

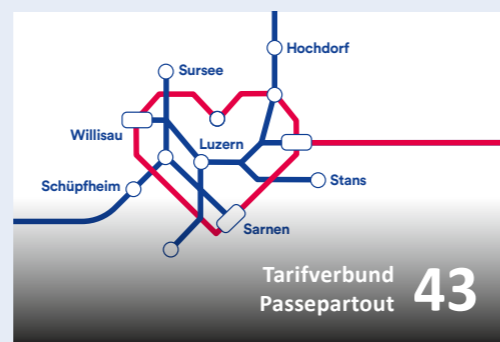


Inhalt

3 Editorial	29 Fahrplanwechsel
5 Mehr Verbindungen, mehr Möglichkeiten	37 Mobilitätsmanagement: Mobilität gestalten, erlebbar machen und wirksam steuern
9 Gezielte Planung schafft einen attraktiven, vernetzten und pünktlichen öV	43 Tarifverbund Passepartout
18 Bus voraus: Gemeinsam für einen pünktlichen öV im Kanton Luzern	51 Jahresrechnung
21 Kennzahlen 2025	70 Bericht der Revisionsstelle
27 Kundenzufriedenheit im Kanton Luzern bleibt hoch	72 Über den Verkehrsverbund Luzern
	76 Impressum



Mehr Verbindungen, mehr Möglichkeiten **5**



Tarifverbund Passepartout **43**



Gezielte Planung schafft einen attraktiven, vernetzten und pünktlichen öV **9**



Mobilität gestalten, erlebbar machen und wirksam steuern **37**

Titelbild: Zu sehen ist die neue PostAuto-Linie 80, die im Dezember 2025 ihren Betrieb aufgenommen hat. Seitdem sind die Gemeinden zwischen Sursee, Nebikon und Altishofen noch besser mit dem öffentlichen Verkehr verbunden.



Ruth Aregger,
Präsidentin Verbundrat

Der öV im Kanton Luzern steht unter Druck. Und zwar finanziell, betrieblich und politisch. Gerade deshalb braucht es Engagement, klare Prioritäten und Menschen, die Verantwortung übernehmen. Als Verbundratspräsidentin spüre ich diesen Anspruch täglich. Gleichzeitig erlebe ich auch viel Motivation, Fachkompetenz und die Bereitschaft, gemeinsam Lösungen zu finden.

Veränderungen zeigten sich im vergangenen Jahr auch im Verbundrat. Mit dem Abschied von Hansjörg Kaufmann und Hans-Peter Arnold traten zwei Persönlichkeiten ab, die den Verkehrsverbund Luzern über viele Jahre entscheidend geprägt haben. Hansjörg Kaufmann war seit der Gründung des VVL dabei und hat während 15 Jahren mit Erfahrung, Konstanz und grossem Engagement zum Aufbau eines starken Verbunds beigetragen. Hans-Peter Arnold setzte sich mit Überzeugungskraft und Weitsicht für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ein. Beiden danke ich herzlich für ihren langjährigen Einsatz zugunsten der Mobilität im Kanton Luzern.

Gleichzeitig durften wir mit Gregor Schwegler und Reto Anderhub zwei neue Mitglieder im Verbundrat begrüßen. Sie bringen wertvolle Perspektiven aus kantonaler und kommunaler Sicht ein – insbesondere an den Schnittstellen von Mobilität, Infrastruktur sowie Raum- und Wirtschaftsentwicklung. Diese Verstärkung ist wichtig, um den öV als Teil eines ganzheitlichen Verkehrssystems auszubauen und voranzutreiben.

Ein zentraler Treiber unserer Arbeit ist und bleibt die finanzielle Situation. Steigende Abgeltungen, nicht beeinflussbare Mehrkosten und Investitionen in einen klimafreundlichen öV führten 2025 zu einem erneuten Jahresverlust. Kurzfristig ist dieser tragbar. Langfristig ist jedoch klar: Wenn wir die hohe Qualität beibehalten, die Pünktlichkeit verbessern und geplante Angebotsausbauten umsetzen wollen, braucht es mehr Mittel von Kanton und Gemeinden.

