

Luzern, 24. Oktober 2014

Medienmitteilung

Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr 2015 bis 2017

Die heute vom Regierungsrat vorgestellten Sparmassnahmen haben einschneidende Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern. Bis 2017 soll der Verkehrsverbund Luzern im Rahmen von Leistungen und Strukturen II Einsparungen in zweistelliger Millionenhöhe vornehmen. Vorgesehen sind gezielte Angebotsabbauten vor allem zu Nebenverkehrszeiten, aber auch Angebotsausbauten, dort wo es die Nachfrage verlangt. Weiter sollen Infrastrukturprojekte verzögert umgesetzt werden. In erster Linie mit dem Abbau von Reserven und Kostenüberwälzungen an grosse Verkehrsverursacher will der Verkehrsverbund Luzern die Auswirkungen so gering als möglich halten.

Gemäss der Botschaft B 120 Leistungen und Strukturen II (L+S II) des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 11. September 2014, welche heute vom Regierungsrat vorgestellt wurde, ist der Verkehrsverbund Luzern (VVL) mit der Kürzung des Globalbudgets und der Plafonierung der Investitionsausgaben betroffen. Konkret spart der Kanton Luzern beim öffentlichen Verkehr (öV) im Vergleich zu den budgetierten Aufwendungen gemäss dem Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2014-2017 wie folgt:

	Sparbeitrag Kanton Luzern	Sparbeitrag Total mit Gemeindeanteil
2015	Fr. 3.3 Mio.	Fr. 6.6 Mio.
2016	Fr. 4.0 Mio.	Fr. 8.0 Mio.
2017	Fr. 5.0 Mio.	Fr. 10.0 Mio.

Da der öV im Kanton Luzern zu je 50 Prozent vom Kanton und von den Gemeinden finanziert wird, verdoppelt sich der Sparbeitrag beim öV. Dieser Sparbeitrag beträgt über 10 Prozent des jährlichen Aufwandes des VVL.

Ausgangslage

Die Umsetzung der geforderten Sparmassnahmen ist für den VVL unter den aktuellen Rahmenbedingungen herausfordernd. "Wir befinden uns im Spannungsfeld zwischen Sparmassnahmen, einem jährlichen öV-Fahrgastwachstum von durchschnittlich rund 3 Prozent und den Zielen aus den kantonalen Planungswerken", sagt Daniel Meier, Geschäftsführer des VVL. So bilden leistungsfähige Verkehrssysteme einen von sechs Schwerpunkten in der Kantonsstrategie aus dem Jahr 2011. Zudem wird im Kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm Luzern gefordert, dass der prognostizierte Mehrverkehr hauptsächlich auf den öV und Langsamverkehr zu lenken sei. Gerechnet wird in den Planungswerken mit einem öV-Wachstum bis 2030 von 40 Prozent. Der VVL erarbeitete unter diesen Voraussetzungen den öV-Bericht 2014 bis 2017, welcher im Frühling 2014 vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Dieser Bericht zeigt für die Jahre 2014 bis 2017 die Weiterentwicklung im öV auf und enthält die Stossrichtungen für die Zukunft.

Handlungsstrategie

Der VVL untersuchte das bestehende Angebot, die beschlossenen Massnahmen aus dem öV-Bericht und die geplante öV-Infrastruktur auf die Faktoren Wirtschaftlichkeit, Dringlichkeit und prognostizierte Nachfrage. "Die Sparmassnahmen sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf die Mobilität der Bevölkerung haben", hält Meier fest. Die Handlungsstrategie besteht deshalb aus einer Kombination von Abbauten, Umbauten und Ausbauten. Beim Abbau des bestehenden Angebots stehen Taktanpassungen in Rand- und Nebenverkehrszeiten im Fokus. Die gesetzliche Grundversorgung wird dabei weiterhin gewährleistet. Mit Umbauten sollen bei ähnlichem Angebot die Kosten gesenkt werden. Einen Angebotsausbau wird dort stattfinden, wo aufgrund der Siedlungsentwicklung die bestehende Kapazität nicht mehr ausreichen wird. So beispielsweise in der Agglomeration Luzern, wo der Kanton dem öV die Rolle übertragen hat, einen Grossteil des Mobilitätswachstums zu übernehmen. Bei der Infrastruktur sollen zahlreiche Projekte verzögert umgesetzt werden. Unabhängig davon werden die entsprechenden Projektierungsarbeiten fortgeführt beziehungsweise gestartet.

Dämpfung Auswirkungen

Mit zusätzlichen Massnahmen, welche für die Fahrgäste kaum bemerkbar sein werden, sollen weitere Mittel generiert oder eingespart werden. Der Kanton Luzern sieht vor, dass sich publikumsintensive Verkehrsverursacher wie Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen stärker an den öV-Kosten beteiligen. Weiter kündigte der Bund an, ab 2016 den Schlüssel der Mitfinanzierung zugunsten des Kantons Luzern zu ändern. Das Angebot soll ausserdem noch effizienter durch die Transportunternehmen erbracht werden. Abschliessend können eingerechnete Defizite über Gewinnvorträge des VVL ausgeglichen werden. Eine ausserordentliche Tarifierhöhung aufgrund von L+S II wird keine stattfinden. Der Tarifverbund Passepartout orientiert sich bei der Tariffestlegung weiterhin an den nationalen Preisanpassungen.

Umsetzung Massnahmen

Auf den Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 wird es noch zu keinen grösseren Änderungen beim öV-Angebot kommen, da die Leistungen im Rahmen des zweijährigen Bestellverfahrens von den Transportunternehmen bereits offeriert wurden. Die Sparmassnahmen im Infrastrukturbereich (siehe Beilage) stehen in starker Abhängigkeit zum Angebot. Der VVL setzt die geplanten Angebotsänderungen in Zusammenhang mit L+S II in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 um (siehe Beilage). Es gilt zu beachten, dass die geplanten Massnahmen noch nicht auf konkreten Offerten der Transportunternehmen basieren, sondern auf Schätzungen. Weiter können ungeplante, aber unausweichliche Investitionen, wie beispielsweise der Umbau von Werkstätten, den VVL finanziell belasten. Ausserdem ist die Bestellung des öV eine Verbundaufgabe zwischen Bund und den Nachbarkantonen. Aus diesen Gründen ist es absehbar, dass zusätzliche Anpassungen beim Angebot notwendig werden.

Beilagen

Massnahmen Angebot und Rollmaterial

Massnahmen Infrastruktur

Auskünfte

- Für Fragen steht Ihnen **Christoph Zurflüh** (Sprecher Verkehrsverbund Luzern) zur Verfügung.

Telefon direkt: 041 228 47 23 Email: christoph.zurflueh@vvl.ch