungen und -anpassungen gilt der übliche Prozess (frühestens 10 Monate bis spätestens 3 Monate vor Inbetriebnahme des Angebots).

Nr.	TU	Beschreibung	Gültig	Gültig bis	Letzte Änderung	Erteilung	Umgang für Nachtnetz 2022
N1	vbl	Luzern Bahnhof - Kriens - Oberrain - Horw Ennethorw - Horw Zentrum - Luzern Bahnhof	Ja	12.12.2026	11.12.2016	11.12.2005	Änderung Linienführung
N2	vbl	Luzern Bahnhof - Emmenbrücke - Emmen Rüeggislingen - Eschenbach - Inwil	Ja	12.12.2026	11.12.2016	11.12.2005	Änderung Linienführung
N3	vbl	Luzern Bahnhof - Ebikon - Buchrain - Perlen - Dierikon - Root - Gisikon	Ja	12.12.2026	11.12.2016	11.12.2005	Zusammenführen mit N1, abhängig von Detailbereinigung Angebot
N4	vbl	Luzern Bahnhof - Büthenhalde - Meggen Tschädigen - Gottlieben - Merlischachen - Küssnacht a.R. - Greppen - Weggis - Vitznau - Gersau	Ja	12.12.2026	11.12.2016	11.12.2005	Änderung Liniennummer (N3) und Zuweisung Teillabschnitt N33 zu neuer Konzession AAGS
N5	vbl	Luzern Bahnhof - Kreuzstutz - Littau - Malers - Schachen - Werthenstein - Wolhusen	Ja	12.12.2026	11.12.2016	11.12.2005	Änderung Liniennummer (N6) und Linienführung
N5	PAG	Luzern, Bahnhof - Emmenbrücke, Seetalplatz - Littau - Malers - Wolhusen - Schüpheim - Escholzmatt - Schangnau	Ja	09.12.2028	09.12.2018	08.12.2005	Änderung Liniennummer (N66) und Linienführung. Separate Konzession N12
N6	PAG	Luzern Bahnhof - Neuenkirch - Sempach - Sursee - Nottwil - Neuenkirch	Ja	09.12.2028	09.12.2018	05.01.2007	Änderung Liniennummer (N72) und Linienführung. Separate Konzession N84
N6 plus	PAG	Sursee - Mauensee - St. Erhard - Kaltbach - Wauwil - Egotzwil - Schötz - Nebikon - Altshofen - Dagmersellen - Uffikon - Buchs - Knutwil - St. Erhard - Sursee	Ja	09.12.2028	09.12.2018	16.11.2007	Änderung Liniennummer (N80) und Linienführung
N7	PAG	Luzern - Adligenswil - Udligenswil - Meierskappel	Ja	09.12.2028	09.12.2018	15.12.2013	Änderung Liniennummer (N73)
N8	PAG	Luzern Bhf. - Alpnachstad, Alpnach Dorf, Kägiswil, Sarnen, Kerns, Flüeli-Ranft, Sachseln, Ewil, Giswil, Lungern und Wilen	Ja	09.12.2028	09.12.2018	26.03.2004	Änderung Liniennummer (N5/N55)
N10	vbl	Luzern Bahnhof - Kastanienbaum - Horw - Hergiswil - Stans - Ennetbürgen - Buochs - Beckenried	Ja	12.12.2026	13.12.2016	13.12.2009	Änderung Liniennummer (N21) und Linienführung. Separate Konzession für N4/N20
N11	ARAG	Luzern - Ruswil - Buttiswil - Ettiswil - Willisau, Kättelimmatt	Ja	13.12.2025	13.12.2015	15.11.2004	Änderung Liniennummer (N60) und Linienführung. Separate Konzession N63
N12	AAGR	Luzern, Bahnhof - Reussbühl, Frohburg - Rothenburg Dorf, Bahnhof - Rain, Dorf - Hildisrieden, Dorf - Neudorf, Dorf - Beromünster, Post - Gunzwil, Dorf - Rickenbach, Dorf - Menziken, Bahnhof	Ja	13.12.2025	13.12.2015	07.01.2009	Änderung Liniennummer (N52) und Linienführung
Seetal	IdeeSeetal (ZVB)	Luzern - Eschenbach - Ballwil - Hochdorf - Baldegg - Gelfingen - Hitzkirch - Altwis - Aesch - Mosen - Ermensee (Pyjama-Express)	Ja	09.12.2023	15.12.2013	14.12.2008	Übertragung Konzession von IdeeSeetal auf ZVB sowie Änderung Liniennummer (N9) und Linienführung
Nacht-RE	SBB	Zürich HB – Zug – Luzern	Ja	08.12.2029	14.12.2019	09.12.2007	Status quo

Abbildung 14: Bestehende Nachtlinien-Konzessionen und Umgang mit Nachtnetz 2022

Ausschreibung

Da das neue Nachtnetz auf dem bestehenden Nachtangebot aufbaut, der Betrieb der Linien gütlich unter den Transportunternehmen aufgeteilt wird und die Abgeltungen pro Linie die Grenzwerte nicht überschreiten, wird gemäss Art. 32 Abs. 2 lit. b-d PBG auf eine Ausschreibung des Nachtangebots verzichtet.

4. Weiteres Vorgehen

Bis das neue Nachtnetz 2022 am 17. Dezember 2021 in Betrieb genommen werden kann, sind folgende Aspekte zu berücksichtigen bzw. zu erledigen.

4.1 Bestehendes Nachtnetz bis 11. Dezember 2021

Bis zur Inbetriebnahme des neuen Nachtnetzes am 17. Dezember 2021 wird das aktuelle Nachtangebot – bestehend aus dem nachtstern, dem Pyjama-Express und dem Nacht-RE Luzern–Zug–Zürich – weiterbetrieben. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- nachtstern: Die beteiligten Transportunternehmen vbl, PostAuto, Rottal Auto AG und Auto AG Rothenburg sind, wenn nötig zusammen mit den bedienten Gemeinden, nach wie vor in Eigenregie zuständig für die Finanzierung. Es gilt nach wie vor der bestehende Sondertarif.
- Pyjama-Express: Der Gemeindeverband IdeeSeetal ist nach wie vor in Eigenregie zuständig für die Finanzierung. Es gilt nach wie vor der bestehende Sondertarif.
- Nacht-RE Luzern–Zug–Zürich: Dieser wird weiterhin durch den VVL und den Kanton Zug bestellt. Seit 17. Dezember 2020 kann der Nacht-RE ohne den Zuschlag von 5 Franken genutzt werden.

4.2 Überblick Meilensteine bis Inbetriebnahme am 17. Dezember 2021

Nachfolgende Abbildung zeigt die Meilensteine bis zur Inbetriebnahme des neuen Nachtnetzes am 17. Dezember 2021.

Zeitpunkt	Was	Wer
Bis 11. Dezember 2020 (erfolgt)	Abschluss der Vernehmlassung zum vorliegenden Bericht	Vernehmlassungsteilnehmende
Anfang Dezember 2020 (erfolgt)	Versand Bestellbrief an Transportunternehmen für Offerterstellung	VVL/Mitbesteller
Januar 2021 (erfolgt)	Auswertung der Vernehmlassung und, wo möglich, Berücksichtigung der geäusserten Anliegen im weiteren Prozess	VVL/ Transportunternehmen
30. April 2021	Einreichen Offerten, neu inkl. Nachtlinien	Transportunternehmen
Mai-Juli 2021	Offertverhandlungen	Besteller/ Transportunternehmen
Mai-Juli 2021	Konzessionsgesuche für Anpassung/Ergänzung	Transportunternehmen
Mai/Juni 2021	Fahrplanvernehmlassung	Alle
Sommer 2021	Angebotsbeschluss	VVL (Verbundrat) / Mitbesteller
September 2021	Beantwortung Stellungnahmen Fahrplanvernehmlassung	VVL/Mitbesteller
Herbst 2021	Kommunikation Fahrplanwechsel	VVL/Mitbesteller zusammen mit Gemeinden
17. Dezember 2021	Inbetriebnahme neues Nachtnetz 2022	Transportunternehmen

Abbildung 15: Meilensteine bis zur Inbetriebnahme des Nachtnetz 2022

4.3 öV-Bericht 2022 bis 2025

Die Umsetzung des neuen Nachtangebots wird im Entwurf zum öV-Bericht 2022 bis 2025 als eine von zahlreichen Massnahmen mit entsprechendem Finanzbedarf enthalten sein. Die Vernehmlassung des öV-Berichtsentwurfs 2022 bis 2025 wird voraussichtlich im Sommer 2021 stattfinden.

4.4 Fahrplanvernehmlassung

Im Rahmen der im Mai und Juni 2021 stattfindenden Fahrplanvernehmlassung zum gesamten öV-Angebot des Fahrplans 2022 wird auch das neue Nachtangebot, welches am 17. Dezember 2021 startet, aufgelegt. Die Fahrplanvernehmlassung konzentriert sich, im Unterschied zur Vernehmlassung des vorliegenden Berichts, auf Aspekte wie Anzahl Kurse, Anschlüsse und Abfahrtszeiten des Fahrplans 2022. Grössere Anpassungen werden erst auf ein späteres Fahrplanjahr möglich sein.

4.5 Weitere Entwicklung

Die Nachfrageentwicklung nach Inbetriebnahme des neuen Nachtnetzes sowie die finanziellen Möglichkeiten bestimmen, wie das Nachtangebot ausgebaut bzw. weiterentwickelt werden kann, seien es zusätzliche Kurse oder die Erschliessung zusätzlicher Gemeinden bzw. Ortsteile. Für die Folgejahre werden die Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung zum vorliegenden Bericht und im Rahmen der Fahrplanvernehmlassungen berücksichtigt werden.

4.6 Ausblick Covid-19

Die aktuelle pandemische Situation erlaubt einerseits noch keine schlüssige Aussage, wie sich das Ausgehverhalten entwickeln wird. Es wird vorliegend davon ausgegangen, dass das Nachtleben zum Start des neuen Nachtangebots Ende 2021 wieder im früheren Umfang stattfinden wird. Allerdings ist es möglich, dass einerseits das Nachtleben nicht mehr den bisherigen Stellenwert erhält und dass andererseits aufgrund einer Finanzierungslücke (Erlösrückgänge bei gleichzeitigen Steuerausfällen) das neue Nachtangebot nicht im vorgesehenen Umfang finanziert werden kann. Sollte einer dieser Fälle – oder beide – eintreffen, soll dennoch am zuschlagsfreien und durch den VVL und Mitbesteller bestellten sowie finanzierten Nachtnetz festgehalten werden. Allerdings könnte sich zum Start Ende 2021 ein reduziertes Angebot aufdrängen.

Es wird davon ausgegangen, dass spätestens im Frühsommer 2021 eine verlässlichere Prognose über die finanziellen Möglichkeiten sowie den weiteren Verlauf der pandemischen Situation vorliegt, um ggf. Anpassungen am Startangebot vornehmen zu können.

5. Anhang

Anhang 1: Linienportraits

In den nachfolgenden Linienportraits sind folgende Angaben enthalten:

- Fahrplan der jeweiligen Linie und von parallel verkehrenden Linien, sowie die letzten und ersten Kurse des Tagesnetzes im entsprechenden Korridor für den Überblick in den Schnittstellen Tages- und Nachtnetz. Um die Übersichtlichkeit bei einzelnen Korridoren nicht zu stark zu strapazieren, werden zwischen Samstag und Sonntag unterschiedlich verkehrende letzte/erste Tageslinien nicht differenziert nach Samstag und Sonntag dargestellt.
- Bemerkungen zu Linienführung, Haltepolitik, Mengengerüst, Fahrzeugbedarf, Anschlüssen, diversen Aspekten (u.a. fallweise mit Begründung für gewählte Variante) und noch offenen Punkten.
- Haltestellenabfolge in beide Richtungen


SN1 Luzern–Sursee

Fahrplan

Linie		S1	IR	SN1	SN1	SN1	S1
Luzern	ab	00:30	00:49	01:30	02:30	03:30	04:22
Emmenbrücke	an	00:35		01:35	02:35	03:35	04:27
Emmenbrücke Gersag	an	00:37		01:37	02:37	03:37	04:28
Rothenburg Dorf	an	00:39		01:39	02:39	03:39	04:31
Rothenburg	an	00:41		01:41	02:41	03:41	04:34
Sempach-Neuenkirch	an	00:46		01:46	02:46	03:46	04:40
Nottwil	an	00:49		01:49	02:49	03:49	04:43
Oberkirch	an	00:51		01:51	02:51	03:51	04:46
Sursee	an	00:55	01:08	01:56	02:56	03:56	04:50
		Olten	Basel SBB				Olten

Linie		IR	S1	IR	SN1	SN1	SN1	S1
Sursee	ab	00:56	01:10	01:58	02:01	03:01	04:01	05:18
Oberkirch	ab		01:12					05:20
Nottwil	ab		01:14		02:04	03:04	04:04	05:22
Sempach-Neuenkirch	ab		01:18		02:09	03:09	04:09	05:27
Rothenburg	ab		01:23					05:31
Rothenburg Dorf	ab		01:25		02:14	03:14	04:14	05:33
Emmenbrücke Gersag	ab		01:28		02:17	03:17	04:17	05:36
Emmenbrücke	ab		01:30		02:18	03:18	04:18	05:38
Luzern	an	01:16	01:36	02:16	02:25	03:25	04:25	05:45
		Basel SBB	Olten	Basel SBB				

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gúdismontag und Gúdisdienstag.

 Bahnverbindungen

Bemerkungen


- Linienführung und Haltestellenbedienung
- Luzern–Sursee: wie S1 zwischen Luzern und Sursee, Halt an allen Haltestellen.
 - Sursee–Luzern: kein Halt in Oberkirch und Rothenburg (aus Fahrzeitgründen, damit mit 1 Umlauf genügend Wendezeiten resultieren).
- Mengengerüst
- 3 Kurspaare Luzern-Sursee (60-Minuten-Takt)
- Fahrzeugbedarf
- 1 Flirt-Komposition, bei starker Nachfrage 1 Flirt-Doppelkomposition.
- Anschlüsse
- In Richtung Sursee Zubringer zu N52 (Rothenburg Dorf), N60 (Rothenburg), N84 (Sempach-Neuenkirch), N63, N80, N81, N84, N85 (Sursee).
 - In Richtung Luzern Anschluss in Sursee von N63, N80, N81, N85.
 - In Luzern Anschluss auf RE75 und diverse Nachtbuslinien.
- Diverses
- Auf dem Rückweg Sursee-Luzern müssen aufgrund der notwendigen Wendezeiten (je 5 Minuten in Luzern und Sursee unter Annahme von Doppeltraktionen) zwei Halte ausgelassen werden. Die Wahl der auszulassenden Haltestellen erfolgte einerseits aufgrund der betrieblichen Erfordernisse (bspw. Zugfolgezeiten) und andererseits aufgrund der (nächtlichen) Potenziale im Umfeld.
 - Keine Durchbindung mit RE75 vorgesehen aufgrund unterschiedlichem Fahrzeugeinsatz (SN1 Flirt in Doppeltraktion, RE75 gemischt Flirt-Doppeltraktion und FV-Dosto 100m).
- Offene Punkte
- -

RE75 Luzern–Zug–Zürich HB**Fahrplan**

Linie		IR75	S1	RE75	RE75	RE75	IR	IR75
Luzern	ab	00:35	00:51	01:35	02:35	03:35	04:55	05:28
Ebikon	an		00:58	01:42	02:42	03:42	05:03	05:36
Gisikon-Root	an		01:05	01:47	02:47	03:47	05:08	05:42
Rotkreuz	an	00:48	01:08	01:51	02:51	03:51	05:13	05:48
Cham	an		01:15	01:55	02:55	03:55	05:18	
Zug	an	00:57	01:22	02:00	03:00	04:00	05:25	05:57
Baar	an	01:01		02:04	03:04	04:04	05:28	06:01
Thalwil	an	01:14		02:15	03:15	04:15	05:41	06:14
Zürich HB	an	01:25		02:25	03:25	04:25	05:55	06:25

Linie		IR70	S1	IR75	RE75	RE75	RE75	IR75
Zürich HB	ab	00:10		00:35	01:35	02:35	03:35	05:35
Thalwil	ab			00:45				05:45
Baar	ab		00:31	00:58	01:53	02:53	03:53	05:58
Zug	ab	00:32	00:36	01:02	01:57	02:57	03:57	06:02
Cham	ab		00:42		02:01	03:01	04:01	
Rotkreuz	ab		00:49	01:09	02:06	03:06	04:06	06:11
Gisikon-Root	ab		00:52		02:09	03:09	04:09	
Ebikon	ab		00:59		02:14	03:14	04:14	
Luzern	an	00:51	01:07	01:22	02:23	03:23	04:23	06:25

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Güdismontag und Güdisdienstag.