Eng mit der Wirtschaftlichkeit verknüpft ist ein weiterer entscheidender Faktor: Die Zuverlässigkeit im Busverkehr. Mit der Initiative «Bus voraus» rücken wir das Anliegen nach dringend notwendigen Busbeschleunigungsmassnahmen gemeinsam mit den Transportunternehmen in den Fokus. Denn pünktliche Busse sind zentral; sowohl für attraktive Verbindungen, stabile Kosten, zufriedene Fahrgäste als auch für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem. Der VVL bleibt dran: fokussiert, lösungsorientiert und mit dem klaren Ziel, den öV im Kanton Luzern nachhaltig zu stärken. Heute und morgen.



Pascal Süess,
Geschäftsführer

Ein grosser Schritt hin zu einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur in der Zentralschweiz! Am 28. Januar 2026 hat der Bundesrat die inhaltlichen Eckwerte für die Vernehmlassungsvorlage


zum Ausbau der Bahninfrastruktur vorgestellt. Konkret schlägt der Bundesrat die Realisierung der beiden Zentralschweizer Schlüsselprojekte, dem Zimmerbergbasistunnel II (ZBT II) und dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL), vor. Mit der Botschaft 2027 soll die erste Etappe des DBL dem Parlament vorgelegt werden, mit der Botschaft 2031 die zweite Etappe. Der Bundesrat beabsichtigt hierfür, bereits heute die Mittel zu reservieren und setzt damit ein klares Zeichen, dass der DBL als Durchgangsbahnhof realisiert werden soll.

Parallel zu diesen richtungsweisenden Entwicklungen auf Bundesebene laufen die konkreten Planungsarbeiten auf regionaler Ebene. Die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes für die erste Etappe des DBL ist in vollem Gange. Der VVL ist bei zahlreichen Fragestellungen involviert und plant an der Zukunft der Mobilität mit, beispielsweise im Rahmen des Masterplans für den Raum Bahnhof Luzern. Auch mit dem Ausbau der Bahn bleibt das Busnetz ein wichtiger und flächeneffizienter Zubringer in der Stadt. Die Busachsen Ost und Zentralstrasse ermöglichen mehr Durchmesserlinien und verteilen die Personenströme beim Umsteigen besser auf mehrere Haltestellen und Zugangswege. Bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes gilt es, zahlreiche Anforderungen zu beachten, etwa auch den Bahnersatzverkehr während Unterhaltsarbeiten. Die vielen Bedürfnisse auf engem Raum aufeinander abzustimmen ist eine spannende und anspruchsvolle Aufgabe.

Der VVL denkt bei der zukünftigen Mobilität auch über den klassischen öV hinaus. Gemeinsam mit dem Kanton Luzern, der VBL AG und dem AMAG LAB erarbeiten wir eine Machbarkeitsstudie zum Einsatz von automatisiertem Ridepooling im Kanton Luzern.

Diese Weiterentwicklungen treffen auf eine erfreuliche Nachfrageentwicklung im öV. Im Jahr 2025 sind 3,0 Prozent mehr Fahrgäste zu verzeichnen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 konnte das Angebot wiederum ausgebaut werden, beispielsweise mit der neuen Linie 80 Sursee–Kaltbach–Altishofen. Gleichzeitig richtet sich der Blick bereits nach vorne: Die Vorbereitungen für den grossen Fahrplanwechsel im Dezember 2026 in der Stadt und Agglomeration Luzern laufen intensiv. Bald heisst es «Luzern fährt neu» – und wir freuen uns, Sie gemeinsam mit den Transportunternehmen noch öfter und direkter an Ihr Ziel zu bringen.

