

# Verkehrsverbund Luzern

Regionalkonferenz Seetal

Herzlich willkommen

15.11.2021



# Begrüßung

Romeo Degiacomi, Kommunikation VVL



# öV-Bericht 2022 bis 2025

Daniel Heer, Verkehrsplaner

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

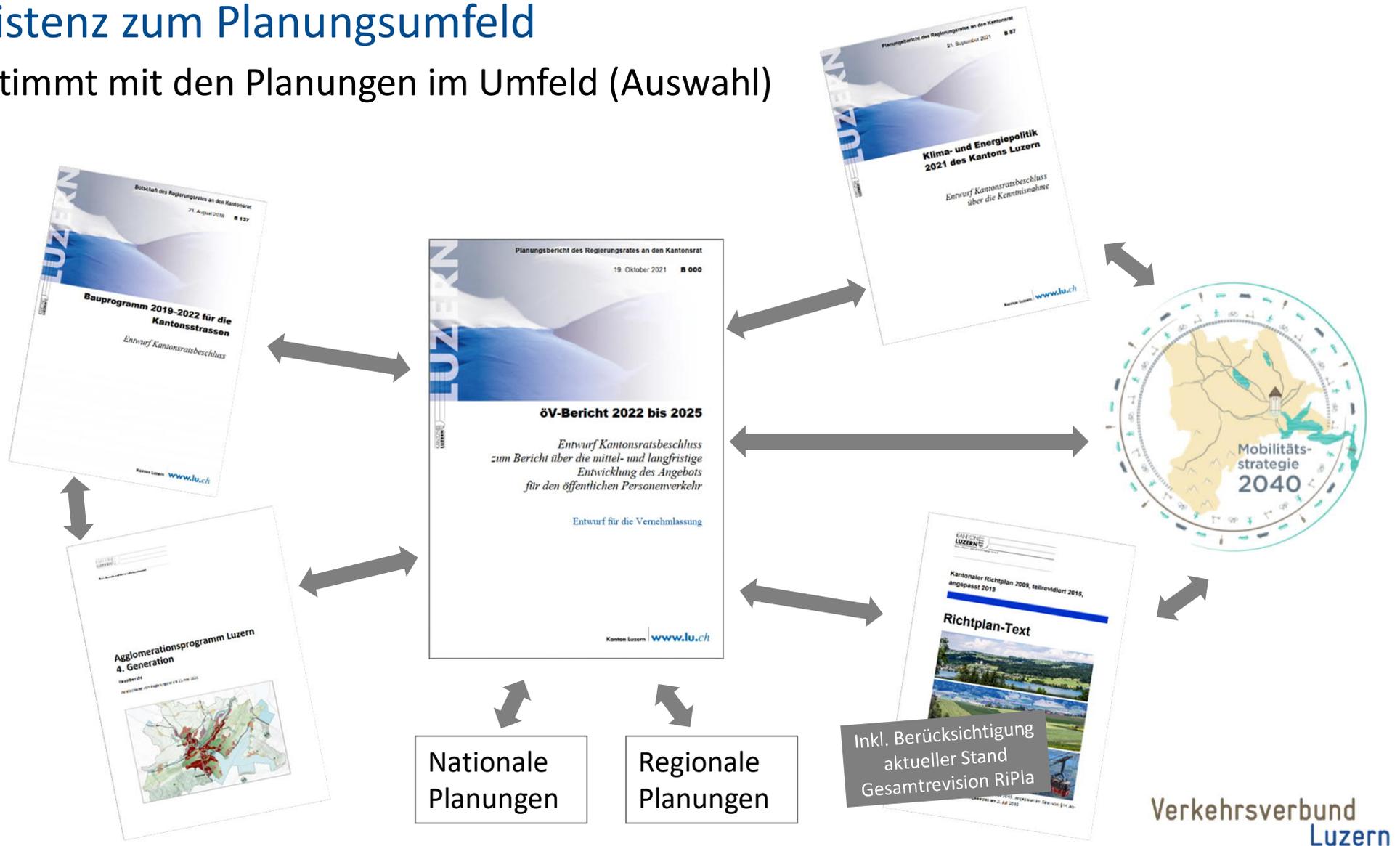
6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Konsistenz zum Planungsumfeld

Abgestimmt mit den Planungen im Umfeld (Auswahl)





## Berichtsaufbau und -inhalt

### Weiterentwicklung bisheriger öV-Berichte

- öV-Bericht 2022 bis 2025 ist «altrechtlich» nach bisherigen Grundsätzen und Vorgaben erarbeitet.
  - Aufbau orientiert sich an bisherigen öV-Berichten.
  - Inhalt umfasst sowohl Strategie wie Massnahmen und beleuchtet Gesamtsystem öV inkl. Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln.
- Aber: inhaltlich kongruent zu neuen Planungswerken.

# Schwerpunktthemen

Umfassen Ausgangslage, Ziele, Stossrichtungen und Massnahmen



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

## Zielerreichung öV-Bericht 2018 bis 2021

Durchzogenes Bild

Ziel	Status
Der <b>Modalsplit-Anteil</b> des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration steigt von 20 Prozent im Jahr 2015 weiter bis 30 Prozent im Jahr 2021 (bezogen auf die Tagesdistanz).	✘
Die <b>Qualität</b> wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten (76 Punkte bei Kundenzufriedenheit).	✓
Die <b>Kantons- und die Gemeindebeiträge</b> entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.	✓
Der <b>Kostendeckungsgrad</b> verbessert sich von 55 Prozent im Jahr 2016 weiter auf 58 Prozent im Jahr 2021.	✓
Der <b>Durchgangsbahnhof Luzern</b> ist im Bahnausbauschnitt 2030/2035 als zu realisierendes Vorhaben, mindestens mit ersten Projektetappen und mit der Möglichkeit einer Vorfinanzierung, enthalten.	✘

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

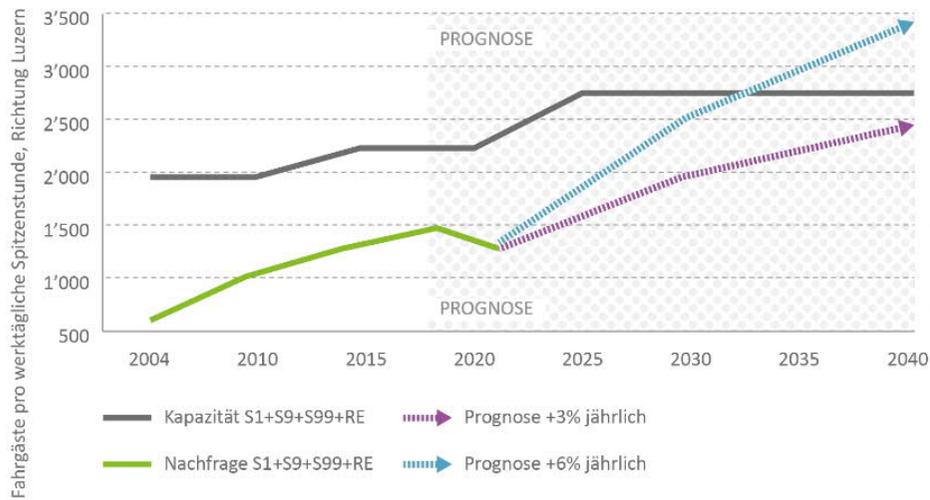
6

Finanzierung

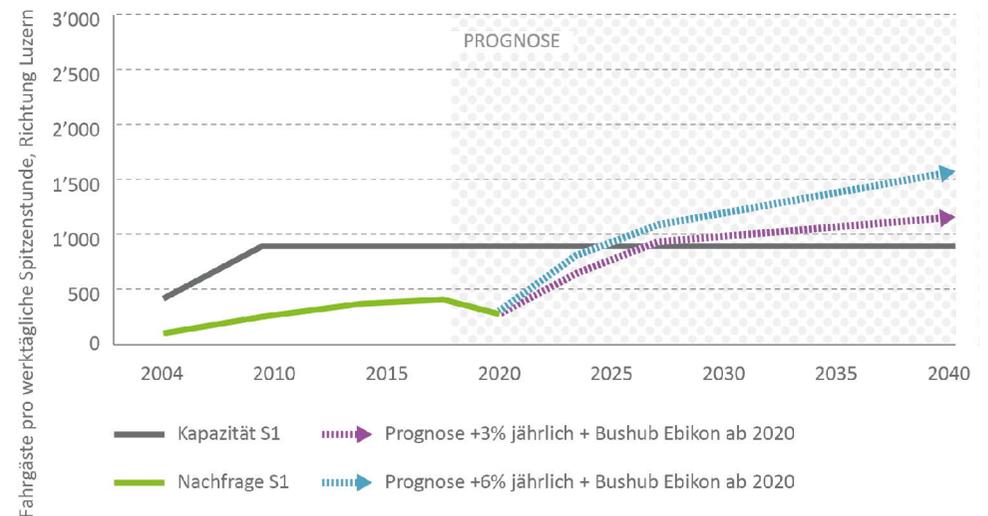
Fazit und  
nächste Schritte

# Schwerpunktthema «Kapazität»

Heutiger Stand und Prognose: Engpässe zeichnen sich ab



Datenquelle: VVL | TU



Datenquelle: VVL | TU

## Nachfrage- und Kapazitätsentwicklung S-Bahn und RE im Querschnitt Emmenbrücke–Luzern (Morgenspitzenstunde Richtung Luzern).

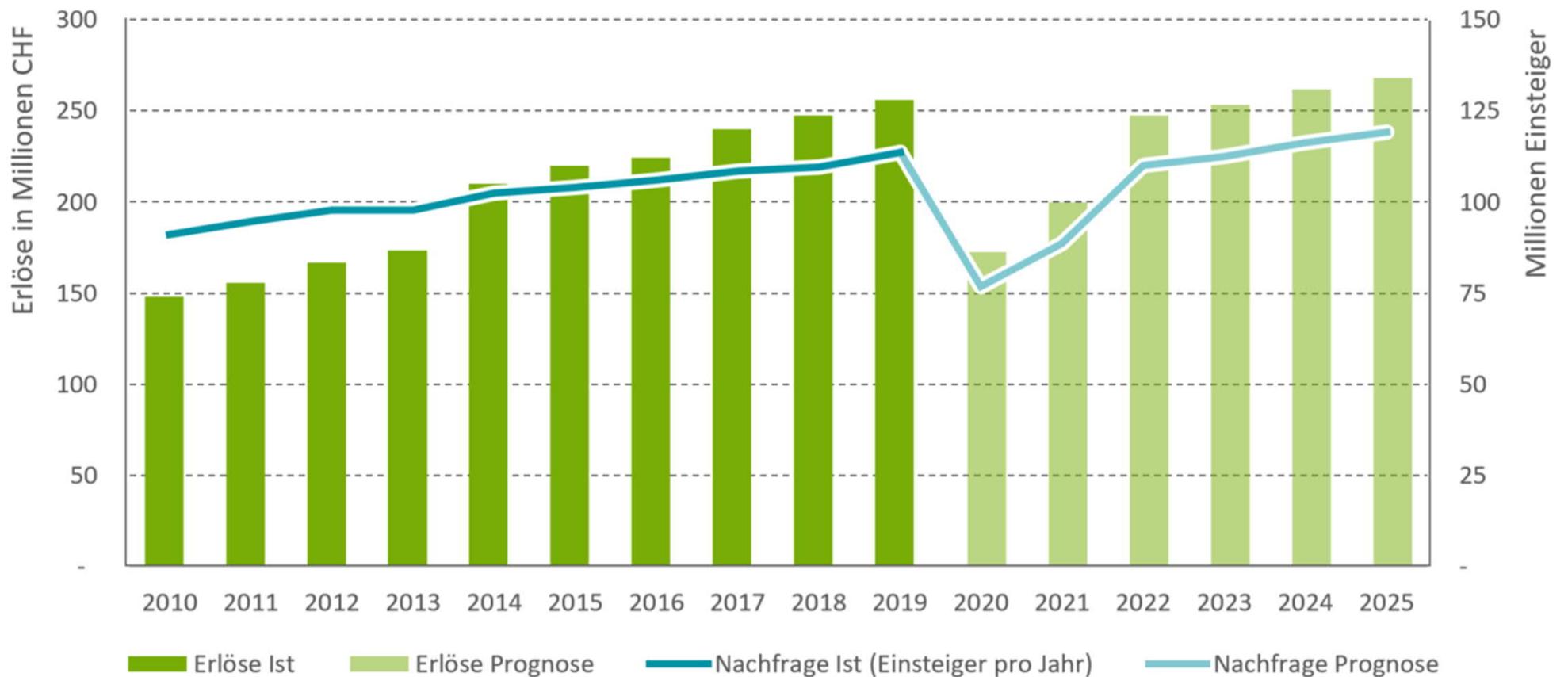
- Nachfragerückgang infolge Covid-19 indikativ dargestellt.
- Ab 2025 inkl. Dosto auf RE Luzern-Olten und neuer S11 Sursee-Luzern.

## Nachfrage- und Kapazitätsentwicklung S-Bahn im beispielhaften Querschnitt Ebikon–Luzern (Abendspitzenstunde Richtung Luzern).

- Nachfragerückgang infolge Covid-19 indikativ dargestellt.

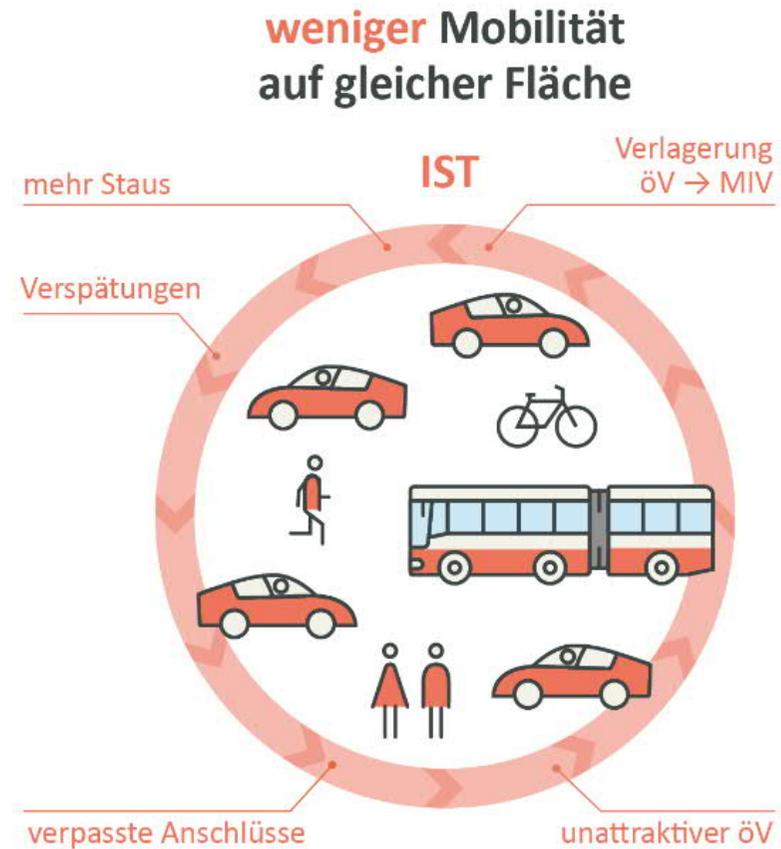
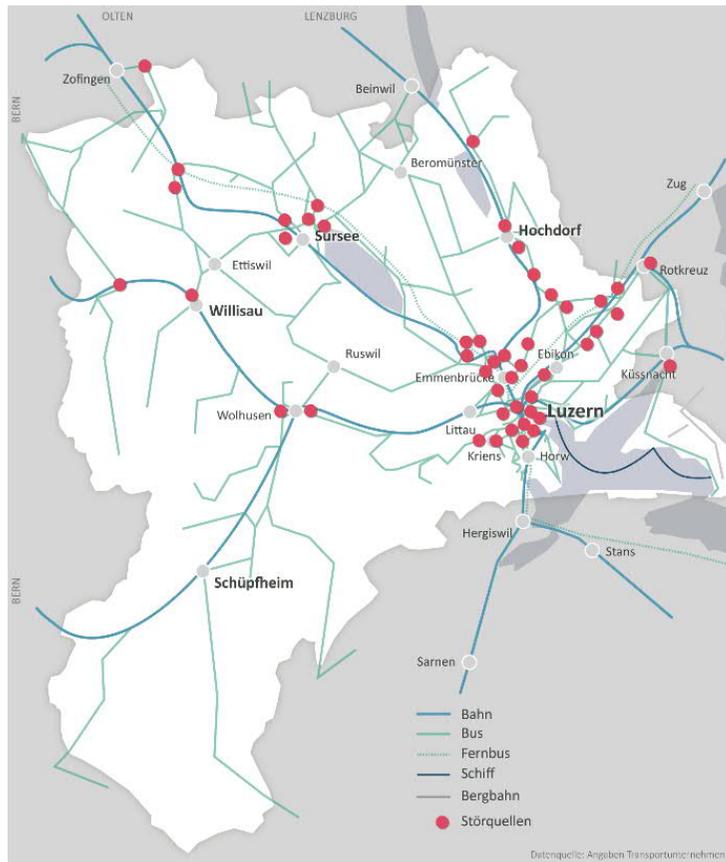
# Schwerpunktthema «Kapazität»