 Bahnverbindungen

Bemerkungen

- Linienführung und Haltestellenbedienung
- Luzern–Zürich HB: Wie IR 75 mit (zusätzlichen) Halten in Ebikon, Gisikon-Root, Rotkreuz, Cham, Zug, Baar, Thalwil.
 - Zürich HB–Luzern: Wie IR 75 mit (zusätzlichen) Halten in Baar, Zug, Cham, Rotkreuz, Gisikon-Root, Ebikon. Kein Halt in Thalwil.
- Mengengerüst
- 3 Kurspaare (60-Minuten-Takt)
- Fahrzeugbedarf
- 1 Flirt-Doppelkomposition + 1 FV-Dosto
- Anschlüsse
- In Richtung Zürich Zubringer zu Nachtlinien in Zug sowie in Zürich HB. Anschluss in Luzern auf SN1 und diverse Nachtbuslinien.
 - In Richtung Luzern Anschluss zu Nachtlinien in Zug sowie N73 in Rotkreuz und SN1 und diversen Nachtbuslinien in Luzern.
 - Kein Anschluss in Ebikon zwischen RE75 und N1 möglich (Fahrzeiten und Anschlüsse beider Linien erlauben keine Anpassung ohne andere nachteiligere Auswirkungen).
- Diverses
- Gemeinsame Bestellung mit Kanton Zug.
- Offene Punkte
- -

N1 Obernau–Luzern Bahnhof–Ebikon Bahnhof–Perlen Fabrik/–Gisikon Weitblick

Fahrplan

Linie		1	S1	22	23	1	RE75	N1	N1	RE75	N1	N1
Obernau, Dorf	ab	00:16				00:53		01:16	01:46		02:16	02:46
Kriens, Busschleife	ab	00:21				00:58		01:22	01:52		02:22	02:52
Luzern, Bahnhof	an	00:33				01:07		01:32	02:02		02:32	03:02
Luzern, Bahnhof	ab	00:35					01:35	01:33	02:03		02:33	03:03
Ebikon, Bahnhof	an	00:51	00:51 → 01:06	01:06	01:06		01:42	01:46	02:16		02:46	03:16
Buchrain, Dorf	an			01:11				01:52			02:52	
Perlen, Fabrik	an			01:15				01:58			02:58	
Ebikon, Fildern	an	00:56			01:10				02:21			03:21
Dierikon, Migros	an				01:11				02:22			03:22
Root, Dorf	an				01:16				02:26			03:26
Gisikon-Root, Bahnhof	an		01:05	01:23	01:18		01:47		02:28		02:47	03:28
Gisikon, Weitblick	an				01:19				02:30			03:30

Linie		RE75	N1	N1	1	N1	1	IR	22	1	23	1	IR75
					(nur So)	(nur So)		(nur Sa)			(nur Sa)		
Obernau, Dorf	ab		03:16	03:46		04:16							04:57
Kriens, Busschleife	ab		03:22	03:52		04:22							05:02
Luzern, Bahnhof	an		03:32	04:02		04:32							05:14
Luzern, Bahnhof	ab	03:35	03:33	04:03	04:30		04:45	04:55		05:00			05:15
Ebikon, Bahnhof	an	03:42	03:46	04:16	04:44		04:59	05:03 → 05:06		05:14 → 05:19			05:29
Buchrain, Dorf	an		03:52					05:11					05:36
Perlen, Fabrik	an		03:58					05:15					
Ebikon, Fildern	an			04:21	04:50		05:05		05:20	05:23		05:35	
Dierikon, Migros	an			04:22					05:24				
Root, Dorf	an			04:26					05:28				
Gisikon-Root, Bahnhof	an	03:47		04:28				05:08	05:25	05:31		05:42	
Gisikon, Weitblick	an			04:30					05:32				

Linie		1	IR70	N1	22	23	S1	1	IR70	N1	N1	RE75	N1
Gisikon-Root, Bahnhof	ab		Zürich HB		00:26	00:39	00:52	Zürich HB				Zürich HB	02:09
Root, Dorf	ab				00:42	00:46							
Dierikon, Migros	ab				00:46								
Perlen, Fabrik	ab				00:33								02:04
Ebikon, Fildern	ab	00:13				00:47		00:57					02:10
Ebikon, Bahnhof	ab	00:16			00:42	00:51	00:59	01:00				02:14	02:14
Luzern, Bahnhof	an	00:34	00:51			01:07	01:18	01:22				02:23	02:25
Luzern, Bahnhof	ab	00:35		01:00					01:30	02:00			02:30
Kriens, Busschleife	an	00:46		01:10					01:40	02:10			02:40
Obernau, Dorf	an	00:51		01:16					01:46	02:16			02:46

Linie		N1	RE75	N1	N1	RE75	N1	1	1	23	1
Gisikon-Root, Bahnhof	ab	02:33	03:09		03:33	04:09					
Root, Dorf	ab	02:35			03:35						
Dierikon, Migros	ab	02:39			03:39						
Perlen, Fabrik	ab			03:04		04:04			04:40		
Ebikon, Fildern	ab	02:40		03:10	03:40	04:10			04:41	04:53	
Ebikon, Bahnhof	ab	02:44	03:14	03:14	03:44	04:14	04:14		04:45 → 04:57		
Luzern, Bahnhof	an	02:55	03:23	03:25	03:55	04:23	04:25			05:12	
Luzern, Bahnhof	ab	03:00		03:30	04:00			04:42	04:57		05:13
Kriens, Busschleife	an	03:10		03:40	04:10			04:50	05:05		05:21
Obernau, Dorf	an	03:16		03:46	04:16			04:55	05:10		05:25

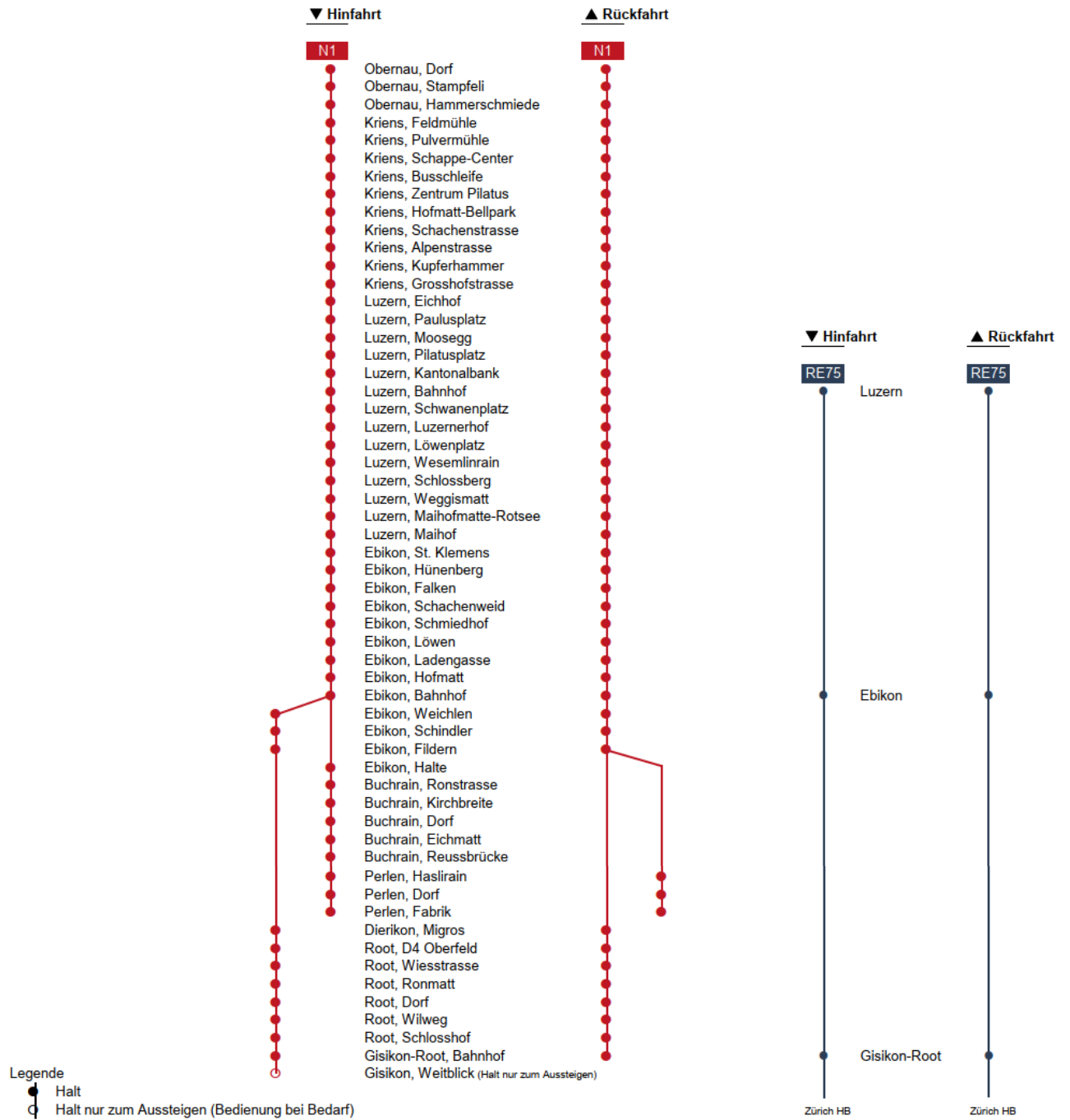
Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Güdismontag und Güdisdienstag.

◀ Halt nur zum Aussteigen
 Bahnverbindungen

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung	<ul style="list-style-type: none">▪ Obernau–Perlen Fabrik: Wie Linie 1 bis Ebikon Bahnhof, anschliessend wie Linie 22 bis Perlen Fabrik. Halt an allen Haltestellen.▪ Perlen Fabrik–Obernau: Wie Linie 22 bis Haslirain, anschliessend via Rontaltunnel nach Ebikon Fildern, anschliessend wie Linie 1 bis Obernau. Halt an allen Haltestellen.▪ Obernau–Gisikon-Weitblick: Wie Linie 1 bis Ebikon Schindler, anschliessend wie Linie 23 bis Gisikon Weitblick. Halt an allen Haltestellen bis Gisikon-Root Bahnhof. Fahrt bis Gisikon Weitblick aus Stabilitätsgründen nur auf Bedarf.▪ Gisikon-Root Bahnhof–Obernau: Fahrt ab Gisikon-Root Bahnhof wie Linie 23 bis Ebikon Fildern, anschliessend wie Linie 1 bis Obernau. Halt an allen Haltestellen.
Mengengerüst	<ul style="list-style-type: none">▪ 6 Kurspaare (30-Minuten-Takt, ab Ebikon Bahnhof alle 60 Minuten alternierend nach Perlen und Gisikon)
Fahrzeugbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ 3 Gelenkbusse
Anschlüsse	<ul style="list-style-type: none">▪ In Luzern Bahnhof Anschluss von RE75 und SN1 und weiteren Nachtbuslinien nach Kriens und Perlen bzw. Gisikon.▪ In Luzern Bahnhof Anschluss von N1 aus Perlen bzw. Gisikon nach RE75, SN1 und diversen Nachtbuslinien.▪ In Luzern Bahnhof <u>kein</u> Anschluss von N1 aus Obernau auf andere Nachtlinien (je 16 Minuten Hin- und Rückfahrt Luzern-Obernau-Luzern; erlaubt keine wirtschaftliche Anschlusssicherung).▪ Kein Anschluss in Ebikon zwischen RE75 und N1 möglich (Fahrzeiten und Anschlüsse beider Linien erlauben keine Anpassung ohne andere nachteiligere Auswirkungen).
Diverses	<ul style="list-style-type: none">▪ Gisikon Weitblick mit Halt nur zum Aussteigen (Bedienung bei Bedarf) aus Stabilitätsgründen.▪ Verzicht auf Abfahrt 1.00 Uhr Richtung Gisikon Weitblick, da um 0.51 Uhr S1 mit Anschluss in Ebikon auf Linien 22 und 23 verkehrt.▪ Keine Abfahrt um 1.02 Uhr ab Luzern Bahnhof nach Gisikon-Root, da zeitlich zu nah auf Verbindung S1-L22/L23 0.51 ab Luzern.
Offene Punkte	<ul style="list-style-type: none">▪ -

Bediente Haltestellen



N2 Luzern Bahnhof–Emmenbrücke Sprengi–Emmen Rüeggisingen


N72 Luzern Bahnhof–Emmenbrücke Sprengi–Neuenkirch Lippenrüti

Fahrplan

Linie		S1	2	N72	SN1	N2	N72	SN1	N2	N72	SN1	N2	N72	S1	2
Luzern, Bahnhof	ab	00:30	00:35	01:00	01:30	01:30	02:00	02:30	02:30	03:00	03:30	03:30	04:00	04:22	05:04
Luzern, Kreuzstutz	an		00:42	01:07		01:37	02:07		02:37	03:07		03:37	04:07		05:10
Reussbühl, Waldstrasse	an					01:43			02:43			03:43			
Emmenbrücke, Bahnhof Süd	an	00:35	00:47	01:12	01:35	01:49	02:12	02:35	02:49	03:12	03:35	03:49	04:12	04:27	05:14
Emmenbrücke, Sonnenplatz	an	00:37	00:51	01:15	01:37	01:52	02:15	02:37	02:52	03:15	03:37	03:52	04:15	04:28	05:19
Emmenbrücke, Sprengi	an		00:52	01:16		01:53	02:16		02:53	03:16		03:53	04:16		05:20
Emmenbrücke, Benziwil Ost	an					01:57			02:57			03:57			
Emmenbrücke Gersag, Bahnhof	an	00:37			01:37	02:02		02:37	03:02		03:37	04:02		04:28	
Emmen, Kasernenstrasse	an					02:05			03:05			04:05			
Neuenkirch, Post	an			01:25			02:25			03:25			04:25		
Neuenkirch, Lippenrüti	an			01:28			02:28			03:28			04:28		
		Sursee			Sursee			Sursee			Sursee			Sursee	

Linie		RE	N72	2	S1	N72	N2	SN1	N72	N2	SN1	N72	N2	SN1	2	S1
Neuenkirch, Lippenrüti	ab	Olten			Sursee			Sursee			Sursee			Sursee		Sursee
Neuenkirch, Post	ab		00:29			01:29			02:29			03:29				
Emmenbrücke, Sprengi	ab		00:31			01:31			02:31			03:31				
Emmenbrücke, Sonnenplatz	ab		00:40	00:54		01:40			02:40			03:40			05:26	
Emmen, Kasernenstrasse	ab		00:41	00:55	01:28	01:41			02:41			03:41			05:27	05:36
Emmen, Stern	ab						02:05			03:05			04:05			
Emmenbrücke, Bahnhof Süd	ab						02:09			03:09			04:09			
Luzern, Kreuzstutz	ab	00:47	00:44	00:59	01:30	01:44	02:13	02:18	02:44	03:13	03:18	03:44	04:13	04:18	05:31	05:38
Luzern, Bahnhof	an	00:55	00:55	01:10	01:36	01:55	02:25	02:25	02:55	03:25	03:25	03:55	04:25	04:25	05:42	05:45

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

 Bahnverbindungen

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung

- Luzern–Emmen Rüeggisingen: Wie Linie 2 bis Reussbühl Schiff, anschliessend Richtung Staffeln Schulhaus und wie Linien 42/43 bis Reussbühl Waldstrasse und zurück nach Frohburg, anschliessend wie Linie 2 bis Emmenbrücke Sprengi, anschliessend wie Linie 45 bis Bösfeld, anschliessend wie Linie 44 via Benziwil nach Emmen Rüeggisingen. Halt an allen Haltestellen.
- Emmen Rüeggisingen–Luzern: Wie Linie 41 bis Emmen Stern, anschliessend wie Linie 40 bis Emmenbrücke Bahnhof Süd, anschliessend wie Linie 2 bis Luzern Bahnhof. Halt an allen Haltestellen.
- Luzern–Neuenkirch–Luzern: Wie Linie 2 bis Emmenbrücke Sprengi, anschliessend wie Linie 72 bis Neuenkirch Lippenrüti und gleicher Weg zurück. Halt an allen Haltestellen.