Mehr Verbindungen, mehr Möglichkeiten



v.l.n.r.: Ruth Aregger (VVL-Verbundrat), Urs Lustenberger und Othmar Häfliger (Gemeinde Zell), Guido Roos (RET Luzern West), Pascal Süess (VVL) sowie Corelia Reichen (BLS AG)

Mit der neuen PostAuto-Linie 80 von Sursee nach Altishofen und der verlängerten S77 nach Zell wurde der öffentliche Verkehr per Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 in mehreren Regionen spürbar verbessert. Ob zum Pendeln oder für die Freizeit: Diese beiden Highlights schaffen mehr Flexibilität, nahtlose Anschlüsse und echte Mehrwerte für den Kanton Luzern. Das war ein Grund, zusammen mit unseren Partnern, den Gemeinden, den Transportunternehmen und den Regionalen Entwicklungsträgern zu feiern.

Zwei Regionen wachsen zusammen: Die neue PostAuto-Linie 80 verbindet Lebensräume

Ein Gemeinschaftswerk zusammen mit den Gemeinden und Transportunternehmen

Die feierliche Eröffnung der neuen Buslinie 80 in Kaltbach war ein grosser Tag für die Region. Das Angebot entspricht einem langgehegten Wunsch der Gemeinden zwischen Sursee und Altshofen. Die Busse fahren wochentags mit 11 Kurspaaren sowie am Samstag mit 10 Kurspaaren und ermöglichen optimale Bahnanschlüsse in Nebikon und Sursee.

Eine Linie – viele Nutzungsmöglichkeiten



«Wir sind sehr erfreut über die neue Buslinie. Besonders der Ortsteil Kaltbach war bis anhin nicht mit dem öV erschlossen. Die Verbindung erleichtert den Alltag unserer Bevölkerung. Nun sind wir gespannt, wie das Angebot genutzt wird. Sei es für den Einkauf, Ausflug oder Arbeitsweg.»



Alexandra Scheiwiler, Gemeindepäsidentin Mauensee



v.l.n.r.: Josef Wyss (RET Sursee-Mittelland), Alexandra Scheiwiler (Gemeinde Mauensee), Ruth Aregger (VVL-Verbundrat), Pascal Süess (VVL) und Marco Lüthi (PostAuto AG)

Mit der S77 frühmorgens einfacher zur Arbeit: Verlängerung nach Zell

Mehr als nur ein Zug

Der Umbau des Bahnhofs Zell schuf eine zentrale Voraussetzung, um den öffentlichen Verkehr in der Region Luzern West gezielt zu stärken. Zwei neue Perrons haben es möglich gemacht: Morgens verkehren zwei zusätzliche Kurspaare der S77 von und bis Zell und ergänzen das S-Bahn-Angebot. Auch das Umsteigen wird einfacher. Neue Bushaltestellen, kurze Wege und abgestimmte PostAuto-Verbindungen der Linie 281 sorgen für schnelle, nahtlose Anschlüsse.

Mit dem Fahrplanwechsel wurden zudem die Linien S6 und S7 ausgebaut. Drei zusätzliche Abendverbindungen zwischen Wolhusen und Willisau sorgen bis spätabends für einen attraktiven Halbstundentakt von Luzern nach Willisau. Die Region Luzern West erhält damit mehr Flexibilität, mehr Verbindungen und eine bessere Vernetzung. Ein Meilenstein, der gefeiert werden musste! Gemeinsam mit der BLS und den Gemeinden wurde die Verlängerung der S77 offiziell eingeweiht.

Von früh bis spät besser vernetzt



Neue Infrastruktur in Zell. Für eine starke Basis und Voraussetzung.



Morgens neu von / bis Zell. Für unsere Frühaufstehenden.



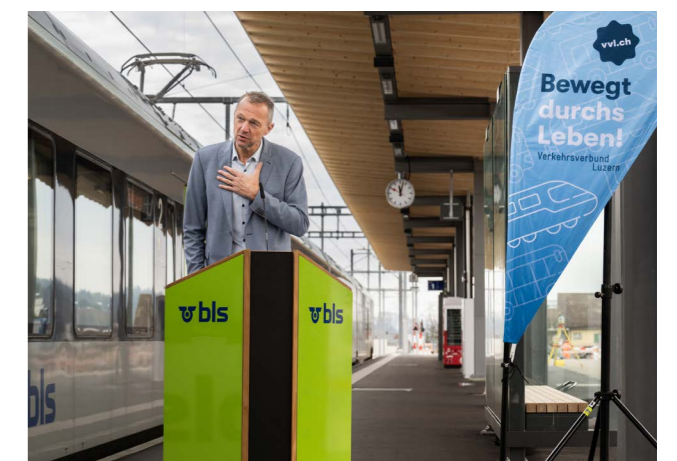
Passende Busverbindungen. Für entspanntes Umsteigen.