## Annahmen zu Auswirkung Covid-19-Pandemie auf Nachfrage



# Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

Heutiger Stand: Verlustzeiten führen zu ineffizientem Gesamtverkehrssystem





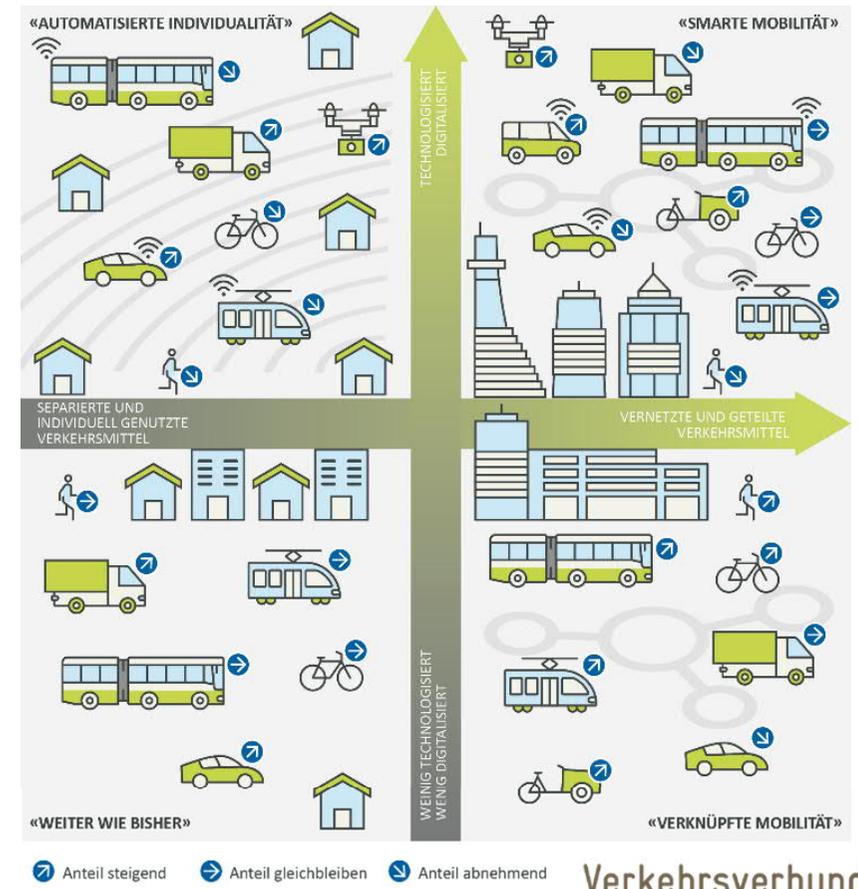
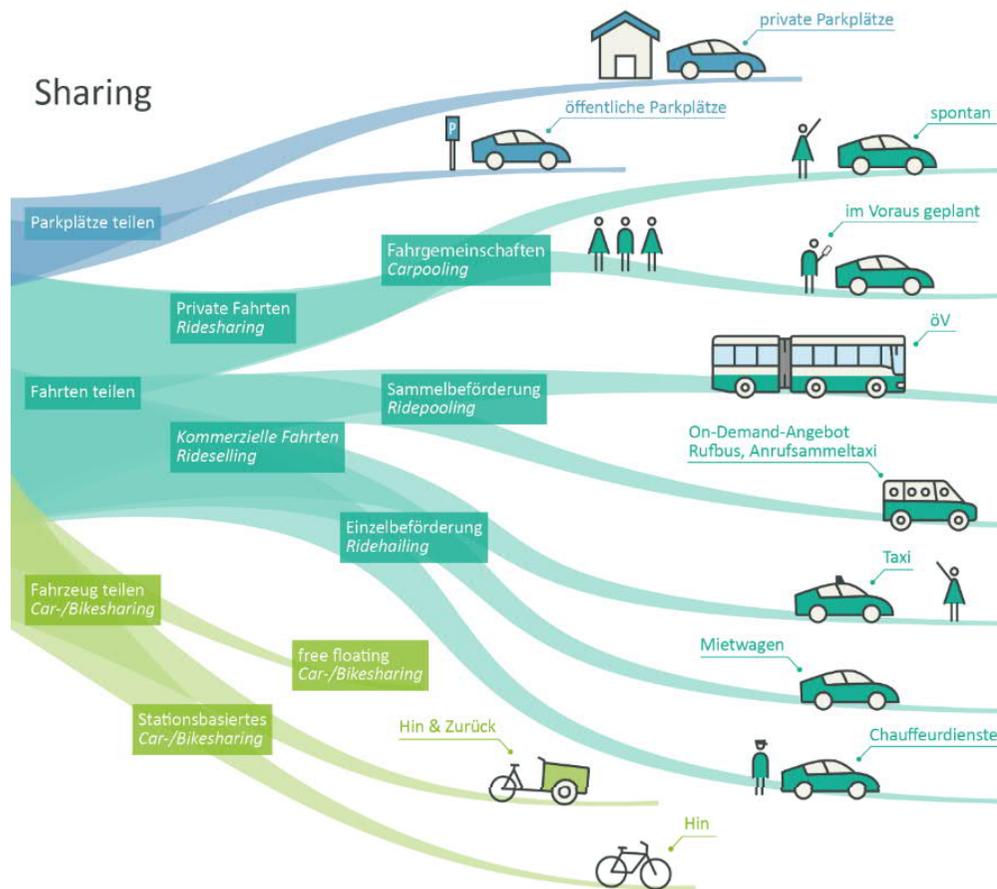
## Schwerpunktthema «Vernetzung»

Heutiger Stand: Vernetzung nur in Teilen vorhanden

- Seit jeher: Bus-Bahn-Verknüpfung ausserhalb Agglomeration
- Seit 2016: zunehmende Bus-Bahn-Verknüpfung auch innerhalb Agglomeration
- Ab 2003: Park+Ride und Bike+Ride
  
- Bisher vorwiegend sektorale Betrachtung (sowohl bei Infrastruktur wie bei digitalen Hilfsmitteln)
- Kaum Sharing-Angebote an Bahnhöfen und Bushaltestellen
  
- Dynamische Umfeldentwicklung ermöglicht Chancen für bessere (digitale) Vernetzung, beinhaltet aber auch Gefahren bzw. Herausforderungen.

# Weitere Umfeldthemen

## Sharing Economy und Digitalisierung als relevante Treiber des Mobilitätsumfelds



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

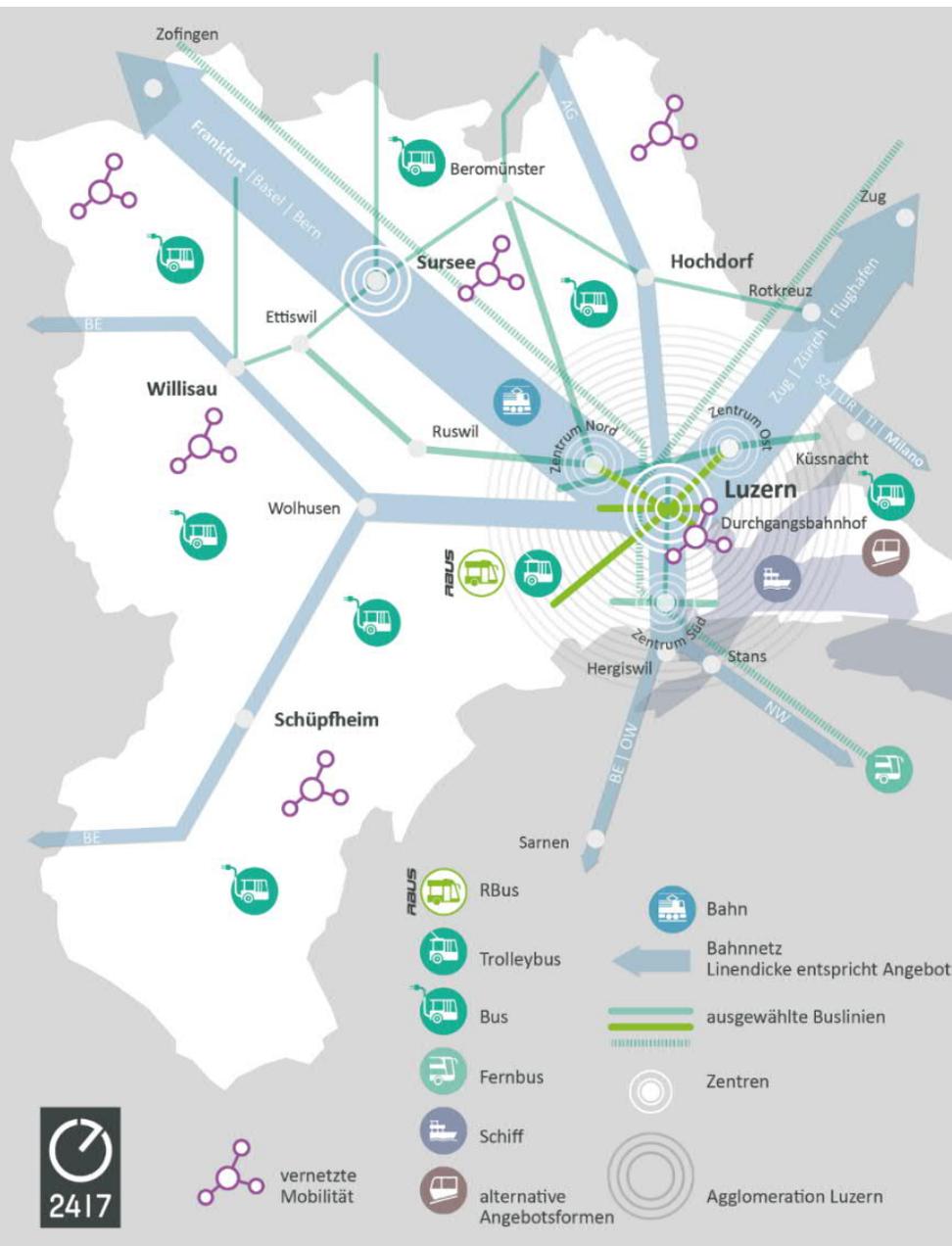
5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte



## Zielzustand 2050

Fortführung bisherige Strategie

- Bisheriges Zielbild 2050 mit geringen Aktualisierungen
  - Stärkere Betonung auf Vernetzung
  - Berücksichtigung und Differenzierung ergänzender und alternativer Angebotsformen
  - Ergänzung mit E-Bus und Fernbus

# Ziele bis 2025

## Ambitionierte Zielsetzungen

- **Kapazität:** Gezielter Kapazitätsausbau ermöglicht zusätzliche öV-Nachfrage von rund 6% bis 2025 (Basis 2019).
- **Zuverlässigkeit:** Erhöhung Zuverlässigkeit zur Reduktion der zur HVZ gegenüber der NVZ (bei gleichen Fahrplanangebot) eingesetzten Bussen von 10 (2021) auf 7 (bis 2025).
- **Nachfrage:** Differenzierte Entwicklung Modalsplit des öV bis 2025:
  - Stadt Luzern: Wachstum von 42% (2015) auf 45%.
  - Agglomeration Luzern: Wachstum von 20% (2015) auf 30%.
  - Ländlicher Raum: Wachstum von 16% (2015) auf 20%.
- **Qualität:** Halten von 76 Punkten bei Kundenzufriedenheit.
- **Umwelt:** Wachstum Anteil E-Busse von rund 20% (2019) auf 30% bis 2025.
- **Finanzen:** Kostendeckungsgrad erreicht 57% bis 2025 (inkl. Investitionen in E-Bus, ausbleibenden Tariferhöhungen und Erlösrückgang infolge Covid-19).

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Schwerpunktthema «Kapazität»

Stossrichtungen und Massnahmen: Umsetzen wo möglich und finanzierbar



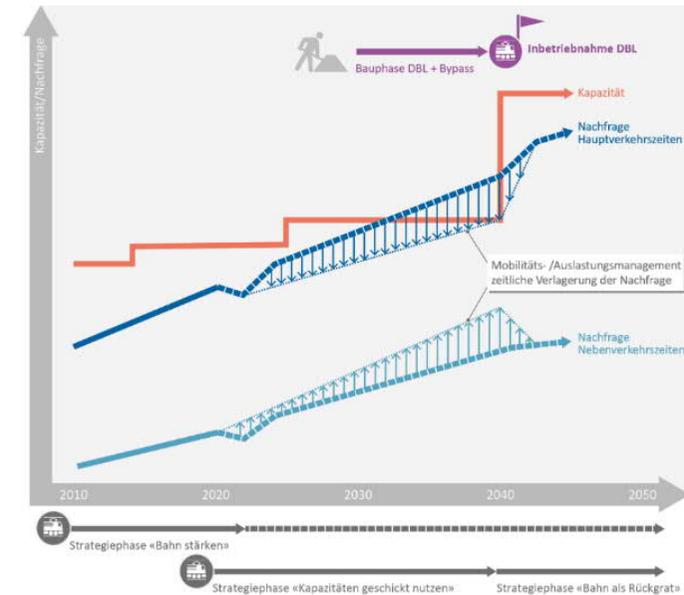
Mittelfristig realisierbar bzw. in Prüfung:

- Doppelstockzüge auf RE Luzern-Olten per 2025
- Zusätzliche HVZ-Züge S11 Luzern-Sursee per 2025 in Prüfung
- Bis Inbetriebnahme DBL keine weiteren Kapazitäten realisierbar.
  - Auslastungs- und Mobilitätsmanagement notwendig



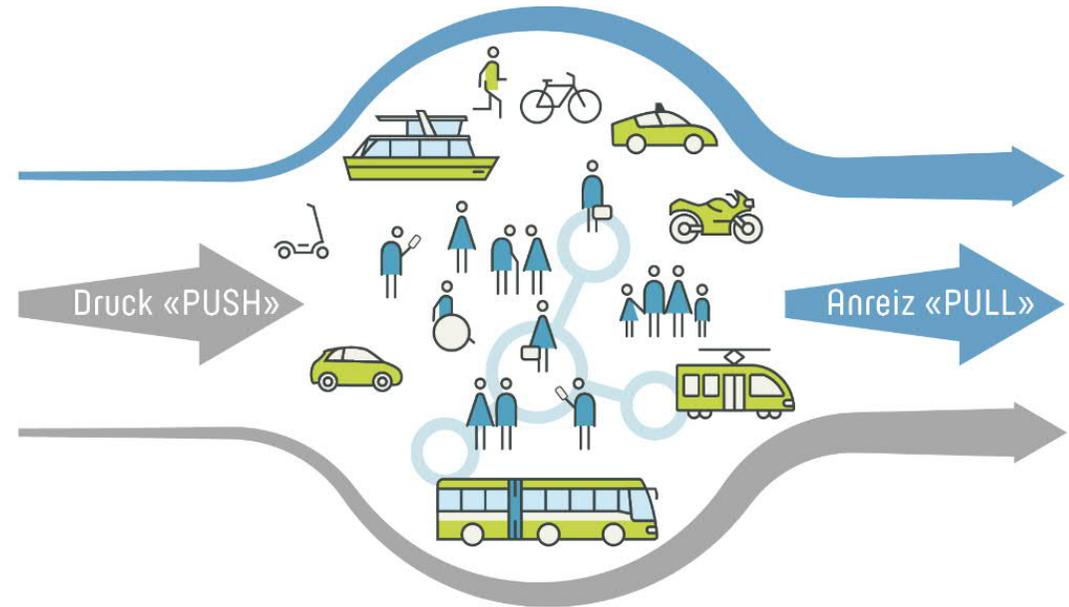
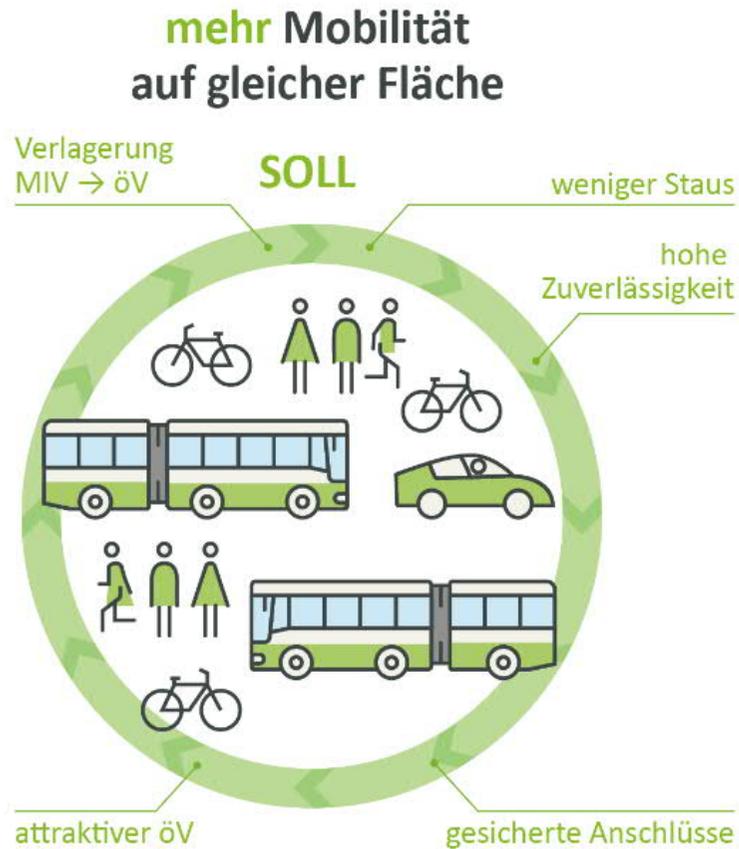
Kapazitäten (fast) flexibel ausbaubar:

- Dichtere Taktintervalle wo erforderlich
- Höhere Leistungsfähigkeit wird durch bessere Zuverlässigkeit unterstützt



# Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

Handlungsspielräume: gesamtverkehrliche Betrachtung angezeigt

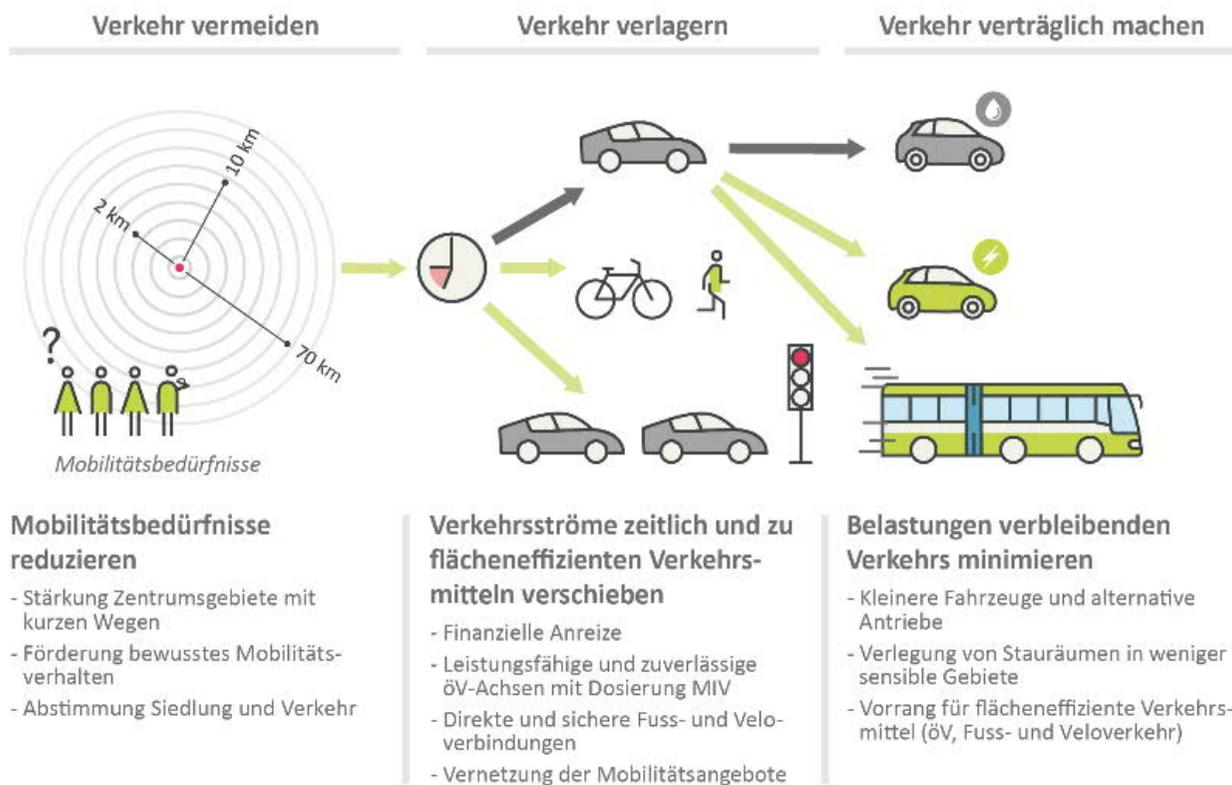


- Parkraumbewirtschaftung ●
- Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten ●
- Massvolle Leistungssteigerungen der Strasse ●
- Aktive Verkehrssteuerung ●
- Mobility Pricing ●
- Attraktive Fuss- und Velowege ●
- Ausbau öffentlicher Verkehr (öV) ●
- Optimale Vernetzung (Infrastruktur, Tarife, digitale Plattformen) ●
- Bevorzugung öV auf Strasse ●
- Mobilitätsmanagement ●
- Sharing-Konzepte ●
- Gute Tarifprodukte ●

**Verkehrsverbund  
Luzern**

# Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

Stossrichtung: 3V-Prinzip mit Mobilitäts- und Verkehrsmanagement + Vernetzung



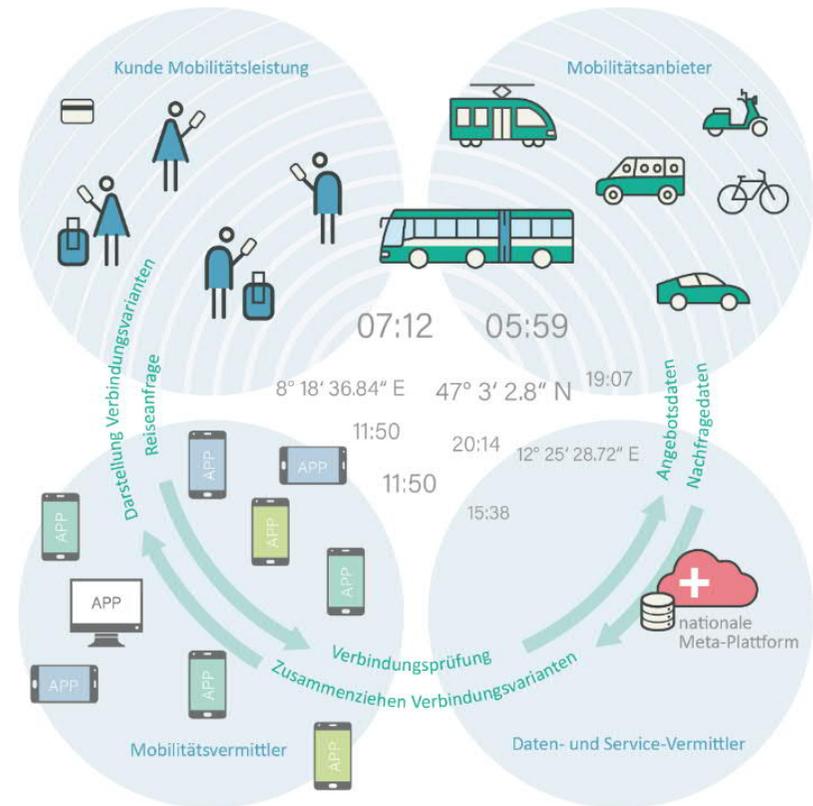
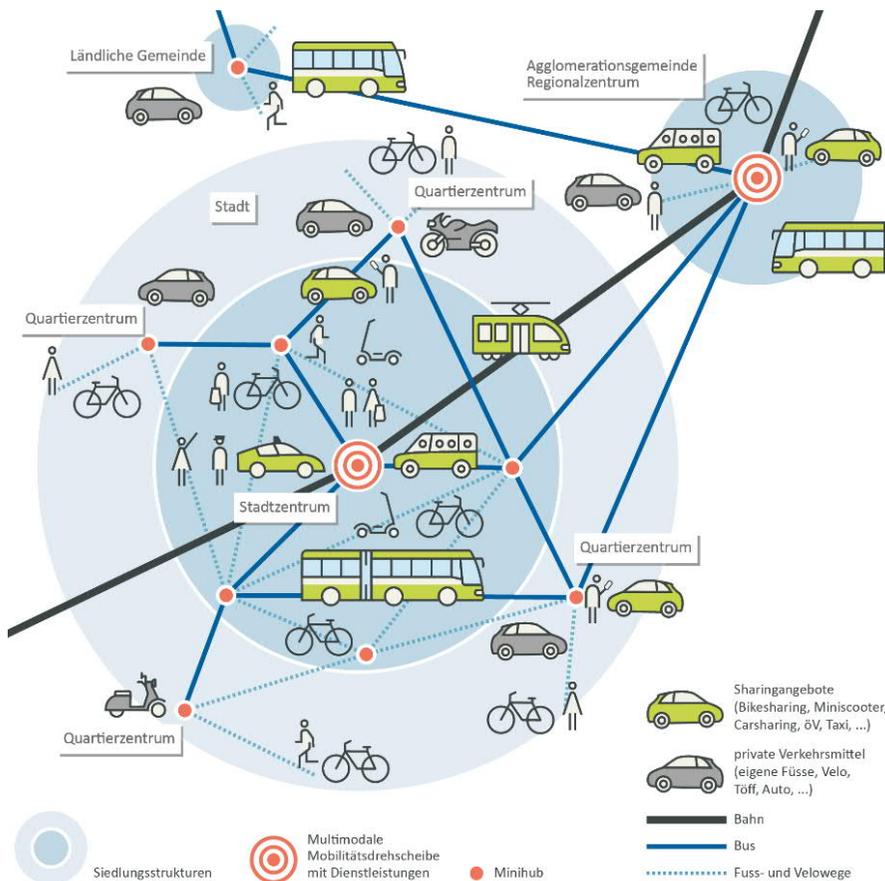
- Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich machen und Verkehrsmittel vernetzen als wichtige Gelingensvoraussetzung zur Erreichung der Ziele des öV-Berichts (und der Ziele in den darauf abgestimmten Planungen).

MOBILITÄTSMANAGEMENT

VERKEHRSMANAGEMENT

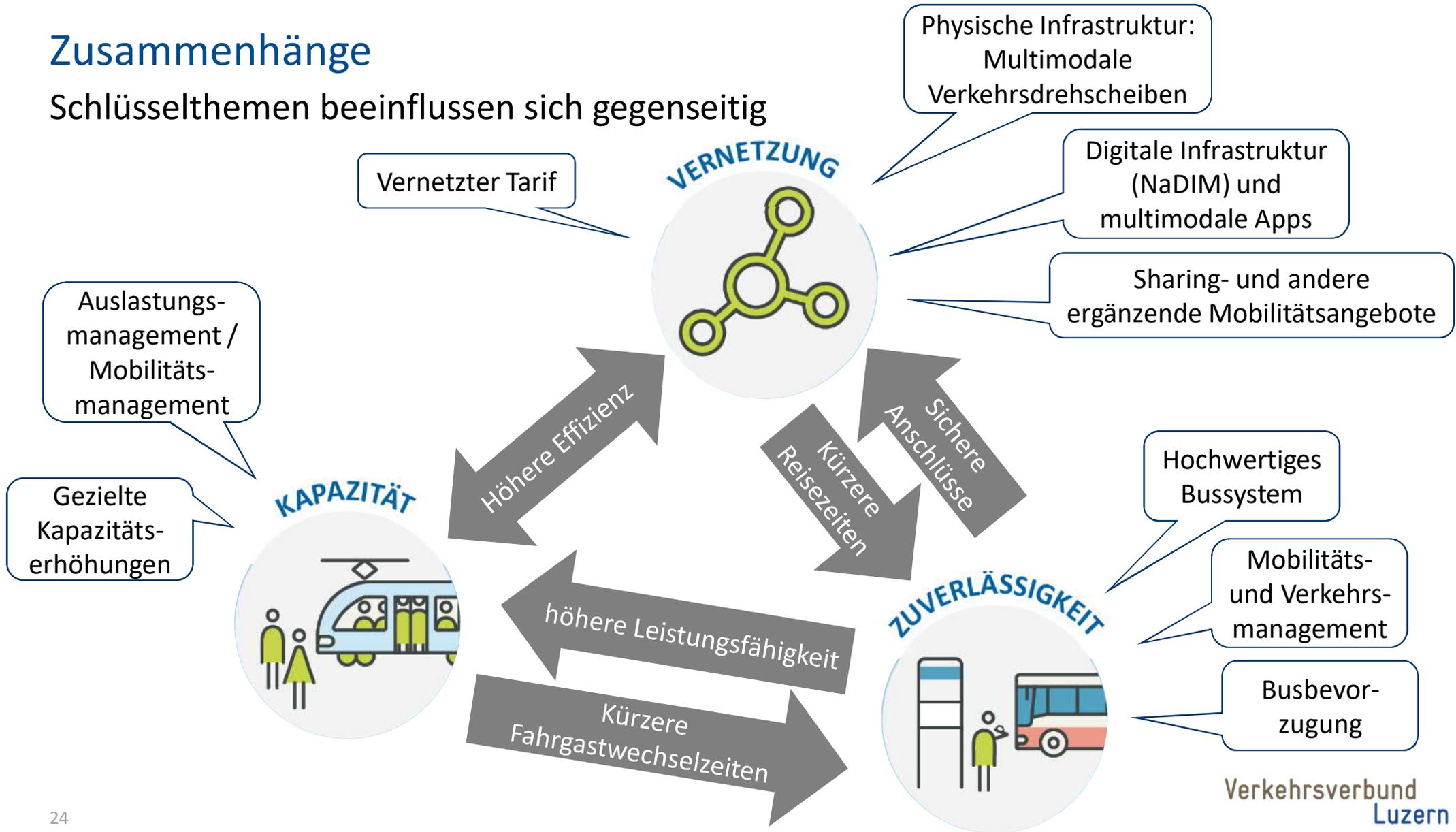
# Schwerpunktthema «Vernetzung»

## Stossrichtungen und Massnahmen: infrastrukturelle und digitale Vernetzung



# Zusammenhänge

Schlüsselthemen beeinflussen sich gegenseitig



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Finanzierung

## Verbundrechnung: Entwicklung von Aufwand, Ertrag und Eigenkapital

In Mio. CHF	Rechnung 2020	Forecast 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024	Budget 2025
<i>Nachträge für Covid-19-Ausfälle</i>	12.0	10.0	3.6	1.0		
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>91.5</b>	<b>88.9</b>	<b>86.8</b>	<b>87.1</b>	<b>87.7</b>	<b>88.3</b>
<i>Kantons- und Gemeindebeiträge (inkl. Behindertenfahrdienst)</i>	80.4	80.4	82.4	82.4	82.4	82.4
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>82.7</b>	<b>83.3</b>	<b>85.3</b>	<b>85.3</b>	<b>85.3</b>	<b>85.3</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-7.3</b>	<b>-4.2</b>	<b>-1.0</b>	<b>-1.8</b>	<b>-2.4</b>	<b>-3.0</b>
<b>Ergebnisvortrag</b>	<b>16.2</b>	<b>12.00</b>	<b>11.00</b>	<b>9.2</b>	<b>6.8</b>	<b>3.8</b>

Erhöhung Kantons-  
und Gemeinde-  
beiträge um je 1 Mio.

# Finanzierung

## Chancen und Risiken

- + Verhaltensänderung in der Mobilität durch Klimadiskussion
- + Verschärfte Controllingkonzepte
- Unklare Nachfrage-entwicklung im Zuge der Covid-19-Pandemie
- Teuerung und Zinsentwicklung
- Personalrekrutierung bei Transportunternehmen
- Verzögerungen Infrastruktur (insb. Busbevorzugung und Vernetzung)
- Partiiell ausbleibende Mitfinanzierung durch Bund
- Rückzahlung VBL (aktuell eingerechnet)

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

## Würdigung öV-Bericht 2022 bis 2025 durch Verbundrat

Stimmiges Gesamtwerk unter Berücksichtigung der besonderen Ausgangslage

- Trotz guter **Ausgangslage** ist beim öV ein wesentliches Verbesserungspotenzial vorhanden. Die Umfeldentwicklung kann positiv für den öV genutzt werden.
- Ein gelingendes Gesamtprodukt öV braucht gesamtverkehrliche **Ziele, Stossrichtungen** und **Massnahmen**. Die strategischen Stossrichtungen sind auch unter Berücksichtigung der Covid-19-Pandemie richtig gewählt.
- Etliche Unsicherheiten bestehen bei den **finanziellen Möglichkeiten** durch die Covid-19-Pandemie und andere Einflussfaktoren. Sich ändernde Rahmenbedingungen bedingen ggf. eine Überprüfung von **Massnahmen** und deren Umsetzungszeitpunkten.
- Im Hinblick auf den DBL müssen für die **Weiterentwicklung des öV** genügend Mittel bereitgestellt werden. Unter Berücksichtigung ausgeglichener Jahresergebnisse ist deshalb mittelfristig Erhöhung Kantons- und Gemeindebeiträge angezeigt.