Mengengerüst

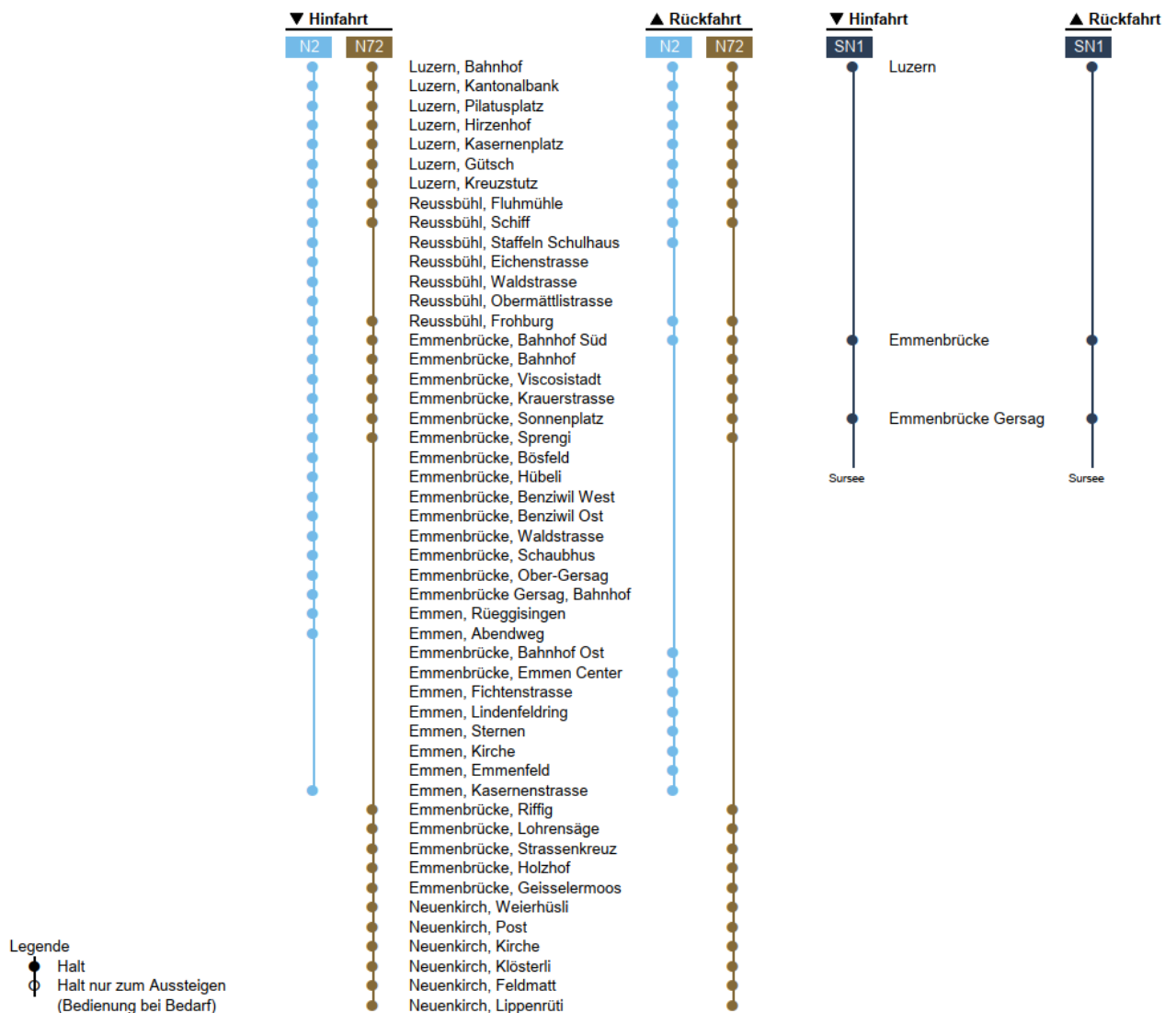
- N2: 3 Kurspaare (60-Minuten-Takt).
- N72: 4 Kurspaare (60-Minuten-Takt), 30 Minuten versetzt zu N2.
- 30-Minuten-Takt zwischen N2 und N72 ab Luzern Bahnhof bis Emmenbrücke Sprengi (ohne Reussbühl Waldstrasse) sowie auf Rückweg zwischen Emmenbrücke Bahnhof Süd und Luzern Bahnhof.

Fahrzeugbedarf

- N2: 1 Gelenkbus
- N72: 1 Gelenkbus

- Anschlüsse**
- N2: In Luzern Bahnhof Anschluss auf RE75, SN1 und diverse Nachtbuslinien (in beide Richtungen).
 - N72: In Luzern Bahnhof Anschluss auf diverse Nachtbuslinien (in beide Richtungen).
- Diverses**
- Bedienung Haltestelle Emmenbrücke Bösfeld nur noch an Kanten A/B möglich; Kanten C/D werden aufgehoben.
 - Haltestellen Emmenbrücke Celtastrasse und Sportplatz werden aufgehoben.
- Offene Punkte**
- -

Bediente Haltestellen



N3 Luzern Bahnhof–Küssnacht am Rigi Bahnhof

N33 Küssnacht am Rigi Bahnhof–Vitznau Station (–Gersau Wehri)

Fahrplan

Linie		24	S3	502	N3	N33	N3	N33	N3	N33	24	S3	502
Luzern, Bahnhof	ab	00:35	00:39		01:30		02:30		03:30		04:58	05:39	
Luzern, Brüel	an	00:42	00:45		01:37		02:37		03:37		05:05	05:45	
Meggen, Schlössli	an	00:48	00:49		01:44		02:44		03:44		05:11	05:49	
Meggen, Gottlieben	an	00:52			01:48		02:48		03:48		05:14		
Merlischachen, Dorf	an		00:54		01:50		02:50		03:50			05:54	
Küssnacht, Bahnhof	an		00:57		01:55		02:55		03:55			05:58	
			Erstfeld									Arth-G.	
Küssnacht, Bahnhof	ab		→ 01:02		→ 02:00		→ 03:00		→ 04:00			→ 06:05	
Greppen, Oberhaus	an		01:10		02:08		03:08		04:08			06:09	
Weggis, Dorfplatz	an		01:18		02:16		03:16		04:16			06:20	
Vitznau, Station	an		01:27		02:25		03:25		04:25			06:30	
Gersau, Wehri	an		01:36						04:34			06:41	
Brunnen, Bahnhof	an		01:53						04:51			07:00	
Schwyz, Zentrum	an								05:01			07:12	

Linie		502	S3	502	502	24	502	N33	N3	N33	N3	N33	N3	24	502	S3
Schwyz, Zentrum	ab	22:45		23:45	00:15		00:50									
Brunnen, Bahnhof	ab	22:58		23:58	00:26		01:00									
Gersau, Wehri	ab	23:11		00:11	00:39		01:13									
Vitznau, Station	ab	23:25		00:25	00:54			01:30		02:30		03:30			05:53	
Weggis, Dorfplatz	ab	23:35		00:35	01:04			01:38		02:38		03:38			06:03	
Greppen, Oberhaus	ab	23:43		00:43	01:11			01:45		02:45		03:45			06:11	
Küssnacht, Bahnhof	an	23:54		00:54	01:22			01:56		02:56		03:56			06:22	
Küssnacht, Bahnhof	ab		→ 00:01					→ 02:00		→ 03:00		→ 04:00				→ 06:32
Merlischachen, Dorf	ab							02:05		03:05		04:05				06:34
Meggen, Gottlieben	ab							02:07		03:07		04:07				
Meggen, Schlössli	ab		00:07		01:02			02:11		03:11		04:11	05:24		06:40	
Luzern, Brüel	ab		00:13		01:05			02:18		03:18		04:18	05:27		06:45	
Luzern, Bahnhof	an		00:21		01:16			02:25		03:25		04:25	05:38		06:53	

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Güdismontag und Güdisdienstag.

 Bahnverbindungen

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung

- N3, Luzern–Küssnacht a.R.: Wie Linie 24 bis Meggen Gottlieben (ohne Tschädigen), anschliessend entlang Kantonsstrasse bis Küssnacht, Kreisel Nord-/Gsteigstrasse, anschliessend via Gsteig- und Bahnhofstrasse zum Bahnhof Küssnacht am Rigi. Halt an allen Haltestellen (inkl. Europe und Dietschiberg).
- N3, Küssnacht a.R. –Luzern: Wie Hinfahrt. Halt an allen Haltestellen (inkl. Dietschiberg, Europe und Haldensteig).
- N33, Küssnacht a.R. –Vitznau: Wie Linie 502 bis Vitznau Station mit Halt an allen Haltestellen. Letzter Kurs ab Vitznau weiter nach Gersau–Schwyz, abhängig der Finanzierung durch Bezirk Gersau und Gemeinden Ingenbohl/Schwyz.
- N33, Vitznau–Küssnacht a.R.: Wie Linie 502 mit Halt an allen Haltestellen.

Mengengerüst

- Je 3 Kurspaare (60-Minuten-Takt).
- 30-Minuten-Takt Verkehrshaus–Luzern Bahnhof zusammen mit Linie N14 (Zubringerverkehr ab Ausgehlokalitäten im Bereich Haldenstrasse zum Anschlussknoten Bahnhof).

Fahrzeugbedarf

- 1 Gelenkbus auf N3
- 1 Standardbus auf N33 (vorauss. aus Garage Ibach, im Umlauf mit Linie 502)

N4 Luzern Bahnhof–Horw Zentrum–Stans Bahnhof

N20 Luzern Bahnhof–Horw Zentrum

N44 Stans Bahnhof–Ennetbürgen–Beckenried–Emmetten Post (bei Kt. NW in Bearbeitung)


Fahrplan

Linie		S4	4	20	S4	N20	N4	N20	N4	N20	N4	N20	IR	20	4
Luzern, Bahnhof	ab	00:32	00:35	00:35	01:02	01:00	01:30	02:00	02:30	03:00	03:30	04:00	05:04	05:14	06:00
Luzern, Brünigstrasse	an		00:39			01:04	01:34	02:04	02:34	03:04	03:34	04:04			06:04
Luzern, Hubelmatt	an		00:43			01:08	01:38	02:08	02:38	03:08	03:38	04:08			06:10
Luzern, Zihlmattweg	an			00:42		01:10	01:40	02:10	02:40	03:10	03:40	04:10		05:21	
Horw, Zentrum	an	00:38		00:46	01:08	01:14	01:44	02:14	02:44	03:14	03:44	04:14	05:09	05:25	
Hergiswil, Bahnhof	an	00:45			01:15		01:53		02:53		03:53		05:14		
Stansstad, Bahnhof	an	00:49			01:19		01:57		02:57		03:57		05:18		
Stans, Bahnhof	an	00:53			01:23		02:02		03:02		04:02		05:22		

Engelberg

Linie		20	S4	N20	N4	N20	N4	N20	N4	N20	S4	20
Stans, Bahnhof	ab		Wolfens. 00:47		02:03		03:03		04:03		Wolfens. 05:01	
Stansstad, Bahnhof	ab		00:51								05:05	
Hergiswil, Bahnhof	ab		00:55								05:09	
Horw, Zentrum	ab	00:25	01:00	01:15		02:15		03:15		04:15	05:14	05:35
Luzern, Zihlmattweg	ab	00:29		01:19		02:19		03:19		04:19		05:39
Luzern, Allmend/Messe	ab	00:30	01:04	01:20		02:20		03:20		04:20	05:18	05:40
Luzern, Eichhof	ab			01:21	02:20	02:21	03:20	03:21	04:20	04:21		
Luzern, Bahnhof	an	00:37	01:09	01:25	02:24	02:25	03:24	03:25	04:24	04:25	05:22	05:46

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

 Bahnverbindungen

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung

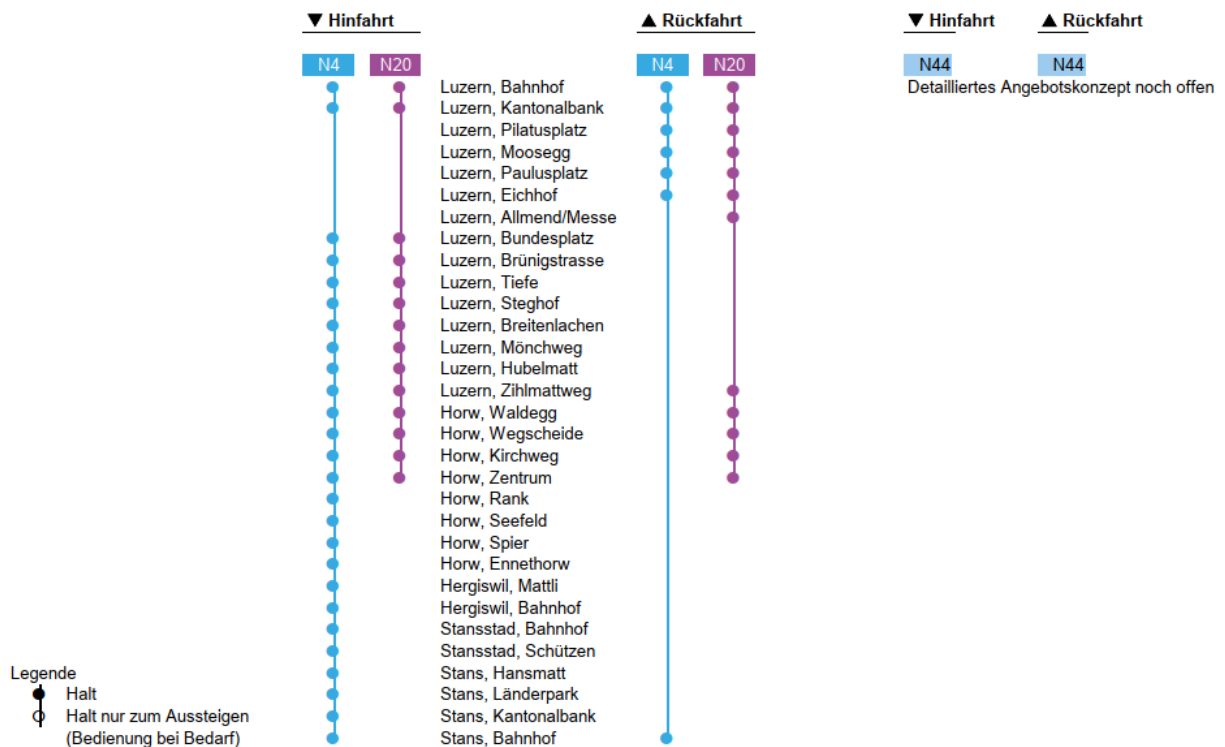
- Luzern–Horw–Stans: Wie Linie 4 bis Hubelmatt, anschliessend über Zihlmattweg bis Horwerstrasse, anschliessend wie Linie 20 bis Ennetthorw (bzw. N20 mit Wende in Horw Zentrum bei Merkur-Kreisel), anschliessend wie heutiger N10 bis Stans Bahnhof. Halt an allen Haltestellen. Bedienung Haltestelle Zihlmattweg Richtung Horw/Stans an neuer Haltekante vor Sportgebäude.
- Stans–Luzern (N4): Ab Stans Bahnhof ohne Halt via Autobahnanschluss Stans Nord und A2 bis Eichhof, ab Eichhof Halt an allen Haltestellen bis Luzern Bahnhof.
- Horw–Luzern (N20): Ab Horw Zentrum mit Halt an allen Haltestellen entlang Linie 20 nach Luzern Bahnhof.
- Stans–Emmetten (N44): Im Rahmen des Entwurfs der öV-Strategie Nidwalden 2021-2024 ist die Anschlusslinie Stans-Ennetbürgen-Buochs-Beckenried-Emmetten zum Nachtbus Luzern-Stans vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung des Angebots ist noch in Erarbeitung. Der Regierungs- und der Landrat des Kantons Nidwalden werden bis voraussichtlich Ende Juni 2021 über den Rahmenkredit 2022 und 2023 und somit über die Finanzierung des N44 entscheiden.

