

# Geschäftsbericht 2024

Verkehrsverbund  
Luzern



# Inhalt

<b>3</b>	Editorial	<b>42</b>	VVL verbessert Effizienz im öV mit Zielvereinbarungen
<b>5</b>	Meilensteine für einen attraktiven Regionalverkehr	<b>45</b>	Mobilitätsmanagement: Mobilität heute und in Zukunft
<b>9</b>	Grundlagen für eine zukunftsfähige und effiziente Mobilität	<b>53</b>	Tarifverbund Passepartout
<b>17</b>	Stetiger Fortschritt beim Ausbau des fossilfreien öV im Kanton Luzern	<b>61</b>	Jahresrechnung
<b>19</b>	Kennzahlen 2024	<b>80</b>	Bericht der Revisionsstelle
<b>27</b>	Fahrplanwechsel	<b>82</b>	Über den Verkehrsverbund Luzern
		<b>86</b>	Impressum



**Titelbild:** Das Titelbild symbolisiert mit dem WimMOBILd die Einführung des Lehrmittels Mobilität in den Schulen. Seit dem Schuljahr 2024/2025 ist das Unterrichtsmaterial für alle Zyklen auf Zebis.ch verfügbar. In diesem Zusammenhang wurde auch das WimMOBILd als unterstützendes Element im Schulunterricht entwickelt.



**Ruth Aregger,**  
Präsidentin Verbundrat

Im Jahr 2024 hat der VVL wichtige Weichen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs gestellt. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Planung von Ausschreibungen.

Wir haben detailliert geprüft, wann und unter welchen Bedingungen die Ausschreibung von Buslinien den grössten Nutzen bringt. Dabei zeigte sich, dass Ausschreibungen nur in bestimmten, klar definierten Fällen die beste Lösung darstellen. Daher werden wir die Linien 25 und 26 im Rahmen der geplanten Neugestaltung in die Ausschreibungsplanung aufnehmen. Gleichzeitig schaffen die ab 2027 verpflichtenden Zielvereinbarungen eine solide Basis, um die Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen weiter zu stärken. Diese Vereinbarungen fördern nachhaltige und wirtschaftliche Lösungen und tragen dazu bei, die bestellten Leistungen im öffentlichen Verkehr so effizient wie möglich zu erbringen.

Gerade in Zeiten finanzieller Herausforderungen bleibt ein effizienter öffentlicher Verkehr unerlässlich. Die Sparmassnahmen des Bundes gefährden die Fördermittel für einen fossilfreien öV, obwohl die Umstellung auf klimafreundliche Antriebe dringend notwendig ist. Das bereitet uns Sorgen. Ohne die notwendige Unterstützung des Bundes werden zusätzliche Kosten auf den Kanton und die Gemeinden zukommen. Diese Herausforderungen verlangen vorausschauendes Handeln und eine enge Zusammenarbeit mit allen Partnern. Dabei stehen Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit im Zentrum unseres Wirkens.

Ein zukunftsfähiger öffentlicher Verkehr bedeutet auch, Wissen und Erfahrung weiterzugeben. Nach 15 Jahren engagierter Arbeit im Verbundrat übergibt Willi Bucher per Ende 2024 sein Amt an Adolf Kreienbühl. Wir sprechen Willi Bucher für seinen langjährigen und wertvollen Einsatz unseren grossen Dank aus. Gleichzeitig freuen wir uns darauf, mit seinem Nachfolger Adolf Kreienbühl neue Akzente zu setzen.

Gemeinsam gestalten wir die Mobilität der Zukunft – nachhaltig, effizient und zukunftsorientiert. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unserer Mobilität und wir setzen alles daran, seine hohe Qualität langfristig zu sichern. So können wir unseren Fahrgästen auch weiterhin die bestmöglichen Verbindungen im ganzen Kanton Luzern bieten.



**Pascal Süess,**  
Geschäftsführer

Die positive Entwicklung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr hat sich erfreulicherweise auch im Jahr 2024 fortgesetzt, die Nachfrage ist gegenüber dem Vorjahr um 3,7 Prozent gestiegen.

Diesen Trend haben wir gerne aufgegriffen und das öV-Angebot auf den Fahrplan 2025 deutlich ausgebaut. Auf insgesamt 60 Linien konnten Verbesserungen erzielt werden. So wurden für Pendlerinnen und Pendler die Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten ausgebaut und im Freizeitverkehr machen zusätzliche Verbindungen, insbesondere am Wochenende, den öV noch attraktiver. Ab dem 1. Mai 2025 verbindet eine neue Buslinie über das Ränggloch Malters, Littau und Kriens.

Auch bei den Fahrzeugen schreitet die Entwicklung voran. Neue Depotlader-Batteriebusse ermöglichen auf weiteren Linien einen fossilfreien Busbetrieb. Bei der Bahn sorgen die neuen MIKA-Züge der BLS auf den Linien RE7, S6 und S7 für Begeisterung.

Ein weiteres Highlight des Fahrplanwechsels war die Teilinbetriebnahme des neuen Bushubs in Sursee. Bahn, Bus und Velo werden hier künftig optimal verknüpft. Der Bau der unterirdischen Velostation hat begonnen. Bis der Bushub seinen vollen Nutzen entfalten kann, dauert es daher noch rund ein Jahr.

Neben einem dichten Angebot, bequemem Rollmaterial und einer zweckmässigen Infrastruktur ist eine hohe Zuverlässigkeit für einen attraktiven öV unabdingbar. Während die Bahn dank eigener Trasse unabhängig fahren kann, stehen die Busse vor allem zu den Hauptverkehrszeiten oft im Stau. Mit dem Fahrplanwechsel wurden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt, um die Übertragung von Verspätungen in die Gegenrichtung zu reduzieren, was allerdings eine teure und ineffiziente Massnahme ist.

Busbeschleunigungsmassnahmen sind dringend erforderlich, damit der öV auch zu Hauptverkehrszeiten verlässlich fahren kann und Anschlüsse gewährleistet sind. Dabei zählen wir auf die Unterstützung der Infrastruktureigner, des Kantons und der Gemeinden, entsprechende Massnahmen rasch zu planen und umzusetzen. Der VVL setzt sich dafür aktiv ein, macht Vorschläge und arbeitet an Planungen mit.

Wir danken Ihnen für Ihre treue Nutzung des öffentlichen Verkehrs und wünschen Ihnen gute Fahrt mit Bahn, Bus und Schiff.

# Meilensteine für einen attraktiven Regionalverkehr

BLS-Zugtaufe der neuen MIKA-Züge in Luzern. Mit dabei v. l. n. r. Standesweibelin Anita Imfeld, Kantonsratspräsident Ferdinand Zehnder, Stadtrat Marco Baumann und VVL-Verbundspräsidentin Ruth Aregger.

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2024 brachte im ganzen Kanton Luzern zahlreiche Neuerungen und Verbesserungen. Die Fahrgäste konnten sich über dichtere Takte, neue Verbindungen und ein erweitertes Streckennetz freuen. Die Angebotsverbesserungen waren Anlass zur Freude und wurden in den Regionen gefeiert.

## Fakten zum Fahrplanwechsel – Ein öV, der alle verbindet

### Für mehr Platz.

Mehr Entlastungszüge und Doppeltraktionen bei den S-Bahnen schaffen zusätzlichen Raum für die Fahrgäste.



### Für mehr Zuverlässigkeit.

Zusätzliche Fahrzeuge, Schülerkurse sowie Stabilisierungsmassnahmen bei verschiedenen Buslinien im ganzen Kanton Luzern zielen auf eine bessere Zuverlässigkeit ab.



### Für mehr Verbindungen.

Für einen noch attraktiveren öffentlichen Verkehr wird der Fahrplan auf verschiedenen Linien ausgebaut.

### Für Frühaufstehende.

Neue Frühkurse bei verschiedenen Buslinien in den Regionen Sursee und Seetal sowie bei der S1 ermöglichen Berufstätigen einen früheren Start in den Tag.



### Für Freizeitreisende.

Saisonale Anpassungen bei den Buslinien ins Eigenthal und nach Sörenberg sowie eine verlängerte Linie zur Seilbahn in Weggis bieten mehr Komfort für Erholungssuchende.



### Für die Umwelt.

Sieben neue Elektrobusse sorgen für eine klimafreundliche und leise Fahrt – weitere E-Busse folgen schrittweise.



### Für Nachteulen.

Sowohl die Nacht-S-Bahn SN1 als auch die Buslinie N3 eröffnen neue nächtliche Umsteigemöglichkeiten nach Zürich, Brunnen und Zug.

### Für eine bessere Erschliessung.

Die Verlängerung der Linie 23 bis Rotkreuz und Hünenberg Bösch bietet eine bessere Anbindung zu den Arbeitsplatzgebieten.

## Ein neuer Bushof, zwei Zugtaufen und eine Zugeinweihung

### Eröffnung Bushof Sursee – eine Mobilitätsdrehscheibe par excellence

Die Teileröffnung des neuen Bushofs in Sursee war ein bedeutender Moment für die Region. Denn der Bushof ist nicht nur ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, sondern auch ein Ort, der Menschen verbindet, die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen erleichtert und die Attraktivität des öV stärkt.



Teileröffnung des neuen Bushofs in Sursee.

### Neues Rollmaterial für Luzern West – Komfort und Platz

Die modernen MIKA-Züge der BLS AG sind seit dem Fahrplanwechsel in der Region Luzern West unterwegs und setzen neue Massstäbe in Sachen Komfort und Platz für die Fahrgäste.



Zugtaufe in Entlebuch.

### Zugtaufen in Entlebuch und Luzern – Momente voller Symbolik

Mit der Taufe erhält der Zug nicht nur einen Namen, sondern auch eine symbolische Identität, die ihn mit der Region verbindet. So wurden zwei MIKA-Züge, die zukünftig in der Region Luzern West unterwegs sind, auf die Namen Entlebuch und Luzern getauft und gebührend gefeiert.

### Zugeinweihung in Willisau – ein Fahrzeug für Herz und Heimat

Der moderne und kompakte MIKA-Allroundzug öffnete auch am Bahnhof Willisau für die Bevölkerung seine Türen. Gleichzeitig brachte er die Besucherinnen und Besucher bequem vom Christkindlimarkt nach Luzern. Die warmen Getränke und der Einblick in den Führerstand zauberten ein Leuchten in die Augen von Jung und Alt. Ein voller Erfolg für den öV und die ganze Region.



Der moderne und kompakte MIKA-Allroundzug am Bahnhof Willisau.

Die Sonderschau zum Durchgangsbahnhof Luzern hat die Bevölkerung an der Luga 2024 begeistert.



# Grundlagen für eine zukunftsfähige und effiziente Mobilität

Der geplante Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) wird die Mobilität in der Region Luzern grundlegend verbessern. Das Jahrhundertprojekt war im Jahr 2024 ein zentrales Thema und wird es auch in den nächsten Jahren bleiben. Mit dem DBL werden häufigere, direktere und schnellere Verbindungen möglich. Ergänzend dazu sorgen die Massnahmen aus dem in Arbeit befindlichen Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern für bessere Umsteigemöglichkeiten, Busbeschleunigungen und neue Bushubs. Gemeinsam mit weiteren Infrastrukturprojekten und Angebotsschritten schafft der DBL die Grundlage für eine vernetzte und effiziente Mobilität der Zukunft.

## Durchgangsbahnhof und Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern

### Botschaften 2023 und 2026

Im März 2024 hat das Bundesparlament die Botschaft 2023 beschlossen, worin auch der hinsichtlich des Durchgangsbahnhofs Luzern wichtige Vollausbau des Bahnhofs Ebikon auf vier Gleise enthalten ist. Im ersten Halbjahr 2024 wurden die Fahrplanwerkstätten zur Konsolidierung des nationalen Angebotskonzepts 2035 fortgeführt, in welche der VVL die Luzerner Interessen einbrachte. Die Botschaft 2026 wird neben diesem konsolidierten Angebotskonzept 2035 voraussichtlich auch erste Etappen von Grossprojekten enthalten. Es besteht die Absicht, die erste Etappe des DBL mit einem Kopftiefbahnhof und Dreilindentunnel in die Botschaft 2026 zu integrieren. Die zweite Etappe mit dem Neustadttunnel wäre dann zur Aufnahme in die Botschaft 2030 vorgesehen.

### Botschaft 2026 zum Bahnausbau

[Hier mehr erfahren](#)

Im Zuge der hohen Mehrkosten des Ausbaus 2035 und der Ablehnung der Autobahnausbauten werden vom Bund derzeit alle Ausbauprojekte von Schiene und Nationalstrasse überprüft.

### Perspektive Bahn 2050

Der Bund hat im Herbst 2024 die räumliche Konkretisierung zur Perspektive BAHN 2050 publiziert. Zur Erreichung der darin enthaltenen Stossrichtungen darf der DBL als Voraussetzung angesehen werden.

### Räumliche Konkretisierung Perspektive BAHN 2050

[Hier mehr erfahren](#)

### Start Bauprojekt DBL und Knotenorganisation

Nach Abschluss des DBL-Vorprojekts Mitte 2023 und der zwischenzeitlich erarbeiteten Studie zur Realisierungsabfolge Luzern startete die SBB im Herbst 2024 mit dem Bauprojekt zum Kopftiefbahnhof und Dreilindentunnel. Die bewährte Knotenorganisation, bestehend aus Auftraggeber BAV, Auftragnehmer SBB und allen relevanten Partnerinnen und Partnern im DBL-Umfeld, wird im Sinne eines abgestimmten Gesamtprojektes weitergeführt.

### Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern werden künftig doppelt so viele Menschen rund um den Bahnhof unterwegs sein. Das bedeutet, dass auch das ganze Verkehrssystem im Bahnhofsumfeld neu organisiert werden muss. Zudem entstehen mit dem DBL neue stadträumliche Chancen. Die Stadt und der Kanton haben am 1. Juli 2024 ihr Vorhaben für einen entsprechenden gemeinsamen Masterplan unterzeichnet. Auch das Bussystem muss von den Massnahmen profitieren können, weshalb der VVL aktiv am Masterplan mitwirkt. Der DBL kann seine Wirkung unter anderem nur mit einem funktionierenden und pünktlichen Bussystem voll entfalten.

### Wichtigste Masterplan-Stossrichtungen für den öV:

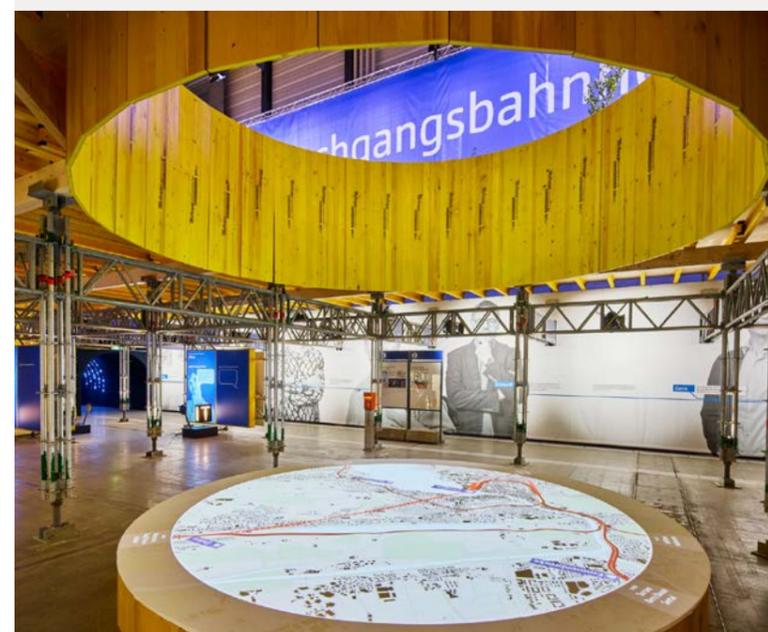
- Busbeschleunigungsmassnahmen erhöhen die Pünktlichkeit der Busse und sichern die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sowie weiteren Buslinien.
- Mehr Platz im Bahnhofsumfeld sorgt für attraktive und sichere Umsteigewege.
- Zusätzliche Bushubs verteilen die Personenströme besser.
- Weitere Durchmesserperrens schaffen mehr Direktverbindungen für unsere Fahrgäste und ermöglichen eine höhere Kapazität für alle Verkehrsteilnehmenden.

### Luzern: Entwicklung Raum Bahnhof 2040

[Hier mehr erfahren](#)

## Sonderschau zum DBL an der Luga

Die Sonderschau zum Durchgangsbahnhof Luzern hat vom 26. April bis 5. Mai 2024 über 50 000 Besucherinnen und Besucher in ihren Bann gezogen. Der VVL war zusammen mit insgesamt 100 engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Kantons Luzern, der Stadt Luzern sowie der SBB im Einsatz, um das Jahrhundertprojekt erlebbar zu machen.



## Mitwirkung bei Infrastrukturplanungen

### Durchmesseranten Bahnhof Luzern

Ab Fahrplan 2027 werden im Busnetz der Stadt und Agglomeration Luzern neue Durchmesserlinien gebildet, wozu zusätzliche Durchmesserhaltepunkte nötig sind. Die Planungen konnten im vergangenen Jahr seitens der Stadt Luzern entscheidend vorangebracht werden. Für die mehrheitlich mit Batterietrolleybussen verkehrenden neuen Durchmesserlinien konnten die erforderlichen Fahrzeugbeschaffungen und Arbeiten zu Infrastrukturmassnahmen ausgelöst werden.

### Programm Gesamtmobilität

Das Programm Gesamtmobilität löst das Bauprogramm Kantonsstrassen, den öV-Bericht sowie das Radroutenkonzept ab. Für die erste Programmperiode 2027 bis 2030 wurden im vergangenen Jahr die Arbeiten unter der Federführung des Kantons aufgenommen. Der VVL definiert die vorgesehenen Angebotsänderungen und bringt die Infrastrukturbedürfnisse aus Sicht öV ein, die sich aus den geplanten Angebotsmassnahmen (z. B. Haltestellen) und den prioritären Busbeschleunigungsmassnahmen ergeben.

### Begleitung verschiedener Infrastrukturvorhaben

Auch im vergangenen Jahr hat der VVL die öV-Anliegen in zahlreiche Infrastrukturplanungen eingebracht, zum Beispiel bei Testplanungen,

Betriebs-/Gestaltungskonzepten und Bushubs sowie in Stellungnahmen zu einer Vielzahl von Bauvorhaben. Verschiedene Gründe wie Ressourcenengpässe und Einsparungen erschweren nach wie vor eine zügige Umsetzung von längst notwendigen Busbeschleunigungsmassnahmen, Bushubs und Haltestellen. Zudem begleitete der VVL verschiedene übergeordnete Planungen wie die Agglomerationsprogramme Luzern und AareLand, die Richtplanrevision, die Planungen der Entwicklungsschwerpunkte und die Arbeiten zum Güterverkehr.

### Verlegung der Bahnendhaltestelle in St. Urban

Der Bahnabschnitt zwischen St. Urban und Ziegelei ist stark sanierungsbedürftig. Anstelle einer Sanierung können durch die Verlegung der Endhaltestelle von der Ziegelei zur Klinik St. Urban die Luzerner Psychiatrie AG und das Gebiet rund um das Kloster in St. Urban besser mit dem öV erschlossen werden. Auch die Busanbindung soll auf das Projekt abgestimmt werden. Dank eines positiven Entscheids des Natur- und Heimatschutzes konkretisiert sich das Vorhaben und der VVL konnte das Projekt der Aare Seeland mobil AG (asm) zur weiteren Planung übergeben.



Visualisierung der zur Klinik St. Urban verlegten Bahnendhaltestelle der asm

## Angebotsplanung Bahn und Bus

### öV-Erschliessung Raum Sursee

Zusammen mit den Planungspartnerinnen und -partnern wurden die Überlegungen zur öV-Erschliessung des neuen Spitalstandortes Sursee konkretisiert und die Linienführungen und Infrastrukturen festgelegt. Parallel dazu untersuchte der VVL Möglichkeiten zur Verbesserung der Pünktlichkeit und des Angebots im Raum Sempachersee Ost und West sowie auf weiteren Achsen rund um Sursee. Es zeichnet sich ein umfangreicher Handlungsbedarf ab.

### Weitere Busangebotskonzepte

Im vergangenen Jahr konnten verschiedene Angebotskonzepte finalisiert, weitergeführt oder gestartet werden. Die Neuplanung des Busnetzes Emmen wurde abgeschlossen. Ebenfalls fertig-

gestellt und auf den Fahrplan 2025 umgesetzt wurde die Studie zur direkten Busverbindung Rontal–Rotkreuz. Neu gestartet wurden die Vertiefungsplanung Bus 2040 Luzern Ost und Angebotskonzepte im Raum Reiden–Zofingen und im Seetal.