Zusätzliche Abendverbindungen bei der S6/S7. Für Nachteulen.



Die Verlängerung der S77 am Bahnhof Zell wurde Mitte Dezember 2025 mit geladenen Gästen gefeiert.



Gezielte Planung schafft einen attraktiven, vernetzten und pünktlichen öV



Im Jahr 2025 arbeitete der VVL unter anderem an verschiedenen Angebotskonzepten für den Raum Sursee.

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ermöglicht nicht nur im Bahnangebot, sondern auch für den Busverkehr und die Gesamtmobilität grosse Verbesserungen. Die Planung des DBL und dessen Umfeld schreitet zügig voran. Auch bis zu seiner Inbetriebnahme kann und muss der öV und der Gesamtverkehr weiter optimiert werden. Der VVL plant verschiedene Angebotsverbesserungen im ganzen Kanton Luzern, wirkt bei verschiedenen Infrastrukturplanungen mit und setzt sich mit Nachdruck für wirksame Busbeschleunigungsmassnahmen ein.

Durchgangsbahnhof (DBL) und Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern

Verkehr '45 bestätigt hohe Priorität des DBL

Im Zuge der hohen Mehrkosten beim Bahnausbau und der vom Volk abgelehnten Nationalstrassenprojekte beauftragte der Bund die ETH Zürich mit der Priorisierung zahlreicher Ausbauprojekte auf Schiene und Strasse. Daraus hervor geht eine hohe Priorität des Vollausbaus des DBL und des Zimmerberg-Basistunnels II bis 2045, weil beide als Schlüsselprojekte mit nationaler Wirkung beurteilt werden. Die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKÖV) begrüsst diese Priorisierung.

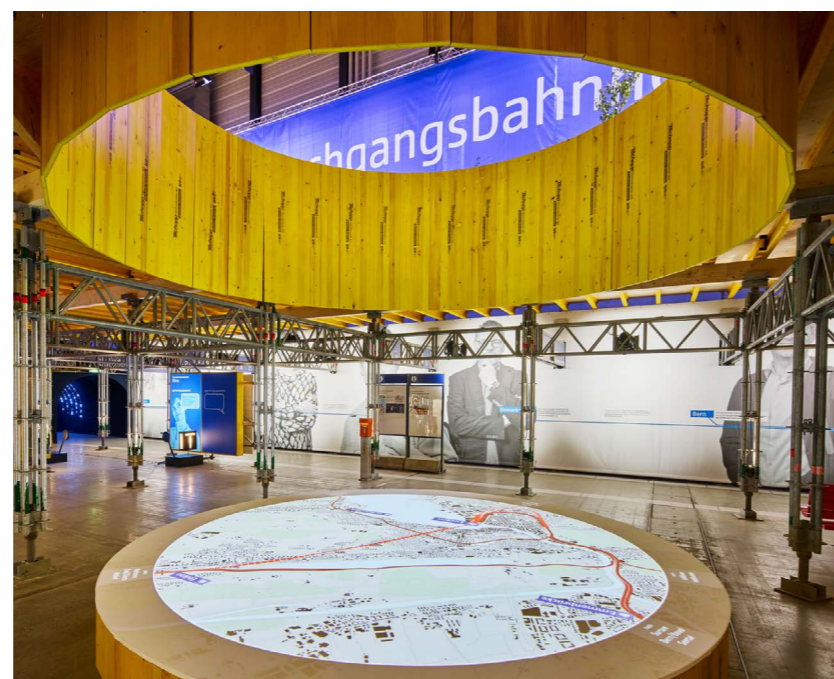
Nach der Publikation des Gutachtens der ETH legte der Bund das weitere Vorgehen im Hinblick auf die Botschaft 2027 fest. Ende Januar 2026 definierte der Bundesrat die Eckwerte für die Botschaft 2027. Dabei soll der DBL in zwei Finanzierungsschritten (Botschaften 2027 und 2031) beschlossen und nahtlos bis zum Vollausbau realisiert werden. Mit den Festlegungen zu Verkehr '45 erfolgt die Überarbeitung von Angebotskonzepten für den Horizont 2035 und beginnen die weiteren Arbeiten für spätere Horizonte. Mit dem Wiedereinbezug der Planungsregionen kann der VVL die Luzerner Interessen einbringen.