Mengengerüst

- 3 Kurspaare Luzern–Stans–Luzern (N4 im 60-Minuten-Takt)
- 6 Kurse Luzern–Horw (N4+N20 zusammen im 30-Minuten-Takt)
- 3 Kurse Horw–Luzern (N20 im 60-Minuten-Takt)
- N44: offen

- | | |
|----------------|---|
| Fahrzeugbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Gelenkbus auf N4 ▪ 0.5 Gelenk- oder Standardbus auf N20 (in Kombination mit N14) ▪ 1 Fahrzeug N44 |
| Anschlüsse | <ul style="list-style-type: none"> ▪ N4: In Luzern Bahnhof Anschluss zu RE75, SN1 und diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen). In Stans Anschluss auf N44. ▪ N20: In Luzern Bahnhof Anschluss zu diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen) und zu RE75 und SN1 (Richtung Zürich bzw. Sursee). |
| Diverses | <ul style="list-style-type: none"> ▪ - |
| Offene Punkte | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Genaue Linienführung und genauer Fahrplan N44 wird durch Kanton Nidwalden erarbeitet und definiert. ▪ Nummerierung N20, abhängig der Bundesfinanzierung (evtl. Integration in N4). |

Bediente Haltestellen



N5 Luzern Bahnhof–Sarnen Bahnhof

N55 Sarnen Bahnhof–Kerns/Sachseln/Flüeli-Ranft/Giswil/Lungern/Wilen

Fahrplan

Linie		14	S5	N5	N55	N5	N55	14	S5
Luzern, Bahnhof	ab	00:35	00:42	01:30		02:30		05:34	05:42
Kriens, Südpol	an	00:23		01:37		02:37		05:24	
Kriens, Sternmatt	an	00:20		01:39		02:39		05:21	
Kriens Mattenhof	an	00:19	00:46					05:20	05:46
Alpnachstad, Bahnhof	an			01:51		02:51			
Alpnach Dorf, Kantonalbank	an			01:54		02:54			
Alpnach Dorf	an		01:01						06:01
Kägiswil, Dorf	an			01:57		02:57			
Sarnen, Bahnhof	an		01:09	02:02		03:02			06:09
Sarnen, Bahnhof	ab				→ 02:04		→ 03:04		
Kerns, Post	an				●		●		
Sachseln, Brünigstrasse	an		01:13		●		●		06:13
Flüeli-Ranft, Dorf	an				●		●		
Ewil Maxon, Bahnhof	an		01:15		●		●		06:15
Giswil, Bahnhof	an		01:21		●		●		06:21
Kaiserstuhl, Bahnhof	an				●		●		
Lungern, Dorfkapelle	an				●		●		
Wilen (Sarnen)	an				●		●		

Linie		S5	N5	N5	S5
Sarnen, Bahnhof	ab	Giswil 00:19	02:03	03:05	Giswil 05:19
Luzern, Eichhof	ab		02:24	03:26	
Luzern, Bahnhof	an	00:47	02:28	03:30	05:47

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Güdismontag und Güdisdienstag.

- Halt nur zum Aussteigen. N55 verkehrt nur bei Bedarf ab Sarnen.
- Bahnverbindungen

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung

- N5, Luzern–Sarnen: Wie Linie 14, neu ebenfalls via Arsenalstrasse, bis Kriens Wiggendorf (ohne Bedienung Mattenhof Bahnhof), anschliessend über Autobahnanschluss Horw und A2/A8 bis Autobahnanschluss Alpnach, anschliessend Fahrt via Alpnachstad Bahnhof (Wende via Kapellenmattli/Bahnhofplatz) und Brünigstrasse nach Sarnen Bahnhof. Halt an ausgewählten Haltestellen (vgl. Perlschnur).
- N5, Sarnen–Luzern: Direktfahrt via Autobahnanschluss Sarnen-Nord, A8/A2 und Autobahnanschluss Luzern-Süd bis Eichhof und Luzern Bahnhof.
- N55, Feinverteilung ab Sarnen: Fahrt auf Bedarf in die verschiedenen Ortschaften gemäss gewünschten Reisezielen in der Reihenfolge der Perlschnur. Halt an ausgewählten Haltestellen (vgl. Perlschnur).

Mengengerüst

- 2 Kurspaare Luzern–Sarnen–Luzern (N5 im 60-Minuten-Takt)
- 2 Kurse zur Feinverteilung ab Sarnen (N55 im 60-Minuten-Takt)

Fahrzeugbedarf

- 1 Gelenkbus auf N5 (ab PostAuto-Garage Kriens)
- 1 Klein-, Midi- oder Standardbus auf N55 (ab PostAuto-Garage Sarnen)

Anschlüsse

- Anschlüsse in Sarnen Bahnhof zwischen N5 und N55.
- N5: In Luzern Bahnhof Anschluss zu RE75, SN1 und diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen).

Diverses

- Kanton Obwalden bestellt vorerst 2 Kurspaare. Zusätzliches optionales Kurspaar N5 um 3.30 Uhr ab Luzern mit zusätzlichem Kurs N55 um 4.04 ab Sarnen wird zu späterem Zeitpunkt geprüft.
- Keine Bedienung von Alpnach Schoried aufgrund zu knapper Fahrzeiten, schwieriger Befahrbarkeit mit Gelenkbus (ab Brünigstrasse via Schoriederstrasse–Sagibach–Guberstrasse–Schoriederstrasse zurück nach Brünigstrasse) und kleinem Zusatzpotenzial im Vergleich zur längeren Fahrzeit für Hauptpotenziale.
- Rückfahrt N5 ohne Halt via Autobahn notwendig aus Gründen der Fahrplanstabilität.
- N55: Eingeschränkter Bedienungsradius auf erster Fahrt (voraussichtlich bis max. Giswil), um pünktliche Abfahrt auf zweiter Fahrt sicherzustellen.

Offene Punkte

- -

Bediente Haltestellen

▼ Hinfahrt



▲ Rückfahrt



N55



Legende

- Halt
- Halt nur zum Aussteigen (Bedienung bei Bedarf)

N6 Luzern Bahnhof–Littau Gasshof–Wolhusen Bahnhof–Menznau Bahnhof

N12 Luzern Bahnhof–Littau Gasshof


N66 Wolhusen Bahnhof–Schüpfheim Bahnhof–Schangnau Post

Fahrplan

Linie		S6	12	N12	N6	N66	N12	N6	N66	N12	N6	N12	12	RE
Luzern, Bahnhof	ab	00:16	00:35	01:00	01:30		02:00	02:30		03:00	03:30	04:00	04:51	05:57
Luzern, Kreuzstutz	an		00:43	01:07	01:37		02:07	02:37		03:07	03:37	04:07	04:57	
Littau, Gasshof	an		00:49	01:13	01:43		02:13	02:43		03:13	03:43	04:13	05:02	
Littau, Bahnhof	an	00:22			01:45			02:45			03:45			
Malters, Bahnhof	an	00:29			01:56			02:56			03:56			06:06
Schachen, Dorf	an	00:32			02:00			03:00			04:00			
Werthenstein, Dorf	an	00:36			02:06			03:06			04:06			
Wolhusen, Bahnhof	an	00:40			02:09			03:09			04:09			06:13
Menznau, Bahnhof	an	00:47			02:17			03:17			04:17			06:21
		Willisau												Willisau
Wolhusen, Bahnhof	ab	00:40			→ 02:12			→ 03:12						06:13
Entlebuch	an	00:48												06:22
Entlebuch, Drei Könige	an				02:32			03:32						
Hasle, Dorf	an	00:50			02:37			03:37						
Schüpfheim, Bahnhof	an	00:56			02:44			03:44						06:29
Escholzmatt, Bahnhof	an	01:03						03:51						06:36
Wiggen, Egghus	an							03:58						
Marbach, Post	an							04:03						
Schangnau, Post	an							04:11						
		Langnau i.E.												Bern

Linie		S6	12	N12	N66	N6	N12	N66	N6	N12	N6	N12	12	S6
Schangnau, Post	ab					01:14								
Marbach, Post	ab					01:22								
Wiggen, Egghus	ab					01:29								
Escholzmatt, Bahnhof	ab	23:21				01:34								
Schüpfheim, Bahnhof	ab	23:28				01:45		02:45						
Hasle, Dorf	ab	23:32				01:52		02:52						
Entlebuch, Drei Könige	ab					01:57		02:57						
Entlebuch	ab	23:35												
Wolhusen, Bahnhof	an	23:45			02:08			03:08						
		Willisau												
Menznau, Bahnhof	ab	23:35				02:18		03:18		04:18				
Wolhusen, Bahnhof	ab	23:45			→ 02:25			→ 03:25		04:25				05:38
Werthenstein, Dorf	ab	23:47			02:28			03:28		04:28				05:40
Schachen, Dorf	ab	23:51												05:43
Malters, Bahnhof	ab	23:55												05:47
Littau, Sänthof	ab	23:59			02:38			03:38		04:38				05:51
Reussbühl, Schiff	ab													
Littau, Gasshof	ab		00:52	01:13			02:13		03:13		04:13	05:04		
Luzern, Kreuzstutz	ab		00:58	01:19		02:46	02:16	03:46	03:16	04:46	04:16	05:09		
Luzern, Bahnhof	an	00:10	01:05	01:26		02:53	02:23	03:53	03:23	04:53	04:23	05:15	06:00	

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

 Bahnverbindungen

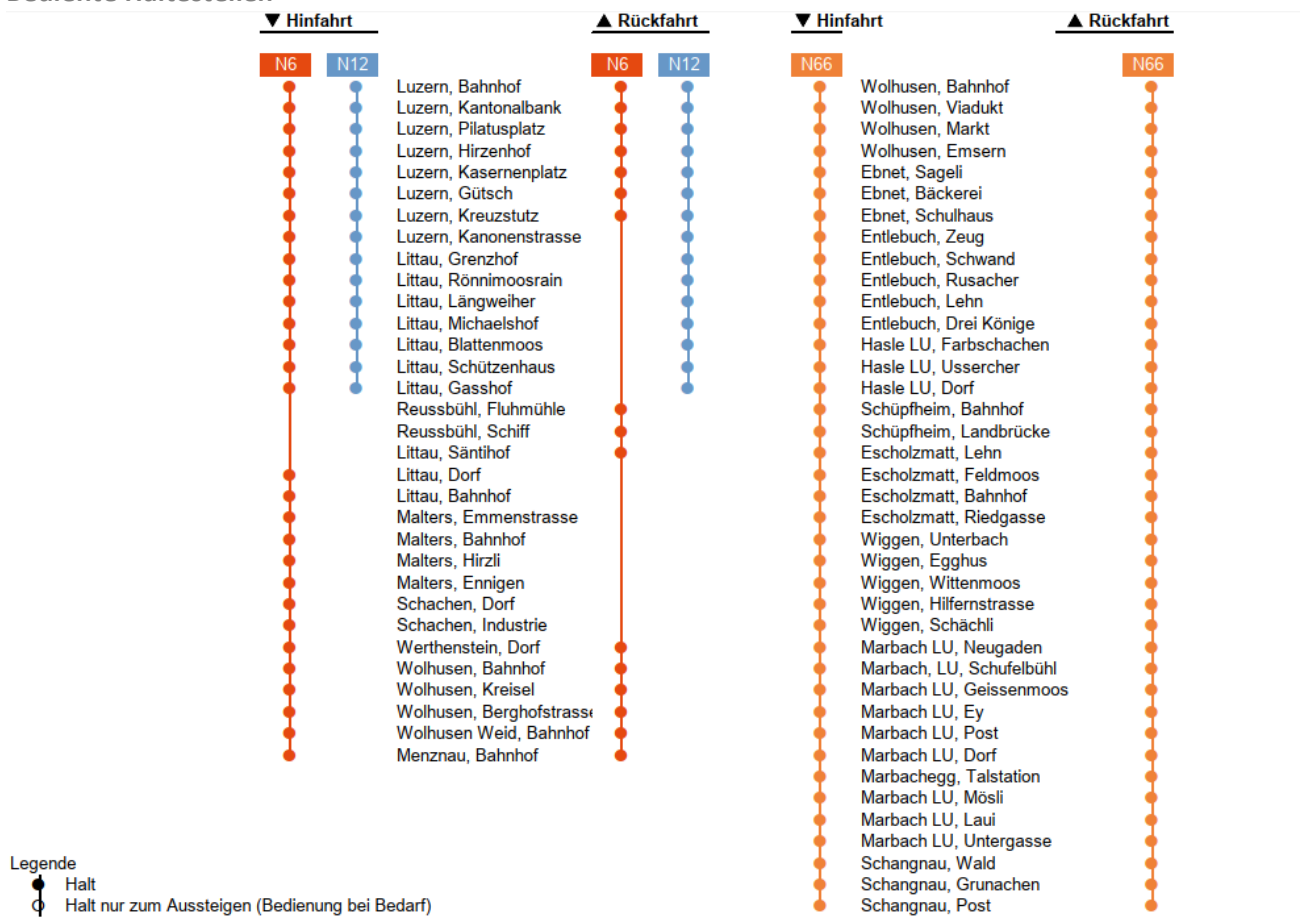
Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung

- Luzern–Littau–Menznau: Wie Linie 12 bis Littau Gasshof (N12 mit Wende beim Kreisel Gasshof), anschliessend wie Linien 30/40 bis Littau Bahnhof, anschliessend wie heutiger N5 via Umfahrungsstrasse, Anschluss Malters und Schachen bis Wolhusen Bahnhof und anschliessend weiter bis Menznau Bahnhof. Halt an allen Haltestellen.
- Menznau–Luzern (N6): Ab Werthenstein ohne Halt via Umfahrungsstrasse bis Littau Sänthof, anschliessend via Thorenberg- und Rothenstrasse bis Schiff (Rechtsabbiegen auf öV-Trasse zur Haltestelle Frohburg nicht möglich), ab Schiff Halt an allen Haltestellen bis Luzern Bahnhof.