### Bahnplanung

Die Korridorstudie Wolhusen–Langenthal konnte unter Einbezug der Regionen fertiggestellt werden. Zudem wurde die Beschaffung der neuen Seetaler-Triebzüge beschlossen. Darüber hinaus hat sich der VVL im Rahmen verschiedener kurz- und mittelfristiger Fragestellungen, beispielsweise bei Baustellenfahrplänen, für optimale Lösungen eingesetzt.



## Pünktlich ans Ziel: Wie Busbeschleunigungen den öV attraktiver machen

Viele Busfahrgäste sind aufgrund von Staus im Strassenverkehr leider häufig von Verspätungen und verpassten Anschlüssen betroffen. Dies führt zu Unzufriedenheit bei Fahrgästen und Fahrpersonal, erschwert die politisch geforderte Nachfrageverlagerung auf den öV und verursacht höhere Kosten für alle. Daniel Heer, Leiter Planung, erläutert die Notwendigkeit von Busbeschleunigungsmassnahmen.



Daniel Heer an der Spitalstrasse in Luzern, wo der Bus mit einer intelligenten Lichtsignalsteuerung – einer sogenannten elektronischen Busspur – die Autos sicher überholt und vorn wieder einfädelt.

### Warum sind Busbeschleunigungsmassnahmen notwendig?

Wenn auf der Strasse ein Stau entsteht, weil zu viele Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs sind, stehen auch die Busse im Stau. Verlängert sich die Fahrzeit durch den Stau um vielleicht fünf Minuten, so sind das für die Autofahrerinnen und Autofahrer nur fünf Minuten Zeitverlust. Buspassagiere hingegen verpassen bei einer solchen Verspätung unter Umständen einen Zuganschluss, wodurch sich ihre Reisezeit durch das Warten auf den nächsten Anschluss um eine halbe Stunde oder gar eine ganze Stunde verlängert. Busbeschleunigungsmassnahmen hingegen sorgen dafür, dass Busse auch in Stausituationen pünktlich verkehren können und so Anschlüsse gesichert werden.

### Wie wirken sich Busbeschleunigungsmassnahmen auf die Attraktivität des öV aus?

Ein pünktlicher öV mit sicheren Anschlüssen und verlässlichen Reisezeiten ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Als Familienvater zum Beispiel muss ich mich darauf verlassen können, dass ich trotz Umsteigen pünktlich zu Hause bei den wartenden Kindern bin. Sind die Reisezeiten dagegen wegen unsicherer Anschlüsse eine Lotterie, nehme ich lieber das Velo oder notfalls das Auto. Mit dem Auto trage ich aber wiederum zu noch längeren Staus und noch mehr Verspätungen bei – ein Teufelskreis also, der alle Verkehrsteilnehmenden betrifft. Eine Erfolgsspirale entsteht dagegen, wenn Busse jederzeit pünktlich verkehren können.

### Was sind typische Beispiele für Busbeschleunigungsmassnahmen?

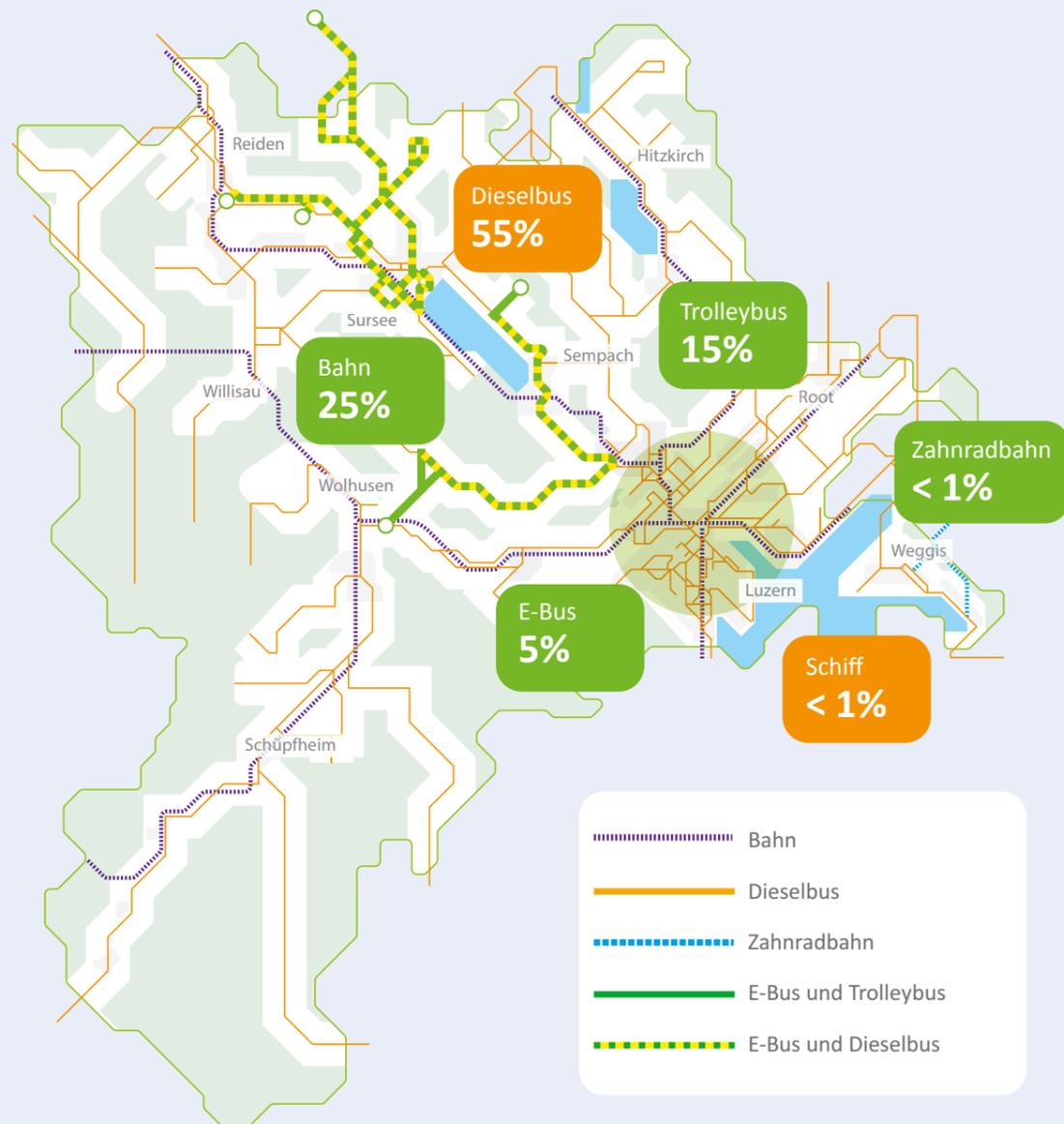
Die Ausgestaltung der Busbeschleunigungsmassnahmen kann je nach örtlicher Situation unterschiedlich sein und sollte immer auch die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. So kann beispielsweise vor einem Engpass eine separate oder elektronische Busspur sinnvoll sein, während im weiteren Streckenverlauf eine physische oder elektronische Fahrbahnhaltestelle die richtige Wahl sein kann. Und oft hilft eine Busanmeldung an einer Lichtsignalanlage, um eine Grünzeitverlängerung oder eine kürzere Wartezeit zu erreichen.

In unserer Studie zur Beschleunigung des Bussystems haben wir für verschiedene Strecken mögliche Lösungsansätze aufgezeigt. Die vertiefte Planung und Umsetzung liegt nun in den Händen der Strasseneigentümerinnen und -eigentümer – Kanton und Standortgemeinden.

Weitere Informationen finden Sie unter:  
[vvl.ch/busbeschleunigung/](https://vvl.ch/busbeschleunigung/)

### Können Busbeschleunigungsmassnahmen einen Beitrag zur Verflüssigung des Gesamtverkehrs auf der Strasse leisten?

Ja, Busbeschleunigungsmassnahmen dienen letztlich indirekt allen Verkehrsteilnehmenden. Durch Busbeschleunigungsmassnahmen wird der öV so attraktiv, dass mehr Menschen vom Auto auf den öV umsteigen, was die Strassen von Autos entlastet und Staus reduziert. Dadurch kommen die Busse noch schneller voran, was sie noch attraktiver macht. So wählen noch mehr Menschen den öV. Das entlastet die Strassen weiter. Dank dieser Erfolgsspirale ist trotz des geringeren Verkehrs mehr Mobilität für alle möglich, weil der Bus auf der gleichen Strassenfläche mehr Personen befördern kann. Damit kommen auch diejenigen schneller ans Ziel, die aus unterschiedlichen Gründen auf das Auto oder den Lieferwagen angewiesen sind wie Handwerkerinnen und Lieferanten. Von Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren also alle Verkehrsteilnehmenden.



## Stetiger Fortschritt beim Ausbau des fossilfreien ÖV im Kanton Luzern

Seit 2024 sind im Kanton Luzern bereits 21 Depotlader-Batteriebusse und 64 Trolleybusse im Einsatz. Damit werden rund 30 Prozent der Busflotte elektrisch betrieben. Um weiterhin auf dem neusten Entwicklungsstand zu sein und die Ziele eines fossilfreien ÖV anzustreben, hat der Verkehrsverbund Luzern (VVL) die «Strategie fossilfreier ÖV» mit einem Umsetzungskonzept auf Ebene der Transportunternehmen ergänzt und 2024 veröffentlicht.

### Ersatzbeschaffungen

Auch in den nächsten Jahren werden bestehende Dieselsebusse sukzessive durch Depotlader-Batteriebusse ersetzt. Dies geschieht im Rahmen von ohnehin notwendigen Ersatzbeschaffungen. Das heisst, wenn die Fahrzeuge das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. So werden beispielsweise Ende 2025 bei der PostAuto AG am Standort Sempach-Station sechs weitere Depotlader-Batteriebusse in Betrieb genommen und auch im Rottal kommt ein neuer Batteriebus zum Einsatz. Bereits im Laufe des Jahres 2029 werden im Kanton Luzern mehr Elektrobusse als Dieselsebusse unterwegs sein.

### Kosten

Die Umstellung auf Elektrobusse ist mit steigenden Kosten verbunden. Dies wegen der deutlich höheren Fahrzeugkosten, der Investitionen in die Ladeinfrastruktur sowie des zusätzlichen Fahrzeugbedarfs. Die Fahrzeugfolgekosten können durch verschiedene nationale Förderprogramme gesenkt werden. Dennoch ist mit jährlich steigenden Mehrkosten zu rechnen, die sich bis 2034 auf rund sechs Millionen Franken für Depotlader-Batteriebusse gegenüber dem Einsatz von Dieselsebusen belaufen. Hinzu kommen ab 2027 jährliche Mehrkosten von rund zwei Millionen Franken für zusätzliche Batterietrolleybusse.



Batterietrolleybusse laden während der Fahrt via Fahrleitung nach.



Depotlader-Batteriebusse werden im Depot der Transportunternehmen mit erneuerbarem Strom aufgeladen.

### Ladeinfrastruktur

Die Umstellung auf fossilfreie Busse erfordert eine vorausschauende Planung, unter anderem wegen der langen Lieferzeiten. Gleichzeitig muss auch die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Bestehende Depots müssen überprüft und mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Aufgrund der geringeren Reichweite von Batteriebusen, der Ladezeiten und der geänderten Umläufe werden insgesamt mehr Fahrzeuge benötigt. Dadurch und durch geplante Angebotserweiterungen steigt der Bedarf an Abstellfläche in den Depots. Die Transportunternehmen sind gefordert, bestehende Depots zu erweitern und umzubauen sowie gegebenenfalls neue Standorte zu evaluieren.

Um die Mehrkosten ohne Angebotseinschränkungen finanzieren zu können, werden die ÖV-Beiträge von Kanton und Gemeinden in den nächsten Jahren steigen. Ein Teil der Kostensteigerung wurde vom Kanton bereits berücksichtigt, indem im aktuellen Aufgaben- und Finanzplan für das Jahr 2027 zwei Millionen Franken mehr für den öffentlichen Verkehr vorgesehen wurden (inkl. Gemeindebeiträge). Wichtig zu wissen: Der Wegfall der Mineralölsteuerrückerstattung verteuert auch den Betrieb von Dieselsebusen – ab 2026 im Ortsverkehr, ab 2030 im regionalen Personenverkehr – ohne dabei einen Umweltnutzen zu bringen.

**Ziel ist es, bis 2040 alle Busse im Kanton mit erneuerbaren Energien energieeffizient und emissionsarm zu betreiben und so jährlich 14 000 Tonnen CO<sub>2</sub> einzusparen. Dies geschieht durch den Einsatz von Depotlader-Batteriebusen und Batterietrolleybusen.**

## Übersicht 2024 – Anteil Kurskilometer im Kanton Luzern

	Kurskilometer	Anteil
Dieselbus	14 057 182	55%
Bahn	6 313 374	25%
Trolleybus	3 694 394	15%
E-Bus	1 285 124	5%
Schiff	11 377	< 1%
Zahnradbahn	8 253	< 1%
<b>Gesamt</b>	<b>25 369 704</b>	<b>100%</b>

Rund 45 Prozent der Gesamtkilometer im Kanton Luzern wurden 2024 fossilfrei gefahren.

# Kennzahlen 2024



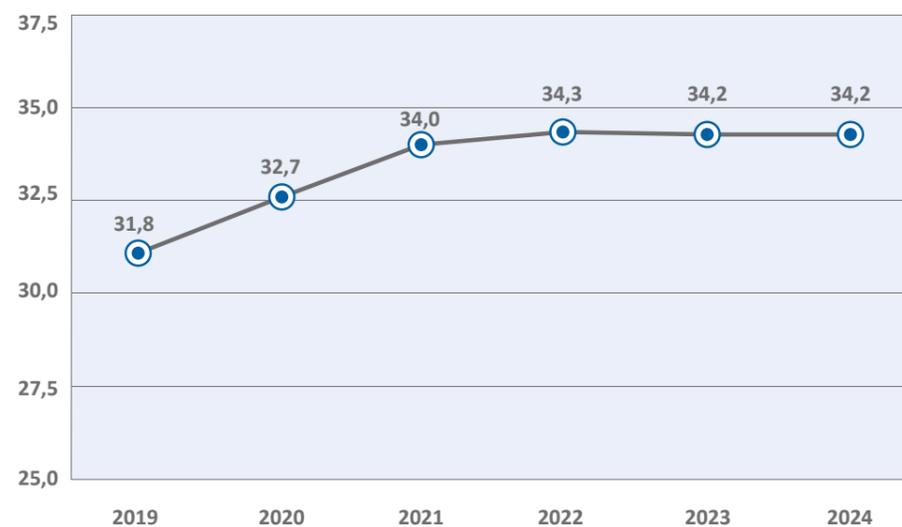
Die Entwicklung des Angebots und der Nachfrage sowie die Entwicklung der Finanzierung der bestellten Leistungen im vergangenen Jahr sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

## Entwicklung Angebot und Nachfrage

Im Jahr 2024 stieg die Nachfrage im öV erneut an und erreichte mit 119 Millionen Fahrgästen einen neuen Höchststand. Auf den Bus- und Bahnlinien haben die Anzahl Fahrgäste um 3,7 Prozent und die Personenkilometer um 3,5 Prozent zugenommen.



### Entwicklung Kurskilometer (in Mio.)



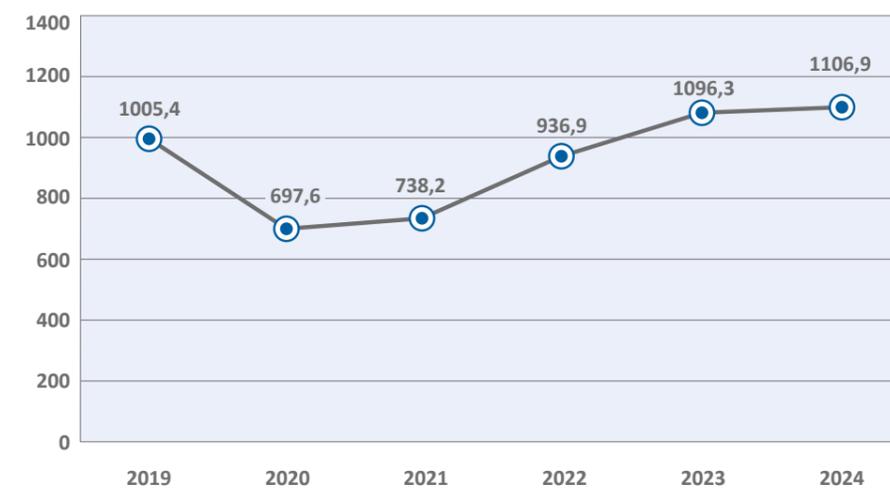
Die Kurskilometer zeigen die von den Transportunternehmen erbrachten Leistungen des vom VVL bestellten öffentlichen Verkehrs. Im Fahrplan 2024 gab es verschiedene kleinere Angebotsänderungen ohne wesentliche Auswirkungen auf die Gesamtzahl der Kurskilometer.

### Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



Im vergangenen Fahrplanjahr zählte der VVL 119 Millionen Fahrgäste (Einsteigerinnen und Einsteiger). Dies entspricht einer Steigerung von 2,4 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode. Bei der Schiffslinie Luzern–Flüelen wurden bis 2023 die Fahrgäste auf den ganzjährigen Kursen mitgezählt. Ab 2024 werden nur noch die Pendlerkurse Luzern–Weggis berücksichtigt. Nur auf die Bus- und Bahnlinien bezogen, stieg die Nachfrage um 3,7 Prozent an.

### Entwicklung Personenkilometer (in Mio.)



Die Personenkilometer geben die Distanzen an, welche die Fahrgäste mit dem vom VVL bestellten öV-Angebot zurückgelegt haben. Bei der Schiffslinie Luzern–Flüelen wurden bis 2023 die Personenkilometer auf den ganzjährigen Kursen mitgezählt. Ab 2024 werden nur noch die Pendlerkurse Luzern–Weggis berücksichtigt. Nur auf die Bus- und Bahnlinien bezogen, haben die Personenkilometer um 3,5 Prozent zugenommen.

## Entwicklung Nachfrage Bahnstrecken

In der nachfolgenden Tabelle sind die Fahrgastzahlen pro Bahnstrecke in beiden Richtungen dargestellt. Erfasst sind sämtliche Reisende in Regional- und Fernverkehrszügen an einem durchschnittlichen Werktag. Die Daten werden jährlich von den Bahnunternehmen erhoben.

Die Strecke Emmenbrücke–Luzern verzeichnete mit 39 800 Fahrgästen pro Werktag die höchste Nachfrage und stieg somit um 6,5 Prozent.

Die Nachfrage in der Agglomeration Luzern hat 2024 grundsätzlich zugenommen, insbesondere im Pendlerverkehr. Dabei verzeichneten die S-Bahnlinien S9 und S99 Richtung Seetal überproportionale Zuwächse. Dies zeigt sich auf dem Streckenabschnitt Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag mit einer Zunahme von 900 Personen beziehungsweise 17,9 Prozent pro Werktag.

## Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken

Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag

Bahnstrecke	2004	2010	2019	2020	2023	2024	Differenz 2023–2024	
							Absolut	%
Emmenbrücke–Luzern	17 900	30 200	37 600	25 200	37 400	39 800	+2 400	+6,5%
Ebikon–Luzern	21 300	29 100	36 100	22 000	36 100	36 800	+700	+2,0%
Emmenbrücke Kapf–Emmenbrücke Gersag	14 700	25 400	30 700	19 900	30 300	31 400	+1 100	+3,7%
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10 100	13 300	20 600	12 300	23 300	24 800	+1 500	+6,5%
Littau–Luzern	7 400	7 400	8 600	6 100	8 200	8 500	+300	+2,8%
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3 600	4 300	4 800	3 200	5 300	5 300	–	0,0%
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3 400	4 300	4 700	3 800	5 000	5 900	+900	+17,9%

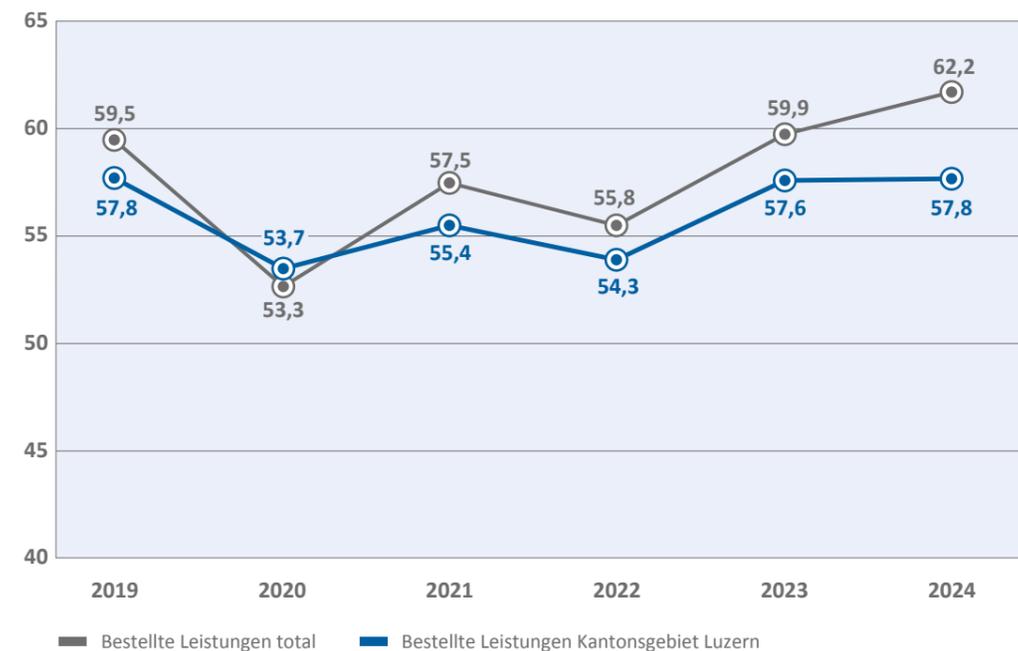
Die Bahnlinien S9 und S99 hatten im Jahr 2024 ein überproportionales Nachfragewachstum.



## Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen

Im Jahr 2024 betrug der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien 62,2 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 2,3 Prozentpunkten, welche auf das erfreulich hohe Erlöswachstum im Jahr 2024 zurückzuführen ist. Neu wird zusätzlich der Kostendeckungsgrad des bestellten öV innerhalb des Kantons Luzern betrachtet, dieser beträgt 57,8 Prozent.

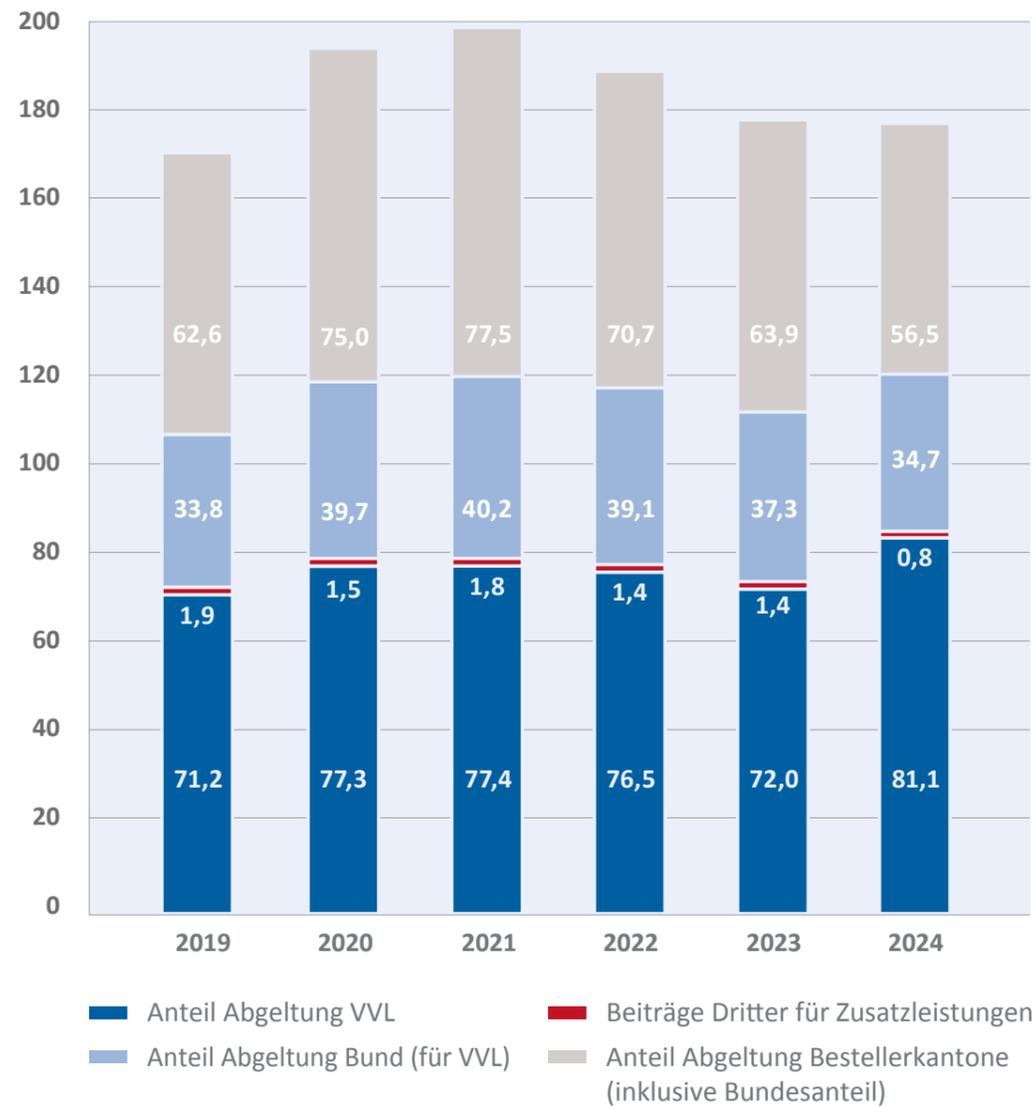
### Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



Der Kostendeckungsgrad zeigt, in welchem Umfang die Erlöse die Kosten des öV decken. Die Berechnung erfolgt auf Basis der Planrechnung der Transportunternehmen über alle vom VVL bestellten Linien. Die Linien werden dabei über ihre ganze Länge berücksichtigt, bei kantonsübergreifenden Linien inklusive der Abschnitte ausserhalb des Kantons Luzern. Lange Bahnlinien mit hohen Erlös- und Kostenvolumen haben einen grossen Einfluss auf den Kostendeckungsgrad.

Ergänzend wird neu ein Kostendeckungsgrad für den bestellten öV im Kanton Luzern ausgewiesen. Kantonsübergreifende Linien werden gemäss dem Finanzierungsanteil von Luzern berücksichtigt. Dieser Kostendeckungsgrad beträgt 57,8 Prozent und liegt auf dem Niveau des Vorjahres. Die Differenz von 4,4 Prozentpunkten zum Kostendeckungsgrad über die gesamten Linien stammt aus kantonsübergreifenden Linien mit relativ hohen Erlösen, an welchen der VVL nur einen geringen Anteil hat.

## Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (in Mio.)



Nach Berücksichtigung der Beiträge von Dritten für Zusatzleistungen (hauptsächlich Gemeinden z. B. für Schülerkurse) wird die Abgeltung durch den Verkehrsverbund Luzern (VVL), dem Bund und die Bestellerkantone finanziert.

Als Folge der deutlichen Erlöszunahme im Jahr 2024 ist die Gesamtabgeltung um 0,8 Prozent gesunken. Da der Bund seine Mitfinanzierung reduziert hat und sich Erlöse vom Ortsverkehr zum Regionalverkehr verschoben haben, ist die Abgeltung des VVL um 12,7 Prozent gestiegen.

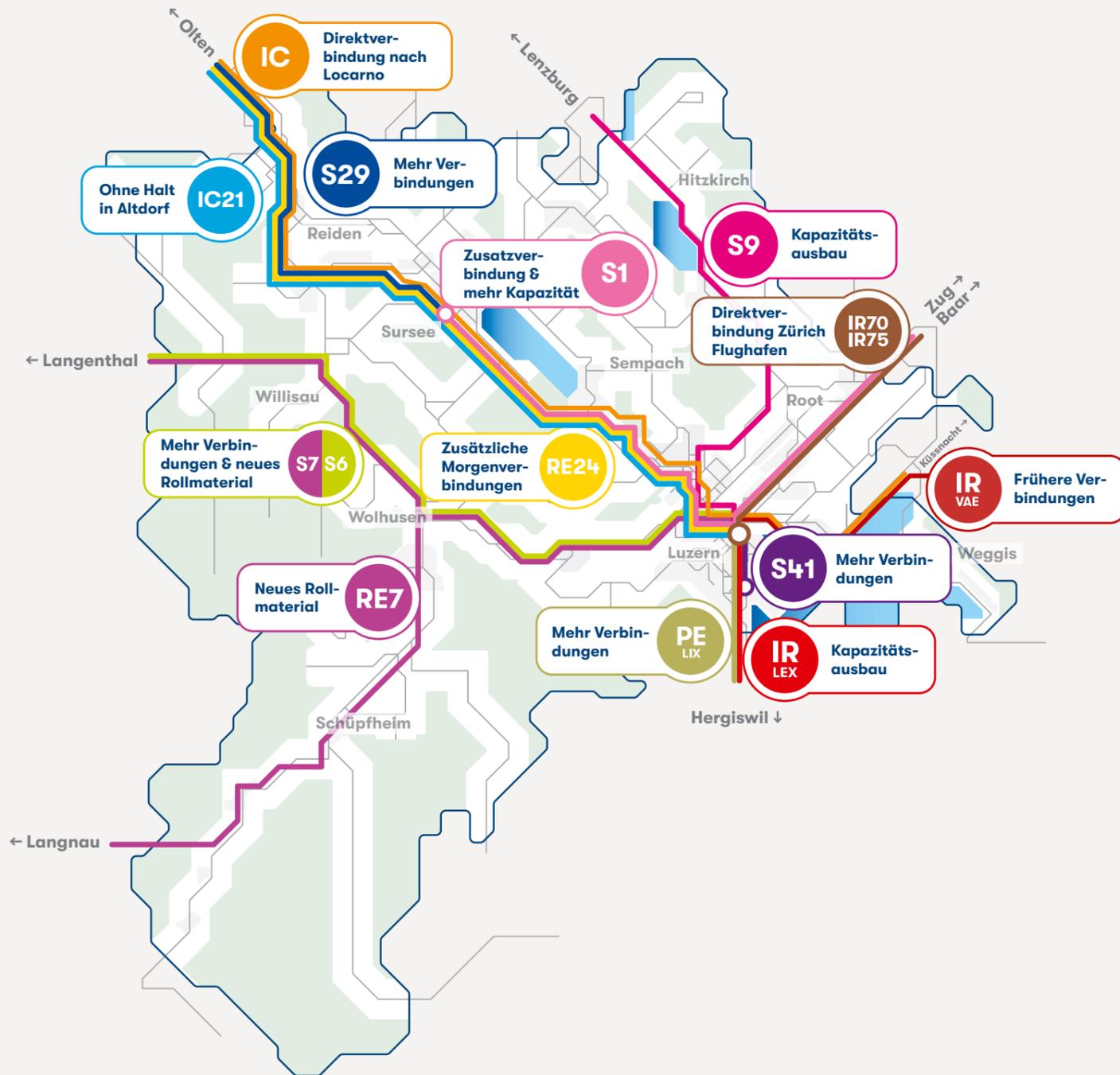


Neue Kurse auf der Linie 62 schaffen mehr Kapazität für Reisende im Rollstuhl von und zum Schweizer Paraplegiker-Zentrum in Nottwil.



# Fahrplanwechsel vom 15.12.2024

Der Fahrplanwechsel hat im öffentlichen Verkehr des Kantons Luzern zahlreiche Verbesserungen gebracht. Die Fahrgäste profitieren von neuen Verbindungen, dichter getakteten Linien und einem erweiterten Streckennetz. Zudem sorgen neue, moderne Züge für mehr Komfort. Mit diesen Massnahmen stärkt der Verkehrsverbund Luzern die Mobilität in der Region, verbessert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Wohngebieten und Freizeitzielen – und macht den öV noch attraktiver.



## Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Bahnnetz Kanton Luzern

**S1** **S1 Sursee – Luzern – Rotkreuz – Zug – Baar**  
An den Werktagen entsteht um 4.48 Uhr eine neue Frühverbindung ab Sursee nach Luzern – Rotkreuz – Baar. Zudem entsteht während der Hauptverkehrszeiten als Entlastung bestehender Züge je eine zusätzliche Verbindung zwischen Ebikon – Rotkreuz – Zug und Zug – Rotkreuz – Ebikon (Ebikon ab 6.49 Uhr; Ebikon an 18.09 Uhr; Montag – Freitag ohne Sommer- und Weihnachtsferien). Am Freitag- und Samstagabend werden zusätzliche Doppeltraktionen eingesetzt, die den Fahrgästen mehr Platz bieten.

**S6** **S6 Luzern – Wolhusen – Langnau/Langenthal**  
**S7** **S7 Langenthal – Huttwil – Wolhusen**

Von Montag bis Samstag entsteht durch die S6 und die S7 bis 20.00 Uhr ein durchgehender Halbstundentakt zwischen Willisau und Langenthal. Damit wendet die S7 von Montag bis Samstag tagsüber nicht mehr in Willisau oder Huttwil. Auf den Linien S6, S7 und RE7 verkehrt neues Rollmaterial. Es werden Züge der neusten Generation, sogenannte MIKA, eingesetzt.

**RE7** **RE7 Luzern – Wolhusen – Langnau – Bern**

Auf den Linien S6, S7 und RE7 verkehrt neues Rollmaterial. Es werden Züge der neusten Generation, sogenannte MIKA, eingesetzt. Sie verbessern den Komfort für die Fahrgäste und lösen die Züge des Typs Lötschberger und NINA ab. Die NINA-Züge verbleiben auf der S77 Luzern – Willisau. Zwischen April und Juli 2025 ist die Strecke Langnau – Schüpfheim aufgrund von Bauarbeiten gesperrt. Es verkehren Ersatzbusse mit verlängerten Fahrzeiten.

**S9** **S9 Luzern – Beinwil – Lenzburg**

Zu nachfragestarken Zeiten werden zusätzliche Doppeltraktionen geführt, womit mehr Platz für die Fahrgäste entsteht. Zudem entsteht am Abend zwischen Beinwil und Lenzburg ein Halbstundentakt durch zusätzliche Kurspaare.

**IC21** **IC21 Basel – Luzern – Lugano**

Die Verbindung hält nicht mehr in Altdorf. Stattdessen hält der IC2 Zürich – Lugano in Altdorf. Zwischen Luzern und Altdorf verkehrt zudem weiterhin der Tellbus.

**R24** **RE24 Olten – Luzern**

Um 5.06 Uhr entsteht eine zusätzliche Verbindung von Olten nach Luzern. Reiden, Dagmersellen, Nebikon, Wauwil und Sursee profitieren von einer schnellen und direkten Frühverbindung mit Ankunft in Luzern um 5.55 Uhr.

**S29** **S29 Sursee – Olten – Wildegg – Turgi**

Zwischen Turgi und Zofingen entsteht bis Mitternacht ein Halbstundentakt, weil zwei zusätzliche Zugpaare geführt werden.

**S41** **S41 Luzern – Horw**

Zwischen Luzern und Horw werden zur Entlastung während den Hauptverkehrszeiten vier zusätzliche Kurspaare geführt (Luzern ab 6.49, 8.19, 17.49, 18.19 Uhr).

**IR70** **IR70/IR75 Luzern – Zug – Zürich**

Nach Beendigung der Baustelle beim Wipkinger-Viadukt in Zürich verkehren die Züge IR70 und IR75 wieder durchgehend nach Zürich Flughafen (St. Gallen – Sargans als IR13 / Konstanz als IR75).

**IC** **IC Genève Flughafen – Locarno**

Der erste IR15 am Samstag verkehrt als IC und Direktzug von Genève-Aéroport nach Locarno. Sursee und Luzern erhalten mit dieser Umstellung samstags eine schnelle Direktverbindung nach Locarno.

**LEX** **LEX Luzern – Engelberg (IR)**

Der Zusatzzug um 9.36 Uhr von Luzern nach Engelberg wird definitiv an den Werktagen vom 29. Mai bis 26. Oktober 2025 eingeführt.

**LIX** **PanoramaExpress (PE) LIX Luzern – Interlaken Ost**

Es entsteht ein zusätzliches Kurspaar um 22.06 Uhr ab Luzern und um 21.41 Uhr ab Meiringen.

**VAE** **IR (VAE) Luzern – Rapperswil – St. Gallen**

An den Werktagen wird ein Voralpen-Express bereits ab Arth-Goldau geführt (6.15 Uhr) anstatt wie bisher ab Biberbrugg. So sind frühere Verbindungen aus dem Raum Luzern und Innerschwyz in die Ostschweiz möglich.



**1 Obernau – Kriens – Luzern – Ebikon**  
Während der morgendlichen Hauptverkehrszeit verkehren vier zusätzliche Kurse auf dem Linienabschnitt zwischen Kriens Busschleife und Luzern Bahnhof (weiter bis Maihof). Während der Sommerferien werden die Entlastungskurse Kriens Busschleife / Bahnhof – Maihof nicht angeboten (Ferienfahrplan).

**2 Luzern Bahnhof – Emmenbrücke Bahnhof Süd – Sprengi**  
Am Wochenende werden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt, um eine bessere Pünktlichkeit zu erreichen.

**6 Luzern Matthof – Bahnhof – Verkehrshaus/Lido – Büttenehalde**

**7 Horw Bireggghof – Luzern Wartegg – Bahnhof – Unterlöchli**  
Während der Sommerferien wird ein Ferienfahrplan auf Basis des Samstagfahrplans eingeführt.

**8 Luzern Hirtenhof – Wartegg – Bahnhof – Verkehrshaus/Lido – Würzenbach**  
Um auf die höhere Nachfrage des Schülerverkehrs ab Bahnhof Luzern Richtung Kantonsschule Alpenquai zu reagieren, wird ein Kurs ab Luzern Werkhofstrasse bis Luzern Hirtenhof verlängert. So entsteht für den Schülerverkehr eine zusätzliche Verbindung ab Bahnhof zur Eisfeldstrasse. Während der Sommerferien fährt die Linie 8 werktags nach dem Samstagfahrplan.

## Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Stadt und Agglomeration

**9 Luzern Bramberg – Kasernenplatz – Bahnhof**  
Die Linie 9 erhält eine neue Liniennummer. Sie wird neu als Linie 18 geführt. Diese Änderung wird im Hinblick auf die geplanten Massnahmen in den nächsten Fahrplanjahren vorgenommen, um die Nummern des Liniennetzes zu systematisieren.

**10 Luzern Obergütsch – Steinhofstrasse – Bahnhof**  
Am Wochenende werden zwei abendliche Kurspaare eingeführt, um den Viertelstundentakt bis 20.00 Uhr (analog zu den Werktagen) zu verlängern. Am frühen Nachmittag wird zudem ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt, um eine bessere Pünktlichkeit zu erreichen.

**14 Horw Zentrum – Luzern Bahnhof – Klinik St. Anna – Brüelstrasse**  
Die Fahrzeiten an den Wochenenden werden am Morgen früh angepasst. Am Samstag verkehrt der Kurs 5.47 Uhr ab Luzern Brüelstrasse neu bis Horw Zentrum statt nur bis Bahnhof Luzern. Am Sonntag verkehren die ersten Kurse früher und mit besseren Zuganschlüssen am Bahnhof Luzern Richtung Basel und Zürich.

**20 Horw Technikstrasse/Ennethorw – Zentrum – Luzern Bahnhof**  
Von Montag bis Freitag verkehrt die Linie während der Hauptverkehrszeiten neu im 10-Minuten-Takt auf der ganzen Strecke. Dies ersetzt die heutigen Verdichtungen zwischen Luzern Bahnhof und Horw Zentrum. Der erste Kurs ab Ennethorw fährt früher, mit Ankunft in Luzern um 5.24 Uhr zwecks Anschluss auf die Fernverkehrszüge Richtung Basel und Zürich.

**23 Ebikon – Root D4 – Gisikon – Root – Rotkreuz – Hünenberg**  
Die Linie wird während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend mit jeweils sechs Kurspaaren im Halbstundentakt über Gisikon Weitblick hinaus bis nach Hünenberg Bösch verlängert. Dies führt zu zusätzlichen Abfahrten in Gisikon und Honau, schafft bessere Verbindungen zwischen dem Rontal und Rotkreuz sowie ein verbessertes Busangebot für die Arbeitsplatzgebiete im Norden von Rotkreuz. Am Sonntag verkehrt ein zusätzlicher Kurs um 5.19 Uhr ab Ebikon nach Gisikon mit Anschluss um 5.35 Uhr an die S-Bahn.