Weiterführung Bau- und Auflageprojekt DBL

Unbeeinflusst von den nationalen Arbeiten liefern seitens SBB Infrastruktur die Arbeiten am Bau- und Auflageprojekt zur ersten Etappe DBL mit dem Dreilindentunnel und Tiefbahnhof auf Hochtouren weiter. Der VVL ist Teil der bewährten Knotenorganisation mit dem Auftraggeber BAV, der Auftragnehmerin SBB Infrastruktur und den relevanten Partnerinnen und Partnern im DBL-Umfeld wie Stadt und Kanton Luzern.

Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern

Der VVL wirkte im Jahr 2025 an den intensiv weiterlaufenden Planungsarbeiten zum Masterplan mit. Der Busverkehr wird auch im Horizont DBL der wichtigste Zu- und Abbringer zum Bahnangebot sein und so einen wichtigen Beitrag leisten, damit die Gesamtmobilität rund um den Bahnhof Luzern auch künftig effizient, umwelt- und platzschonend abgewickelt werden kann. Ein pünktlicher und leistungsfähiger Busbetrieb ist dazu essenziell, auch um den Gesamtnutzen des DBL weiter zu stärken. Dies wird mit Busbeschleunigungsmassnahmen in der Innenstadt, den neuen Haltestellen an den neuen Bahnhofplätzen West, Ost und Nord, weiteren Durchmesserlinien und insgesamt mit einem attraktiven Bahn- und Busangebot im ganzen Kanton und der Zentralschweiz erreicht. Ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem ist nur möglich mit einer reduzierten Anzahl Parkplätze im Umfeld des Bahnhofs Luzern, dem am besten erschlossenen Standort der ganzen Zentralschweiz.



An der Sonderschau «Durchgangsbahnhof Luzern» an der LUGA 2024 erhielt die breite Bevölkerung einen Einblick in das Grossprojekt. Jetzt geht es mit Tempo weiter: Im Januar 2026 setzte der Bundesrat ein starkes Zeichen für den Bahnausbau in der Zentralschweiz und bringt das Vorhaben voran.

Mitwirkung bei Infrastrukturplanung



Dank des Bushubs in Rothenburg Station, der im Jahr 2025 in Betrieb genommen wurde, ist ein direkter Umstieg zwischen Bahn und Bus möglich.

Programm Gesamtmobilität

Im Jahr 2025 wurde unter Federführung des Kantons die Vernehmlassungsbotschaft zum Programm Gesamtmobilität (PGM) erarbeitet und in die Vernehmlassung gegeben. Der VVL wirkte bei der Zusammenstellung der Massnahmen, deren Bewertung sowie Priorisierung mit und erarbeitete die Inhalte zum öV-Angebot. Der Verbundrat hat in seiner Würdigung festgehalten, dass die Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen mit höchster Priorität zu erfolgen hat und für die Weiterentwicklung des öV ausreichend finanzielle Mittel vorzusehen sind.

Durchmesseranten Bahnhof Luzern

Nach vielen Jahren intensiver Arbeit konnte im Jahr 2025 die Planung der neuen Durchmesseranten am Bahnhof Luzern für die Umsetzung des Angebotskonzepts 2027 abgeschlossen und die Plangenehmungsverfügung erreicht werden. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 vorgesehen. Die Durchmesseranten bilden eine wichtige Voraussetzung für eine effiziente Gesamtverkehrsabwicklung während der späteren Bauphase des Durchgangsbahnhofs Luzern.