## Weiteres Vorgehen

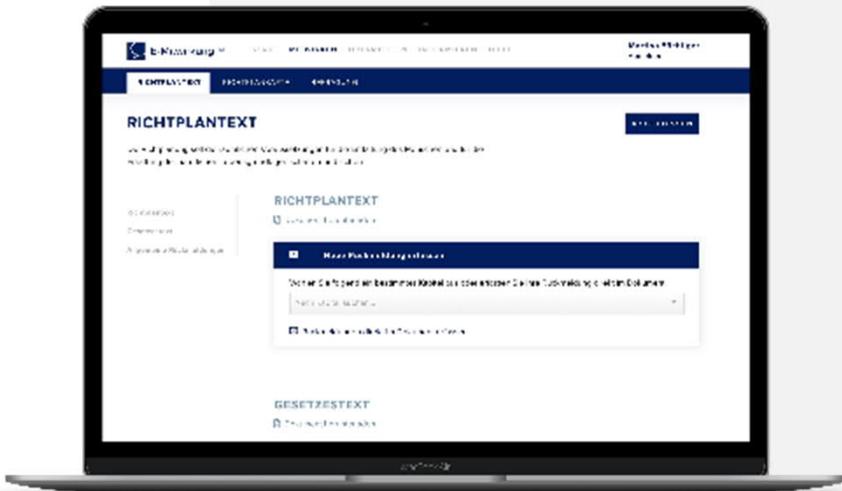
### Vernehmlassung

- Vernehmlassung bei Bund, Nachbarkantonen, Gemeinden, RET, Parteien, Departementen, Transportunternehmen und Verbänden (inkl. Informationen an Regionalkonferenzen) 25. Oktober 2021 – 28. Januar 2022
- Auswertung Vernehmlassung und Überarbeitung bis Mitte 2022
- Verabschiedung durch Regierungsrat zuhanden Kantonsrat Sommer 2022
- Beratung VBK und Kantonsrat bis Ende 2022

# Hinweise für die E-Mitwirkung

# Vernehmlassung mit E-Mitwirkung

Weshalb eine digitale Mitwirkung?



- ✓ Erfassen Sie Ihre Stellungnahme digital und papierlos und erhalten Sie Zugriff auf alle relevanten Unterlagen.
- ✓ Mit der Team-Funktion können Organisationen ihre Stellungnahme gemeinsam und effizient im Team erarbeiten.
- ✓ Ermöglichen Sie uns mit der digitalen Mitwirkung eine effiziente Auswertung und Nachbearbeitung.

# Vernehmlassung mit E-Mitwirkung

Informieren, Mitwirken und Übermitteln in 3 Schritten

1

**Informieren** Sie sich auf der Projektwebsite unter [www.vvl.ch/oev-bericht](http://www.vvl.ch/oev-bericht) und melden Sie sich für die E-Mitwirkung an.

2

Melden Sie sich für die E-Mitwirkung an und **erfassen** Sie unkompliziert Ihre Rückmeldungen zu den Vernehmlassungsfragen und zum Bericht.

3

**Übermitteln** Sie Ihre Stellungnahme bis zum **28. Januar 2022** papierlos und erhalten Sie eine Bestätigung.



E-Mitwirkung

Verkehrsverbund  
Luzern

# Vernehmlassung mit E-Mitwirkung

Hilfe

## **Für inhaltliche Fragen zum öV-Bericht 2022 bis 2025:**

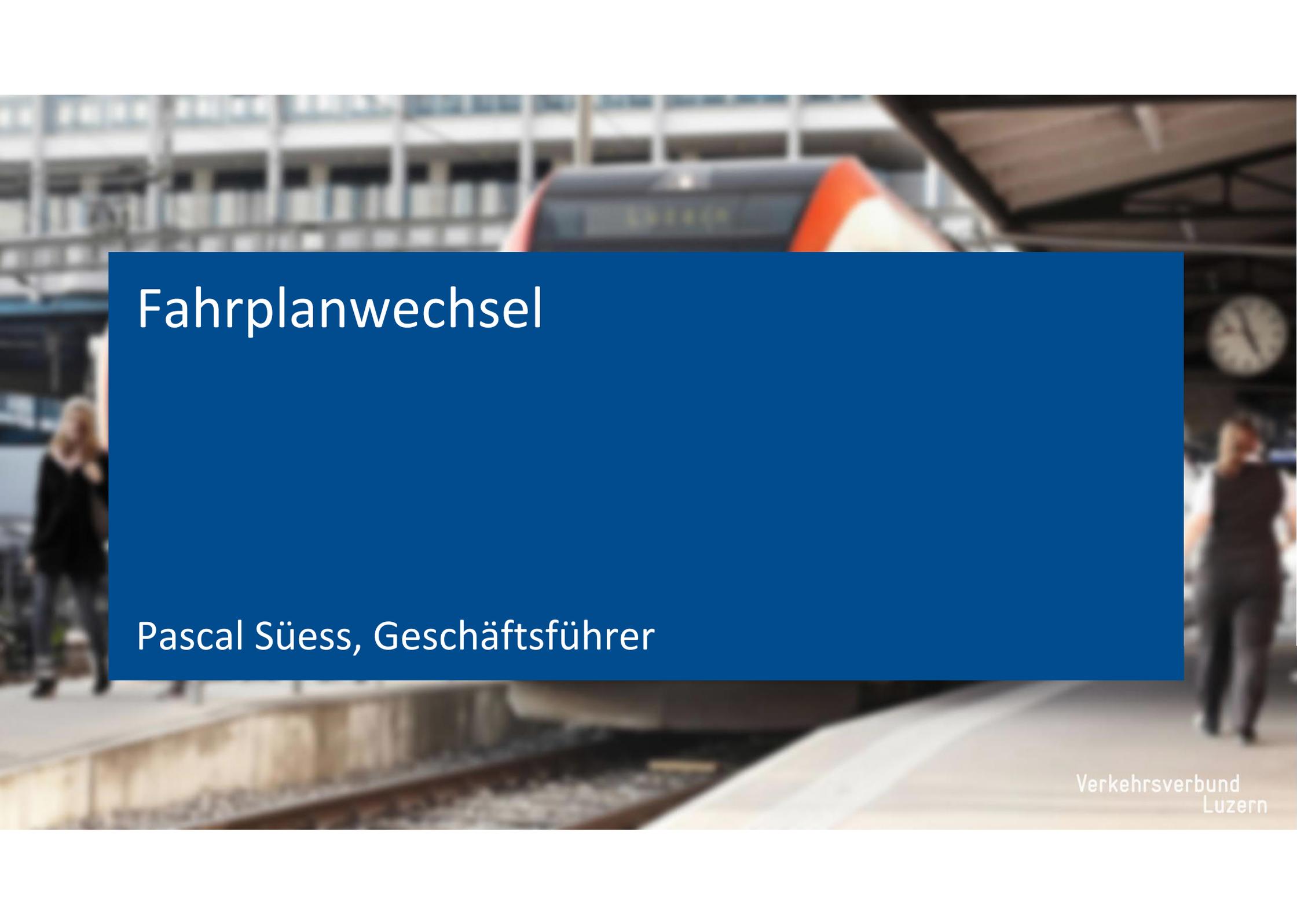
Daniel Heer, Verkehrsplanung VVL

041 228 47 25

[daniel.heer@vvl.ch](mailto:daniel.heer@vvl.ch)

## **Bei technischen Fragen und Problemen der E-Mitwirkung:**

Benutzen Sie bitte das [Kontaktformular](#) für den Support durch die Konova AG (Betreiberin der E-Mitwirkung).



# Fahrplanwechsel

Pascal Süess, Geschäftsführer



## Fahrplanwechsel 12.12.2021

### Schwerpunkte

- Neues Nachtangebot
- S41: Neue S-Bahn Luzern–Horw während Hauptverkehrszeiten
- Optimierung einzelner Buslinien
- Bereinigung Verbundgrenze Rotkreuz

# Tag & Nacht\*

jederzeit zum gleichen Preis

Neu: Mehr  
Verbindungen  
in vielen  
Gemeinden

\* Auch wenns mal später wird:  
Mit Passepartout fährst du  
bequem nach Hause.

Nacht\*  
Passepartout  
nachtstern.ch

## Neues Nachtnetz 2022

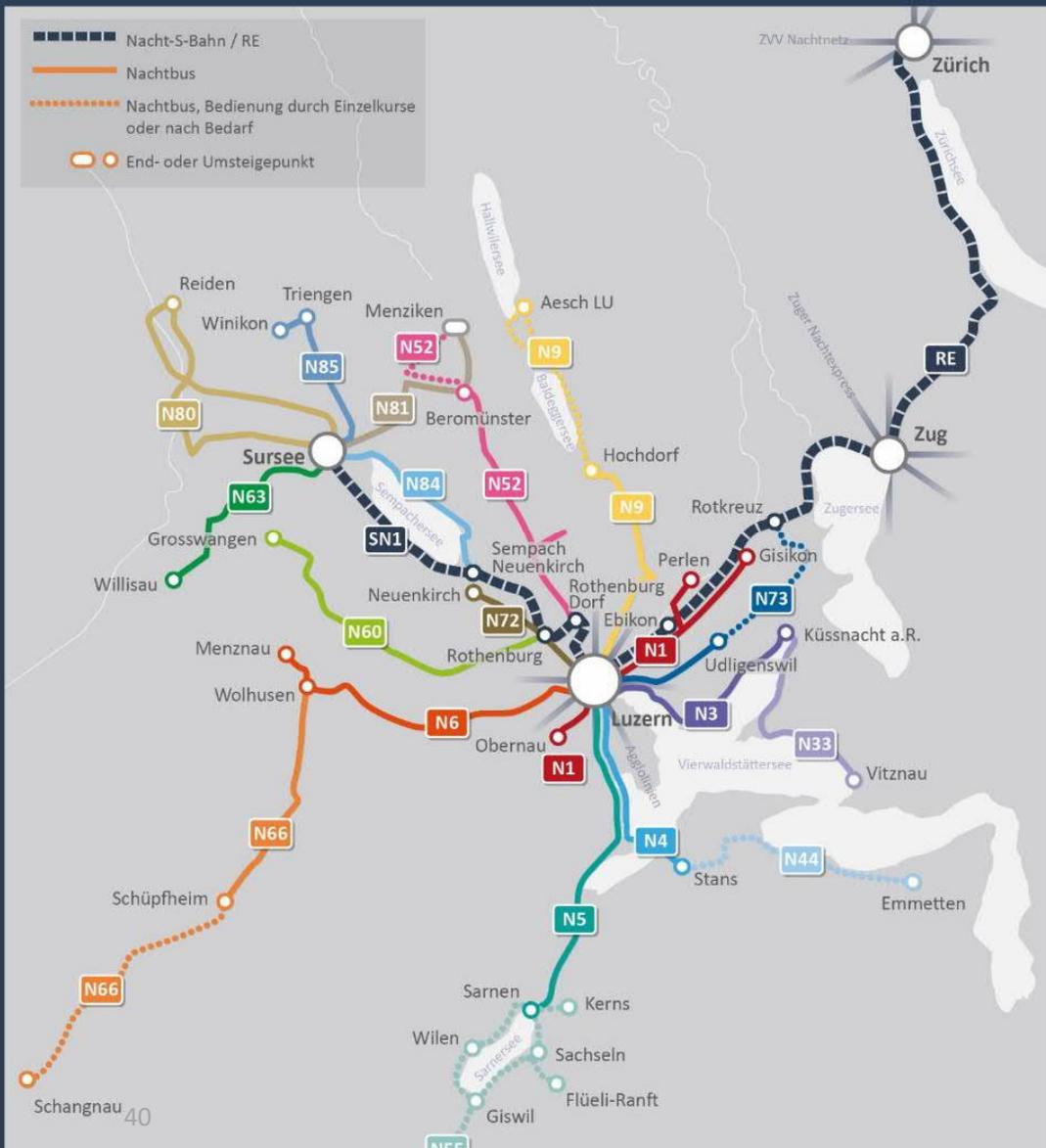
Start am Wochenende 17./18. Dezember 2021

- **Neues Nachtnetz in den Kantonen LU, OW, NW**, welches durch die Kantone und den Bund bestellt und finanziert wird.
- **Tag & Nacht jederzeit zum gleichen Preis**
- Zwischen Luzern und Sursee verkehrt alle 60 Minuten eine neue S-Bahn-Nachtlinie (SN1).
- Die Busse fahren sternförmig ab Bahnhof Luzern und neu auch ab Bahnhof Sursee, mit gegenseitigen Anschlüssen.

Verkehrsverbund  
Luzern

## Nachtnetz 2022 an Wochenenden

Übersicht ganzes Bedienungsgebiet (Ausschnitt Agglomeration Luzern auf separatem Plan)



## Nachtnetz-Konzept

### Region Seetal

- **Pyjamaexpress → neu Nachtstern N9**  
*Luzern Bahnhof–Emmenbrücke Bahnhof  
Süd–Inwil–Hochdorf Bahnhof  
(–Hitzkirch–Aesch–Ermensee Kapelle):*
- An den Wochenenden verkehren jeweils 3 Kurse pro Nacht nach Hochdorf, davon zwei weiter nach Ermensee.
- Abfahrten Luzern:  
01.00, 02.30, 04.00 Uhr
- Auf der Rückfahrt werden nur gewisse Haltestellen bedient.

# Fahrplanänderungen im Seetal

## **Linie 105, Beromünster–Römerswil–Hochdorf**

- Frühere Abfahrtszeiten ab Beromünster, Post

## **Linie 106, Hitzkirch–Hämikon Berg**

- Frühere Abfahrtszeiten ab Hämikon, Berg

## **Linie 107, Hitzkirch–Schongau:**

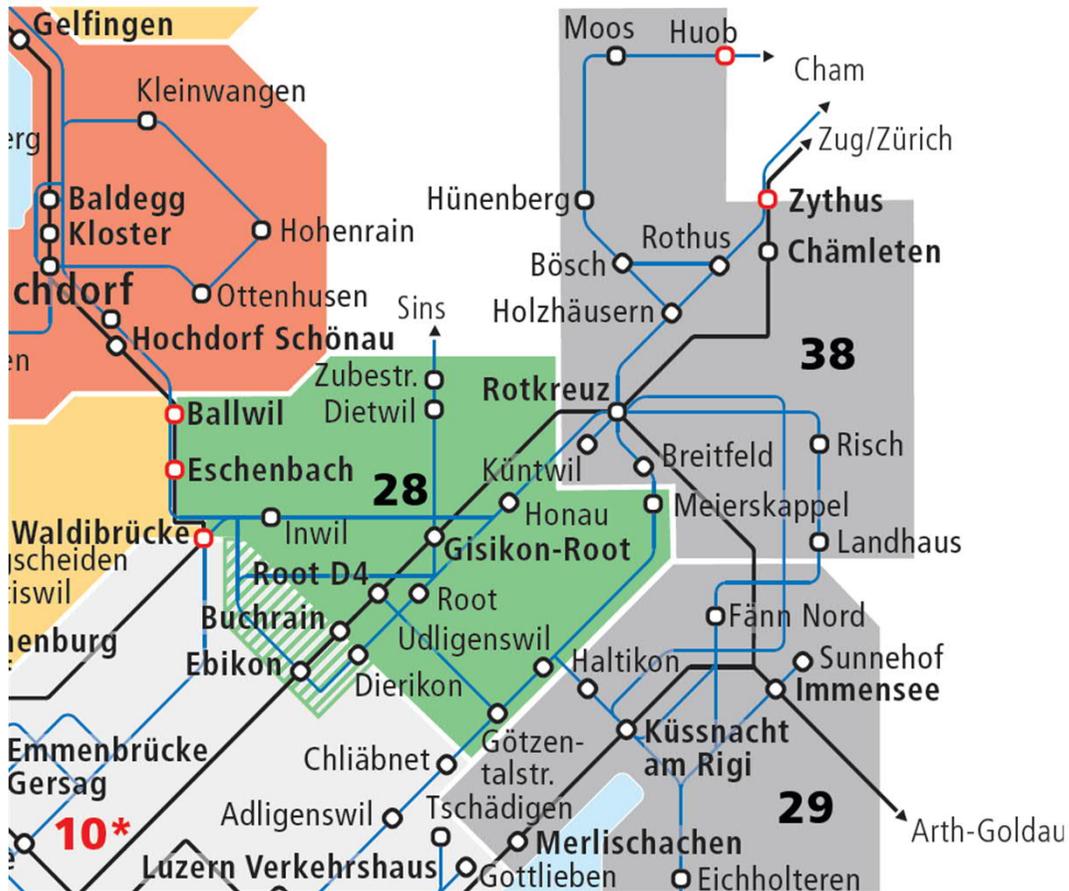
- Inbetriebnahme der neuen Wendeanlage in Schongau.

## **Linie 110, Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress):**

- Verzicht auf Verbindung um 8.44 Uhr ab Hochdorf nach Rotkreuz und zurück (9.15 Uhr), wegen tiefer Nachfrage.
- Zusätzliche Verbindung um 20.15 Uhr ab Rotkreuz nach Hochdorf.