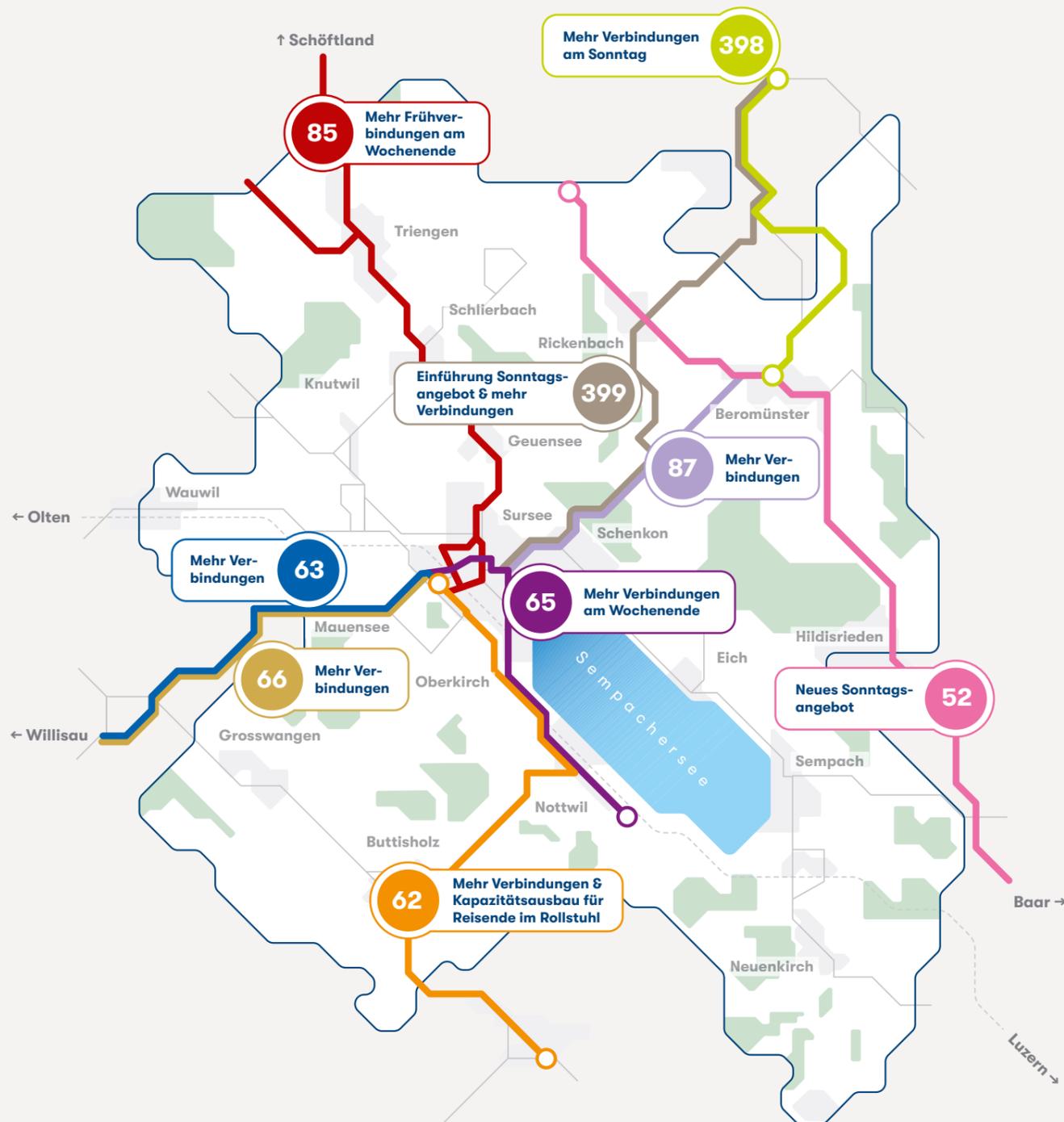
**24 Luzern Bahnhof – Meggen Lerchenbühl – Schlössli – Gottlieben – Tschädigen**  
Die Linie wird neu auch sonntags ab 8.00 Uhr sowie an allen Wochentagen bis 22.00 Uhr im 15-Minuten-Takt geführt. Zudem wird das Angebot während der Hauptverkehrszeiten am Abend zum 10-Minuten-Takt verdichtet.

**51 Luzern Bahnhof – Rain Dorf**  
**52 Luzern Bahnhof – Beromünster – Rickenbach (– Bohler)**  
Die Verstärkungskurse der Linien 51 und 52 werden neu strukturiert. Die Verstärkungskurse zwischen Rain Dorf und Luzern Bahnhof werden neu als Linie 51 geführt, während die Verstärkungskurse über Rain hinaus von der Linie 52 übernommen werden. Zudem wird das Angebot der Linie 51 zwischen Rain Dorf und Luzern Bahnhof werktags am Morgen und Abend verbessert. Des Weiteren verkehren abends drei zusätzliche Kurse der Linie 52 ab Luzern Bahnhof bis Hildisrieden bzw. Beromünster.

**71 Luzern – Kriens – Eigenthal**  
Auf dem Abschnitt Kriens – Luzern Bahnhof fährt zur Entlastung der Linie 1 von Montag bis Freitag am Morgen ein zusätzlicher Kurs ab Kriens Busschleife nach Luzern Bahnhof. Zudem wird das Fahrplanangebot während der Sommer- und Herbstferien analog zu den Weihnachts- und Faschnachtsferien verdichtet, damit mehr Platz für Freizeitreisende ins Eigenthal entsteht.

**73 Luzern – Udligenswil – Meierskappel – Rotkreuz**  
Von Montag bis Freitag wird ein zusätzlicher Kurs um 7.47 Uhr ab Adligenswil Widspüel zum Bahnhof Luzern angeboten, um auf die hohe Nachfrage des Schülerverkehrs zu reagieren. Die Hinfahrt erfolgt um 7.32 Uhr ab Luzern bis Adligenswil Dorf. Am Sonntag wird das Angebot zwischen Udligenswil und Rotkreuz zudem zum Halbstundentakt ausgebaut.

**214 Kriens – Littau – Malters**  
Es entsteht eine neue Buslinie von Kriens über Littau nach Malters (via Rengglochstrasse). Die Linie wird nach Abschluss der Bauarbeiten ab 1. Mai in Betrieb genommen.



## Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Region Sursee Mittelland

**52** **Luzern Bahnhof – Beromünster – Rickenbach (– Bohler)**  
Die Verstärkungskurse der Linien 51 und 52 werden neu strukturiert. Die Verstärkungskurse zwischen Rain Dorf und Luzern Bahnhof werden neu als Linie 51 geführt, während die Verstärkungskurse über Rain hinaus von der Linie 52 übernommen werden. Abends an den Werktagen verkehren drei zusätzliche Kurse der Linie 52 ab Luzern Bahnhof bis Hildisrieden respektive Beromünster. Am Sonntag wird analog zum Samstag zwischen Luzern und Beromünster bei der Linie 52 ein Halbstundentakt angeboten. Dieser wird stündlich bis Rickenbach und Menziken fortgeführt.

**62** **Ruswil – Buttisholz – Nottwil – Sursee**  
Es werden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt, um eine bessere Pünktlichkeit zu erreichen. Das Angebot wird zudem werktags durch acht zusätzliche Kurspaare während der Hauptverkehrszeiten ab Buttisholz Dorf nach Sursee ausgebaut. So entstehen neue Bahnanschlüsse auf den RE24 von oder nach Olten und Luzern. Die neuen Kurse schaffen zudem mehr Kapazität auch für Reisende im Rollstuhl von und zum Schweizer Paraplegiker-Zentrum in Nottwil.

**63** **Sursee – Ettiswil – Willisau**  
Die Linie verkehrt am Sonntag neu im Halbstundentakt anstelle des bisherigen Stundentakts. Das Angebot wird ausserdem durch einen zusätzlichen Abendkurs täglich um 19.45 Uhr ab Sursee bis Willisau Käppelimmatt ausgebaut.

**65** **Sursee – Oberkirch – Nottwil**  
Die Linie verkehrt an den Wochenenden neu im Halbstundentakt anstelle des bisherigen Stundentakts und wird durch zwei neue Frühkurse analog zu den Werktagen ergänzt. Dadurch verbessert sich unter anderem auch die Erschliessung des Schweizer Paraplegiker-Zentrums in Nottwil.

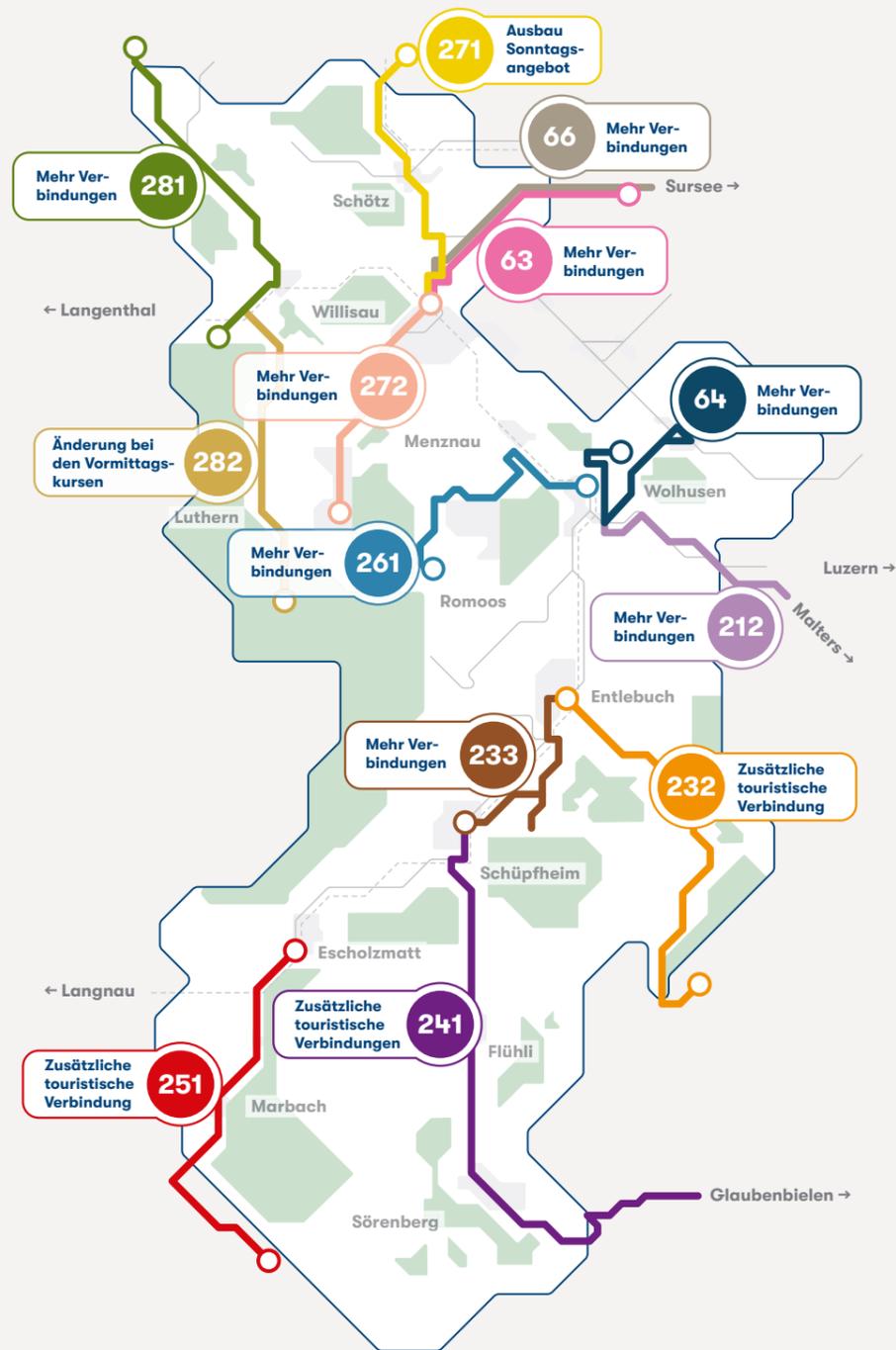
**66** **Sursee – Willisau (Willisauer Express)**  
Um 18.46 Uhr verkehrt ein zusätzlicher Kurs ab Willisau Bahnhof nach Ettiswil.

**85** **Sursee – Triengen – Schöftland**  
Am Samstag entstehen zusätzliche Kurse frühmorgens (Triengen Gisler ab 4.55 Uhr/ Sursee Bhf ab 5.52 Uhr). Zudem wird am Wochenende ein Kurs um 5 Minuten vorverschoben (6.00 Uhr ab Triengen Gisler), um den Anschluss auf den IR Richtung Genf um 6.18 Uhr zu ermöglichen.

**87** **Beromünster – Sursee (Möischer Express)**  
Die Taktlücken von Montag bis Freitag werden am Vormittag und Nachmittag mit zwei zusätzlichen Kurspaaren um 9.17 und 13.47 Uhr ab Beromünster bzw. um 9.53 und 14.20 Uhr ab Sursee geschlossen.

**398** **Beinwil am See – Beromünster**  
Die Linie verkehrt am Sonntag neu mit dem gleichen Fahrplan wie von Montag bis Samstag.

**399** **Beinwil am See – Rickenbach LU – Sursee**  
Die Linie verkehrt neu auch am Sonntag. Von Montag bis Samstag werden am frühen Morgen sowie am Abend zusätzliche Verbindungen angeboten.



63

**Sursee – Ettiswil – Willisau**

Die Linie verkehrt am Sonntag neu im Halbstundentakt anstelle des bisherigen Stundentakts. Das Angebot wird ausserdem durch einen zusätzlichen Abendkurs täglich um 19.45 Uhr ab Sursee bis Willisau Käppelimmatt ausgebaut.

64

**Ruswil – Wolhusen, Tropenhaus**

Von Montag bis Freitag verkehrt ein zusätzlicher Morgenkurs von Ruswil nach Wolhusen (Ruswil Rottalcenter ab 4.36 Uhr bzw. Wolhusen an 4.45 Uhr). Zudem wird der bestehende Kurs um 5.30 Uhr ab Ruswil Rottalcenter neu bis zum Spital Wolhusen geführt. So entsteht um 6.00 Uhr ab Spital mit Anschluss in Wolhusen um 6.15 Uhr eine Umsteigemöglichkeit auf die Bahn Richtung Bern, Willisau und Luzern. Am Samstag wird das Angebot bis 18.00 Uhr zum Halbstundentakt ausgebaut.

## Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Regionen Entlebuch, Willisau, Wiggertal

66

**Sursee – Willisau (Willisauer Express)**

Um 18.46 Uhr verkehrt ein zusätzlicher Kurs ab Willisau Bahnhof nach Ettiswil.

212

**Wolhusen – Malters**

Am Morgen verkehrt ein zusätzliches Kurspaar (Wolhusen ab 4.46 Uhr, Malters an 5.01 Uhr). Es entstehen Umsteigemöglichkeiten auf die neue Buslinie 214 Richtung Littau/Kriens, sobald diese ab Mai 2025 eingeführt wird. Zudem entsteht von Montag bis Freitag ein zusätzliches Kurspaar am Abend, analog zum Betrieb der S77 mit Abfahrt in Malters um 19.53 Uhr.

232

**Entlebuch – Finsterwald – Gfellen (– Langis)**

Der Bus fährt neu an den Wochenenden in der Sommersaison um 17.25 Uhr in Entlebuch Bahnhof ab. Die Ankunft in Langis ist um 17.58 Uhr. Von Langis fährt so eine zusätzliche Verbindung um 18.10 Uhr nach Entlebuch Bahnhof (an 18.44 Uhr anstelle bisher 18.20 Uhr).

233

**Entlebuch – Hasle LU – Heiligkreuz – Schüpfheim**

Zwischen Heiligkreuz und Schüpfheim entstehen zusätzliche Verbindungen mit Anschlussmöglichkeiten an die S6. Der erste morgendliche Kurs verkehrt nicht mehr ab Heiligkreuz, sondern setzt ab der Haltestelle Sandboden Richtung Hasle Dorf ein. Zudem wird mit diesem Kurs die Haltestelle Schulhaus nicht mehr bedient. Die Ankunft am Bahnhof Entlebuch erfolgt zwei Minuten später. Am Abend wird der bisher in Heiligkreuz endende Kurs um 18.43 Uhr bis zum Bahnhof Schüpfheim geführt.

241

**Schüpfheim – Flüfli – Sörenberg (– Glaubenbielen)**

Anfang Mai bis Anfang November verkehren mittags zwei zusätzliche Kurspaare auf der Strecke zwischen Sörenberg Rothornbahn (ab 11.06 und 13.06 Uhr) und Glaubenbielen. Zudem wird an den Wochenenden zwischen Mai und Oktober sowie an allen Tagen in den Sommer- und Herbstferien ein saisonaler Halbstundentakt in die touristische Lastrichtung eingeführt. Die Sportbussaison wird verlängert und dauert bis am 16. März 2025.

251

**Escholzmatt – Wiggan – Marbach – Schangnau – Kemmeriboden**

An den Wochenenden verkehrt ein neuer Kurs um 15.18 Uhr ab Schangnau bis Kemmeriboden sowie um 15.40 Uhr ab Kemmeriboden nach Escholzmatt, wo Anschluss Richtung Wolhusen/Luzern besteht. Um 16.23 Uhr verkehrt der Bus zurück ab Escholzmatt bis Schangnau. Von Montag bis Freitag entsteht des Weiteren ein zusätzlicher Morgenkurs um 7.15 Uhr ab Escholzmatt nach Schangnau.

261

**Menznau – Menzberg**

Die Gemeinde Menznau finanziert während der Schulzeiten am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag ein neues Kurspaar am Mittag (12.16 Uhr ab Menzberg bzw. 12.38 ab Menzau).

271

**Willisau – Schötz – Nebikon – Dagmersellen**

Am Sonntag wird das Angebot analog zum Samstagfahrplan zu einem Halbstundentakt ausgebaut.

272

**Willisau – Hergiswil b. W. – Hübeli**

Das Kurspaar um 7.33 Uhr ab Willisau Postplatz verkehrt neu auch während der Schulferien bis Hübeli Sagematt und somit neu ganzjährig auch um 8.00 Uhr ab Hübeli Sagematt zum Bahnhof Willisau.

281

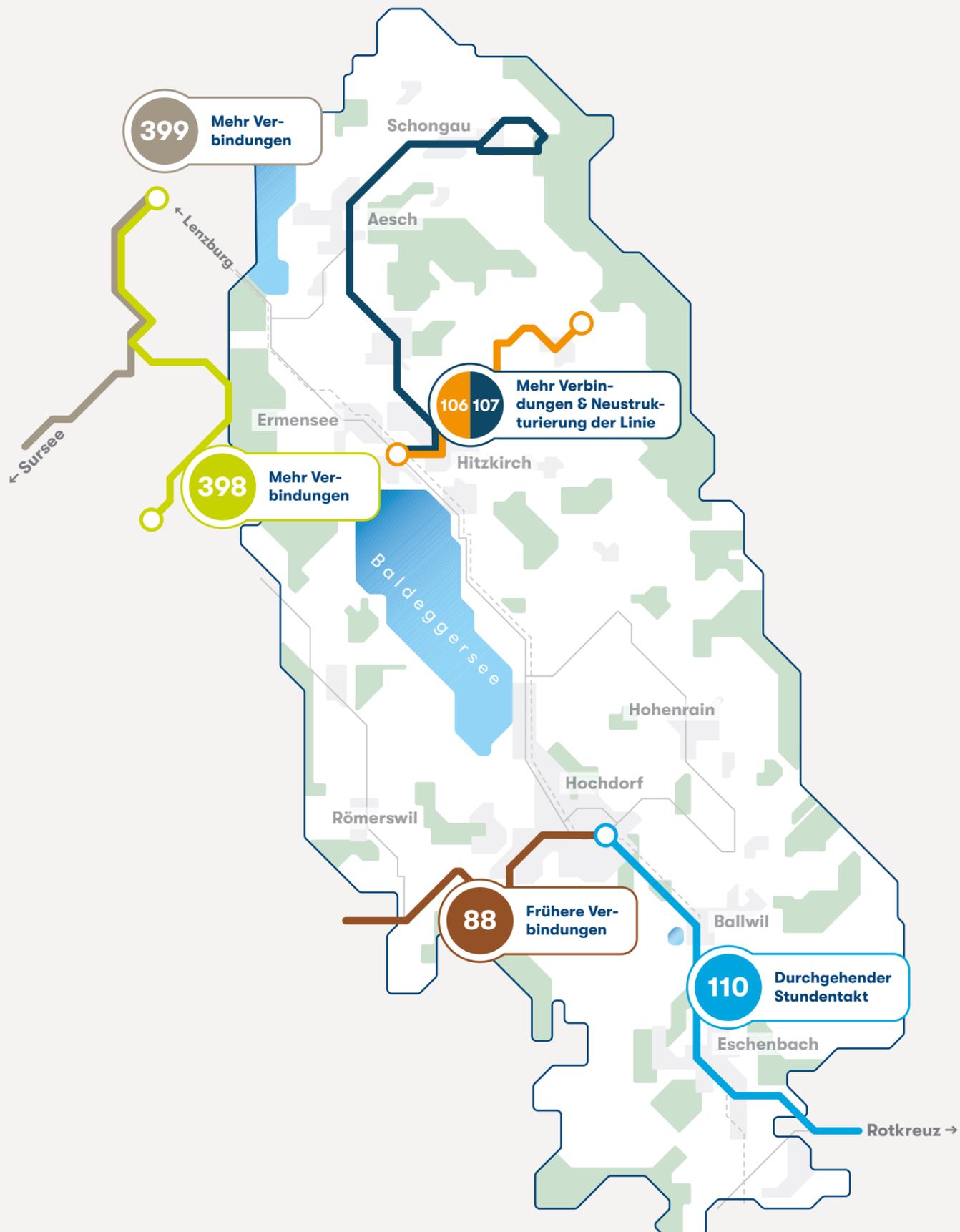
**Uffhusen – Zell LU – Altbüron – St. Urban**

Von Montag bis Freitag verkehrt um 5.58 und 19.28 Uhr ein zusätzliches Kurspaar ab Uffhusen bis Zell bzw. um 5.44 und 19.14 Uhr ab Zell nach Uffhusen.