Planung und Inbetriebnahme verschiedener Bushubs

Die Bushubs in Sursee, Rothenburg Station, Escholzmatt, Wolhusen und Zell konnten zum oder während des Fahrplanjahrs 2025 in Betrieb genommen werden. Zahlreiche weitere Bushubs wie Waldibrücke, Hochdorf, Hitzkirch, Dagmersellen, Nottwil, Reiden, Altishofen, Beromünster, Eschenbach, Buttisholz, Ettiswil, Horw und Ebikon befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen, in welchen der VVL eng mitarbeitet.

Begleitung verschiedener Planungen

Auch im Jahr 2025 begleitete der VVL zahlreiche Infrastruktur- und konzeptionelle Planungen. Neben den oben separat genannten Vorhaben betraf dies zum einen Projekte für Busbeschleunigungen, Haltestellen und Verkehrsführungen während Baustellen. Zum andern waren darunter auch konzeptionelle und übergreifende Planungen zu Entwicklungsschwerpunkten, zur Richtplanrevision, zu den Agglomerationsprogrammen, zum Planungsbericht Klima und Energie sowie zum Zielbild Schienengüterverkehr.

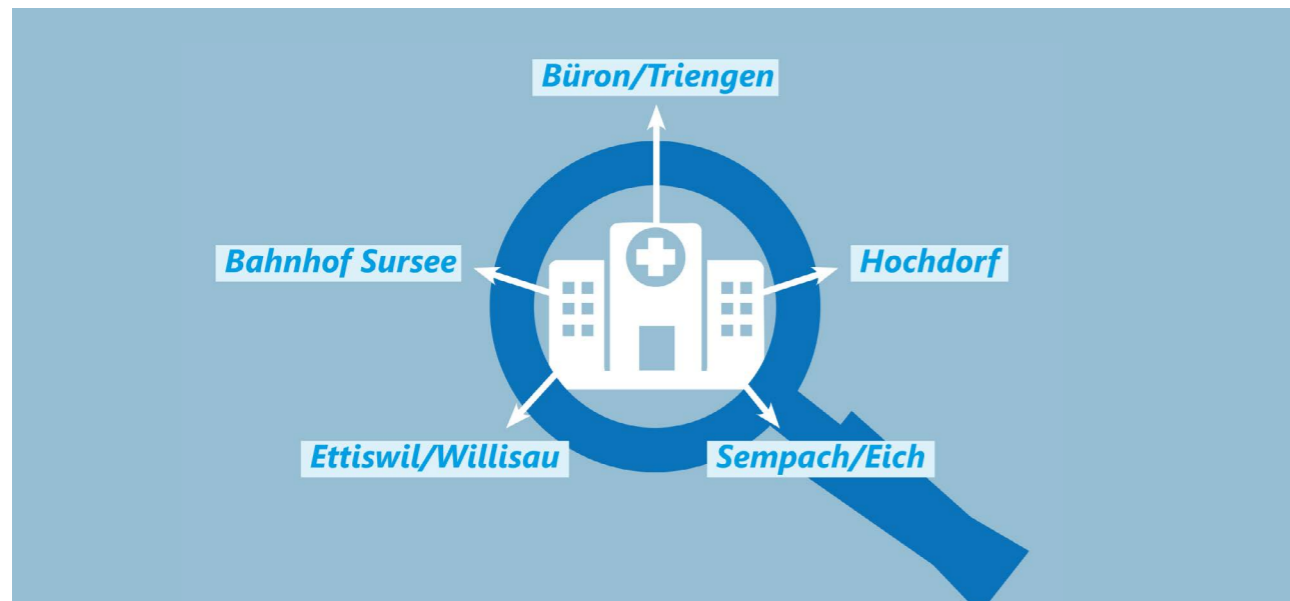
Angebotsplanung Bahn und Bus

Buskonzepte im Raum Sursee mit öV-Erschliessung neues Spital Sursee

Der neue Standort des Kantonsspitals Sursee auf dem Areal der Schwyzermatt in Schenkon ist bisher nicht mit dem öV erschlossen. Dies hat den VVL veranlasst, den öV für die ganze Region neu zu denken und zusammen mit der neuen Spitalerschliessung eine verbesserte Erschliessung wachsender Gebiete rund um das Areal und in der gesamten Region anzustreben. Parallel dazu wurden in den Gebieten rund um den