# Tarifverbund Passepartout: Bereinigung Verbundgrenze Rotkreuz

## Vorteile



**Neue Zone 38 Rotkreuz**  
(identisch mit Zone 621 des  
Tarifverbundes Zug)

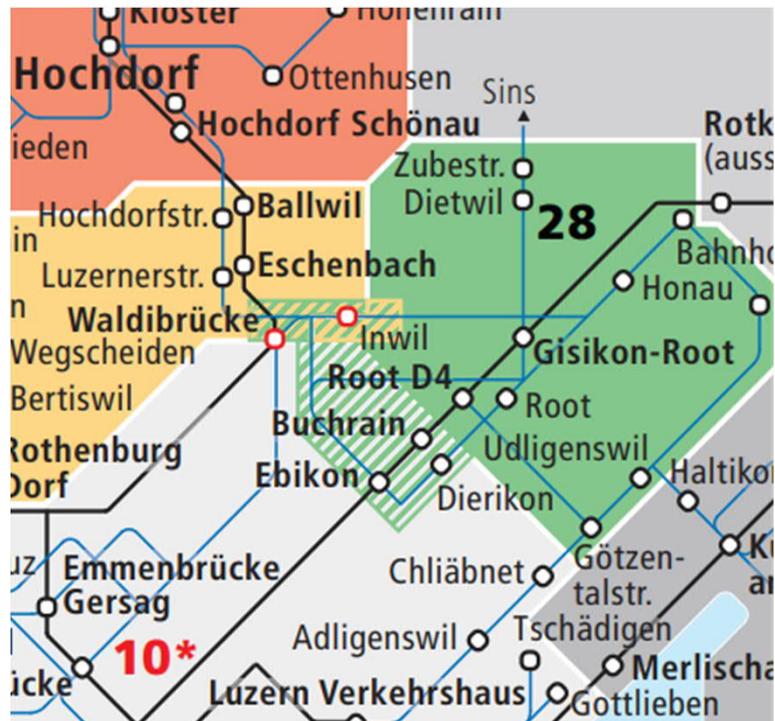
## Vorteile:

- Zonnennutzen
- Wahlmöglichkeiten Bahn/Bus
- Vermeidung von Kundenfallen
- Abonnemente für Pendler werden grossmehrheitlich günstiger
- Abonnement lohnt sich früher als heute (Teilzeit, Homeoffice)

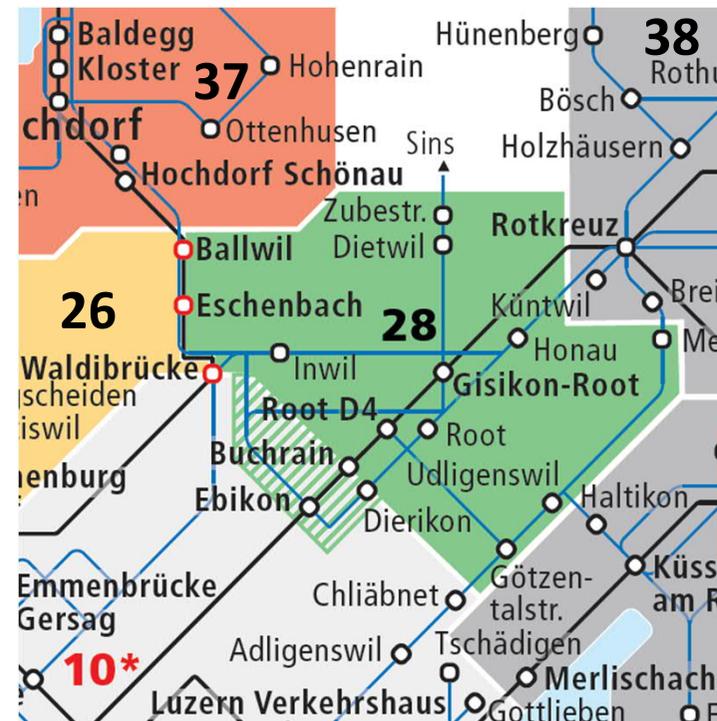
# Tarifverbund Passepartout: Bereinigung Verbundgrenze Rotkreuz

## Zonenplananpassung Seetal

Heute

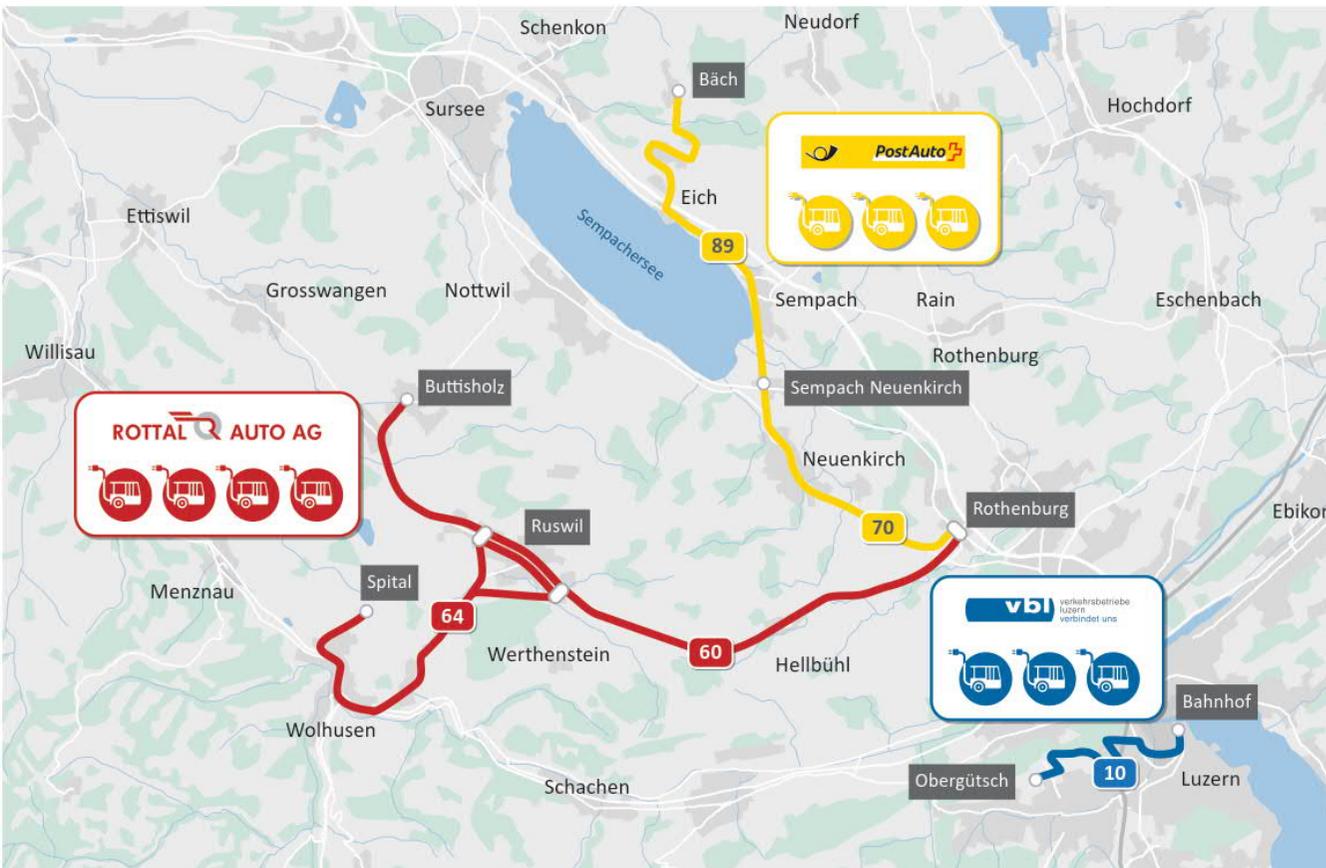


Ab 12. Dezember 2021



# E-Bus-Pilotlinien

## Aktueller Stand, weiteres Vorgehen



- Planung, Beschaffung und Umsetzung im Gang.
- Linie 10: Inbetriebnahme mit E-Bussen per 12.12.2021
- Linien 60, 64, 70 und 89: Umsetzung 2. Hälfte 2022.



# Finanzielle Herausforderungen

Pascal Süess, Geschäftsführer VVL

# Finanzielle Herausforderungen

## Corona-Pandemie

- Corona-Pandemie wirkt sich auf die **Fahrgastzahlen** und damit auf die Erlöse aus.
- Nur ein Teil der Erlösausfälle kann mit Reserven der Transportunternehmen gedeckt werden. Die Besteller müssen **zusätzliche Beiträge** an die Transportunternehmen leisten.
- Der VVL ist bestrebt, diese zusätzlichen Beiträge durch das **Eigenkapital** und mit **Rückerstattungen von Transportunternehmen** zu finanzieren.
- In unserer Finanzplanung ist auch eine Rückerstattung zu viel bezogener Subventionen der VBL eingerechnet. Sollte der VVL diese Forderungen vor Gericht nicht durchsetzen können, ist nicht auszuschliessen, dass zur Deckung der Ertragsausfälle aufgrund der Corona-Pandemie – nachträglich gleichwohl noch – **zusätzliche öV-Beiträge seitens Kanton und Gemeinden** erforderlich werden.



# Taxito Seetal

Romeo Degiacomi, Kommunikation VVL

## Taxito Seetal

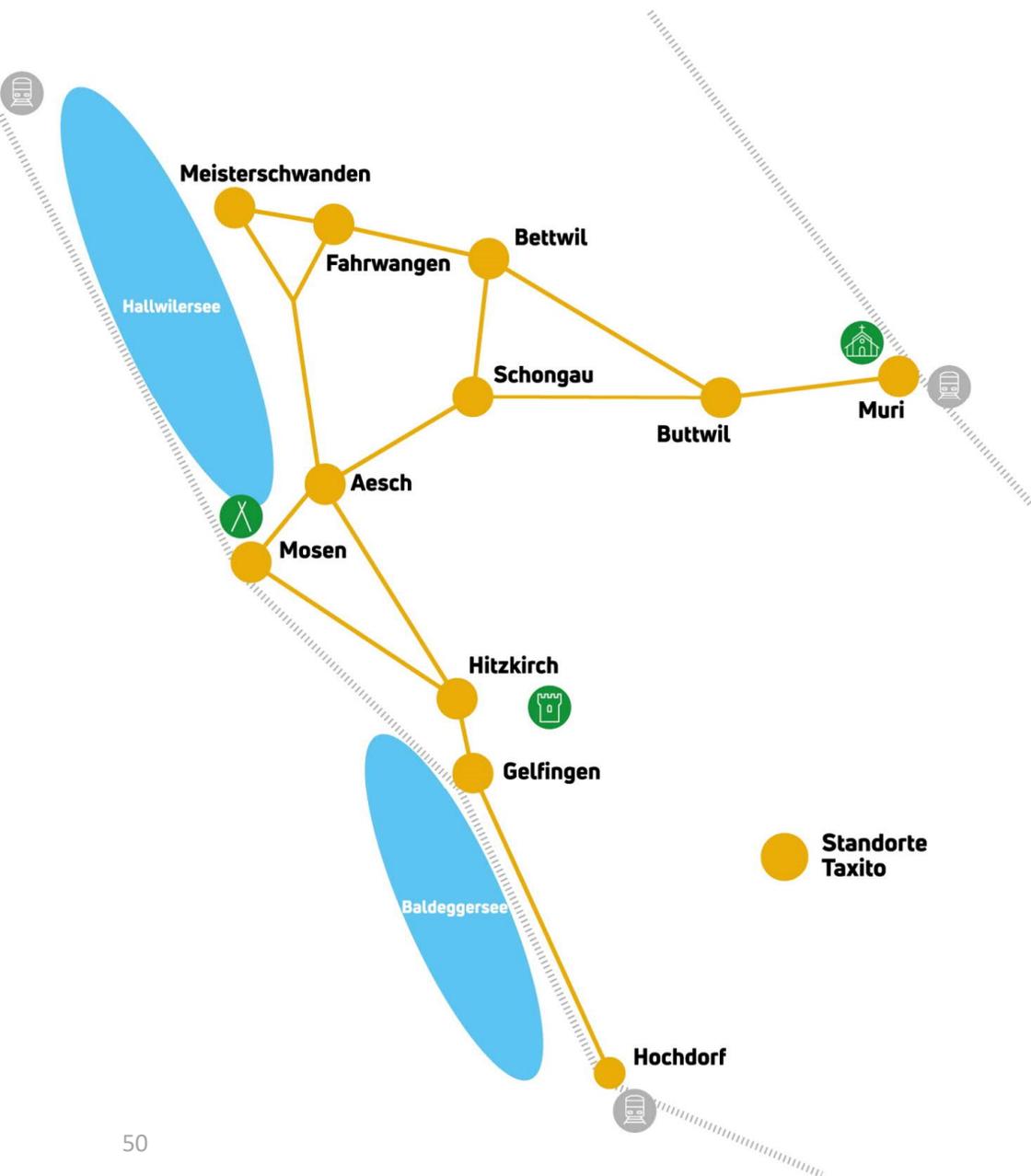
Imagefilm mit Ständerat  
Damian Müller

Link zum Imagefilm:  
[www.vvl.ch/taxito](http://www.vvl.ch/taxito)



## Start Taxito Seetal Pilotprojekt

- Offizielle Eröffnung mit Ständerat Damian Müller, Gemeindepräsident Christian Budmiger und weiteren Gemeindevertretern am 9.9.2021 in Aesch LU
- 11 beteiligte Gemeinden zwischen Hochdorf LU und Fahrwangen AG, VVL, Kanton Aargau, SBB
- 3 jährige Pilotphase
- Weitere Infos auf [www.taxito-seetal.ch](http://www.taxito-seetal.ch)



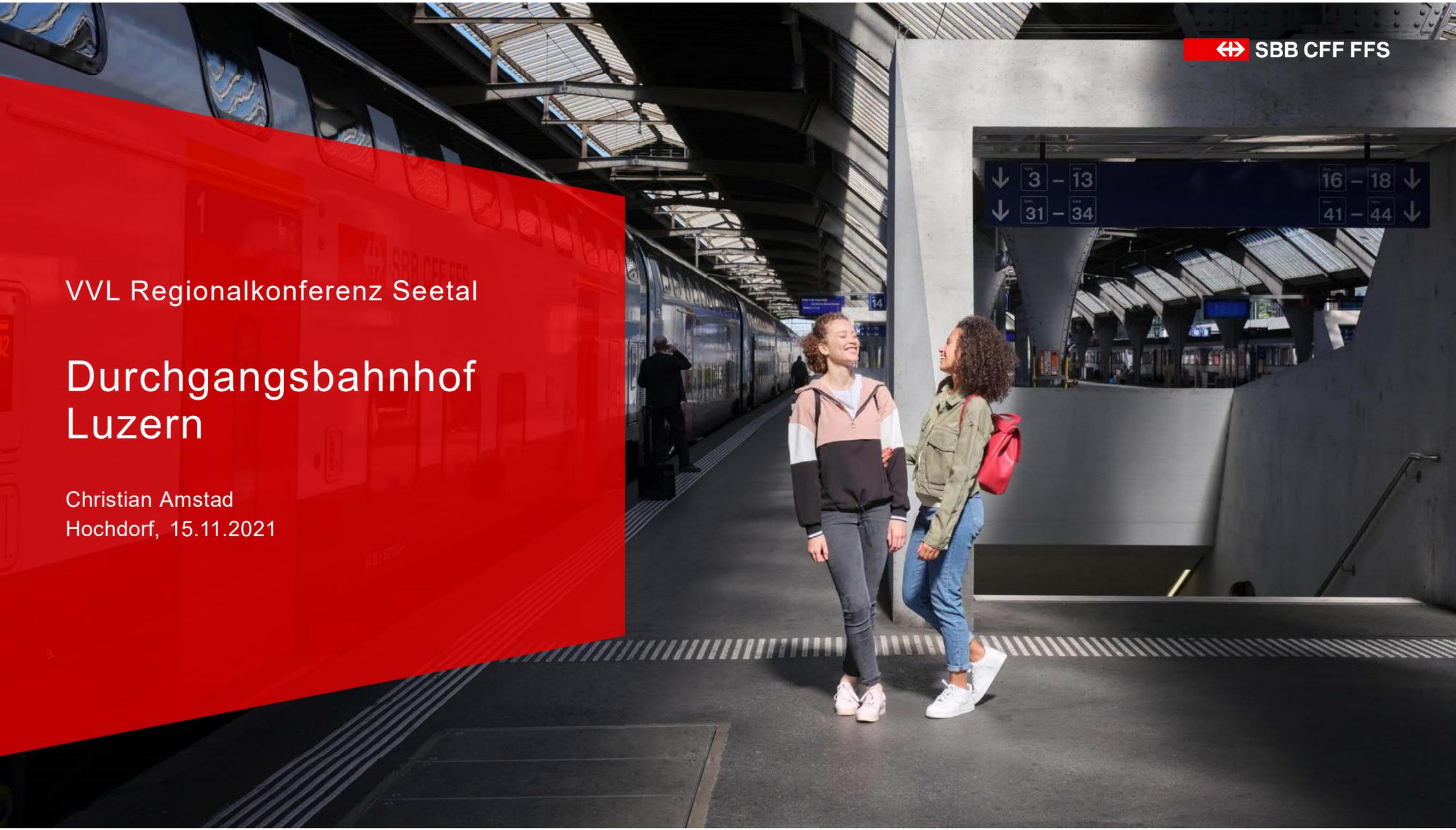
## Zwischenfazit

- Taxito Seetal grundsätzlich gut angelaufen
- Seit Anlass vom 9.9.21 und Online-Werbung während Herbstferien: steigende Nutzendenzahlen
- Wartezeiten von  $\emptyset$  5 Minuten
- Fahrtenwünsche bei öV-Angebots-lücken und in Abendstunden
- Standorte mit meisten Abfahrten:
  - **Mosen**
  - **Aesch** → *in alle Richtungen*
  - **Hitzkirch** → *Altwis / Schongau*
- Im Dezember 2021: offizielle Info mit Halbjahreszahlen durch Taxito-Projektleitung