282

**Zell LU – Hüswil – Luthern – Luthern Bad**

Aufgrund des durchgehenden Halbstundentaktes der S7 gibt es wochentags Änderungen bei den Vormittagskursen.



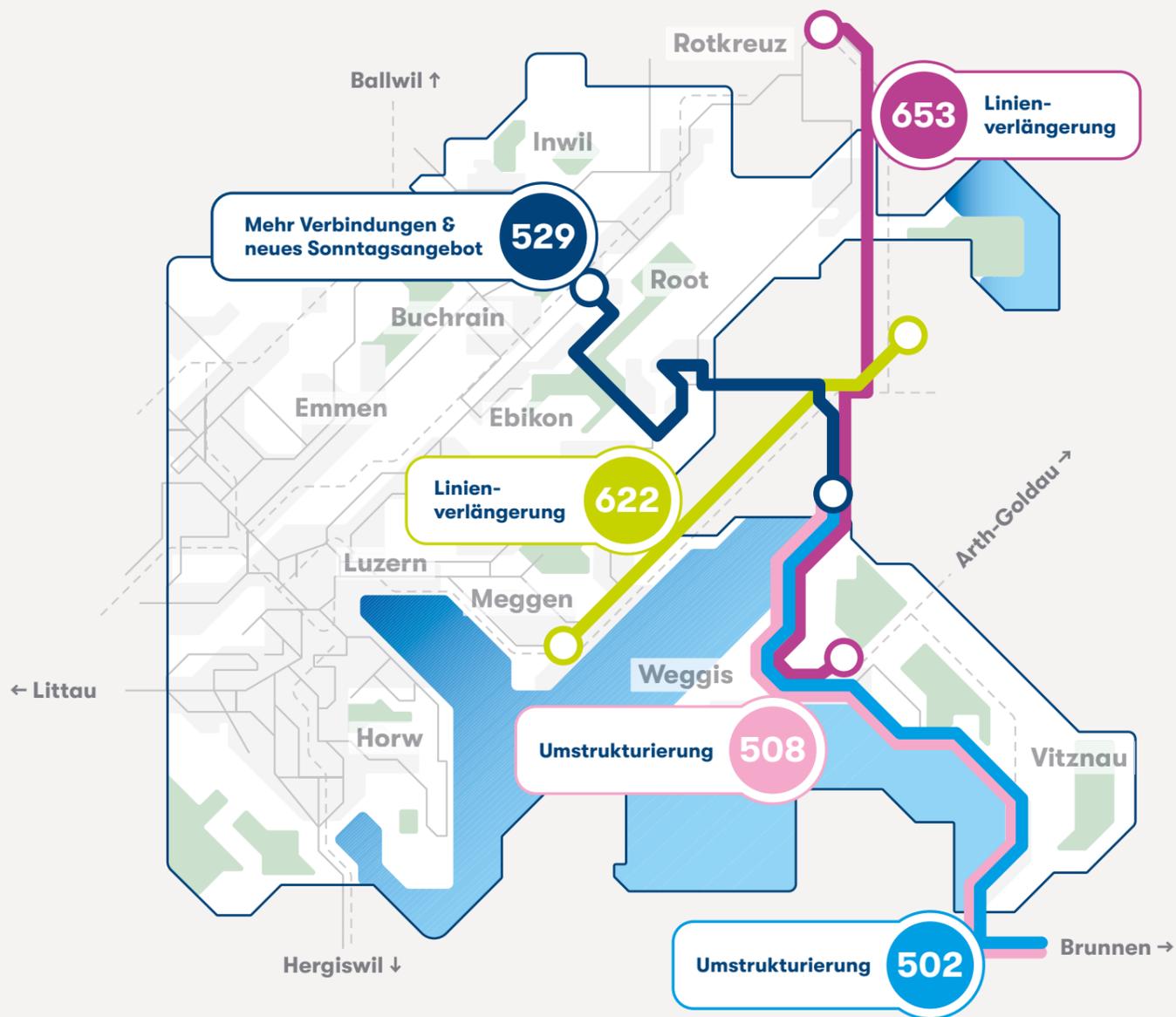
## Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Region Seetal



Die Erschliessung im Raum Hitzkirch wurde verbessert.

- 88 Sempach Station – Rain – Hildisrieden – Hochdorf**  
 Von Montag bis Samstag entsteht eine neue Frühverbindung ab Hochdorf um 5.32 Uhr (Ankunft in Sempach um 5.54 Uhr) und Sempach ab 6.04 Uhr.
- 106 Hitzkirch – Müswangen – Hämikon Berg**  
**Hitzkirch – Schongau**  
**107**  
 Die Erschliessung rund um Hitzkirch und Aesch wird verbessert. Von Montag bis Freitag werden mehrere Kurse von der Linie 106 in die Linie 107 integriert und teilweise bis Aesch verlängert. Am Wochenende wird das Angebot deutlich ausgebaut, mit identischem Fahrplan samstags und sonntags. Die Betriebszeiten werden ausgedehnt. Zwischen Hitzkirch Dorf und Hitzkirch Bahnhof ergibt sich ein Halbstundentakt.
- 110 Hochdorf – Rotkreuz (TransSeetalExpress)**  
 Die vorhandenen Taktlücken werden von Montag bis Sonntag durch einen Stundentakt geschlossen. Zudem fährt der Bus am Abend länger: Er verkehrt von Montag bis Samstag bis 23.15 Uhr bzw. am Sonntag bis 20.15 Uhr ab Rotkreuz.

- 398 Beinwil am See – Beromünster**  
 Die Linie verkehrt am Sonntag neu mit dem gleichen Fahrplan wie von Montag bis Samstag.
- 399 Beinwil am See – Beromünster**  
 Die Linie verkehrt neu auch am Sonntag. Von Montag bis Samstag werden am frühen Morgen sowie am Abend zusätzliche Verbindungen angeboten.



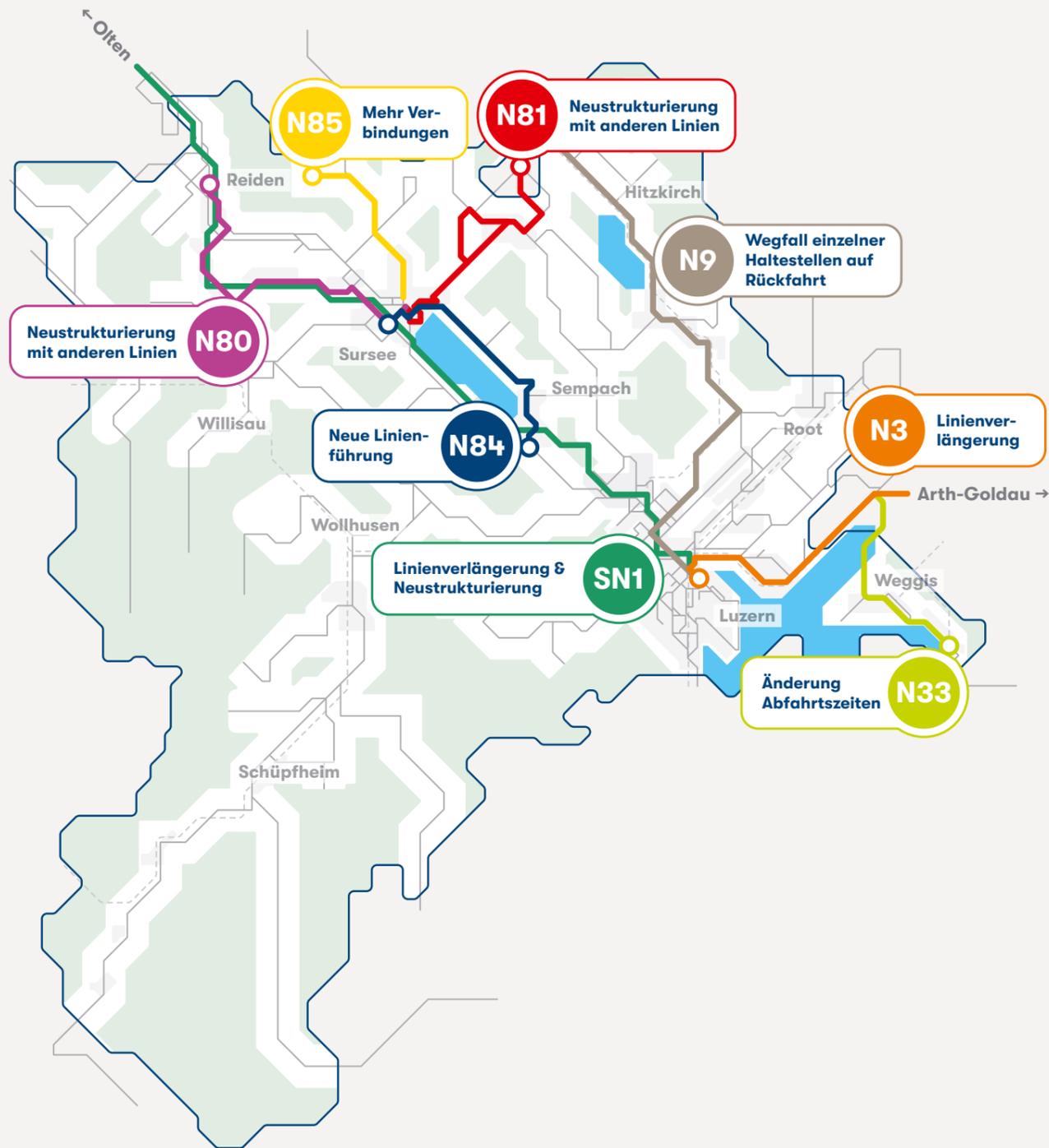
## Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Region Weggis, Vitznau, Küsnacht



Die Linien 502, 508, 528 und 653 der Auto AG Schwyz wurden umstrukturiert.

- 502** Arth – Goldau – Steinen – Schwyz – Brunnen – Gersau – Vitznau – Küsnacht a. R.
- 508** Küsnacht – Weggis – Gersau – Brunnen – Schwyz  
Das Angebot der Linie 528 wird aufgelöst und neu in die Linien 502 und 653 integriert. Tagsüber wird die Leistung der Linie 502 (inkl. 528) von der Linie 508 übernommen. Am Abend verkehrt die Linie 502 wie bisher.
- 529** Küsnacht a. R. – Udligenswil – Root D4  
Am Samstag entstehen zwei zusätzliche Kurspaare. Zudem wird ein Sonntagsangebot mit zwölf Kurspaaren eingeführt.
- 622** Immensee – Küsnacht a. R. – Merlischachen – Meggen  
Die Linie 622 Immensee – Küsnacht wird über Merlischachen bis Meggen Bahnhof verlängert und verkehrt im Halbstundentakt. Es handelt sich um einen vierjährigen Pilotbetrieb, bestellt durch den Kanton Schwyz und den Bezirk Küsnacht. In Küsnacht Bahnhof bestehen Bus- und Bahnanschlüsse. In Meggen (Haltestellen Kreuz und Huob) bestehen Busanschlüsse von bzw. zu den Linien 24 und 25.

- 653** Rotkreuz – Küsnacht a. R. – Weggis  
Die Linie wird von Montag bis Freitag morgens zwischen 6.00 und 10.00 Uhr und abends zwischen 15.00 und 18.00 Uhr im Stundentakt bis Weggis Seilbahn verlängert. Dabei verkehrt die Linie ab der Haltestelle Weggis Dorfplatz entlang des Sees über Weggis Felsberg und Weggis Acher zur Seilbahn. Von dort aus führt die Route direkt zum Dorfplatz, wieder zurück nach Küsnacht und weiter nach Rotkreuz. Diese Änderung ergibt sowohl für die Pendlerinnen und Pendler wie auch für den Freizeitverkehr zur Rigi zuverlässigere und attraktivere Verbindungen.



## Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Nachtnetz



Die beliebte Nachtsternlinie SN1 wird nach Olten verlängert.

- SN1 Luzern – Olten**  
Die SN1-Züge mit Abfahrt Luzern um 1.30 und 2.30 Uhr werden bis nach Olten verlängert, mit Abfahrt in Olten zurück nach Luzern um 2.32 und 3.32 Uhr. In Olten besteht Anschluss an die neue SN11 Zürich – Lenzburg – Olten. In Sursee entstehen neue Anschlussverbindungen von bzw. zu verschiedenen Nachtbuslinien.
- N80 Sursee – Schötz – Altishofen**  
Die Linienführung wird angepasst und auf die Veränderungen des Nachtzuges SN1 abgestimmt. Neu wendet der Nachtbus in Altishofen und fährt die gleiche Strecke zurück nach Sursee. Der Abschnitt Altishofen – Reiden entfällt somit; Nebikon, Dagmersellen und Reiden sind neu durch die verlängerte SN1 erschlossen. Zudem fährt der Bus neu um 2.00 und 3.00 Uhr beim Bahnhof Sursee ab.
- N3 Luzern – Verkehrshaus/Lido – Meggen – Merlischachen – Küssnacht a. R. – Arth – Goldau**  
Der Nachtbus N3 wird ab Küssnacht a. R. nach Arth – Goldau verlängert. So ergeben sich in Kombination mit dem neuen Nachtangebot im Kanton Schwyz in Arth – Goldau Umsteigemöglichkeiten nach Brunnen und Zug.
- N81 Sursee – Beromünster – Menziken**  
Die Haltestellen Frieslirain, Spital und Sonnhalde in Sursee werden neu durch die Linie N84 anstatt N81 bedient. Die letzte Fahrt um 3.31 Uhr von Menziken nach Sursee entfällt aufgrund zu geringer Nachfrage.
- N9 Luzern – Hochdorf – Hitzkirch – Beinwil am See (– Reinach AG)**  
Auf der Rückfahrt ab Beinwil am See werden die Haltestellen Hitzkirch Friedhof und Hitzkirch Dorf aufgrund fehlender Nachfrage und einer Systematisierung der Rückfahrten nicht mehr bedient.
- N84 Sempach Station – Sursee**  
Die Linie verkehrt ab Sursee neu via Spital.
- N33 Küssnacht a. R. – Weggis – Vitznau**  
Die Abfahrtszeiten ab Küssnacht a. R. verschieben sich auf 2.07, 3.07 bzw. 4.07 Uhr. So entsteht ein optimaler Anschluss von der Nachtbuslinie N3 her kommend. Zudem wird der letzte Kurs um 4.25 Uhr ab Vitznau bis Gersau Schiffstation verlängert.
- N85 Sursee – Winikon**  
Die Linie verkehrt mit je einer zusätzlichen Abfahrt um 1.30 Uhr Richtung Sursee sowie um 3.00 Uhr ab Sursee Bahnhof nach Triengen/Winikon.

## Verkehrsverbund Luzern verbessert Effizienz im öV mit Zielvereinbarungen

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) hat überprüft, wie die Effizienz und Qualität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern weiterhin sichergestellt werden kann. Zudem hat er analysiert, bei welchen Linien eine Ausschreibung in Erwägung gezogen werden kann. Das Ergebnis der fachlichen Überprüfung zeigt: Ausschreibungen sind nur in bestimmten Fällen sinnvoll. Die ab 2027 verpflichtenden Zielvereinbarungen hingegen nehmen eine wichtige Rolle bei der Effizienz- und Qualitätssteigerung ein und schaffen dem VVL eine gute Grundlage, mit den Transportunternehmen auf gemeinsame Ziele hinzuarbeiten.

Damit der VVL im Hinblick auf die Finanzziele des Kantons weiterhin ausgeglichene Ergebnisse erzielt, sollen sich die Effizienz und Qualität der öV-Leistungen im Kanton Luzern im gewohnt hohen Bereich bewegen. Auch die Eignerstrategie des Kantons Luzern sieht vor, dass der VVL die Effizienz der Leistungen der Transportunternehmen regelmässig verbessert und die Ausschreibung von Linien prüft. Diesen Anforderungen kam der Verbundrat nach und überprüfte zwei Massnahmen auf fachlicher Ebene: Einerseits überprüfte er, inwiefern mit der Zielvereinbarung die geplanten Vorhaben erreicht werden, andererseits prüfte er das Potenzial von Linienausschreibungen. Zielvereinbarungen sind als verbindliche Vereinbarungen zwischen den Transportunternehmen sowie den Bestellern zu verstehen, welche ergänzend zum zweijährigen Bestellverfahren festgehalten werden. Das revidierte Personenbeförderungsgesetz sieht vor, Zielvereinbarungen für die Transportunternehmen in den nächsten Jahren schweizweit verpflichtend einzuführen.

### Ausschreibung von öV-Linien

Bei der Ausschreibung von öV-Leistungen sind verschiedene Abhängigkeiten zu berücksichtigen und die rechtlichen Vorgaben sind zu beachten. Eine Ausschreibung kann dann in Betracht gezogen werden, wenn eine neue Buslinie in Betrieb genommen wird, wenn eine Konzession einer Buslinie abläuft, wenn ein Transportunternehmen

seine Pflichten schwerwiegend verletzt, oder wenn eine Zielvereinbarung nicht eingehalten wird. Entsprechend erfolgte die letzte Ausschreibung im Kanton Luzern im Rahmen der Neueinführung der Linie 111.

### Sorgfältige Abklärungen wurden vorgenommen und das Potenzial ermittelt

Eine Ausschreibung kann durchgeführt werden, wenn die rechtlichen Vorgaben erfüllt sind, ein Wettbewerb vorhanden ist und Einsparungspotenzial besteht. Die Chancen und Risiken sind abzuwägen. Dabei sind Abhängigkeiten wie betriebliche Abläufe und Depotstandorte, aber auch die Umstellung auf den fossilfreien öV zu beachten. Eine Ausschreibung ist nur dann sinnvoll, wenn das Angebot längerfristig bekannt ist und möglichst stabil bleibt. Aufgrund zahlreicher Bauprojekte im Kanton Luzern ist dies oft nicht der Fall. Zum Beispiel während der Bauphase und der etappenweisen Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern wird es bei zahlreichen Buslinien zu Anpassungen kommen.

Nach eingehender fachlicher Prüfung beabsichtigt der VVL, dass die Linien 25 und 26 im Rahmen einer Neukonzeption in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden sollen, um den Wettbewerb zu gewährleisten. Gemäss den Ergebnissen der Studie «Bus 2040» sollen diese Linien angepasst und verlängert werden, womit

sich der Leistungsumfang gegenüber heute erhöht. Zurzeit wird das Angebotskonzept überprüft und optimiert. Der VVL entscheidet bis Ende 2025 über die definitive Aufnahme in die Ausschreibungsplanung. Das Ausschreibungsverfahren soll voraussichtlich im Jahr 2027 gestartet und die Linien sollen frühestens auf Ende 2029 in Betrieb genommen werden.

### Zielvereinbarungen mit Transportunternehmen

Aufgrund der Komplexität von Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr stehen der Branche andere Massnahmen zur Effizienzsteigerung zur Verfügung. Der Bund gibt vor, dass per 2027 schweizweit sogenannte Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen umzusetzen sind. Zielvereinbarungen sollen die Qualität und Quantität des Angebots beeinflussen und die Effizienz und Kostenstruktur verbessern. Mit Zielvereinbarungen wird zudem die Kooperation zwischen den Transportunternehmen und dem VVL gestärkt.