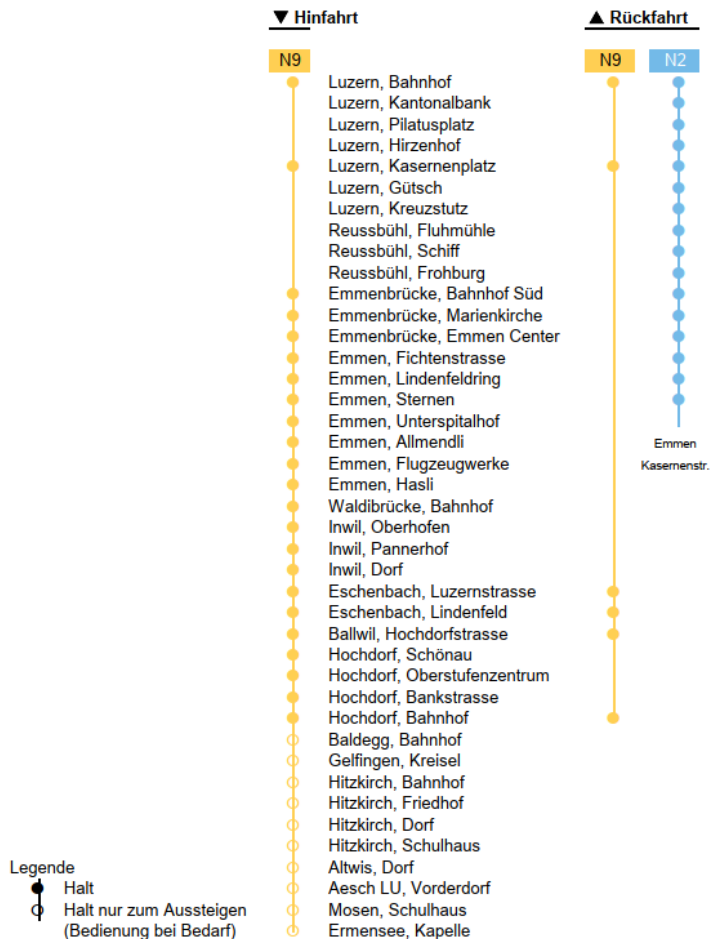
- Littau–Luzern (N12): Halt an allen Haltestellen entlang Linie 12 bis Luzern Bhf.
 - Wolhusen–Schüpfheim–Schangnau (N66): in beiden Richtungen wie heutiger N5 mit Halt an allen Haltestellen.
- Mengengerüst
- 3 Kurspaare Luzern–Menznau–Luzern (N6 im 60-Minuten-Takt)
 - 6 Kurse Luzern–Littau Gasshof (N6+N12 zusammen im 30-Minuten-Takt)
 - 3 Kurse Littau Gasshof–Luzern (N12 im 60-Minuten-Takt)
 - 2 Kurspaare Wolhusen–Schüpfheim (N66 im 60-Minuten-Takt), davon 1 Kurs-paar weiter ab/bis Schangnau
- Fahrzeugbedarf
- 2 Gelenkbusse im gemeinsamen Umlauf auf N6/N12
 - 1 Standardbus auf N66 (ab PostAuto-Garage Schangnau)
- Anschlüsse
- Anschlüsse in Wolhusen Bahnhof zwischen N6 und N66 in beiden Richtungen.
 - N6: In Luzern Bahnhof Anschluss zu RE75, SN1 (nur Richtung Menznau) und diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen).
 - N12: In Luzern Bahnhof Anschluss zu diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen) und zu RE75 und SN1 (Richtung Zürich bzw. Sursee).
- Diverses
- -
- Offene Punkte
- Nummerierung N12, abhängig der Bundesfinanzierung (evtl. Integration in N6)

Bediente Haltestellen



- Diverses ▪ -
- Offene Punkte ▪ -

Bediente Haltestellen



N14 Luzern Bahnhof–Klinik St. Anna–Brüelstrasse–Büttenenhalde

Fahrplan

Linie		14	6	N14	N14	N14	6	14
Luzern, Bahnhof	ab	00:35	00:38	01:30	02:30	03:30	04:53	05:34
Luzern, Klinik St. Anna	an	00:40		01:35	02:35	03:35		05:39
Luzern, Brüelstrasse	an	00:45	00:45	01:40	02:40	03:40	05:00	05:44
Luzern, Büttenenhalde	an		00:52	01:45	02:45	03:45	05:04	

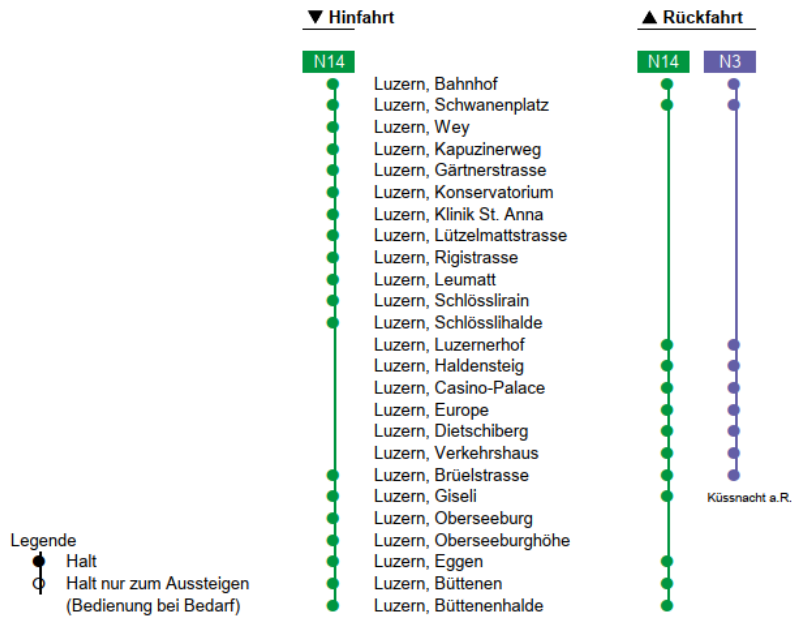
Linie		6	N14	N3	N14	N3	N14	N3	6
Luzern, Büttenenhalde	ab	00:55	01:45		02:45		03:45		05:06
Luzern, Brüelstrasse	ab	00:59	01:49	Küssn.	02:49	Küssn.	03:49	Küssn.	05:11
Luzern, Casino-Palace	ab	01:02	01:53	02:21	02:53	03:21	03:53	04:21	05:14
Luzern, Bahnhof	an	01:08	01:57	02:25	02:57	03:25	03:57	04:25	05:19

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Güdismontag und Güdisdienstag.

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luzern–Büttenenhalde: Wie Linie 14 bis Brüelstrasse, anschliessend wie Linie 6 bis Büttenenhalde. Halt an allen Haltestellen. ▪ Büttenenhalde–Luzern: Ab Eggen Direktfahrt nach Giseli (aus Fahrzeitgründen). Ab Brüelstrasse wie Linie 6 nach Luzern Bahnhof mit Halt an allen Haltestellen.
Mengengerüst	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 Kurspaare Luzern–Büttenenhalde–Luzern im 60-Minuten-Takt ▪ 30-Minuten-Takt Verkehrshaus–Luzern Bahnhof zusammen mit Linie N3 (Zubringerverkehr ab Ausgehlokalitäten im Bereich Haldenstrasse zum Anschlussknoten Bahnhof).
Fahrzeugbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 0.5 Gelenk- oder Standardbus (in Kombination mit N20)
Anschlüsse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Luzern Bahnhof Anschluss zu RE75, SN1 (nur Richtung Büttenenhalde) und diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen).
Diverses	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Offene Punkte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Bediente Haltestellen



N21 Luzern Bahnhof–Hirtenhof–Kastanienbaum–Südpol–Luzern Bahnhof (Rundkurs)**Fahrplan**

Linie		21	8	14	N21	N21	N21	8	14	21
Luzern, Bahnhof	ab	00:03	00:35		01:30	02:30	03:30	05:11		06:00
Luzern, Wartegg	an	00:09	00:41		01:35	02:35	03:35	05:16		06:06
Luzern, Hirtenhof	an		00:43		01:38	02:38	03:38	05:19		
St. Niklausen, Unterwil	an	00:15			01:44	02:44	03:44			06:12
Kastanienbaum, Schiffstation	an	00:19			01:48	02:48	03:48			06:16
Horw, Wegscheide	an	00:26			01:54	02:54	03:54			06:22
Horw, Zentrum	an	00:29			01:55	02:55	03:55			06:25
Kriens, Wiggenhof	an		00:18	01:59	02:59	03:59		05:19		
Kriens Mattenhof, Bahnhof	an		00:19	02:01	03:01	04:01		05:20		
Kriens, Südpol	an		00:23	02:03	03:03	04:03		05:24		
Luzern, Eichhof	an		00:27	02:07	03:07	04:07		05:28		
Luzern, Bahnhof	an		00:31	02:13	03:13	04:13		05:32		

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gúdismontag und Gúdisdienstag.

Bemerkungen

- Linienführung und Haltestellenbedienug
- Ab Luzern Bahnhof via Linie 7 bis Knoten Bodenhofterrasse/Hirtenhofstrasse, anschliessend via Hirtenhofstrasse zur Langensandstrasse, anschliessend wie Linie 21 via Kastanienbaum, Wegscheide nach Horw Zentrum, anschliessend wie Linie 14 via Mattenhof, Südpol und Arsenalstrasse, Eichhof nach Luzern Bahnhof. Halt an allen Haltestellen.
- Mengengerüst
- 3 Kurse Luzern–Kastanienbaum–Südpol–Luzern im 60-Minuten-Takt
- Fahrzeugbedarf
- 1 Standard- oder Gelenkbusse
- Anschlüsse
- In Luzern Bahnhof Anschluss zu RE75, SN1 und diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen).
- Diverses
- Bedienung Haltestelle Bodenhofterrasse ohne Haltestelleninfrastruktur nach Knoten Bodenhofterrasse/Hirtenhofstrasse in Hirtenhofstrasse (deshalb nur Halt zum Aussteigen).
 - Bedienung Haltestelle Hirtenhof ohne Haltestelleninfrastruktur vis-à-vis Wendeschleife Hirtenhof (deshalb nur Halt zum Aussteigen).
 - Bedienung Haltestelle Schönbühl ohne Haltestelleninfrastruktur vor Knoten Hirtenhof-/Langensandstrasse in Hirtenhofstrasse (deshalb nur Halt zum Aussteigen).
- Offene Punkte
- -

Bediente Haltestellen

▼ Rundkurs

N21

- Luzern, Bahnhof
- Luzern, Kantonalbank
- Luzern, Bundesplatz
- Luzern, Werkhofstrasse
- Luzern, Weinbergli
- Luzern, Wartegg
- Luzern, Bodenhofterrasse (Halt nur zum Aussteigen)
- Luzern, Hirtenhof (Halt nur zum Aussteigen)
- Luzern, Schönbühl (Halt nur zum Aussteigen)
- St. Niklausen, Stutz
- St. Niklausen, Haslihorn
- St. Niklausen, Langensand
- St. Niklausen, Mättwil
- St. Niklausen, Unterwil
- Kastanienbaum, Krämerstein
- Kastanienbaum, Waldwinkel
- Kastanienbaum, Schiffstation
- Kastanienbaum, Dorni
- Kastanienbaum, Kreuzmatt
- Horw, Buholz
- Horw, Felmis
- Horw, Stegmatt/Kirchfeld
- Horw, Hofrüti
- Horw, Wegscheide
- Horw, Kirchweg
- Horw, Zentrum
- Horw, Bahnhof
- Horw, Steinibach
- Kriens, Pilatusmarkt
- Kriens, Wiggenhof
- Kriens, Grabenhof
- Kriens, Oberkuonimatt
- Kriens Mattenhof, Bahnhof
- Kriens, Sternmatt
- Kriens, Nidfeld
- Kriens, Südpol
- Kriens, Arsenalstrasse
- Luzern, Eichhof
- Luzern, Paulusplatz
- Luzern, Moosegg
- Luzern, Pilatusplatz
- Luzern, Kantonalbank
- Luzern, Bahnhof

Legende

- Halt
- Halt nur zum Aussteigen
(Bedienung bei Bedarf)

N52 Rothenburg Dorf Bahnhof–Beromünster Post (–Menziken Bahnhof)

Fahrplan

Linie		50	SN1	N52	N81	SN1	N52	N81	SN1	N52	S1	50
Luzern	ab	00:05	01:30			02:30			03:30		04:56	
Emmenbrücke	an		01:35			02:35			03:35		05:01	
Emmenbrücke Gersag	an		01:37			02:37			03:37			
Rothenburg Dorf	an		01:39			02:39			03:39		05:04	
Sursee	an		01:56			02:56			03:56		05:21	
Sursee, Bahnhof	ab				→ 02:00			→ 03:00				
Rothenburg Dorf, Bahnhof	ab	00:17	→ 01:43			→ 02:43			→ 03:43		→ 05:17	
Rothenburg, Bertiswil	an	00:21	01:46			02:46			03:46		05:21	
Rain, Sandblatten	an	00:25	01:50			02:50			03:50		05:25	
Rain, Dorf	an		01:52			02:52			03:52			
Hildisrieden, Post	an	00:29	01:57			02:57			03:57		05:29	
Neudorf, Post	an	00:34	02:02			03:02			04:02		05:34	
Beromünster, Post	an	00:43	02:09		↑ 02:23	03:09		↑ 03:23	04:09		05:43	
Gunzwil, Dorf	an				↑ 02:20			↑ 03:20	⚡ 04:11			
Rickenbach LU, Dorf	an				↑ 02:17			↑ 03:17	⚡ 04:15			
Menziken, Bahnhof	an	00:52			02:30			03:30	⚡ 04:23		05:52	

Linie		50	N52	N72	N81	SN1	N52	N72	N81	SN1	N52	N72	N81	SN1	52 (nur Sa)
Menziken, Bahnhof	ab	00:06	01:00						02:30						03:30
Rickenbach LU, Dorf	ab														
Gunzwil, Dorf	ab														
Beromünster, Post	ab	00:15	01:09		↑ 01:37		02:09		↑ 02:37		03:09		↑ 03:39	03:37	
Neudorf, Post	ab	00:21	01:15				02:15				03:15				
Hildisrieden, Post	ab	00:28	01:22				02:22				03:22				
Rain, Dorf	ab		01:27				02:27				03:27				
Rain, Sandblatten	ab	00:32	01:29				02:29				03:29				
Rothenburg, Bertiswil	ab	00:37	01:33				02:33				03:33				
Rothenburg Dorf, Bahnhof	an	00:41	01:36	Neuenk.			02:36	Neuenk.			03:36	Neuenk.			05:07
Emmenbrücke, Sprengi	an		⚡ 01:38	→ 01:40			⚡ 02:38	→ 02:40			⚡ 03:38	→ 03:40			05:11
Sursee, Bahnhof	an				01:55				02:55				03:55		
Sursee	ab				→ 02:01				→ 03:01				→ 04:01		
Rothenburg Dorf	ab						02:14				03:14			04:14	
Emmenbrücke Gersag	ab				01:41		02:17		02:41		03:17		03:41	04:17	
Emmenbrücke	ab				01:44		02:18		02:44		03:18		03:44	04:18	
Luzern	an				01:55		02:25		02:55		03:25		03:55	04:25	05:27

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gúdismontag und Gúdisdienstag.