VVL Regionalkonferenz Seetal

# Durchgangsbahnhof Luzern

Christian Amstad  
Hochdorf, 15.11.2021



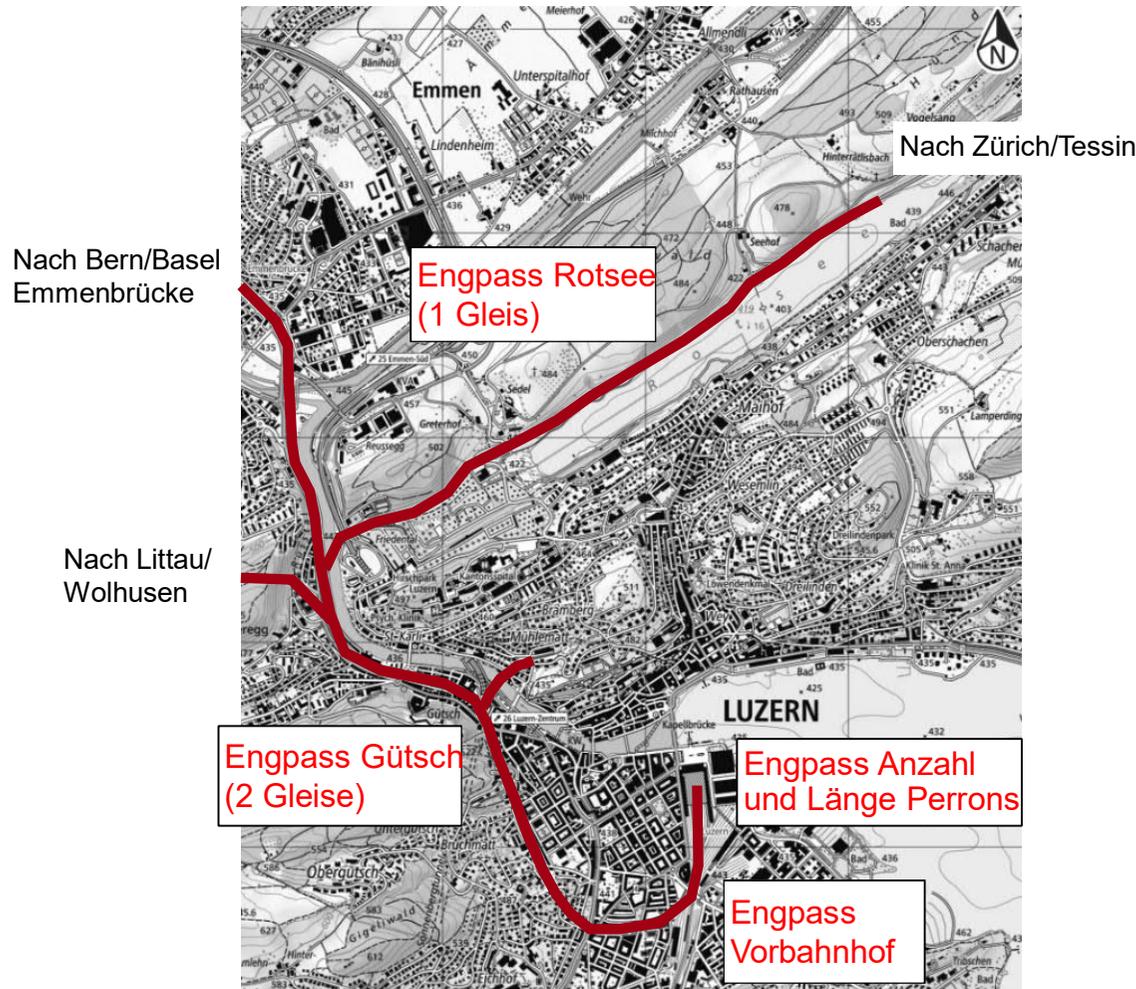


## Agenda.

1. Der Bahnhof Luzern heute
2. Planungsgrundsätze
3. Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern
4. Planungen im Umfeld
5. Fazit & Ausblick



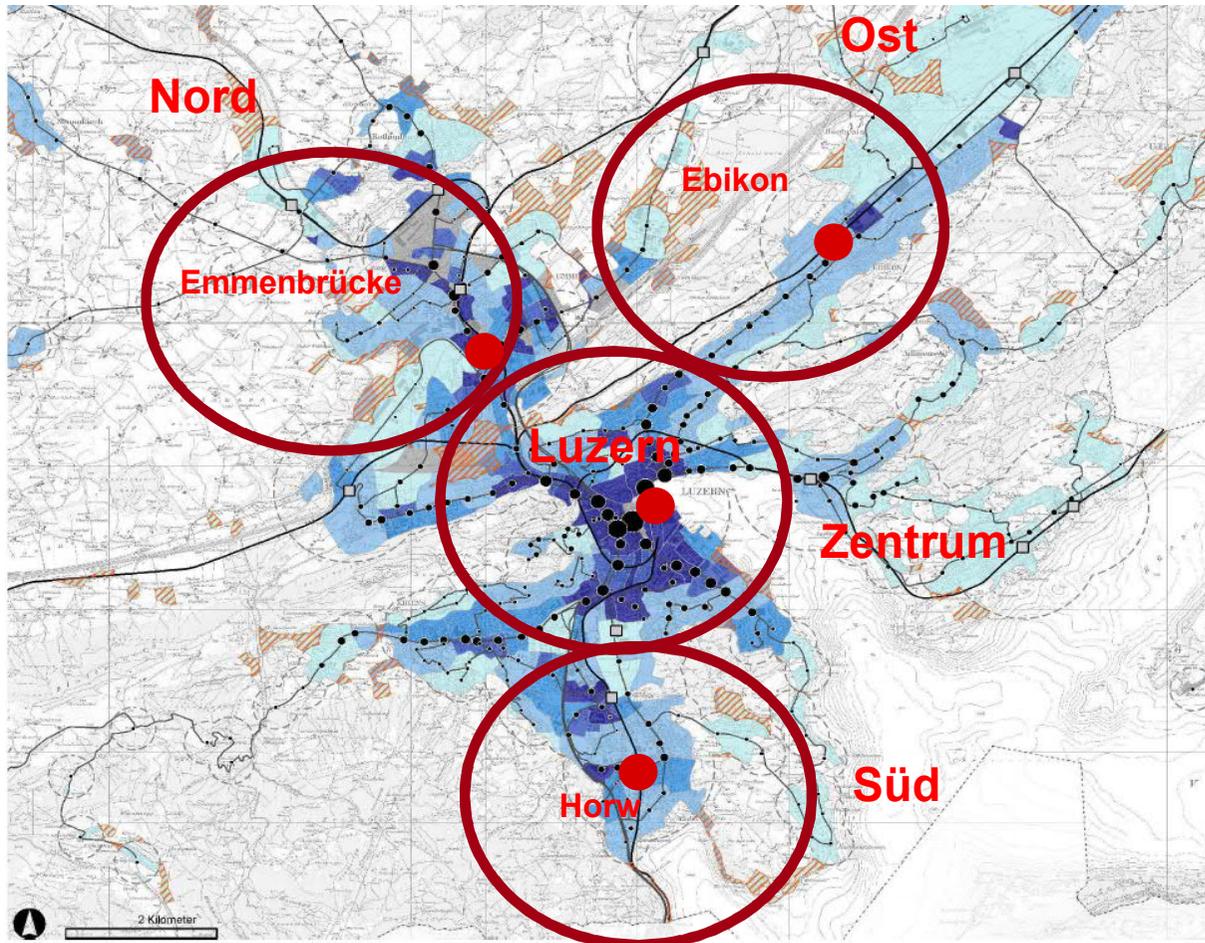
# Der Bahnhof Luzern heute.



4 Kapazitätsengpässe verhindern einen Angebotsausbau auf der Schiene in und um Luzern.



Der Bahnhof Luzern muss im Zentrum bleiben.

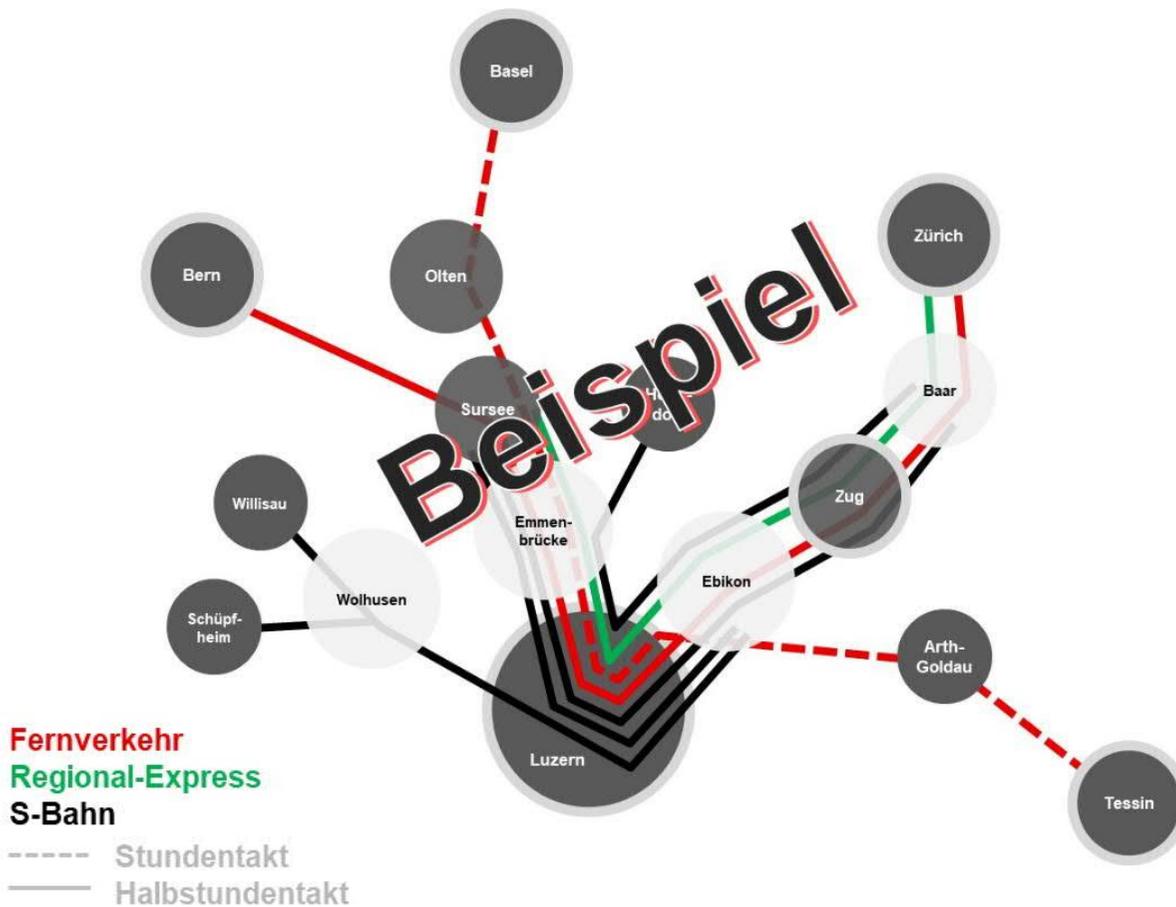


Bildquelle: Bericht AggloMobil tre Kanton Luzern (2015), Verkehrsaufkommenspotential





## Der Mehrwert: Angebotsausbau. Häufiger, schneller, direkter



Angebotsziele:

- 30'-Takt als Basisangebot
- 15'-Takt der S-Bahnen
- 10'-Takt Luzern-Zürich

Das Angebot wird mit dem nächsten Ausbauschnitt in den Jahren 2022 bis 2026 erarbeitet.

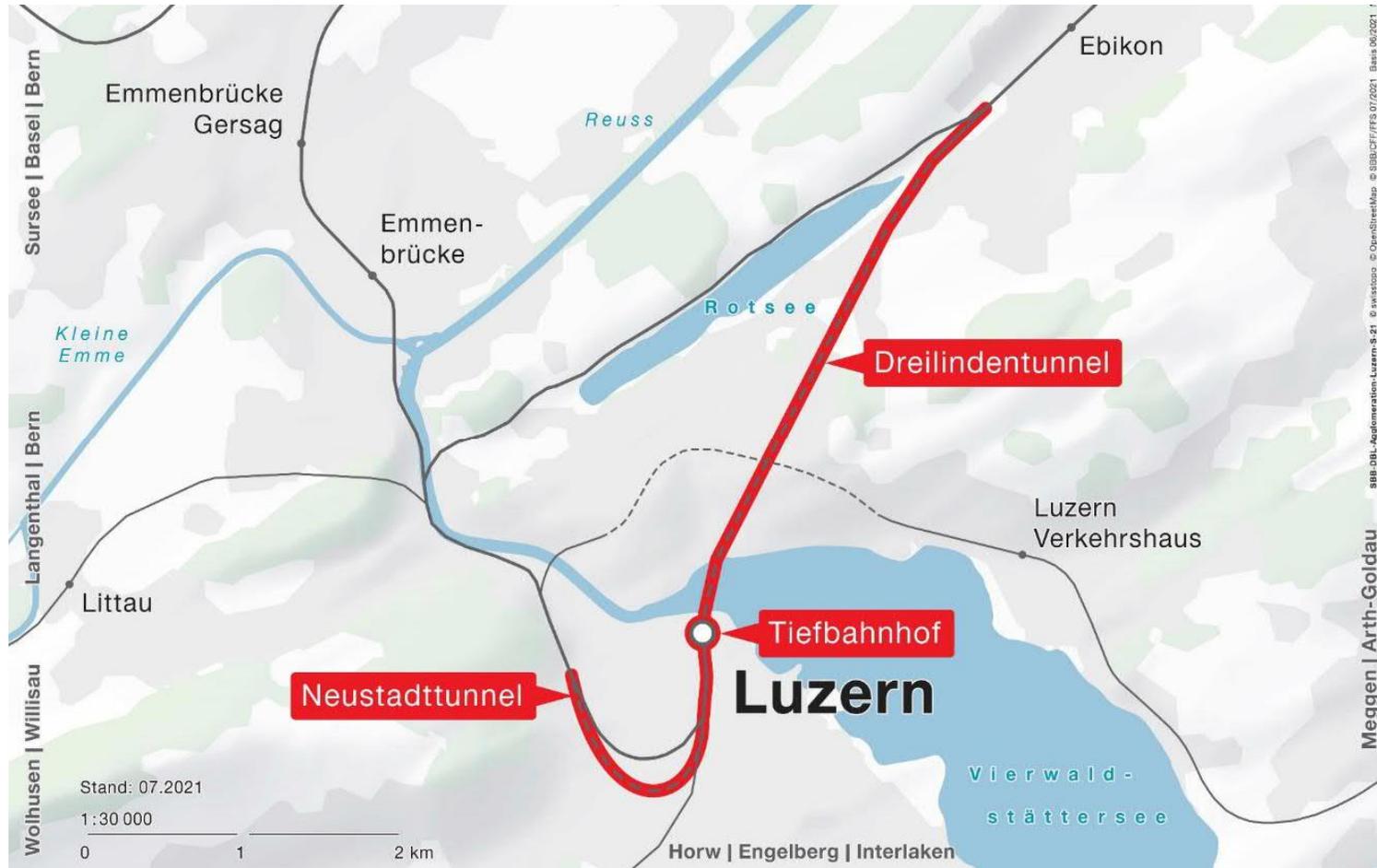


## Zwischenfazit.

- Das Angebot kann in und um Luzern nicht mehr ausgebaut werden.
- Um die Engpässe zu beseitigen ist ein Grossprojekt notwendig.
- Das richtige Grossprojekt ist der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).