Der VVL setzt deshalb zukünftig den Schwerpunkt auf Zielvereinbarungen, um die Wirtschaftlichkeit seiner bestellten öV-Leistungen zu verbessern und Anpassungen, wie aktuell die Umstellung auf fossilfreien Antrieb, kooperativ verlässlich umzusetzen.

### Welche Leistungen finanziert der VVL?

[Mehr Informationen zur Finanzierung finden Sie hier. ↗](#)

# Mobilitäts- management: Mobilität heute und in Zukunft



Luzernmobil-Auftritt mit dem Mobilitätsleiterlenspiel an der Luga 2024.

Die Mobilität der Zukunft ist vernetzt und nachhaltig. Wir als Individuen, aber auch Institutionen wie Gemeinden, Schulen oder Unternehmen sind gefragt, innovative Ansätze zu entwickeln, um die Mobilität für alle Generationen sicher und umweltfreundlich zu gestalten. Dazu braucht es eine enge Zusammenarbeit mit allen Partnerinnen und Partnern sowie mutige Entscheide, bestehende Strukturen in Frage zu stellen. Luzernmobil unterstützt die verschiedenen Anspruchsgruppen bei der Gestaltung der Mobilität im Kanton Luzern von heute und morgen.

## Mobilität beginnt im Kopf

Mobilität ist mehr als der Weg von A nach B – sie prägt unseren Alltag, beeinflusst die Umwelt und spielt eine wichtige Rolle für unsere gemeinsame Zukunft. Gerade für Kinder und Jugendliche ist es wertvoll, sich früh mit den unterschiedlichen Mobilitätsformen auseinanderzusetzen. Schulen schaffen dafür eine ideale Grundlage.

### WimMOBILd



Eine frühzeitige Auseinandersetzung mit Mobilität stärkt das Bewusstsein für die Umwelt. Schülerinnen und Schüler lernen, wie Verkehr und Mobilitätsentscheidungen direkte Auswirkungen auf Klima, Ortschaften und Gesundheit haben. Sie verstehen, warum es wichtig ist, öffentliche Verkehrsmittel, Velo oder Fusswege zu nutzen, und wie jeder Beitrag den CO<sub>2</sub>-Ausstoss senken kann.

### Neues Unterrichtsmaterial

Damit Schülerinnen und Schüler sich auf eine Entdeckungsreise zur Mobilität begeben können, hat Luzernmobil zusammen mit der Pädagogischen Hochschule Luzern und der Dienststelle Volksschulbildung Unterrichts-

material erarbeitet. Für jede Schulstufe entstand ein Paket von bis zu zehn Lektionen. Seit dem Schuljahr 2024/2025 steht das Unterrichtsmaterial für alle Zyklen auf [zebis.ch](http://zebis.ch) zur Verfügung. In diesem Zusammenhang wurde auch das WimMOBILd als unterstützendes Element im Schulunterricht entwickelt.

[Unterrichtsmaterial und WimMOBILd für Schulen.](#)



## Luzernmobil an der Luga 2024

Die Sonderschau Durchgangsbahnhof Luzern bot Schulklassen die Möglichkeit, sich im Rahmen einer Führung über die Vielfalt der Mobilität zu informieren.



## Erste Fachveranstaltung Mobilität

Mitte Juni 2024 fand die erste Fachveranstaltung Mobilität statt. Politik, Verwaltung, Wirtschaft und mobilitätsinteressierte Personen nahmen teil. Mit dem Schwerpunktthema «Mobilitätskonzepte» wurden unterschiedliche Aspekte beleuchtet, wie Politik und Verwaltung die Mobilität zukunftsgerichtet gestalten können.



[Impressionen und Unterlagen zur Fachveranstaltung Mobilität.](#)

Ivan Schnyder stellt vor, wie die Stadt Kriens Mobilitätskonzepte systematisch und einheitlich behandelt.



In Gruppen wurden konkrete Praxisbeispiele diskutiert und Lösungsvorschläge erarbeitet.



### Gesünder, günstiger und ökologischer zur Arbeit: Pendelwegrechner

Die Mobilitätswende gelingt nur mit aktiver Teilnahme der Unternehmen. Der Pendelwegrechner zeigt Unternehmen Potenziale auf, wie sie die Mobilität im Unternehmen ausgewogener gestalten können. Seit dem Jahr 2024 steht dieses Tool kostenlos zur Verfügung.

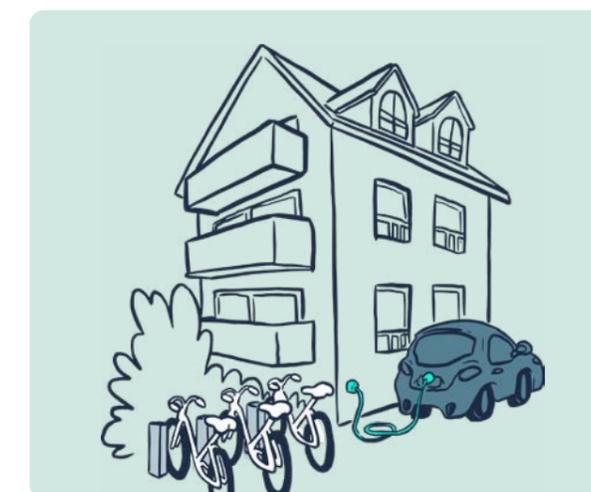
Mit dem Pendelwegrechner kostengünstige, nachhaltige und gesunde Pendelwege für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entdecken:

[pendelwegrechner.luzernmobil.ch/](https://pendelwegrechner.luzernmobil.ch/)

### Smarte Mobilitätslösungen für Areale

Areale sind echte Mobilitätsdrehscheiben: Am einfachsten ist es, die Mobilität von Anfang an gemeinsam zu planen. Aber auch bestehende Areale können nachhaltige Mobilitätsangebote einführen und betreiben. Luzernmobil hat im vergangenen Jahr eine Toolbox erarbeitet, die einen Leitfaden und wertvolle Checklisten für die Integration der Mobilität in die Arealentwicklung enthält.

[luzernmobil.ch/unternehmen/areale](https://luzernmobil.ch/unternehmen/areale)



### Innovative Mobilitätsprojekte

Der Kanton Luzern unterstützt in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern innovative Pilotprojekte. Im Jahr 2024 wurden folgende zwei Projekte im Bereich Mobilität mit Fördermitteln unterstützt:

- Die Gemeinde Luthern engagiert sich für die öV-Förderung im Luthertal sowie die Einführung eines E-Car-Sharings:

[Pilotprojekte Klima & Energie 2024: Gemeinde Luthern](#)

- Mit der neuartigen Idee Trafikpoint hat Trafiko eine Mobilitätsplattform im Raum Luzern ausschliesslich mit Elektrofahrzeugen geschaffen:

[Pilotprojekte Klima & Energie 2024: Trafikpoint](#)

## Gewohnheiten brechen: Luzernmobil-Challenge 2024

Bei der zweiten Luzernmobil-Challenge hat sich die Teilnehmerzahl enorm vergrössert. Über 50 Personen aus dem ganzen Kanton Luzern verzichteten während vier Wochen auf ihr eigenes Auto und gaben alternativen Mobilitätsformen eine Chance.

### 992 km

hat der Erstplatzierte im Challenge-Monat mit dem Fahrrad zurückgelegt.



### 90 Prozent

der Teilnehmenden würden die Challenge nochmals machen.

[Mehr Impressionen und Eindrücke zur Luzernmobil-Challenge.](#)



### 7 Personen

haben ihr Auto nach einem Monat nicht wieder eingelöst.



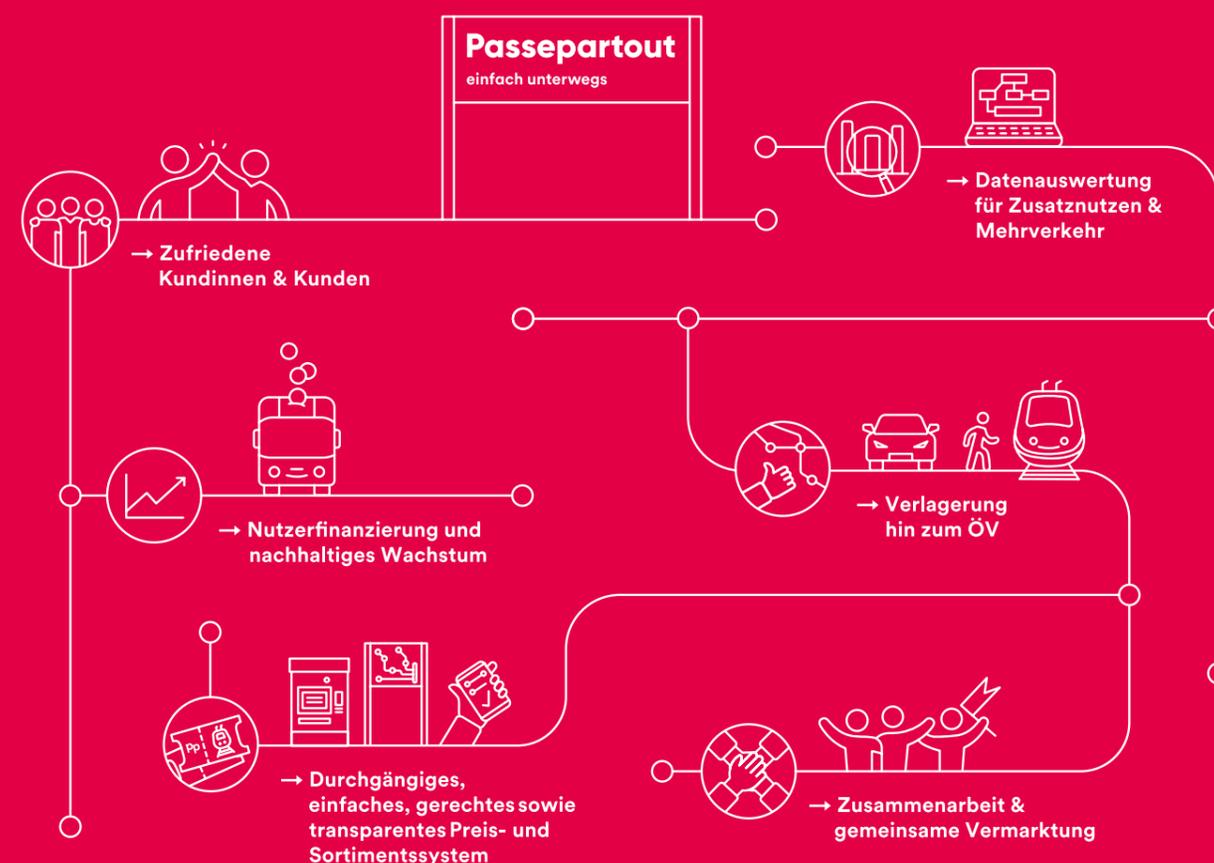
### 8 Personen

kauften die E-Bikes oder Cargo-Bikes, welche sie im Rahmen der Challenge nutzen konnten.



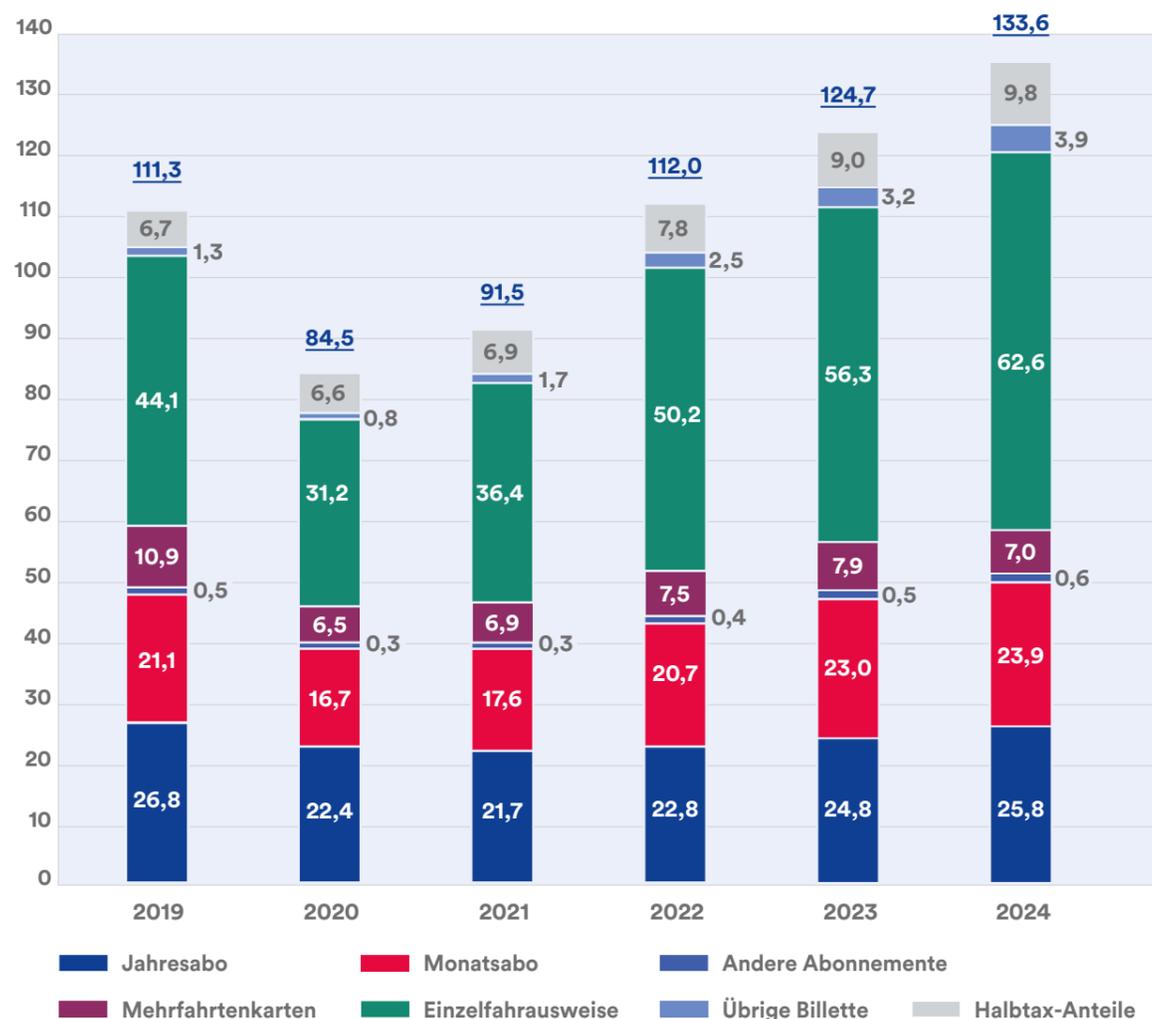
Auch die zweite Luzernmobil-Challenge hat viele schöne Geschichten geschrieben und alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer dazu inspiriert, ihr Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und teilweise anzupassen.

# Tarifverbund Passepartout



Der Tarifverbund Passepartout ist ein Zusammenschluss vom Verkehrsverbund Luzern (VVL), von den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie zwölf Transportunternehmen, mit der Vision, einen einfachen Zugang zum ÖV als Teil der Gesamtmobilität zu gewährleisten.

### Umsatz- und Sortimentsentwicklung (in Mio. CHF)

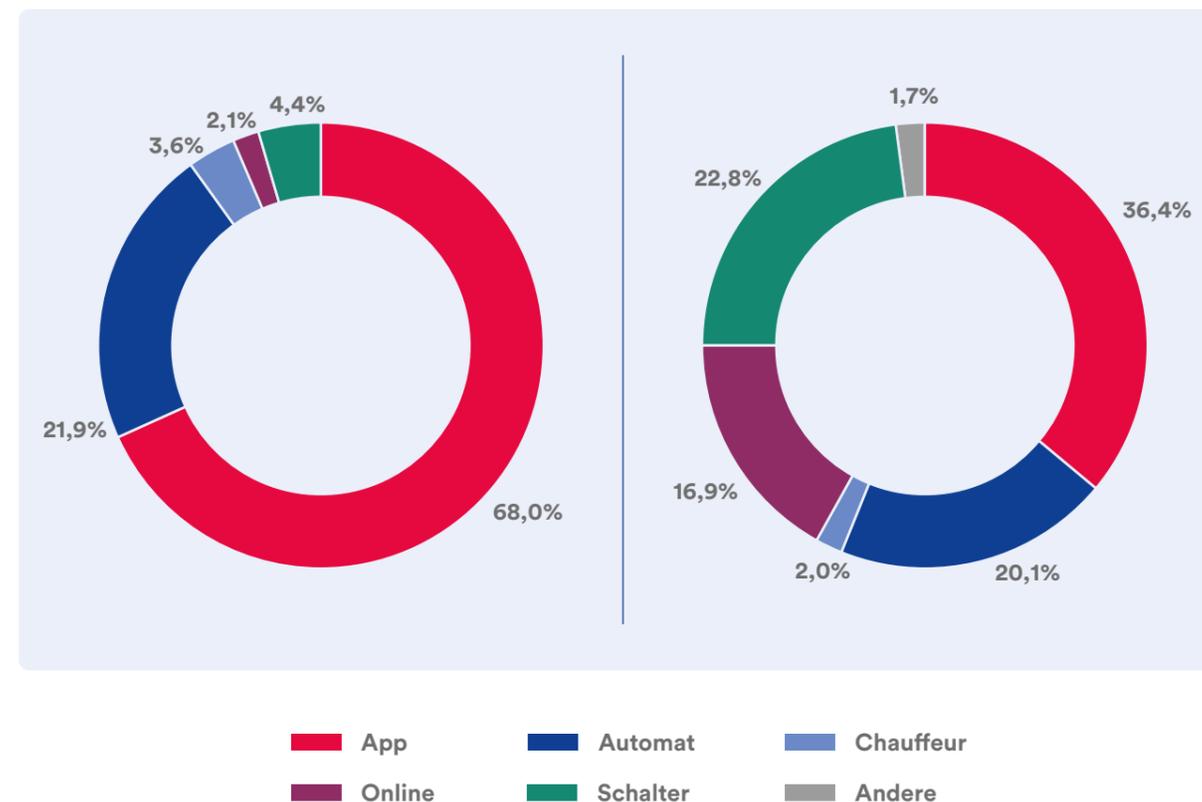


Der Tarifverbund Passepartout konnte im Jahr 2024 seinen Umsatz signifikant steigern. Gegenüber dem Vorjahr resultierte ein Plus von **9 Millionen Franken**, was einer Zunahme von **7,2 Prozent** entspricht. Auch das Umsatzziel wurde mit einem **Überschuss von 6,6 Millionen Franken (+5,2 Prozent)** übertroffen. Die Tarif- und Sortimentsanpassungen per 10. Dezember 2023 haben wesentlich zur positiven Entwicklung beigetragen.

Die Umsatzverteilung nach Sortiment zeigt weiterhin eine hohe Bedeutung der Abonemente, während Einzelfahrausweise überdurchschnittlich gewachsen sind. Die Jahresabonemente erzielten eine Zunahme von **4,2 Prozent**, während die Monatsabonementen um **3,5 Prozent** wuchsen. Der Bereich der Einzelfahrausweise verzeichnete mit **9 Prozent** ein starkes Wachstum, wobei insbesondere die Tageskarten mit einem **Zuwachs von 15,6 Prozent** besonders gefragt waren. Die Mehrfahrtenkarten hingegen entwickelten sich rückläufig und verzeichneten ein Minus von **10,6 Prozent**.

### Anzahl Verkäufe 2024

### Umsatzanteile 2024



Die fortschreitende Digitalisierung im öffentlichen Verkehr hat auch 2024 zu einer weiteren Verlagerung der Ticketverkäufe hin zu digitalen Vertriebskanälen geführt. **Mehr als 70 Prozent** aller Passepartout-Tickets wurden 2024 digital verkauft, was einem Anstieg um **5,7 Prozentpunkte** gegenüber dem Vorjahr entspricht. Während klassische Verkaufsstellen wie bediente Verkaufsstellen und Automaten weiterhin genutzt werden, zeigt sich eine klare Verschiebung hin zu Webshop- und Mobile-Verkäufen. Diese Entwicklung ist Teil eines übergeordneten Trends, der sich in der gesamten Schweiz zeigt.