Sempachersee, im Surental sowie zwischen Sursee und Willisau die Angebotskonzepte an die heutigen Bedürfnisse angepasst, um Wohn- und Arbeitsgebiete besser miteinander zu verknüpfen, Bahnanschlüsse zu verbessern und die Taktintervalle zu verdichten. Diese Planungen stehen auch im Kontext der Optimierung Gesamtverkehr Sursee, worin verschiedene Busbeschleunigungsmassnahmen vorgesehen sind.

Erfahren Sie mehr: vvl.ch/luks-sursee



Das künftige Kantonsspital Sursee wird von verschiedenen Gemeinden direkt mit dem öV erreichbar sein.

Neues Buskonzept für die Region Reiden-Zofingen

Der Regionalverband Zofingenregio, das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau und der VVL haben ein Buskonzept für die Region Zofingen-Reiden in Auftrag gegeben. Das aus der Studie Bus 2040 abgeleitete Buskonzept für den Teilraum Zofingen-Reiden sieht unter anderem eine direkte Verbindung der Linie 608 von St. Urban nach Zofingen (bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025) sowie die Verlängerung der Linie 271 von Dagmersellen über Langnau bei Reiden nach Reiden und Wikon mit einer besseren Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts vor. Darüber hinaus ist eine neue Führung der Linie 609 ins Reidermoos geplant.

Die Busverbindungen in der Region Zofingen-Reiden werden optimiert.

Neue Buskonzepte im Seetal

Gemeinsam mit dem Kanton Aargau wurde in der öV-Studie Seetal die Planung für das nördliche Seetal abgeschlossen, um künftig die Netzlücke im öV-Angebot zwischen Hitzkirch und Fahrwangen schliessen zu können. Dies soll mit einem zwischen werktäglichen Hauptverkehrszeiten und Wochenenden differenzierten Busangebot geschehen. In der Planung im Raum Hochdorf zur Linie 101 und zur Restzeitnutzung der künftigen Linie 91 konnte noch keine für alle Beteiligten zufriedenstellende Lösung gefunden werden. Die Arbeiten dazu laufen weiter.

Vertiefung Bus 2040 Luzern Ost

Nach divergierenden Stellungnahmen aus dem Raum Luzern Ost zum Zielbild Bus 2040 erarbeitete der VVL im Rahmen einer partizipativen Planung die Vertiefungsplanung für den Raum Meggen–Rontal–Eschenbach. Das entsprechende Angebotskonzept konnte Ende 2025 abgeschlossen werden. Es stiess auf grosse Zustimmung und ist im Falle der Tangentialverbindung Ebikon–Kantonsspital–Emmenbrücke mit der neuen Linie 21 für den Fahrplan 2027 sowie für die restlichen Verbesserungen für den Horizont 2031 zur Umsetzung vorgesehen. Insbesondere die Querbeziehungen Seetal–Rontal mit der neuen Linie 112 sowie Rontal–Meggen mit den verändert geführten Linien 25 und 26 werden gestärkt.

Bahnplanung

Neben der nationalen, mittel- und langfristig orientierten Bahnplanung beteiligte sich der VVL im Jahr 2025 mit den Mitbestellern Ob- und Nidwalden sowie der Zentralbahn an der Ausarbeitung des konkreten

Fahrplans für den Halbstundentakt Luzern–Engelberg ab Fahrplan 2027. Darüber hinaus hat sich der VVL im Rahmen verschiedener kurz- und mittelfristiger Fragestellungen, beispielsweise bei Baustellenfahrplänen und im Rahmen des zweijährlichen Fahrplan- und Bestellverfahrens, für optimale Lösungen eingesetzt. Die Planung der Aare Seeland mobil AG rund um die Verlegung der Bahnendhaltestelle St. Urban schreitet voran. Eine Inbetriebnahme ist 2030/2031 vorgesehen.