- ⚡ Halt nur zum Aussteigen.
- Bahnverbindungen

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung

- Rothenburg Dorf–Beromünster: Wie Linie 52 (via Rain) bis Beromünster Post und (auf letztem Kurs) bei Bedarf weiter wie heutiger N12 via Rickenbach LU nach Menziken Bahnhof. Halt an allen Haltestellen.
- Beromünster–Rothenburg Dorf: Wie Linie 52 (via Rain) bis Rothenburg Dorf. Halt an allen Haltestellen. Bei Bedarf weiter nach Emmenbrücke Sprengi mit Anschluss auf N72 nach Luzern.

Mengengerüst

- 3 Kurspaare Rothenburg Dorf–Beromünster–Rothenburg Dorf im 60-Minuten-Takt, davon 1 Kurs bei Bedarf weiter bis Rickenbach–Menziken.

Fahrzeugbedarf

- 1 Gelenkbus

Anschlüsse

- Anschlüsse in Rothenburg Dorf Bahnhof zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N52 in Richtung Beromünster.
- Anschlüsse in Emmenbrücke Sprengi zwischen N52 und N72 bei Bedarf Richtung Luzern (mit Anschluss in Luzern zu diversen Nachtbuslinien).

- Anschlüsse in Beromünster auf erstem und zweitem Kurs zwischen N52 und N81 nach Menziken.

Diverses ▪ -

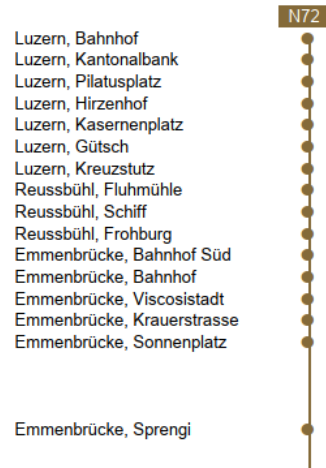
Offene Punkte ▪ -

Bediente Haltestellen

▼ **Hinfahrt**



▲ **Rückfahrt**



- Legende
- Halt
 - Halt nur zum Aussteigen (Bedienung bei Bedarf)


N60 Rothenburg Bahnhof–Ruswil–Grosswangen Post

Fahrplan

Linie		61	S1	60	SN1	N60	SN1	N60	SN1	N60	61
Luzern	ab	23:31	00:30		01:30		02:30		03:30		(nur Sa) 06:01
Emmenbrücke	an		00:35		01:35		02:35		03:35		
Emmenbrücke Gersag	an		00:37		01:37		02:37		03:37		
Rothenburg Dorf	an		00:39		01:39		02:39		03:39		
Rothenburg	an		00:41		01:41		02:41		03:41		
			Sursee		Sursee		Sursee		Sursee		
Rothenburg, Bahnhof	ab		→ 00:43		→ 01:43		→ 02:43		→ 03:43		
Emmenbrücke, Strassenkreuz	an	23:46	00:44		01:44		02:44		03:44		06:16
Hellbühl, Post	an	23:51	00:49		01:49		02:49		03:49		06:21
Ruswil, Rottalcenter	an	23:57	00:55		01:55		02:55		03:55		06:27
Buttisholz, Dorf	an	00:09	01:03		02:03		03:03		04:03		06:39
Grosswangen, Post	an	00:16	01:09		02:09		03:09		04:09		06:46

Linie		61	60	RE	N60	N72	N60	N72	N60	N72	61
Grosswangen, Post	ab	22:34			01:12		02:12		03:12		(nur Sa) 05:34
Buttisholz, Dorf	ab	22:41									05:41
Ruswil, Rottalcenter	ab	22:49	00:16		01:22		02:22		03:22		05:49
Hellbühl, Post	ab	22:59	00:23		01:29	Neuenk.	02:29	Neuenk.	03:29	Neuenk.	05:59
Emmenbrücke, Strassenkreuz	ab	23:04	00:27		01:33	→ 01:37	02:33	→ 02:37	03:33	→ 03:37	06:04
Rothenburg, Bahnhof	an		00:31		01:37		02:37		03:37		
Rothenburg	ab		→ 00:42	Otten							
Emmenbrücke, Sonnenplatz	ab				01:41		02:41		03:41		
Emmenbrücke, Bahnhof Süd	ab		00:47		01:44		02:44		03:44		
Luzern, Bahnhof	an	23:22	00:55		01:55		02:55		03:55		06:22

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

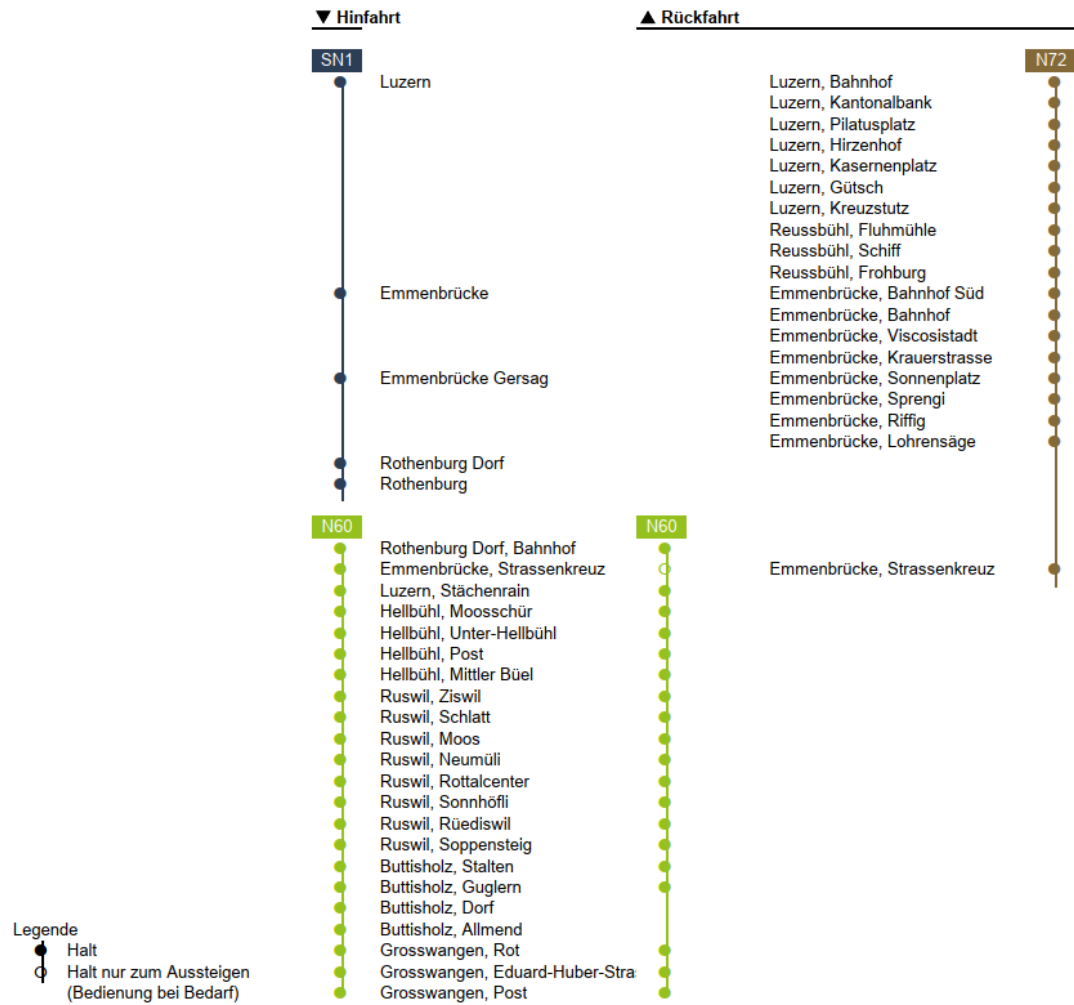
 Bahnverbindungen

Bemerkungen

- Linienführung und Haltestellenbedienung**
- Rothenburg–Grosswangen: Wie Linie 60 bis Buttisholz und weiter wie Linie 61 nach Grosswangen Post. Halt an allen Haltestellen.
 - Grosswangen–Rothenburg: Direkt (via Industrie Buttisholz) nach Guglern und weiter wie Linie 60 bis Rothenburg Bahnhof. Ab Guglern Halt an allen Haltestellen.
- Mengengerüst**
- 3 Kurspaare Rothenburg–Grosswangen–Rothenburg im 60-Minuten-Takt.
- Fahrzeugbedarf**
- 1 Gelenkbus
- Anschlüsse**
- Anschlüsse in Rothenburg Bahnhof zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N60 in Richtung Grosswangen.
 - Anschlüsse in Emmenbrücke Strassenkreuz zwischen N60 und N72 bei Bedarf Richtung Luzern (mit Anschluss in Luzern zu diversen Nachtbuslinien).
- Diverses**
- Wende Grosswangen bei neu durch Gemeinde zu erstellender Wendeschleife an Kantonsstrasse im Bereich Badhus.
 - Weiterfahrt nach Ettiswil nicht möglich aufgrund fehlender Umlaufzeit.
 - Realisierung zusätzliche Aussteigehaltekante Emmenbrücke Strassenkreuz Richtung Rothenburg (nach Knoten) für Umstieg zwischen N60 und N72 Fahrtrichtung Luzern – kann gleichzeitig von Linien 60 und 70 genutzt werden.

Offene Punkte ■ -

Bediente Haltestellen




N63 Sursee Bahnhof–Willisau Bahnhof–Käppelimmatt bei Willisau

Fahrplan

Linie		S6	S1	IR	63	SN1	N63	SN1	N63	SN1	N63	S1	63
Luzern	ab	00:16	00:30	00:49		01:30		02:30		03:30		05:44	
Emmenbrücke	an		00:35			01:35		02:35		03:35		05:49	
Emmenbrücke Gersag	an		00:37			01:37		02:37		03:37		05:52	
Sursee	an		00:55	01:08		01:56		02:56		03:56		06:10	
Sursee, Bahnhof	ab				→ 01:10		→ 02:00		→ 03:00		→ 04:00		→ 06:15
Mauensee, Dorf	an				01:16		02:06		03:06		04:06		06:21
Kottwil, Dorf	an				01:18		02:08		03:08		04:08		06:23
Ettiswil, Post	an				01:21		02:11		03:11		04:11		06:28
Willisau, Bahnhof	an	00:53			01:28		02:18		03:18		04:18		06:35
Willisau, Schlossfeld	an						02:21		03:21		04:21		
Willisau, Käppelimmatt	an				01:33		02:28		03:28		04:28		06:40

Linie		63	IR	N63	SN1	N63	SN1	63	S1
Willisau, Käppelimmatt	ab			02:30		03:30		05:44	
Willisau, Schlossfeld	ab								
Willisau, Bahnhof	ab	00:28		02:35		03:35		05:50	
Ettiswil, Post	ab	00:36		02:42		03:42		05:58	
Kottwil, Dorf	ab	00:39		02:44		03:44		06:01	
Mauensee, Dorf	ab	00:41		02:47		03:47		06:03	
Sursee, Bahnhof	an	00:49		02:55		03:55		06:09	
Sursee	ab		→ 00:56		→ 03:01		→ 04:01		→ 06:18
Emmenbrücke Gersag	ab				03:17		04:17		06:36
Emmenbrücke	ab				03:18		04:18		06:38
Luzern	an		01:16		03:25		04:25		06:45

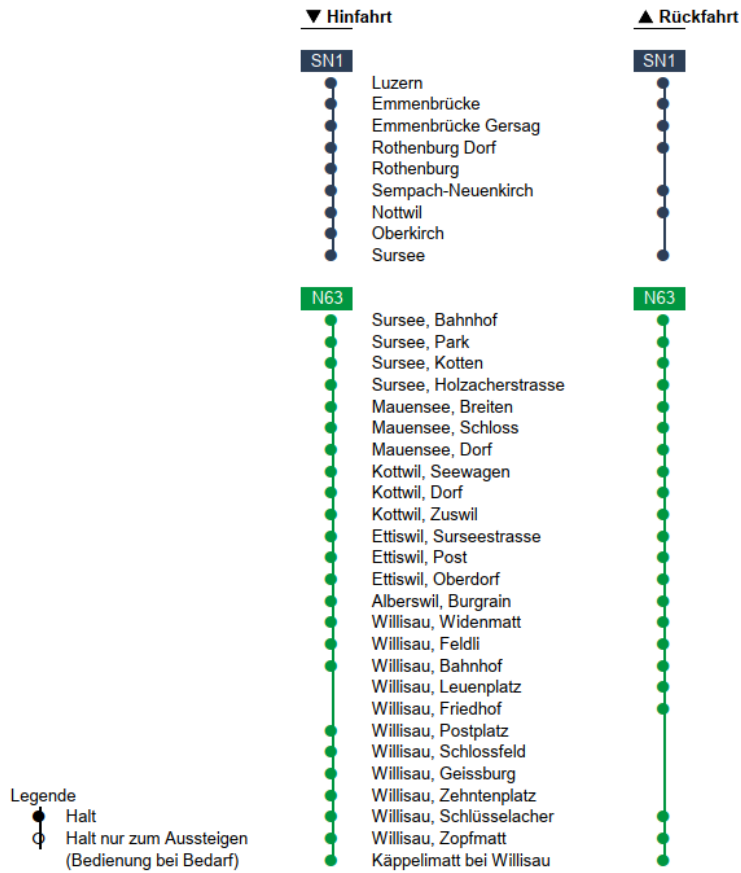
Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

 Bahnverbindungen

Bemerkungen

- Linienführung und Haltestellenbedienung
- Sursee–Käppelimmatt: Wie Linie 63 bis Willisau Bahnhof und weiter wie Linie 272 via Schlossfeld nach Käppelimmatt. Halt an allen Haltestellen.
 - Käppelimmatt–Sursee: Wie Linie 63. Halt an allen Haltestellen.
- Mengengerüst
- 3 Kurse Sursee–Käppelimmatt im 60-Minuten-Takt.
 - 2 Kurse Käppelimmatt–Sursee im 60-Minuten-Takt.
- Fahrzeugbedarf
- 1 Standardbus
- Anschlüsse
- Anschlüsse in Sursee Bahnhof zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N63 sowie zwischen N63 und weiteren Nachtbuslinien in beiden Richtungen.
 - Fahrzeit reicht nicht für Weiterfahrt Richtung Hübeli.
- Diverses
- -
- Offene Punkte
- -

Bediente Haltestellen



N73 Luzern Bahnhof–Udligenswil alte Post (–Rotkreuz Bahnhof Süd)**Fahrplan**

Linie		73	N73	N73	N73	73
Luzern, Bahnhof	ab	00:10	01:30	02:30	03:30	05:29
Luzern, Brüelstrasse	an	00:16	01:36	02:36	03:36	05:35
Adligenswil, Dorf	an	00:23	01:43	02:43	03:43	05:42
Udligenswil, alte Post	an	00:32	01:52	02:52	03:52	05:51
Meierskappel, Dorfplatz	an	00:38	01:58		03:58	05:57
Rotkreuz, Bahnhof Süd	an	00:45			04:05	06:04

Linie		73	N73	N73	RE75	N73	73
Zürich HB	ab				03:35		
Zug	ab				03:57		
Rotkreuz	ab				04:06		
Rotkreuz, Bahnhof Süd	ab	00:48			→ 04:10		
Meierskappel, Dorfplatz	ab	00:53			04:15		
Udligenswil, alte Post	ab	01:04	02:02	03:02	04:24	06:01	
Adligenswil, Dorf	ab	01:12	02:10	03:10	04:32	06:09	
Luzern, Brüelstrasse	ab	01:18	02:16	03:16	04:38	06:15	
Luzern, Bahnhof	an	01:27	02:24	03:24	04:46	06:24	