		App	Automaten	Chauffeur	Kiosk	Online	Schalter	Andere
Trend 2018 vs. 2024	Verkaufsanteil	↑ 46%	↓ -33%	↓ -11%	↓ -1%	↑ 1%	↓ -1%	↓ -2%
	Umsatzanteil	↑ 27%	↓ -18%	↓ -4%	↓ -2%	↑ 14%	↓ -18%	→ 0%
Vergleich Vorjahr	Verkaufsanteil	↔ 6%	↓ -5%	↓ -1%	→ 0%	→ 0%	↓ -1%	→ 0%
	Umsatzanteil	↔ 4%	↓ -3%	→ 0%	→ 0%	↔ 2%	↓ -3%	→ 0%

### Tarif- und Sortimentsanpassungen

Mit der ersten Tarifanpassung seit 2016 wurden die Preise im Tarifverbund Passepartout per 10. Dezember 2023 um durchschnittlich 3,7 Prozent erhöht. Einzelfahrausweise wurden um 4,5 Prozent, Abonnemente um 2,7 Prozent erhöht. Trotz dieser Massnahmen zeigte sich 2024 ein Nachfragewachstum, insbesondere bei Einzelbilletten und Tageskarten. Ein wesentlicher Treiber war die Einführung des Halbtax PLUS, das den Kauf von Einzeltickets förderte. Da das Halbtax-PLUS-Guthaben nur auf digitalen Kanälen eingesetzt werden kann, nahm auch die Nutzung von Mobile- und Webshop-Verkäufen weiter zu.

In der Zone 10 (Stadt und Agglomeration Luzern) führte die von der Stadt initiierte und finanzierte öV-Förderung für Kinder und Jugendliche zu einer Verschiebung von Monatsabonnements zu Jahresabonnements. Die Subvention von 300 Franken machte das Jahresabo für viele Familien attraktiver, während die Umstellung auf das Prinzip «12 Monate fahren, 9 zahlen» zusätzlich zur höheren Nachfrage beitrug.

Gleichzeitig wurde das 9-Uhr-Abonnement eingestellt, da die geringe Nachfrage und die fehlende Lenkungswirkung die Weiterführung nicht rechtfertigten. Die meisten bisherigen Nutzerinnen und Nutzer wechselten auf Alternativen.

### 1 Jahr FlexiAbo

Mit der Einführung des FlexiAbos (100 Tage im Jahr frei wählbar) per 10. Dezember 2023 reagierte der Tarifverbund Passepartout auf das veränderte Mobilitätsverhalten vieler Fahrgäste. Das Angebot richtet sich insbesondere an Personen, die regelmässig, aber nicht täglich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind. In den ersten Monaten nach der Lancierung verzeichnete das FlexiAbo eine gute Nachfrage, die sich danach abflachte und stabilisierte.

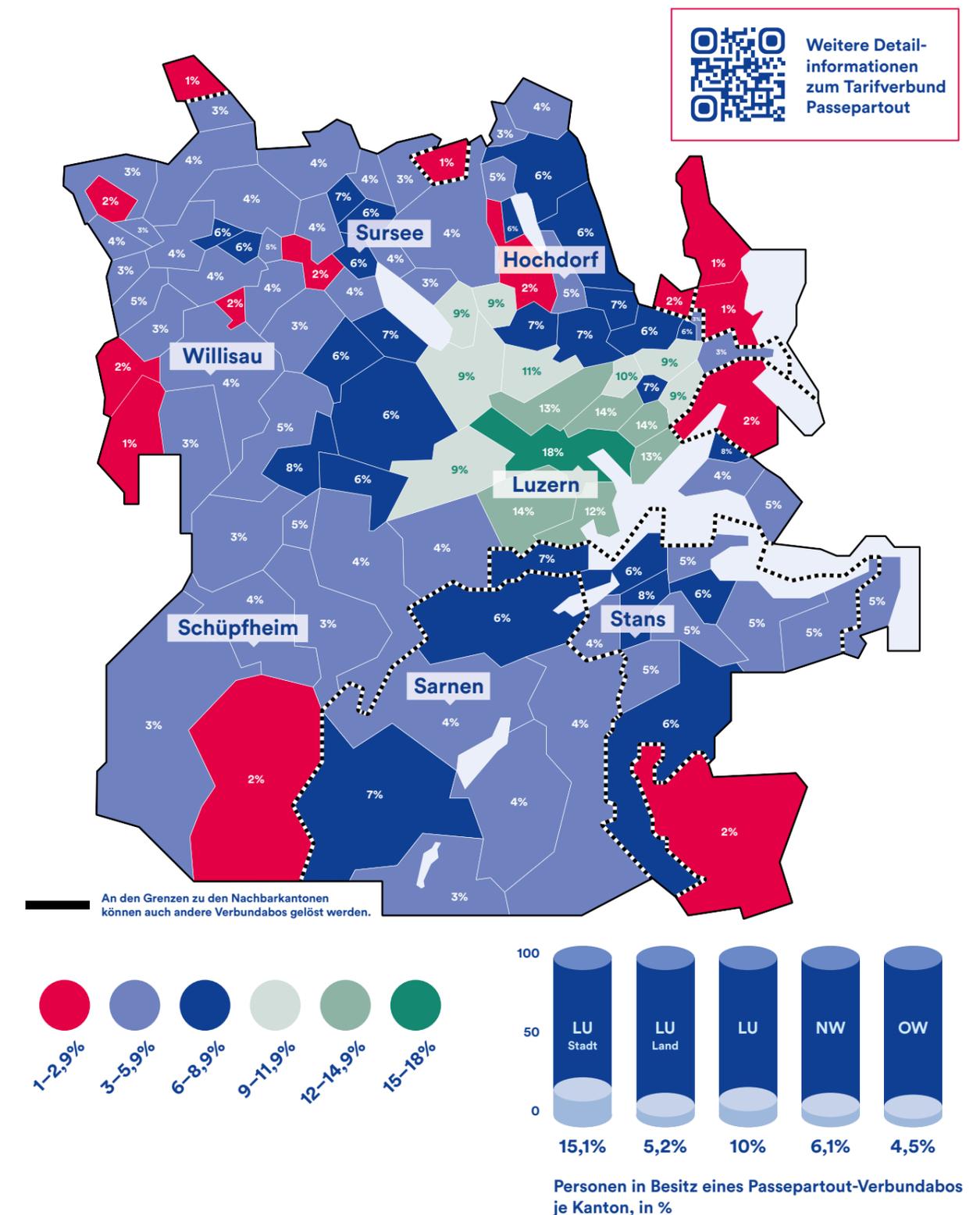
Eine detaillierte Analyse der Verkäufe zeigt, dass sich das Abo besonders für Fahrgäste eignet, die grössere Distanzen zurücklegen.

43 Prozent der FlexiAbo-Kundinnen und -Kunden besaßen zuvor kein Abonnement im Tarifverbund Passepartout. 21 Prozent wechselten von einem Monatsabonnement, 34 Prozent von einem Jahresabonnement sowie 2 Prozent von einem GA zum FlexiAbo. Diese Entwicklung zeigt, dass das Produkt eine relevante Ergänzung innerhalb des Abonnementportfolios darstellt, insbesondere für Berufstätige in Teilzeitmodellen und/oder mit Homeoffice.

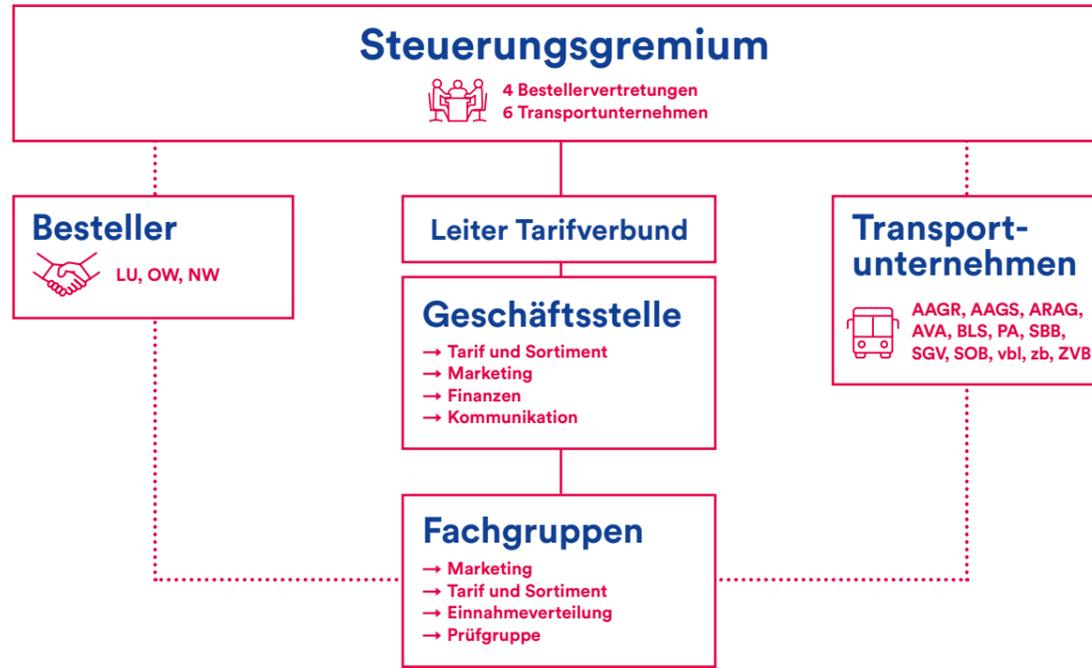
### Über 1000 Tage Sparbillette

Seit 2021 bietet der Tarifverbund Passepartout Sparbillette an, die sich mit rund 120 000 verkauften Tickets seit Einführung erfolgreich etabliert haben. Die meisten Verkäufe wurden auf der Strecke Sursee – Luzern bzw. Luzern – Sursee verzeichnet. Um das Angebot der Sparbillette weiter auszubauen, wurde dieses im April 2024 auf die Linien S4, S5, S9 und RE24 ausgeweitet. Die Erweiterung fördert eine bessere Nutzung der Kapazitäten in Nebenverkehrszeiten und macht den öV für Freizeitreisende noch attraktiver.

## Personen in Besitz eines Passepartout-Verbundabos je Gemeinde per 31.12.2024 (in %)



## Organisation



# Jahresrechnung 2024



## Bericht zur Jahresrechnung 2024

Die Jahresrechnung 2024 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Verlust von TCHF 3185 ab. Der Grund dafür sind steigende Beiträge an die Transportunternehmen bei unveränderten Kantons- und Gemeindebeiträgen. Zudem führten Änderungen im Verteilschlüssel der Passepartout-Einnahmen 2024 zu Verschiebungen bei der Ertragszuteilung auf die Transportunternehmen. Da dem Ortsverkehr weniger Erträge gutschrieben wurden, hat der VVL somit einen grösseren Teil der Abgeltungen stemmen müssen.

Im Vorjahr machte der VVL einen Gewinn von TCHF 10 919 insbesondere aufgrund der VBL-Rück-erstattung der zu viel bezogenen Abgeltungen.

### Erfolgsrechnung

Der Jahresverlust des VVL beträgt TCHF 3185 gegenüber einem Jahresgewinn von TCHF 10 919 im Vorjahr. Die Beiträge von Kanton und Gemeinden blieben gleich wie im Vorjahr. Die Beiträge der Transportunternehmen an den Passepartout stiegen um TCHF 388 bzw. 15,7 Prozent.

Die Beiträge an die Transportunternehmen stiegen um TCHF 9340 respektive 12,9 Prozent genauso wie die Aufwände für den Behinderten-fahrdienst (TCHF 72 bzw. 8,2 Prozent). Kostenein-sparungen bei Angebotsplanung (TCHF 143), IT (TCHF 60), Kommunikation (TCHF 117) und Kampa-gnen (TCHF 83) stehen höhere Kosten der Alliance SwissPass beim Passepartout (TCHF 477) sowie für den Büroumbau (TCHF 88) entgegen. Total stieg der Sachaufwand um TCHF 167 bzw. 4,4 Prozent.

Insgesamt sinkt der Betriebsertrag wegen gerin-gerer durchlaufender Beiträge um TCHF 1055 resp. 1 Prozent auf TCHF 103 590 (Vorjahr TCHF 104 646) während der Betriebsaufwand um TCHF 7883 bzw. 8 Prozent auf TCHF 106 831 stieg (Vorjahr TCHF 98 948). Im Gegensatz zum Vorjahr gab es im Berichtsjahr keinen ausser-ordentlichen Ertrag (Vorjahr TCHF 5206).

### Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Das Eigenkapital beträgt TCHF 17 361 und ist somit gegenüber dem Vorjahr um insgesamt TCHF 17 761 gesunken; einerseits aufgrund des negativen Jahresergebnisses von TCHF 3185, andererseits aufgrund der Rückerstat-tungen in Höhe von TCHF 14 576 an Kanton und Gemeinden nach dem Erhalt der VBL-Rückzahlung der öV-Beiträge 2010 und 2012–2017.

### Kennzahlen

Die vereinbarten Leistungen 2024 berücksichtigten Steigerungen der Erlöse um 8,7 Prozent und der Kosten um 4,6 Prozent. Die Kosten pro Angebots-kilometer stiegen um 5,2 Prozent auf CHF 13.40 an. Der Kostendeckungsgrad verbesserte sich insgesamt um 3,9 Prozent von 59,9 Prozent 2023, auf 62,2 Prozent 2024. Die Abgeltungen des VVL stiegen gegenüber dem Vorjahr um 12,7 Prozent – obwohl die Gesamtabgeltung leicht abnahm – da der VVL aufgrund von Erlösverschiebungen und Änderungen in der Mitfinanzierung des Bundes einen grösseren Anteil der Abgeltungen zu über-nehmen hatte.

## Jahresrechnung 2024

### Bilanz per 31. Dezember (in TCHF)

Aktiven	Anhang	2024	2023
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		31 392	34 529
Forderungen aus Leistungen	1)	3 219	21 387
Aktive Rechnungsabgrenzungen		51	47
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>34 662</b>	<b>55 963</b>
Anlagevermögen			
Sachanlagen	2)	225	–
Immaterielle Anlagen	2)	508	768
Langfristige Forderungen	3)	4 332	–
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>5 066</b>	<b>768</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>39 728</b>	<b>56 731</b>
Passiven			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	4)	1 560	1 138
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	5)	9 802	9 494
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 975	1 393
Kurzfristige Rückstellungen	6)	5 413	5 413
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>18 750</b>	<b>17 438</b>
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	7)	3 617	4 172
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 617</b>	<b>4 172</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>22 367</b>	<b>21 609</b>
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		17 361	35 122
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>17 361</b>	<b>35 122</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>39 728</b>	<b>56 731</b>

## Erfolgsrechnung (in TCHF)

	Anhang	2024	2023
Kantons- und Gemeindebeiträge	8)	82 436	82 436
Beiträge von Transportunternehmen	9)	2 858	2 470
Beiträge Dritter	10)	236	220
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	11)	463	463
Durchlaufende Beiträge	12)	17 597	19 058
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>103 590</b>	<b>104 646</b>
Beiträge an Transportunternehmen	13)	-81 512	-72 172
Aufwand für Behindertenfahrdienst	14)	-942	-871
Durchlaufende Beiträge	12)	-17 597	-19 058
<b>Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand</b>		<b>-100 051</b>	<b>-92 100</b>
Personalaufwand		-2 301	-2 451
Sachaufwand	15)	-4 012	-3 844
Abschreibungen	16)	-467	-552
<b>Total Administrationsaufwand</b>		<b>-6 779</b>	<b>-6 848</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-106 831</b>	<b>-98 948</b>
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>-3 241</b>	<b>5 698</b>
Finanzergebnis	17)	20	16
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>-3 220</b>	<b>5 714</b>
Betriebsfremdes Ergebnis	18)	35	-
Ausserordentliches Ergebnis	19)	-	5 206
<b>Jahresergebnis</b>		<b>-3 185</b>	<b>10 919</b>

## Geldflussrechnung (in TCHF)

	2024	2023
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>		
Ordentliches Ergebnis	-3 220	5 714
Betriebsfremdes Ergebnis	35	-
Ausserordentliches Ergebnis	-	5 206
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen des Anlagevermögens	467	552
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	18 168	-4 418
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	-4	4
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	422	-5 568
+/- Zunahme/Abnahme sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	308	-2 234
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	583	-170
<b>= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>16 758</b>	<b>-916</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	-204	-386
Auszahlung für Investitionen von Sachanlagen	-228	-
Zunahme langfristige Forderungen	-4 332	-
<b>= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-4 764</b>	<b>-386</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	-555	-484
+/- Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	-14 576	-
<b>= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-15 131</b>	<b>-484</b>
<b>Total Geldfluss</b>	<b>-3 137</b>	<b>-1 785</b>
Bestand flüssige Mittel 1.1.	34 529	36 314
Bestand flüssige Mittel 31.12.	31 392	34 529
<b>+/- Zunahme/Abnahme flüssige Mittel</b>	<b>-3 137</b>	<b>-1 785</b>

## Eigenkapitalnachweis (in TCHF)

Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		2024	2023
<b>Stand 1. Januar</b>		<b>35 122</b>	<b>24 202</b>
Rückzahlung		-14 576	-
Jahresergebnis		-3 185	10 919
<b>Stand 31. Dezember</b>		<b>17 361</b>	<b>35 122</b>

Gemäss der Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Luzern und dem VVL darf ein positiver Ergebnisvortrag höchstens 20 Prozent (bis 2023 10 Prozent) der Kantons- und Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund im Berichtsjahr erreichen. Dabei werden die Forderungen, die mit Investitionen in den fossilfreien öV verrechnet werden, nicht berücksichtigt.

Das Eigenkapital per 31.12.2024 (kumulierte Ergebnisvorträge) bedingt daher keine Rückerstattung.

# Anhang zur Jahresrechnung 2024

## Grundsätze der Jahresrechnung

### Im Allgemeinen

Die Jahresrechnung wird auf Basis von betriebswirtschaftlichen Werten unter Einhaltung der kantonalen Gesetzgebung und übereinstimmend mit der Fachempfehlung zur Rechnungslegung Swiss GAAP FER erstellt. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Verkehrsverbundes Luzern (VVL). Sie umfasst alle Geschäftsbereiche des VVL.

### Rundungen

Die einzelnen Werte sind für die Publikation gerundet, die Addition/Subtraktion erfolgt aber mit den genauen, nicht gerundeten Werten.

## Bewertungsgrundsätze

### Flüssige Mittel und Forderungen

Die flüssigen Mittel beinhalten das Kontokorrent beim Kanton Luzern. Die Forderungen (Ausstände von öffentlichen Gemeinwesen und Transportunternehmen) werden zum Nominalwert bilanziert abzüglich betriebswirtschaftlicher notwendiger Wertberichtigungen.

### Sachanlagen

Bei den Sachanlagen handelt es sich um den Innenausbau des Büros an der Seidenhofstrasse 2, Luzern. Die Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten aktiviert und werden betriebswirtschaftlich über eine Zeitdauer von 8 Jahren abgeschrieben.

### Immaterielle Anlagen

Bei den immateriellen Anlagen handelt es sich um eine Software für öV-Besteller (Eigenentwicklung). Der Aufwand für die in Betrieb genommenen Releases wird aktiviert und laufend abgeschrieben. 2019 startete die Modernisierung der Software. Die Inbetriebnahme der Releases erfolgte laufend zwischen 2019 und 2024. Die Abschreibungsdauer beträgt 4 Jahre.

### Verbindlichkeiten und Rückstellungen

Die Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert eingesetzt. Rückstellungen werden gebildet, wenn aus einem Ereignis in der Vergangenheit a) eine wahrscheinliche Verpflichtung besteht, b) der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zum Erfüllen dieser Verpflichtung wahrscheinlich ist und c) eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Die Bewertung erfolgt nach einheitlichen betriebswirtschaftlichen Kriterien.

### Beiträge an Transportunternehmen

Die Beiträge an die Transportunternehmen werden in der Regel in zweijährigen Angebotsvereinbarungen festgehalten, welche die gesamten ungedeckten Kosten, deren Finanzierung, die Leistung und Kennzahlen beinhalten. Sie beziehen sich auf zwei Fahrplanjahre, das heisst

jeweils Mitte Dezember des Vorjahrs bis Mitte Dezember des nächsten Jahres.

Zur Harmonisierung der Bestellperioden RPV und der Infrastrukturleistungsvereinbarungen hat das BAV im Schreiben vom 6. Oktober 2022 informiert, dass im Fahrplanjahr 2024 ein einjähriges Bestellverfahren durchgeführt wird.

### Kantons- und Gemeindebeiträge

Die Beiträge des Kantons und der Gemeinden dienen der Finanzierung des Geschäftsbereichs VVL und des Behindertenfahrdienstes.