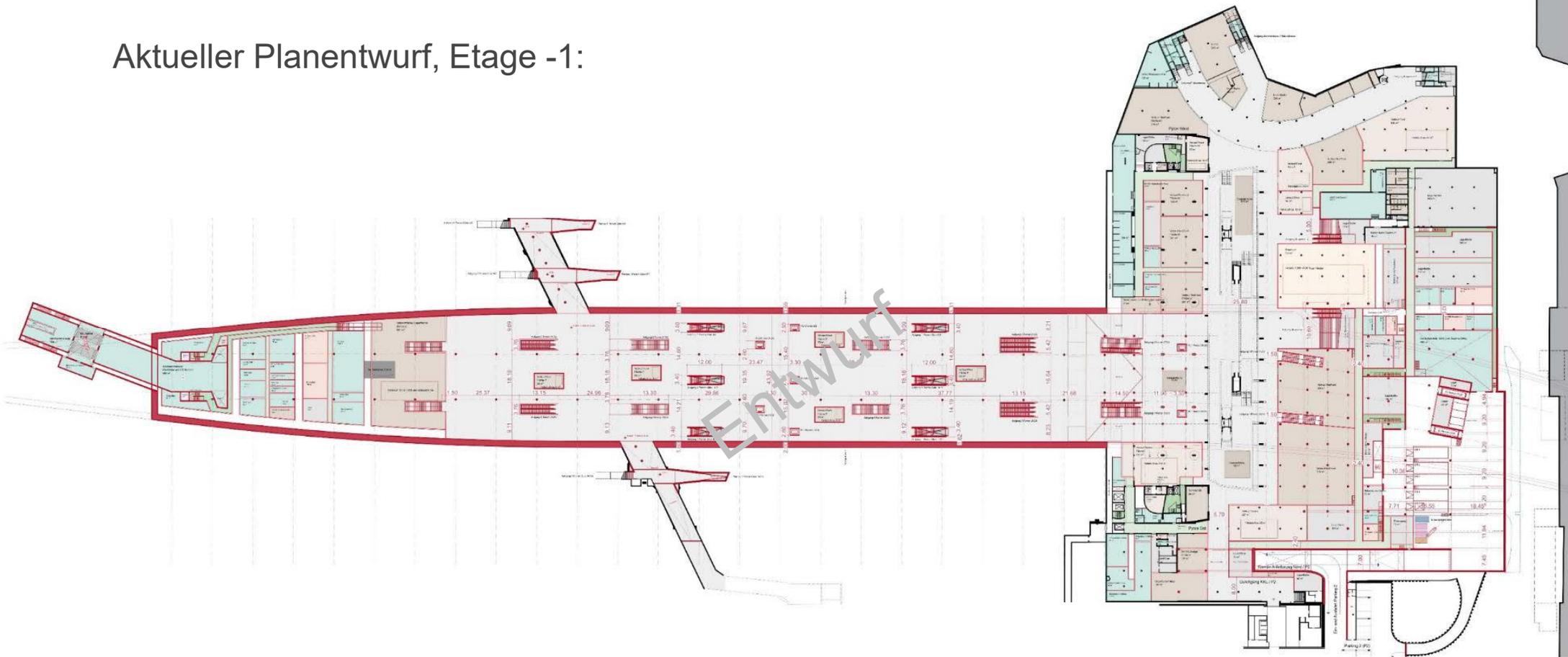
# Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).





# Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

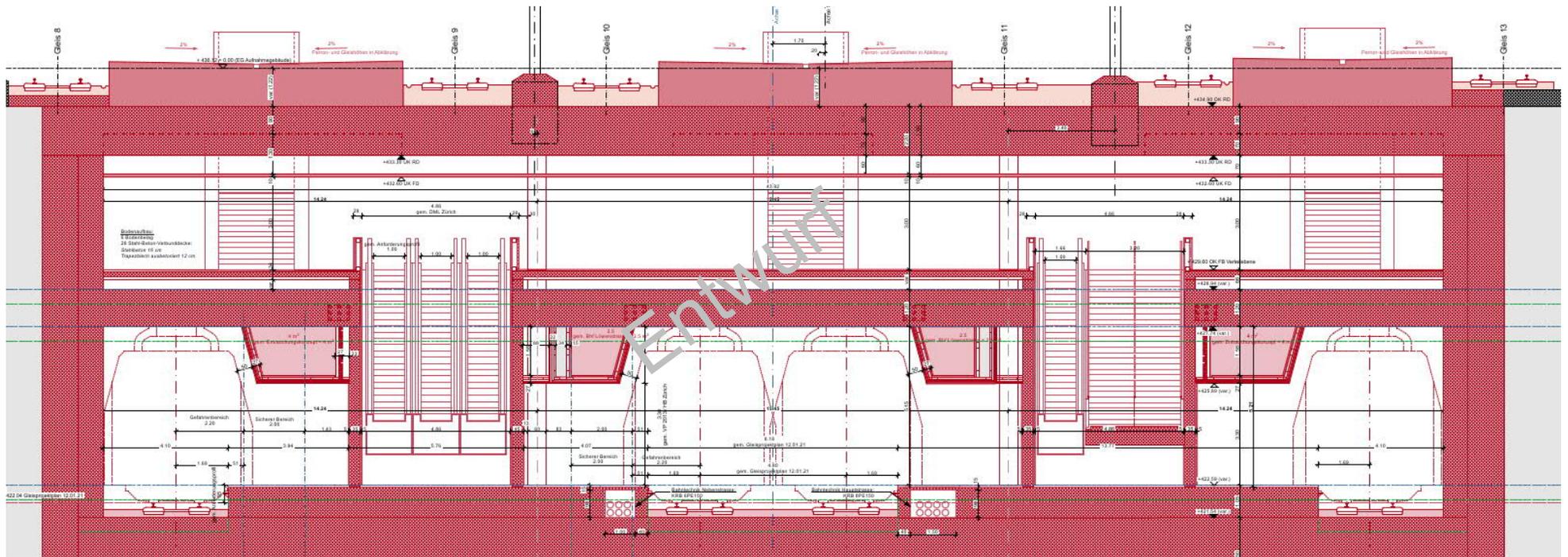
Aktueller Planentwurf, Etage -1:





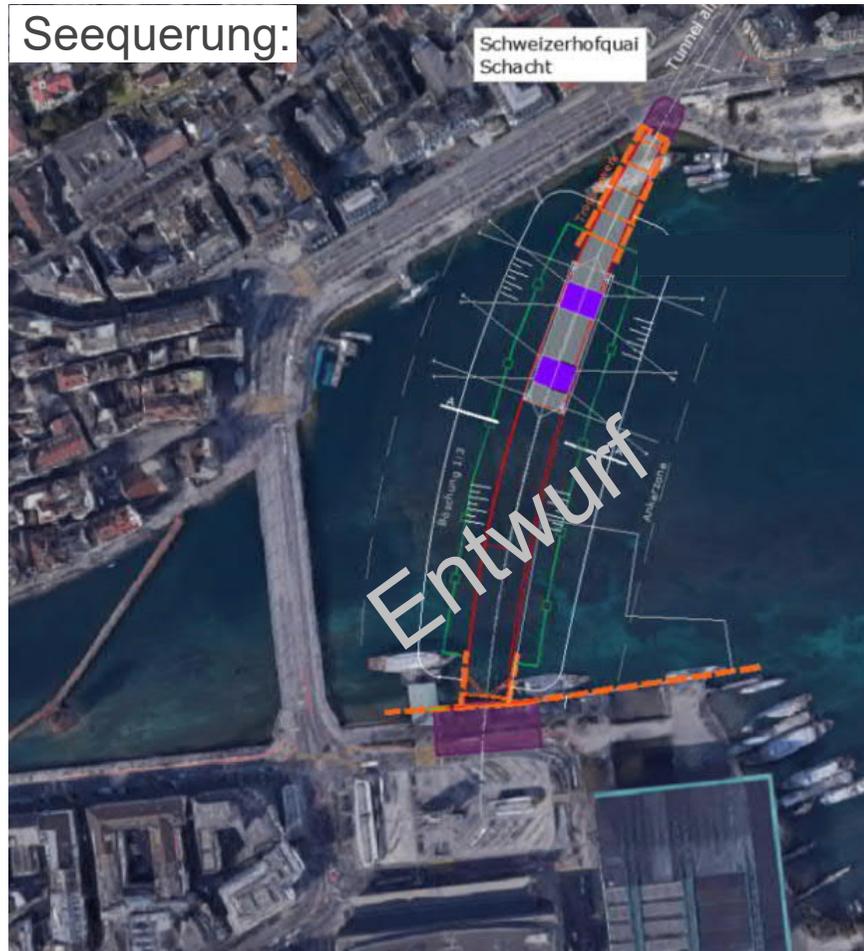
# Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

Aktueller Planentwurf, Schnitt:



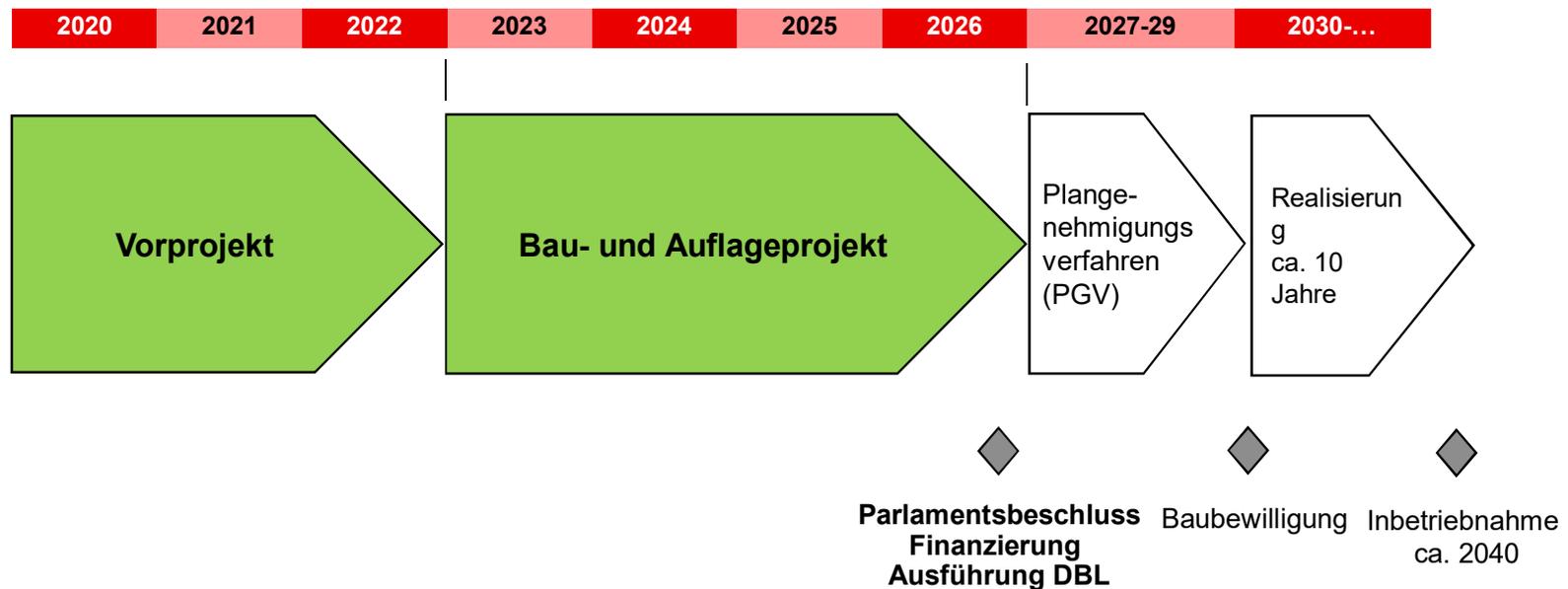


# Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

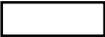




# Terminplan Projekt DBL.



## Legende:

-  Finanzierung sichergestellt
-  Finanzierung noch nicht sichergestellt



## Der DBL ist mehr als 1 Projekt.

Einige Beispiele für Partner mit wichtigen (Teil-)Projekten:

■ ■ ■ **Stadt Luzern**

u.a. Testplanung DBL



u.a. kantonale Mobilitätsstrategie

Verkehrsverbund  
**Luzern**

u.a. Busplanung 2040

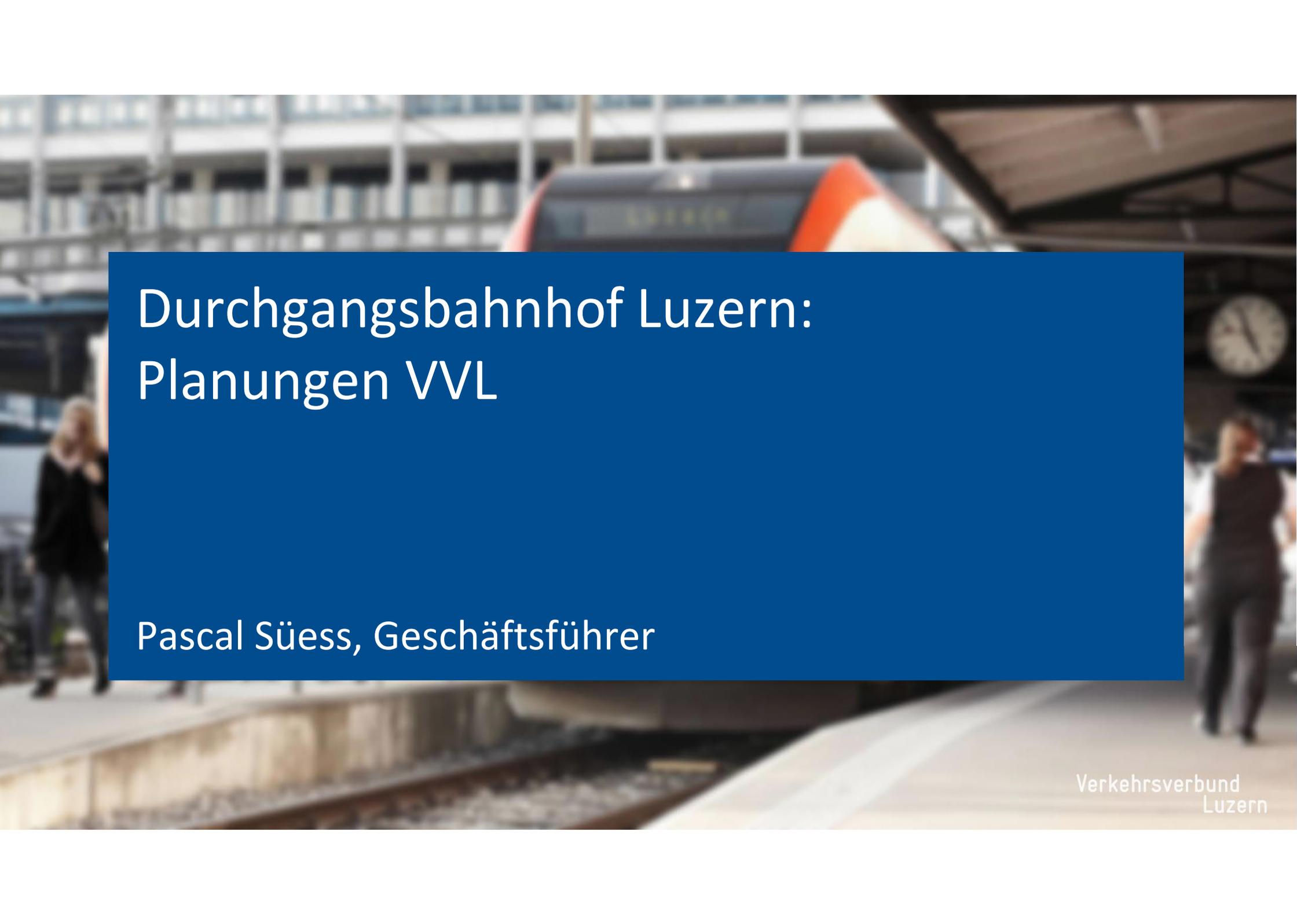
 **SBB CFF FFS**

u.a. Planung Bahninfrastruktur DBL



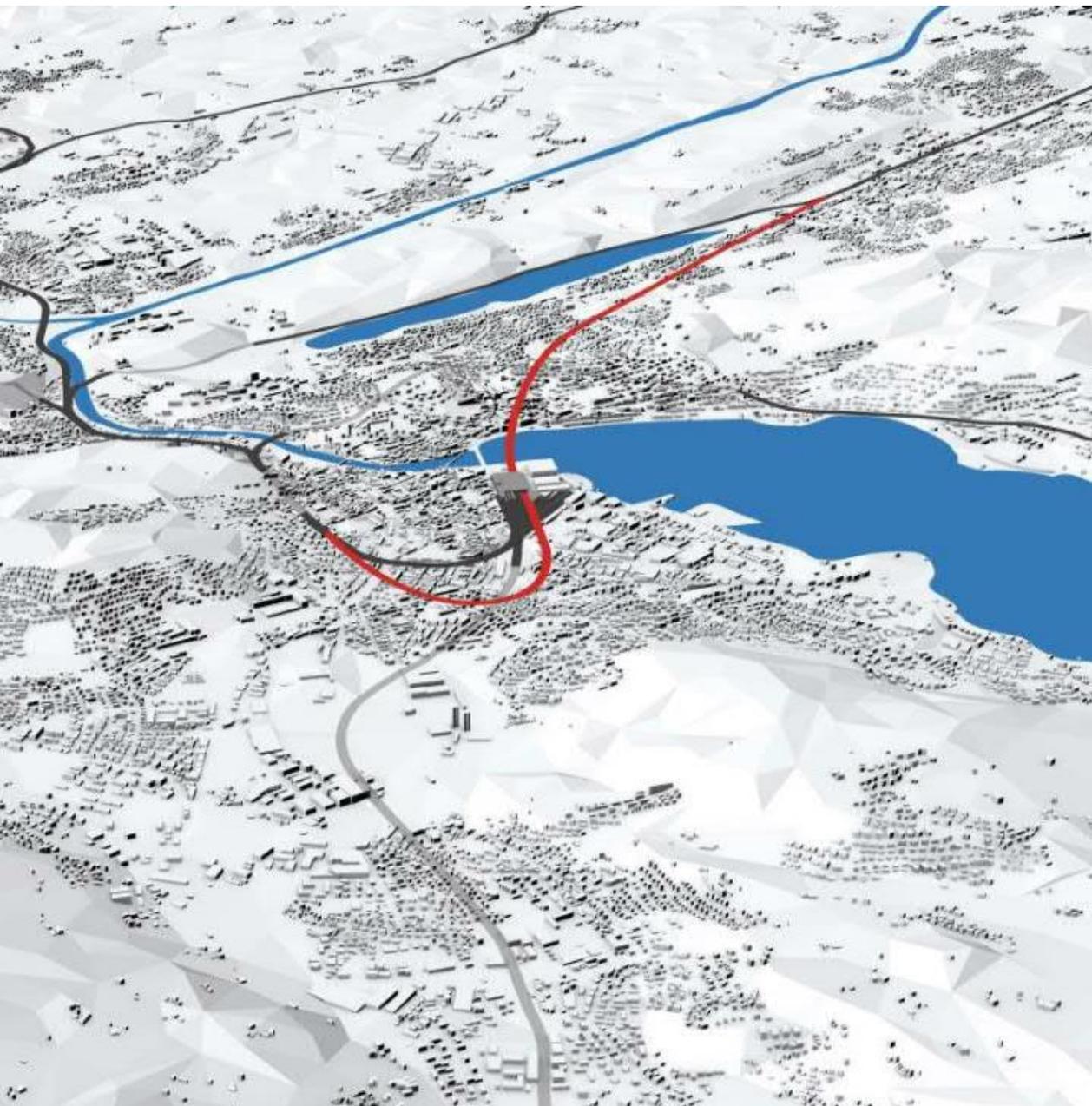
## Fazit.