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

- Halt nur zum Aussteigen.
- Bahnverbindungen

Bemerkungen

- | | |
|---|---|
| Linienführung und Haltestellenbedienung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Luzern–Rotkreuz–Luzern: Wie Linie 73. Halt an allen Haltestellen bis Udligenswil. Erster Kurs bei Bedarf weiter bis Meierskappel. Letzter Kurs weiter bis Rotkreuz und zurück nach Luzern. |
| Mengengerüst | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 Kurspaare Luzern–Udligenswil–Luzern im 60-Minuten-Takt, davon 1 Kurs bei Bedarf weiter bis Meierskappel (mit Dreipunktswende beim Dorfplatz) und 1 Kurspaar weiter bis Rotkreuz. |
| Fahrzeugbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 15-Meter-Bus |
| Anschlüsse | <ul style="list-style-type: none"> ▪ In Luzern Bahnhof Anschluss zu RE75, SN1 und diversen Nachtbuslinien (in beide Richtungen). ▪ In Rotkreuz Bahnhof Süd Anschluss zu RE75 von Zürich nach Udligenswil–Luzern. |
| Diverses | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung von Meierskappel bei jedem Kurs aufgrund fehlender Umlaufzeit bzw. aus Stabilitätsgründen nicht möglich; zweite Fahrt nur bis Udligenswil dient der Stabilitätssicherung. ▪ Wegen Dreipunktswenden in Meierskappel auf erstem Kurs ist ein Standard- oder 15-Meter-Bus notwendig, welche noch bis ca. 2025 im Einsatz stehen. Ab Fahrplan 2026 ist eine andere Lösung zu finden. |
| Offene Punkte | <ul style="list-style-type: none"> ▪ - |

Bediente Haltestellen

▼ Hinfahrt

▲ Rückfahrt




Legende

- Halt
- Halt nur zum Aussteigen
(Bedienung bei Bedarf)

N80 Sursee Bahnhof–Schötz–Reiden–Sursee Bahnhof (Rundkurs)**Fahrplan**

Linie		S1/S29	271	S1/S29	SN1	N80	SN1	N80	S1/S29
Luzern	ab	00:05		00:30	02:30		03:30		04:22
Emmenbrücke	an	00:11		00:35	02:35		03:35		04:27
Emmenbrücke Gersag	an			00:37	02:37		03:37		04:28
Sursee	an	00:28		00:55	02:56		03:56		04:50
Sursee, Bahnhof	ab	00:28		00:55	→ 03:00		→ 04:00		04:50
St. Erhard, Dorf	an				03:05		04:05		
Wauwil, Zentrum	an	00:32		01:01	03:10		04:10		04:56
Egolzwil, Gemeindehaus	an				03:12		04:12		
Schötz, St. Mauritz	an				03:16		04:16		
Nebikon, Bahnhof	an	00:36	↑ 00:42	01:05	03:20		04:20		05:01
Altishofen, Unterdorf	an		00:38		03:23		04:23		
Dagmersellen, Löwen	an	00:38		01:08	03:29		04:29		05:04
Reiden, Kirche	an	00:42		01:11	03:33		04:33		05:07
Mehlsecken	an				03:36		04:36		
Sursee, Bahnhof	an				03:54		04:54		
		Olten		Olten					Olten
Linie					SN1		S1		
Sursee	ab				→ 04:01		→ 05:18		
Emmenbrücke Gersag	ab				04:17		05:36		
Emmenbrücke	ab				04:18		05:38		
Luzern	an				04:25		05:45		

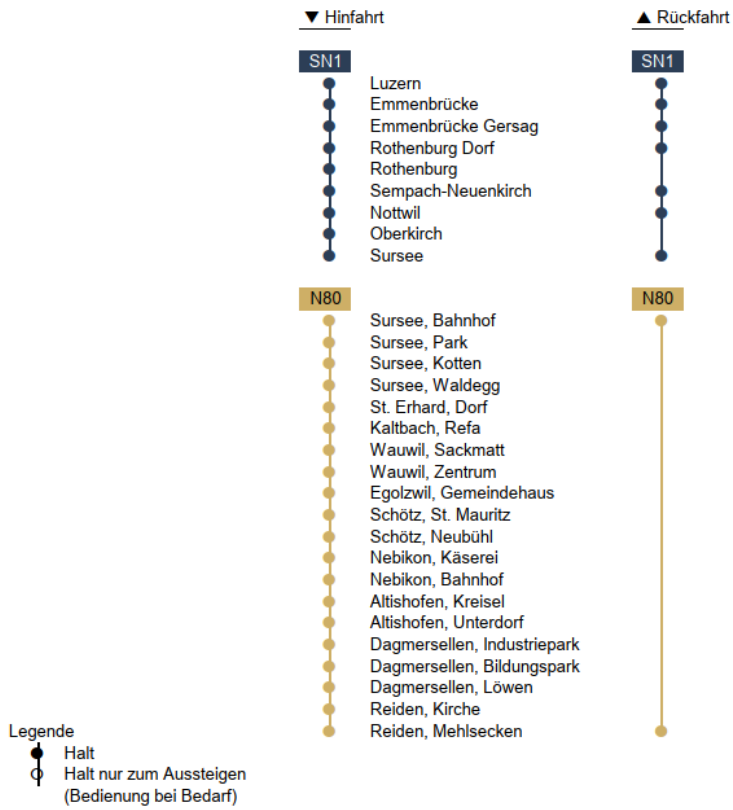
Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

 Bahnverbindungen

Bemerkungen

- | | |
|---|--|
| Linienführung und Haltestellenbedienung | <ul style="list-style-type: none"> Wie Linie 82 nach St. Erhard Dorf, anschliessend wie heutiger N61 via Wauwil, Egolzwil, Schötz, Nebikon, Altishofen nach Dagmersellen, anschliessend via Dagmersellen Löwen und Reiden Kirche nach Mehlsecken. Halt an allen Haltestellen. Anschliessend aus Fahrzeitgründen Rückfahrt nach Sursee Bahnhof ohne Halt via A2. |
| Mengengerüst | <ul style="list-style-type: none"> 2 Kurse Sursee–Reiden–Sursee im 60-Minuten-Takt. |
| Fahrzeugbedarf | <ul style="list-style-type: none"> 0.66 Standardbus (2 Standardbusse im gemeinsamen Umlauf N80-N81-N85) |
| Anschlüsse | <ul style="list-style-type: none"> Anschlüsse in Sursee Bahnhof zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N80 sowie zwischen N80 und weiteren Nachtbuslinien in beiden Richtungen. |
| Diverses | <ul style="list-style-type: none"> Bedienung neues Potenzial Reiden wird höher eingeschätzt als bisher mit N61 bediente Potenziale von Uffikon, Buchs LU und Knutwil. Fahrzeit reicht nicht für Bedienung all dieser Potenziale. |
| Offene Punkte | <ul style="list-style-type: none"> - |

Bediente Haltestellen



N81 Sursee Bahnhof–Beromünster Post–Menziken Bahnhof

Fahrplan

Linie		50	RE	81	SN1	N52	N81	SN1	N52	N81	SN1	N52	S1	81	RE	50
Luzern	ab	00:05	00:05		01:30		02:30		03:30		04:22		04:56			
Emmenbrücke	an		00:11		01:35		02:35		03:35		04:27		05:01			
Rothenburg Dorf	an				01:39		02:39		03:39		04:31		05:04			
Sursee	an		00:28		01:56		02:56		03:56		04:50		05:21			
Rothenburg Dorf, Bahnhof	ab	00:17			→ 01:43		→ 02:43		→ 03:43		→ 05:17					
Sursee, Bahnhof	ab		→ 00:35		→ 02:00		→ 03:00		→ 04:55		→ 05:17					
Sursee, Spital	an		00:40		02:05		03:05		05:00							
Schenkon, Zellfeld	an		00:44		02:09		03:09		05:04							
Rickenbach LU, Dorf	an		00:52		02:17		03:17		05:12							
Gunzwil, Dorf	an		00:55		02:20		03:20		04:11							
Beromünster, Post	an	00:43	01:00		02:09		02:23	03:09	03:23		04:09		05:43			
Menziken, Bahnhof	an	00:52			02:30		03:30		04:23				05:52			

Linie		81	RE	N52	N72	N81	SN1	N52	N72	N81	SN1	N52	N72	N81	SN1
Menziken, Bahnhof	ab			01:00						02:30					03:30
Beromünster, Post	ab	23:59		01:09		01:37		02:09		02:37		03:09			03:37
Gunzwil, Dorf	ab	00:01				01:39				02:39					03:39
Rickenbach LU, Dorf	ab	00:04								02:47					03:47
Schenkon, Zellfeld	ab	00:12				01:47									
Sursee, Spital	ab	00:15													
Sursee, Bahnhof	an	00:24				01:55				02:55					03:55
Rothenburg Dorf, Bahnhof	an			01:36				02:36				03:36			
Emmenbrücke, Sprengi	an			◀ 01:38	→ 01:40			◀ 02:38	→ 02:40			◀ 03:38	→ 03:40		
Sursee	ab	→ 00:32				→ 02:01		→ 03:01		→ 03:01		→ 03:01			→ 03:01
Rothenburg Dorf	ab			01:41		02:14		02:41		03:14		03:41			03:14
Emmenbrücke	ab			00:47		01:44		02:18		02:44		03:18		03:44	03:18
Luzern	an			00:55		01:55		02:25		02:55		03:25		03:55	03:25

Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gúdismontag und Gúdisdienstag.

- ◀ Halt nur zum Aussteigen.
- Bahnverbindungen

Bemerkungen

Linienführung und Haltestellenbedienung

- Sursee–Menziken: Wie Linie 81 bis Beromünster, anschliessend wie Linie 50 bis Menziken Bahnhof. Halt an allen Haltestellen.
- Menziken–Sursee: Wie Linie 50 nach Beromünster, anschliessend wie Linie 87 und entsprechender Haltepolitik (ohne Rickenbach und Spital) nach Sursee Bahnhof.

Mengengerüst

- 2 Kurspaare Sursee–Menziken–Sursee im 60-Minuten-Takt.
- Bedienung von Beromünster, Gunzwil, Rickenbach und Menziken mit einer dritten Fahrt mit N52.

Fahrzeugbedarf

- 0.66 Standardbus (2 Standardbusse im gemeinsamen Umlauf N80-N81-N85)

Anschlüsse

- Anschlüsse in Sursee Bahnhof zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N81 sowie zwischen N81 und weiteren Nachtbuslinien in beiden Richtungen.
- Anschlüsse in Beromünster von N52 von Rothenburg Dorf Bahnhof Richtung Menziken.

Diverses

- -

N84 Sempach Station–Eich–Sursee Bahnhof

Fahrplan

Linie		S1	84	SN1	N84	SN1	N84	SN1	N84	S1	84
Luzern	ab	00:30		01:30		02:30		03:30		05:14	
Emmenbrücke	an	00:35		01:35		02:35		03:35		05:19	
Emmenbrücke Gersag	an	00:37		01:37		02:37		03:37		05:22	
Sempach-Neuenkirch	an	00:46		01:46		02:46		03:46		05:31	
Sursee	an	00:55		01:56		02:56		03:56		05:40	
Sempach Station	ab	→ 00:48		→ 01:48		→ 02:48		→ 03:48		→ 05:42	
Sempach Stadt, Post	an	00:52		01:52		02:52		03:52		05:46	
Eich, Dorf	an	01:00		01:58		02:58		03:58		05:53	
Schenken, Dorf	an			02:02		03:02		04:02		05:57	
Sursee, Bahnhof	an			02:10		03:10		04:10		06:09	

Linie		RE	84	S1	SN1	N84	SN1	N84	SN1	N84	S1
Luzern	ab	00:05			01:30		02:30		03:30		05:14
Emmenbrücke	an	00:11			01:35		02:35		03:35		05:19
Sempach-Neuenkirch	an	00:20			01:46		02:46		03:46		05:31
Sursee	an	00:28			01:56		02:56		03:56		05:40
Sursee, Bahnhof	ab	→ 00:39			→ 02:10		→ 03:10		→ 04:10		
Schenken, Dorf	ab	00:48			02:18		03:18		04:18		
Eich, Dorf	ab	00:53			02:23		03:23		04:23		
Sempach Stadt, Post	ab	01:00			02:27		03:27		04:27		
Sempach Station	an	01:06			02:32		03:32		04:32		
Neuenkirch, Lippenrütli	an				◀ 02:35		◀ 03:35				
Sempach-Neuenkirch	ab		→ 01:18			→ 03:09		→ 04:09		→ 05:27	
Emmenbrücke Gersag	ab		01:28			03:17		04:17		05:36	
Emmenbrücke	ab		01:30			03:18		04:18		05:38	
Luzern	an		01:36			03:25		04:25		05:45	

Nachtsbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Gütismontag und Gütisdienstag.

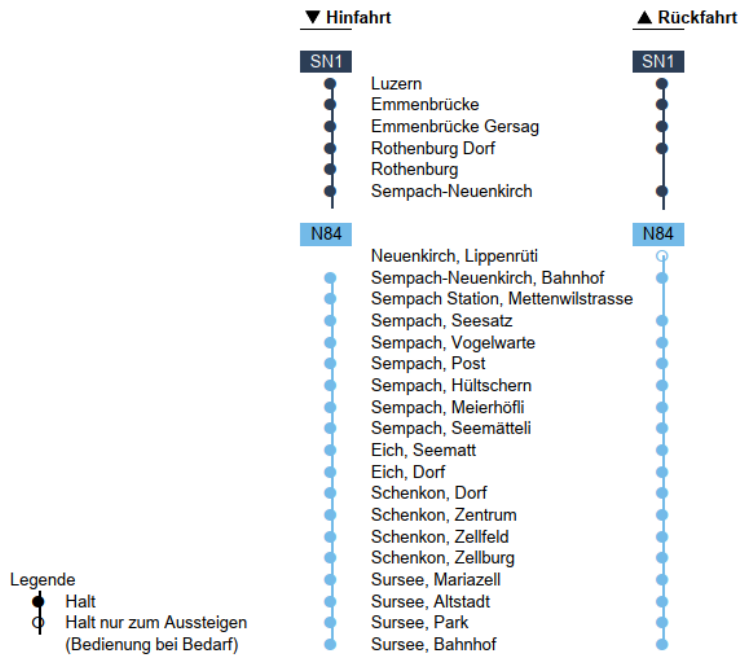
- ◀ Halt nur zum Aussteigen.
- ◻ Bahnverbindungen

Bemerkungen

- Linienführung und Haltestellenbedienung
 - Sempach Station–Sursee: Wie Linie 84. Halt an allen Haltestellen.
 - Sursee–Sempach Station: Wie Linie 84. Halt an allen Haltestellen. Ab Sempach Station Weiterfahrt bei Bedarf nach Neuenkirch Lippenrütli.
- Mengengerüst
 - 3 Kurspaare Sempach Station–Sursee–Sempach Station im 60-Minuten-Takt.
- Fahrzeugbedarf
 - 1 Standardbus
- Anschlüsse
 - Anschlüsse in Sempach Station zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N84.
 - Anschlüsse in Sursee Bahnhof zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N84 sowie zwischen N84 und weiteren Nachtbuslinien in Richtung Sempach.
- Diverses
 - Bedienung Neuenkirch Lippenrütli nur bei Bedarf. Wende in alter Wendeschleife. Weiterfahrt nach Neuenkirch Post nicht möglich, da keine Wendemöglichkeit vorhanden; für Weiterfahrt fehlt Fahrzeit.
- Offene Punkte
 - Optional Verlängerung Linie 84 Kurs 0.48 Uhr ab Sempach Station über Eich nach Sursee und zusätzliche Gegenleistung 1.10 Uhr ab Sursee nach Sempach

Station (statt Leerfahrt).