### Entschädigungen

Im Reglement für den Verkehrsverbund (SRL 775b) sind die Entschädigungen für den Verbundrat festgelegt. Sie bestehen aus einer Grundentschädigung und Sitzungsgeldern; es werden keine Spesen vergütet. Die Verbundratsentschädigung betrug 2024 TCHF 163 (Vorjahr TCHF 151), davon erhielt die Präsidentin TCHF 50 (Vorjahr TCHF 43). Das Reglement sieht kein Leitungsorgan, sondern nur einen Geschäftsführer vor. Der Lohn des Geschäftsführers wird gemäss dem Besoldungssystem des Kantons Luzern festgelegt und betrug TCHF 194 (Vorjahr TCHF 182). Er erhält eine feste Entschädigung, es werden keine zusätzlichen erfolgsabhängigen Vergütungen ausbezahlt. Als Nebenleistung erhält er das Generalabonnement. Es werden keine Pauschalspesen entrichtet.

## Erläuterungen zur Jahresrechnung

### 1. Forderungen aus Leistungen / Rückforderung VBL (in TCHF)

	2024	2023
Ausstehende Rückforderungen / Zahlungen VBL	2 237	20 705
Übrige Forderungen aus Leistungen	982	682
Intercompany-Debitoren	–	–
<b>Total</b>	<b>3 219</b>	<b>21 387</b>

Die Position «Ausstehende Rückforderungen / Zahlungen VBL» beinhaltet im Berichtsjahr Forderungen, welche gemäss Vereinbarung mit Investitionen in den Ausbau der Batterietrolleybus-Infrastruktur im nächsten Jahr verrechnet werden. Im Vorjahr wurde hier die Rückforderung der zu hohen Abgeltungen aus den Jahren 2010 und 2012 bis 2017 sowie die vereinbarten Zinsen ausgewiesen.

Die «Übrigen Forderungen aus Leistungen» beinhalten Steuerforderungen und weitere finanzielle Ansprüche.

### 2. Anlagespiegel (in TCHF)

Anschaffungswerte	Sachanlagen	Immat. Anlagen	Total
<b>Stand 1. Januar 2023</b>	–	2 894	2 894
Zugänge	–	385	385
Abgänge	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–
<b>Stand 31. Dezember 2023</b>	–	3 279	3 279
Zugänge	228	204	432
Abgänge	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–
<b>Stand 31. Dezember 2024</b>	<b>228</b>	<b>3 483</b>	<b>3 711</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen</b>			
<b>Stand 1. Januar 2023</b>	–	–1 959	–1 959
Planmässige Abschreibungen	–	–552	–552
Wertbeeinträchtigungen	–	–	–
Abgänge	–	–	–
<b>Stand 31. Dezember 2023</b>	–	–2 511	–2 511
Planmässige Abschreibungen	–2	–464	–467
Wertbeeinträchtigungen	–	–	–
Abgänge	–	–	–
<b>Stand 31. Dezember 2024</b>	<b>–2</b>	<b>–2 975</b>	<b>–2 977</b>
<b>Buchwert</b>			
<b>Buchwert per 31. Dezember 2023</b>	–	768	768
<b>Buchwert per 31. Dezember 2024</b>	<b>225</b>	<b>508</b>	<b>733</b>

Im Geschäftsjahr wurden die Büroräumlichkeiten an der Seidenhofstrasse umgebaut. Die Kosten für den Umbau wurden aktiviert und werden zukünftig über eine Nutzungsdauer von 8 Jahren abgeschrieben.

**3. Langfristige Forderungen (in TCHF)**

	2024	2023
Langfristige Forderungen	4 332	–
<b>Total</b>	<b>4 332</b>	<b>–</b>

Im Berichtsjahr wurden die von der VBL geschuldeten Zinsen für die übernächsten Jahre als langfristige Forderungen erfasst.

**4. Verbindlichkeiten aus Leistungen (in TCHF)**

	2024	2023
Kreditoren Lieferungen/Leistungen	1 432	1 018
Intercompany-Kreditoren	129	121
<b>Total</b>	<b>1 560</b>	<b>1 138</b>

**5. Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (in TCHF)**

	2024	2023
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	9 339	9 031
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
<b>Total</b>	<b>9 802</b>	<b>9 494</b>

Die Position «Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen» betreffen Betriebsbeiträge für das nächste Jahr.

**6. Rückstellungsspiegel (in TCHF)**

	2024	2023
<b>Stand 1. Januar</b>	<b>5 413</b>	<b>5 413</b>
Neubildung	–	–
Auflösung	–	–
Verwendung	–	–
Umgliederung	–	–
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>5 413</b>	<b>5 413</b>
davon kurzfristiger Anteil	5 413	5 413
davon langfristiger Anteil	–	–

Aufgrund unterschiedlicher Rechtsauslegung sind in den vergangenen Jahren für bestrittene betriebliche Leistungen Rückstellungen gebildet worden. Im Berichtsjahr konnte auf eine weitere Bildung verzichtet werden.

**7. Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten (in TCHF)**

	2024	2023
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	443	535
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	3 174	3 636
<b>Total</b>	<b>3 617</b>	<b>4 172</b>

Die Erträge für den Behindertenfahrdienst, welche von den effektiven Ausgaben abweichen, werden unter der Position «Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten» ausgewiesen. Die «Vorauszahlung von publikumsintensiven Einrichtungen» betreffen Betriebsbeiträge für die übernächsten Jahre.

**8. Kantons- und Gemeindebeiträge (in TCHF)**

	2024	2023
Kantonsbeitrag an VVL	40 793	40 793
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	425	425
Gemeindebeitrag an VVL und für Behindertenfahrdienst	41 218	41 218
<b>Total</b>	<b>82 436</b>	<b>82 436</b>

Der Kanton und die Gemeinden leisten je 50 Prozent der Ausgaben für den öffentlichen Personenverkehr nach Massgabe der im kantonalen Budget eingestellten finanziellen Mittel.

## 9. Beiträge von Transportunternehmen

Diese Position beinhaltet Beiträge der Transportunternehmen für die Finanzierung des Geschäftsbereichs Tarifverbund Passepartout.

## 10. Beiträge Dritter

Die Beiträge Dritter betreffen die von den Nachbarkantonen mitfinanzierten Ausgaben des VVL. Weiter enthält die Position Entgelte für die mandatierten Geschäftsführungen für die ZKöV (Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs) und für die Besteller des Tarifverbundes Passepartout.

## 11. Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen

An den zusätzlichen Angebotsausbau für die Erschliessung der Mall of Switzerland in Ebikon vergütete die Betreiberin Ende 2017 einen Einmalbeitrag im Umfang von TCHF 7500 für 15 Jahre. Der jährliche Anteil wird unter dieser Position ausgewiesen.

## 12. Durchlaufende Beiträge (in TCHF)

	2024	2023
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	15 574	17 582
Saldierungsstelle SBB	2 023	1 476
<b>Total</b>	<b>17 597</b>	<b>19 058</b>

Auf der Ertragsseite ist die Rechnungsstellung an Dritte für Spezialfahrausweise verbucht. Es handelt sich sinngemäss um Einnahmen der Transportunternehmen, welche der Saldierungsstelle der SBB zu überweisen sind. Diese werden daher auf der Aufwandseite wieder ausgebucht. Weiter werden die Beiträge der Gemeinden für Investitionsausgaben öV, die dem Kanton Luzern weitergeleitet werden, unter dieser Position verbucht.

## 13. Beiträge an Transportunternehmen

Die Beiträge an die Transportunternehmen betreffen die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Agglomerations- und Regionalverkehrs (Betrieb) gemäss den Angebotsvereinbarungen. Erlösverschiebungen, Änderungen in der Mitfinanzierung des Bundes sowie Angebotsmassnahmen wirken sich im Vergleich zum Vorjahr negativ auf die Kosten aus.

## 14. Aufwand für Behindertenfahrdienst

Darunter fallen der Beitrag an Pro Infirmis für den Betrieb der Anlaufstelle zur Ausgabe von Tixi-Taxi-Bons sowie die effektiven Ausgaben für die Bons.

## 15. Sachaufwand

Der Sachaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um TCHF 167 zugenommen. Es sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 212 (Vorjahr TCHF 249) enthalten. Es handelt sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Informatik und Rechnungswesen sowie Beratung von Fachexperten.

## 16. Abschreibungen

Diese Position beinhaltet die Abschreibungen für die Eigenentwicklung BELUGA. Die Inbetriebnahme einzelner Funktionen erfolgt jeweils nach Abschluss eines Releases. Die Software wird über vier Jahre beginnend mit der Inbetriebnahme linear abgeschrieben.

Im Berichtsjahr wurden erstmals Abschreibungen für den Büroumbau berücksichtigt. Die aktivierten Vermögenswerte werden linear über acht Jahre abgeschrieben.

## 17. Finanzergebnis (in TCHF)

	2024	2023
Intercompany-Zinsen	20	16
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>16</b>

Im Berichts- wie im Vorjahr wurde ein Zins in der Höhe von 0,05 Prozent auf dem internen Kontokorrent gutgeschrieben.

**18. Betriebsfremdes Ergebnis (in TCHF)**

	2024	2023
Untervermietung Büroräumlichkeiten	35	–
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>–</b>

Im Berichtsjahr konnten betriebsfremde Erträge im Zusammenhang mit der Untervermietung der Büroräumlichkeiten an der Seidenhofstrasse erzielt werden.

**19. Ausserordentliches Ergebnis (in TCHF)**

	2024	2023
VBL, Verzugszinsen und Forderungsverzicht	–	4 780
BLS, Rückerstattung Quote Grossunterhalt	–	426
<b>Total</b>	<b>–</b>	<b>5 206</b>

Im Berichtsjahr wurden keine ausserordentlichen Erträge erzielt.

Im Jahr 2023 wurde letztmals die Gutschrift in der Höhe von TCHF 426 für die in der Vergangenheit gebildeten Rückstellungen der BLS für den Grossunterhalt verbucht. Zudem konnte mit der VBL eine aussergerichtliche Einigung über die zu viel erhaltenen Abgeltungen der Jahre 2010 und 2012 bis 2017 erzielt werden. Der Effekt belief sich auf TCHF 4780.

**Berichterstattung der Geschäftsbereiche**

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden drei Kostenträger geführt (VVL, Tarifverbund Passepartout und Behindertenfahrdienst). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen vier Kostenstellen (bis 2023: drei Kostenstellen), die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden sowie ab 2024 der Anzahl Arbeitsplätze auf die Kostenträger VVL und Tarifverbund Passepartout verteilt werden. Der Betriebsaufwand der Geschäftsführung Tarifverbund Passepartout wird von den beteiligten Transportunternehmen finanziert.

Dieser Geschäftsbereich wird per Ende Jahr ausgeglichen, respektive zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge werden abgegrenzt. Der VVL wurde vom Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern beauftragt, das Konzept über die Behindertenfahrdienste im Kanton Luzern vom 28. September 2010 umzusetzen. Seit dem 1. Januar 2021 sind die Regelungen in den bestehenden Leistungsauftrag zwischen dem VVL und dem BUWD integriert. Auch für diesen Geschäftsbereich werden zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge abgegrenzt.

**Verkehrsverbund Luzern (in TCHF)**

	2024	2023
Kantons- und Gemeindebeiträge	81 586	81 586
Beiträge Dritter	236	210
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
Durchlaufende Beiträge	15 574	17 582
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>97 859</b>	<b>99 840</b>
Beiträge an Transportunternehmen	–81 512	–72 172
Durchlaufende Beiträge	–15 574	–17 582
Personalaufwand	–1 836	–1 979
Sachaufwand	–1 290	–1 498
Ergänzende Mobilitätsangebote	–416	–360
Abschreibungen	–467	–552
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>–101 095</b>	<b>–94 143</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>–3 235</b>	<b>5 698</b>
Finanzergebnis	20	16
<b>Ordentliches Ergebnis</b>	<b>–3 215</b>	<b>5 714</b>
Betriebsfremdes Ergebnis	30	–
Ausserordentliches Ergebnis	–	5 206
<b>Jahresergebnis</b>	<b>–3 185</b>	<b>10 919</b>

**Tarifverbund Passepartout (in TCHF)**

	2024	2023
Beiträge von Transportunternehmen	2 766	2 449
Beiträge Dritter	–	10
Durchlaufende Beiträge (PP)	2 023	1 476
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>4 789</b>	<b>3 935</b>
Durchlaufende Beiträge (PP)	–2 023	–1 476
Personalaufwand	–465	–472
Sachaufwand	–2 306	–1 987
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>–4 794</b>	<b>–3 935</b>
<b>Betriebsfremdes Ergebnis</b>	<b>5</b>	<b>–</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

**Behindertenfahrdienst (in TCHF)**

	2024	2023
Kantonsbeitrag	425	425
Gemeindebeiträge	425	425
Ausgleich über Guthabenkonto	92	21
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>942</b>	<b>871</b>
Aufwand Behindertenfahrdienst	–942	–871
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>–942</b>	<b>–871</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

**Weitere Angaben zur Jahresrechnung****Eventualverpflichtungen**

Gemäss Bundesgesetzgebung können die Transportunternehmen bei der Beschaffung von Betriebsmitteln Investitionsfolgekosten in den Planrechnungen berücksichtigen, wenn die Besteller vorgängig der Investition zugestimmt haben. Mit dieser Genehmigung stimmen die Besteller der Investition oder einer Rollmaterialbeschaffung zu, sie befürworten den Einsatz bzw. die Zuteilung auf die vorgesehenen Linien und akzeptieren die Kapitalkosten in den Planrechnungen. Der VVL hat den folgenden Betriebsmittelgesuchen im 2024 zugestimmt:

- **zb Zentralbahn AG:** Sanierung der Werkstatt Meiringen
- **SBB AG:** Ausführung von Massnahmen zur Lebensdauer des Regio-Dosto sowie Beschaffung von 11 «Seetaler»-Triebzügen
- **PostAuto:** Ausbau Ladeinfrastruktur am Depot Sempach, Beschaffung von 6 Fahrzeugen
- **VBL AG:** Beschaffung von 31 Batterie-trolleybussen

Ferner genehmigte der Verbundrat am 8. November 2024 diverse Investitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur für die Umsetzung des fossilfreien ÖV in den Jahren 2025 bis 2028 bei den Transportunternehmen Auto AG Rothenburg, Rottal Auto AG, Postauto AG und Verkehrsbetriebe Luzern AG. Dafür sind keine Betriebsmittelgesuche erforderlich, denn die Investitionen werden mit dem Angebotsbeschluss vereinbart.

**Eventualforderungen**

Zwischen der VBL AG und dem VVL konnte im Februar 2024 eine Einigung bezüglich zu viel erhaltener Abgeltungen erzielt werden. Somit besteht keine Eventualforderung mehr.

**Detail Vorsorgeverpflichtung (in TCHF)**

	Über-/Unterdeckung Vorsorgeeinrichtung	
	31.12.2024	31.12.2023
Vorsorgepläne mit Überdeckung	1 259 724	863 071
Vorsorgepläne mit Unterdeckung	–	–
Wirtschaftlicher Anteil	–	–

Sowohl im Berichts- als auch im Vorjahr bestehen keine Arbeitgeberbeitragsreserven. Der wirtschaftliche Anteil stellt den Arbeitgeberanteil an der Über-/Unterdeckung der LUPK dar, bei welcher der Verkehrsverbund Luzern angeschlossen ist. Der Personalaufwand beinhaltet einen Vorsorgeaufwand (Beitrag Arbeitgeber) in der Höhe von TCHF 205 (Vorjahr TCHF 212). Der Deckungsgrad der LUPK liegt per 31.12.2024 bei 113,6 Prozent (31.12.2023: 109,7 Prozent).

**Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2024 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu weiteren wesentlichen Korrekturen

der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2024 wurde am 11. März 2025 vom Verbundrat zugestimmt.

**Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt**

	2024	2023
FTE (=Vollzeitäquivalente)	13,6	13,7

**Risikomanagement**

Aufgrund des geänderten Kundenverhaltens blieb die öV-Nachfrage im städtischen Bereich weiterhin knapp unter den Werten von 2019. Bei längeren Fahrstrecken und im touristischen Bereich entwickelte sich die Nachfrage weiterhin positiv. Nichtsdestotrotz erfreute sich der MIV grosser Beliebtheit. Diese Entwicklung führte zu einer grossen Belastung des Strassennetzes und beeinträchtigte massgeblich die Zuverlässigkeit und Attraktivität des strassengebundenen öV. Es braucht weiterhin unterstützende Massnahmen, so dass der öV sein Fahrziel wieder zuverlässig und mit guten Umsteigemöglichkeiten erreichen kann.

Durch Personalmangel kam es zu Engpässen bei den Transportunternehmen, welche u. a. zu kurzfristigen oder längerfristigen Ausfällen wie bei der städtischen Linie 5 Kriens – Emmenbrücke führten, so dass die betroffenen Transportunternehmen Massnahmen zur Verbesserung der Personalsituation ergriffen. In den Folgejahren ist daher mit steigenden Personalkosten zu rechnen.

Durch die fortschreitende Umstellung auf den fossilfreien öV sowie die Einführung der Mineralölsteuerpflicht im Ortsverkehr ab 2026 ist mit einem Anstieg der Produktionskosten in den nächsten Jahren zu rechnen. Dieser Anstieg der Produktionskosten wird weder über eine höhere Nachfrage noch höhere Fahrpreise kompensiert werden können.

Hinzu kommt die laufende Vernehmlassung der öV-relevanten Massnahmen der Aufgaben- und Subventionsüberprüfung des Bundesrats.

Aufgrund dieser Entwicklungen zeichnet sich bei gleichbleibenden Leistungen ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in den nächsten Jahren für den öV ab.



## KANTON LUZERN

Finanzkontrolle  
Bahnhofstrasse 19  
Postfach 3768  
6002 Luzern

### Bericht der Revisionsstelle

an den Regierungsrat des Kantons Luzern

### Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

#### Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern (der Verkehrsverbund) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024, der Erfolgsrechnung, der Geldflussrechnung und dem Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung (Seiten 62 bis 78) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie deren Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

#### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind vom Verkehrsverbund unabhängig im Sinne des Finanzkontrollgesetzes (SRL Nr. 615) und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Berufsstands erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

#### Sonstige Informationen

Der Verbundrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

#### Verantwortlichkeiten des Verbundrates für die Jahresrechnung

Der Verbundrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verbundrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen

Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verbundrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Verkehrsverbunds zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verbundrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

#### Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt,

wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: [www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht](http://www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht). Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

### Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle des Kantons Luzern



Karin Fein  
Zugelassene  
Revisionsexpertin,  
Leiterin



Benjamin Torlic  
Zugelassener  
Revisionsexperte,  
Leitender Revisor

Luzern, 25. März 2025

## Über den Verkehrsverbund Luzern

Der VVL plant und finanziert den öV im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle von Passepartout. Er ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und wird vom Verbundrat geleitet, welcher die strategische Führung wahrnimmt. Hauptaufgaben sind die Weiterentwicklung des öV-Angebots, die Festlegung des Sortiments und der Preise sowie das Aushandeln von Vereinbarungen mit den 13 Transportunternehmen.



Organisation per 31. Dezember 2024

### Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

### Liniennetz im Kanton Luzern



**948**  
Haltestellen



**1752** km  
Streckennetz

### Tagnetz



**84**  
Buslinien



**17**  
Bahnlinien



**1**  
Zahnradbahn



**1**  
Schiffslinie

### Nachtnetz



**22**  
Buslinien



**2**  
Bahnlinien

Fahrplanjahr 2024 vom 10. Dezember 2023 bis 15. Dezember 2024

## Transportunternehmen im VVL-Gebiet



---

## Impressum

### Herausgeber

Verkehrsverbund Luzern  
Seidenhofstrasse 2  
6003 Luzern

Telefon 041 228 47 20  
info@vvl.ch  
www.vvl.ch

### Konzept und Gestaltung

WAVE, Brands & Stories, Luzern

### Konzept Luzernmobil

[COLLECTIVE] Agentur für Design  
und Kommunikation

### Konzept Passepartout

Neustadt Agentur AG

### Bildnachweise

Titelbild und Seite 46: Suki Bamboo

Seiten 3, 4, 7, 13, 14, 18, 20, 25, 26, 37, 41, 48, 60, 79, 85 und 86: Eveline Beerkircher

Seiten 8 und 11: Beat Brechbühl

Seite 12: Aare Seeland mobil AG

Seite 17: Brigitte Schön und Matthias Muff

Seite 22: Matthias Muff

Seite 39: Auto AG Schwyz

Seite 44: Konstantin Zygas

Seite 47: Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Seiten 50 und 51: Teilnehmende Luzernmobil-Challenge 2024