- Der Bau des DBL wird eine Operation am offenen Herzen der Stadt Luzern.
- Der DBL ermöglicht einen Quantensprung für den öV in der Zentralschweiz.
- Für eine gute Gesamtlösung braucht es alle Partner und alle (Teil-)Projekte.
- Im Rahmen des nächsten Ausbauschnitts werden zahlreiche Grossprojekte aus der ganzen Schweiz beantragt. **Nur wenn die Zentralschweiz geschlossen hinter dem Projekt steht, hat der DBL beim Parlamentsbeschluss 2026 eine Chance.**



# Durchgangsbahnhof Luzern: Planungen VVL

Pascal Süess, Geschäftsführer

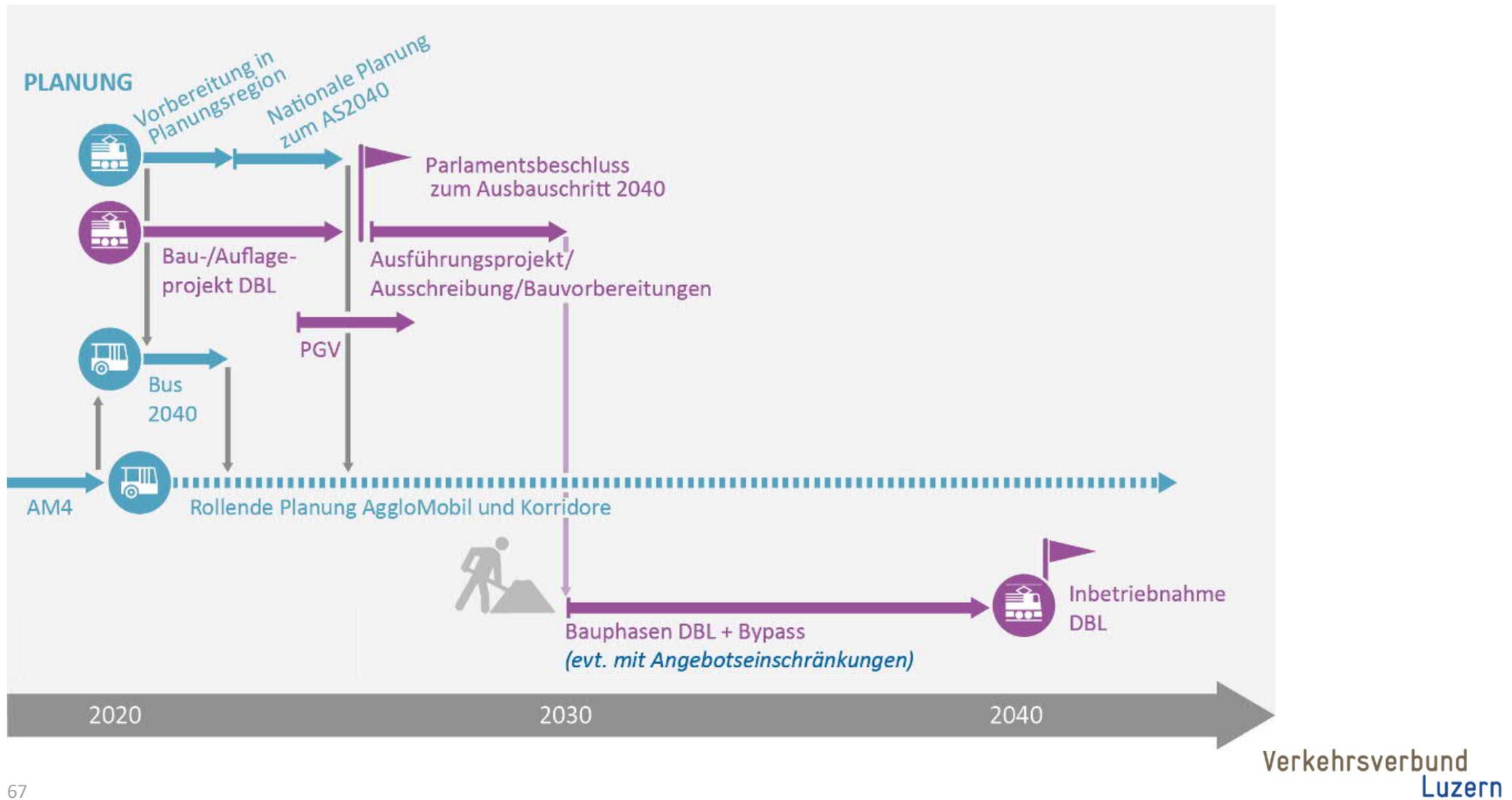


## Durchgangsbahnhof Luzern

Entscheidender Baustein für ein funktionierendes vernetztes Gesamtverkehrssystem

- DBL schafft neue Kapazitäten im Bahnsystem – Voraussetzung für modale Verlagerung.
- Bahnangebot mit DBL vernetzt verschiedene Zentren/Verkehrsdrehscheiben direkt, häufig und schnell.
- Dies ermöglicht gezielte Impulse für die gewünschte Siedlungsentwicklung.

# Bahn & Busplanung 2040



# Planung Bus 2040

## Überarbeitung Liniennetz

### Auslöser

- S-Bahn-Netz mit 15min-Takt ermöglicht ein neues Busangebot
- Veränderungen im Bahnhofsumfeld in Luzern: neue Linienführungen & Haltestellen werden möglich, aber auch veränderte Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz Nord.

### 2 Zielkonzepte in Erarbeitung:

- während 10 jähriger Bauphase des DBL
- Nach Inbetriebnahme des DBL

# Aktuelle SBB-Themen.

Armin Tschopp  
Hochdorf, 15. November 2021.





## SBB-Reisezentrum Hochdorf.



- Stetige Abnahme der Frequenzen am Schalter (von 2017 – 2019 16% weniger Kunden).
- Pro Stunde werden durchschnittlich 8-10 Kunden bedient.
- Starke Nutzung der digitalen Kanäle (2020 wurden 61.4% aller Billette und Abo auf den digitalen Kanälen (Mobile und online) und 32% via Billettautomat vertrieben).
- Der Wunsch nach einer persönlicher Beratung nimmt aber gleichzeitig zu.

**Reisezentrum Hochdorf** bietet:

...persönliche Beratung auch für komplexe Kundenbedürfnisse

...Billette, Abonnemente, Freizeitangebote, Geldwechsel,<sup>70</sup>

... ..



## Marketingkampagne «Jetzt das Seetal entdecken».

- **Ziel:** Seetal als Ausflugsdestination positionieren (Tagesausflüge) und dadurch die Auslastung im Seetaler erhöhen v.a. während den Nebenverkehrszeiten.
- **Massnahmen:** Mailings inkl. vergünstigte Eintritte, Online-Kanäle [www.sbb.ch/seetal](http://www.sbb.ch/seetal), Fahrplan- und Geo-Targeting, Freizeitkarte und redaktionelle Beiträge in Zeitschriften.



## Pilot: Seetal mobil E-Bike Verleih

- Ziel: Aufbau eines Netz an E-Bikes entlang Seetalbahn
- Standorte 2021: Hochdorf, Beinwil a.S. und Lenzburg
- Buchung via App von «Rent-a-Bike»
- Freie Wahl der Rückgabe
- Zielgruppe: Tagestouristen und Einheimische
- E-Bike FoodTrail (versch. Genuss-Stationen)



**Breite Unterstützung nötig für eine erfolgreiche  
Überführung vom Projekt in ein Stammangebot.**

# Regionalkonferenz Seetal 2021

## Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Patricia Kottmann, Leiterin Planung

**Unternehmensverbund**

Zugerland Verkehrsbetriebe AG, Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee AG,  
Ägerisee Schifffahrt AG, Zugerbergbahn AG, Zugerland Mobil AG,  
AHW Busbetriebe AG, BS Bus Service AG (BS)

# ZVB mit BSF im Seetal

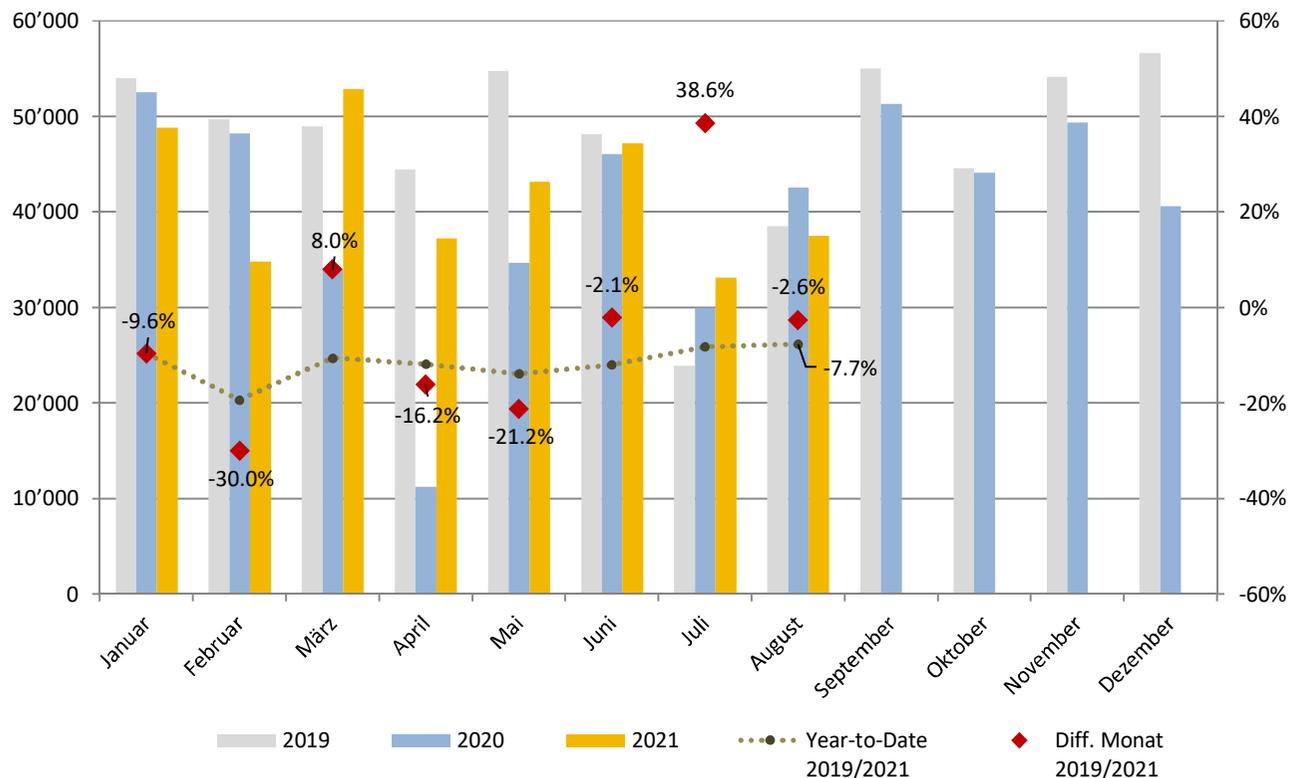


# Nachfrage 2021

## Total ZVB Linien im Vergleich zu den Vorjahren



Entwicklung beförderte Personen 2019-2021 [Einsteiger]



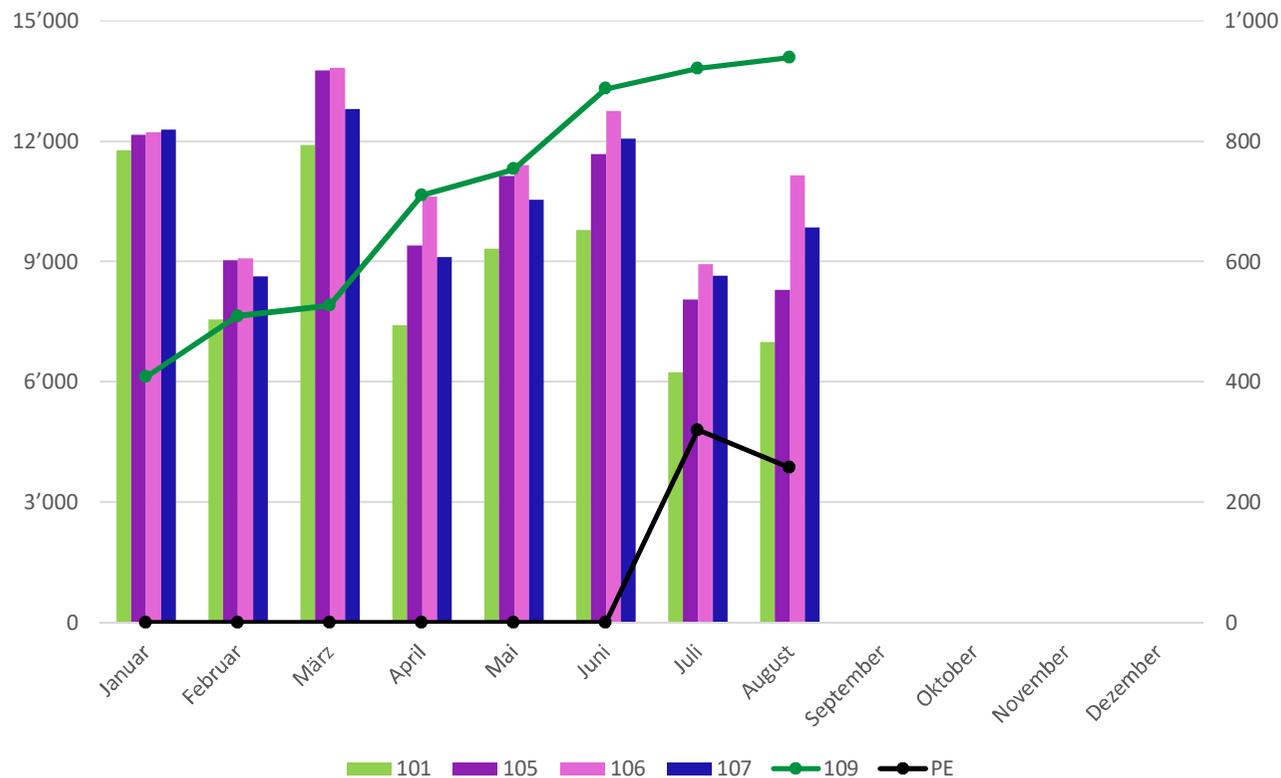
- Gute Erholung dank des Schülerverkehrs  
→ Ende August -8%
- Frühjahr geprägt von Ferien/Feiertage sowie Lockdown im 2020
- Viel Freizeitverkehr im Sommer 2020!

# Nachfrage 2021

## Entwicklung nach Linien



Entwicklung beförderte Personen 2021 [Einsteiger]



Bis Ende August

- Linie 101 +9.4%
  - Linie 105 +10.2%
  - Linie 106 +12.0%
  - Linie 107 +17.8%
- 2020 Lockdown, Rückkehr Schüler

- Linie 109 -6.9%

Juli und August

- Pyjama-Express +99.1%
- Restaurants bis Mitte 2021 geschlossen

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Wir danken Ihnen für den interessanten Austausch.



Verkehrsverbund  
Luzern

# Verkehrsverbund Luzern

weitere Informationen: [vvl.ch](http://vvl.ch)