Bediente Haltestellen



N85 Sursee Bahnhof–Triengen Forum–Winikon Post

Fahrplan

Linie		RE	85	SN1	N85	SN1	N85	RE	85
Luzern	ab	00:05		01:30		03:30		06:05	
Emmenbrücke	an	00:11		01:35		03:35		06:11	
Emmenbrücke Gersag	an			01:37		03:37			
Sursee	an	00:28		01:56		03:56		06:28	
Sursee, Bahnhof	ab		→ 00:35		→ 02:00		→ 04:00		→ 06:35
Geuensee, Chäppelimmatt	an		00:44		02:09		04:09		06:44
Büron, Dorf	an		00:48		02:12		04:12		06:48
Triengen, Forum	an		00:52		02:17		04:17		06:52
Winikon, Post	an			02:19		04:19		07:03	
Triengen, Gisler	an		00:53			04:23			

Linie		85	RE	N85	SN1	85	RE
Winikon, Post	ab	23:51		02:32		06:00	
Triengen, Gisler	ab					06:01	
Triengen, Forum	ab	00:06		02:34		06:06	
Büron, Dorf	ab	00:11		02:39		06:09	
Geuensee, Chäppelimmatt	ab	00:14		02:42		06:20	
Sursee, Bahnhof	an	00:25		02:51			
Sursee	ab		→ 00:32		→ 03:01		→ 06:32
Emmenbrücke Gersag	ab			03:17			
Emmenbrücke	ab		00:47	03:18		06:47	
Luzern	an		00:55	03:25		06:55	

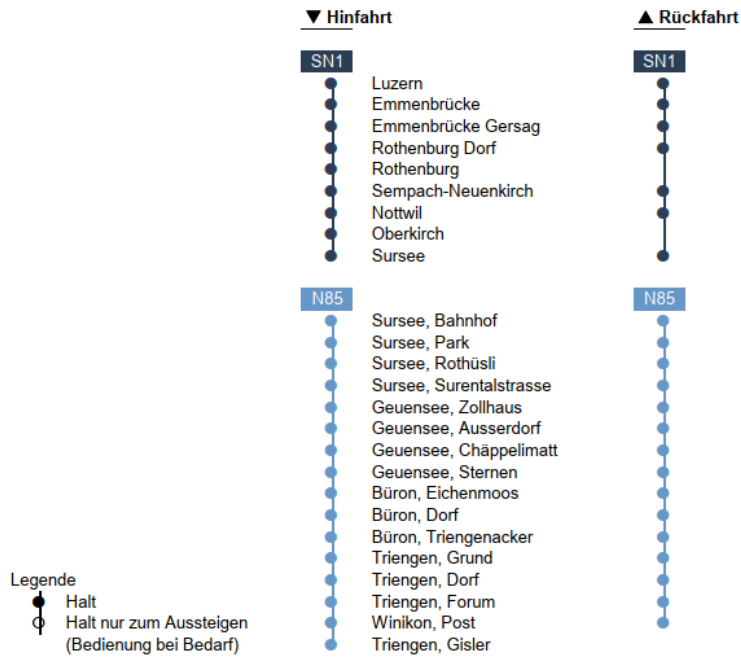
Nachtbusse und -züge verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Silvester, Schmutziger Donnerstag, Güdismontag und Güdisdienstag.

☛ Halt nur zum Aussteigen.
 ■ Bahnverbindungen

Bemerkungen

- Linienführung und Haltestellenbedienung
 - Sursee–Winikon: Wie Linie 85. Halt an allen Haltestellen.
 - Winikon–Sursee: Wie Linie 85. Halt an allen Haltestellen.
- Mengengerüst
 - 2 Kurse Sursee–Triengen/Winikon im 120-Minuten-Takt und 1 Kurs zurück.
- Fahrzeugbedarf
 - 0.66 Standardbus (2 Standardbusse im gemeinsamen Umlauf N80-N81-N85)
- Anschlüsse
 - Anschlüsse in Sursee Bahnhof zwischen SN1 (mit Anschluss in Luzern zu RE75 und diversen Nachtbuslinien) und N85 sowie zwischen N85 und weiteren Nachtbuslinien in beiden Richtungen.
- Diverses
 - -
- Offene Punkte
 - -

Bediente Haltestellen



Anhang 2: Szenarien mit/ohne Nachtzuschlag und ohne/mit Bundesfinanzierung

Annahmen

Ursprünglich stand eine tarifarische Lösung auf Basis des normalen Tagetarifs und dem Nachtzuschlag von 5 Franken zur Diskussion (vgl. Nachtnetzstrategie). Nachdem sichtbar wurde, dass rundherum Entwicklungen in Richtung zuschlagsfreie Nachtnetze vorstättengingen – und die Vorteile dieser Stossrichtung offensichtlich sind –, war ein zusätzliches Szenario ohne Nachtzuschlag zu betrachten. Gleichzeitig signalisierte das BAV, dass eine Bundesfinanzierung inzwischen nur infrage komme, wenn das Nachtnetz mit dem normalen Tarifangebot und zuschlagsfrei angeboten würde. Damit wurden zwei Szenarien gegenübergestellt, welche zugunsten der Vergleichbarkeit mit folgenden Annahmen hinterlegt sind:

	Szenario 1 «mit Nachtzuschlag»	Szenario 2 «ohne Nachtzuschlag»
Kosten	Angebotsumfang gemäss Nachtnetzstrategie plus Linie N80, ohne Nacht-RE ¹ und ohne Optionen. Inkl. Berücksichtigung Distributionskosten für Nachtzuschlag. Kostensätze gemäss Richtofferten TU vom Herbst 2019.	Vergleichbare Erschliessungswirkung wie in Szenario 1, d.h. ohne Nacht-RE und ohne N81 und N85 und ohne Zusatzkosten für Dispofahrzeuge und Zusatzleistungen an Grossveranstaltungen sowie ohne Kontroll- und Sicherheitsdienst. Aber mit erhöhtem Angebotsumfang, um erwartete 3-fache Nachfrage ggü. 2017 abdecken zu können (ca. 1.5-fache Leistungsmenge ggü. Szenario 1). Kostensätze gemäss Richtofferten TU vom Sommer 2020.
Erlöse	Bandbreite zwischen 1- bis 1.5-facher Nachfrage ggü. 2017, aufgeteilt nach hochgerechneten Personenkilometern pro Linie. Ohne Erlöse Nacht-RE, inkl. Erlöse N80. Mit Nachtzuschlag. Pauschale Erlössätze pro TU gemäss Passepartout, da Erlösstruktur des heutigen Nachtnetzes aufgrund des Sondertarifs nicht bekannt ist (→ führt zu unsicherer Erlösprognose).	Bandbreite zwischen 2- bis 4-facher Nachfrage ggü. 2017, aufgeteilt nach hochgerechneten Personenkilometern pro Linie. Ohne Erlöse Nacht-RE und N81 und N85. Ohne Nachtzuschlag. Pauschale Erlössätze pro TU gemäss Passepartout, da Erlösstruktur des heutigen Nachtnetzes aufgrund des Sondertarifs nicht bekannt ist (→ führt zu unsicherer Erlösprognose).
Abgeltung	Ohne Mitfinanzierung durch Bund. IKV anhand Schätzungen.	Mitfinanzierung durch Bund, sofern Nachtangebote innerhalb der Kantonsquote Platz haben (sollte beim VVL der Fall sein), unter Berücksichtigung der Kriterien nach Art. 30 PBG, der Erschliessungsfunktion und Mindest-Kostendeckungsgrade. IKV anhand Schätzungen.

¹ In beiden Szenarien wird auf die Berücksichtigung des bestehenden Nacht-RE Luzern-Zürich verzichtet, da dieser je nach Nachfrageentwicklung mehr oder weniger kostendeckend betrieben werden kann.

Kosten-, Erlös- und Abgeltungsprognose mit tiefem Nachfragewachstum

Dies führt zu folgenden globalen Kosten- und Erlös- sowie Abgeltungsprognosen, wenn man von für beide Szenarien den jeweils unteren Wert der Nachfragebandbreite wählt (keine Nachfragesteigerung im Szenario 1 und 2-fache Nachfragesteigerung im Szenario 2):

	Szenario 1 «mit Nachtzuschlag»	Szenario 2 «ohne Nachtzuschlag»
Kosten total	1'300'000.-	1'770'000.-
- Erlöse total	640'000.-	590'000.-
= Abgeltung total (Nachbarkantone, Bund und VVL)	660'000.-	1'180'000.-
Kostendeckungsgrad	49%	33%

Kosten-, Erlös- und Abgeltungsprognose mit hohem Nachfragewachstum

Bei der Wahl des jeweils oberen Werts der Nachfragebandbreite (1.5-fache Nachfragesteigerung im Szenario 1 und 4-fache Nachfragesteigerung im Szenario 2) resultieren folgende globalen Kosten- und Erlös- sowie Abgeltungsprognosen:

	Szenario 1 «mit Nachtzuschlag»	Szenario 2 «ohne Nachtzuschlag»
Kosten total	1'300'000.-	1'770'000.-
- Erlöse total	970'000.-	1'290'000.-
= Abgeltung total (Nachbarkantone, Bund und VVL)	330'000.-	480'000.-
Kostendeckungsgrad	74%	73%

Abgeltungsfinanzierung mit tiefem Nachfragewachstum

Für den VVL resultieren sowohl im Szenario 1 bei gleichbleibender Nachfrage wie auch im Szenario 2 bei 2-facher Nachfrage Abgeltungen von rund 600'000 Franken jährlich.

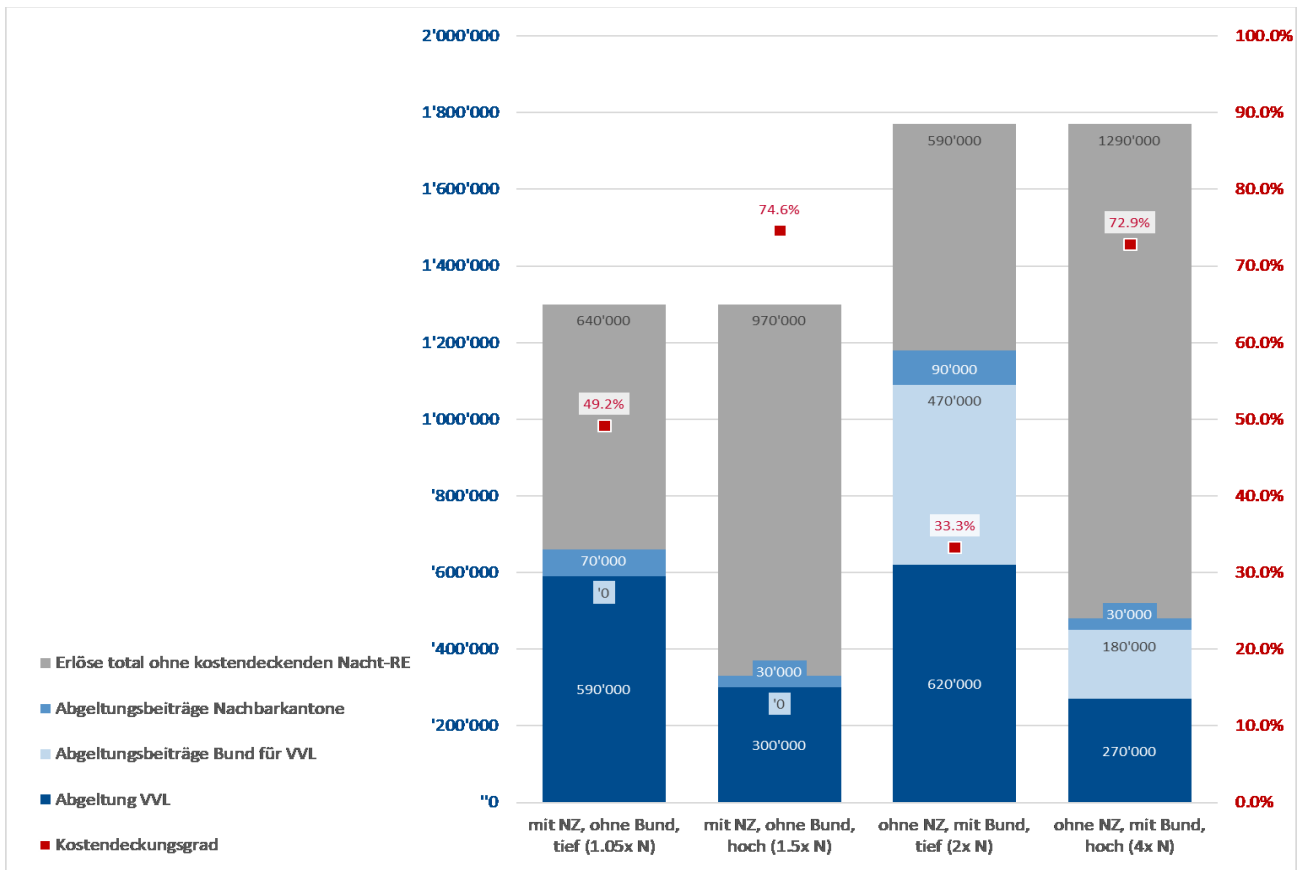
	Szenario 1 «mit Nachtzuschlag»	Szenario 2 «ohne Nachtzuschlag»
Abgeltung total	660'000.-	1'180'000.-
- Anteil Abgeltung Nachbarkantone	70'000.-	90'000.-
- Anteil Abgeltung Bund für VVL	0.-	470'000.-
= Anteil Abgeltung VVL	590'000.-	620'000.-

Abgeltungsfinanzierung mit hohem Nachfragewachstum

Für den VVL resultieren sowohl im Szenario 1 bei einer 1.5-fachen Nachfrage wie auch im Szenario 2 mit einer 4-fachen Nachfrage Abgeltungen von rund 300'000 Franken jährlich.

	Szenario 1 «mit Nachtzuschlag»	Szenario 2 «ohne Nachtzuschlag»
Abgeltung total	330'000.-	480'000.-
- Anteil Abgeltung Nachbarkantone	30'000.-	30'000.-
- Anteil Abgeltung Bund für VVL	0.-	180'000.-
= Anteil Abgeltung VVL	300'000.-	270'000.-

Szenarienübersicht Abgeltungsschätzung



Es zeigt sich, dass die für den VVL resultierende Abgeltung in beiden Szenarien – mit oder ohne Nachtzuschlag – in ähnlicher Höhe ausfällt, sofern der Bund in Szenario 2 zur Mitfinanzierung beiträgt.

Im Szenario 1 ist zwar die Kostendeckung leicht höher als in Szenario 2, die Abgeltung bleibt aber, abzüglich der Mitfinanzierung durch Nachbarkantone, vollständig beim VVL hängen. Im Szenario 2 ermöglicht die Bundesfinanzierung die Übernahme von knapp der Hälfte der verbleibenden Abgeltung, womit der Wegfall der Nachtzuschlags Erlöse nahezu kompensiert wird. Die Abgeltung des VVL ist praktisch identisch. Insgesamt vermag die höhere Nachfrage den Wegfall des Zuschlags Erlöses nicht zu kompensieren, da gleichzeitig höhere Aufwendungen für das auszubauende Angebot nötig werden. Ein kostendeckender Betrieb ist bei der aktuell stark lastrichtungsabhängigen Nachfrage (von der Stadt Luzern heimwärts) kaum zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Nachfrage über zwei bis drei Jahre vom tiefen Szenario Richtung hohes Szenario entwickeln wird.