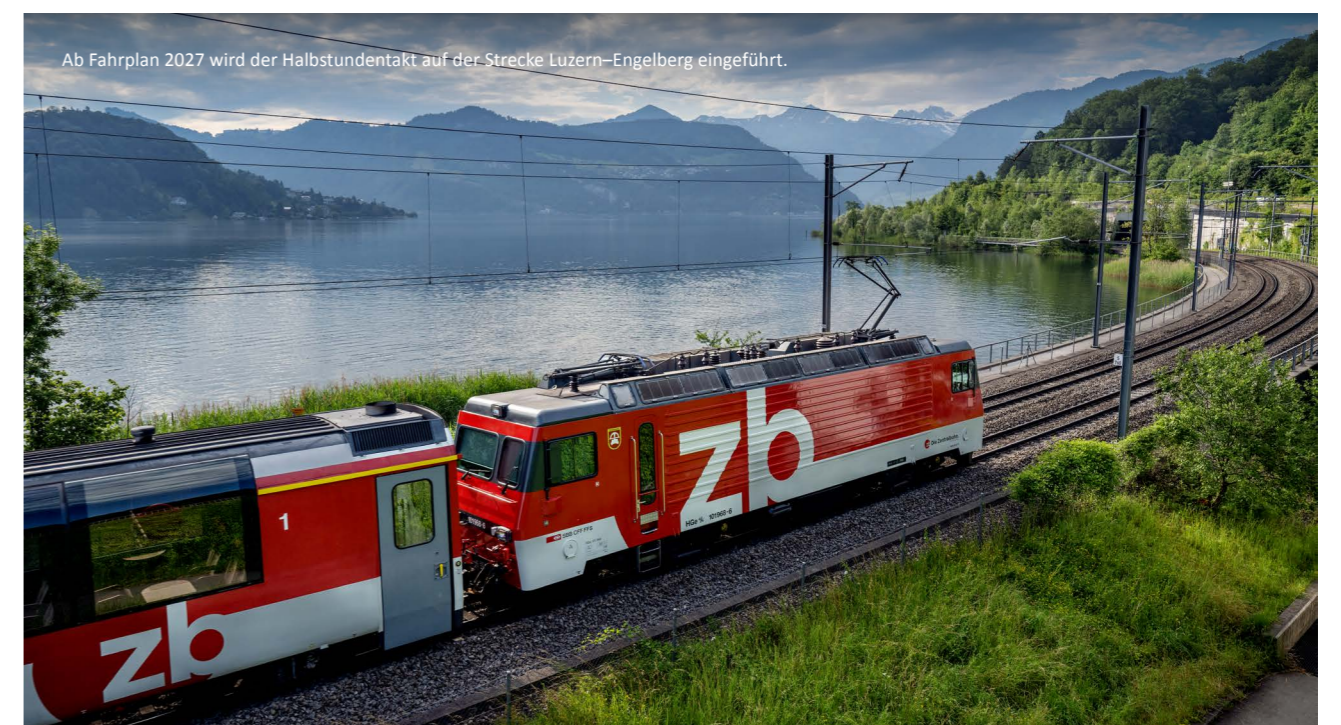
Neue Mobilitätsangebote

Die Digitalisierung bietet das Potenzial für Veränderungen im Mobilitätsumfeld, beispielsweise automatisiertes Fahren und/oder flexiblere Angebotsformen. Der VVL begleitete in diesem Kontext die Machbarkeitsstudie Ridepooling, welche der Kanton Luzern mit der AMAG und weiteren Partnern im zweiten Halbjahr 2025 startete.

Datengrundlagen

Für die Angebots- und Infrastrukturplanung sind Datengrundlagen, beispielsweise zur Fahrgastnachfrage, zum Mobilitätsverhalten und auch zur Pünktlichkeit, von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund hat der VVL den Pünktlichkeitsradar publiziert und setzt sich für einheitliche und effizient auswertbare Datengrundlagen ein.

Erfahren Sie mehr: vvl.ch/puenktlichkeit

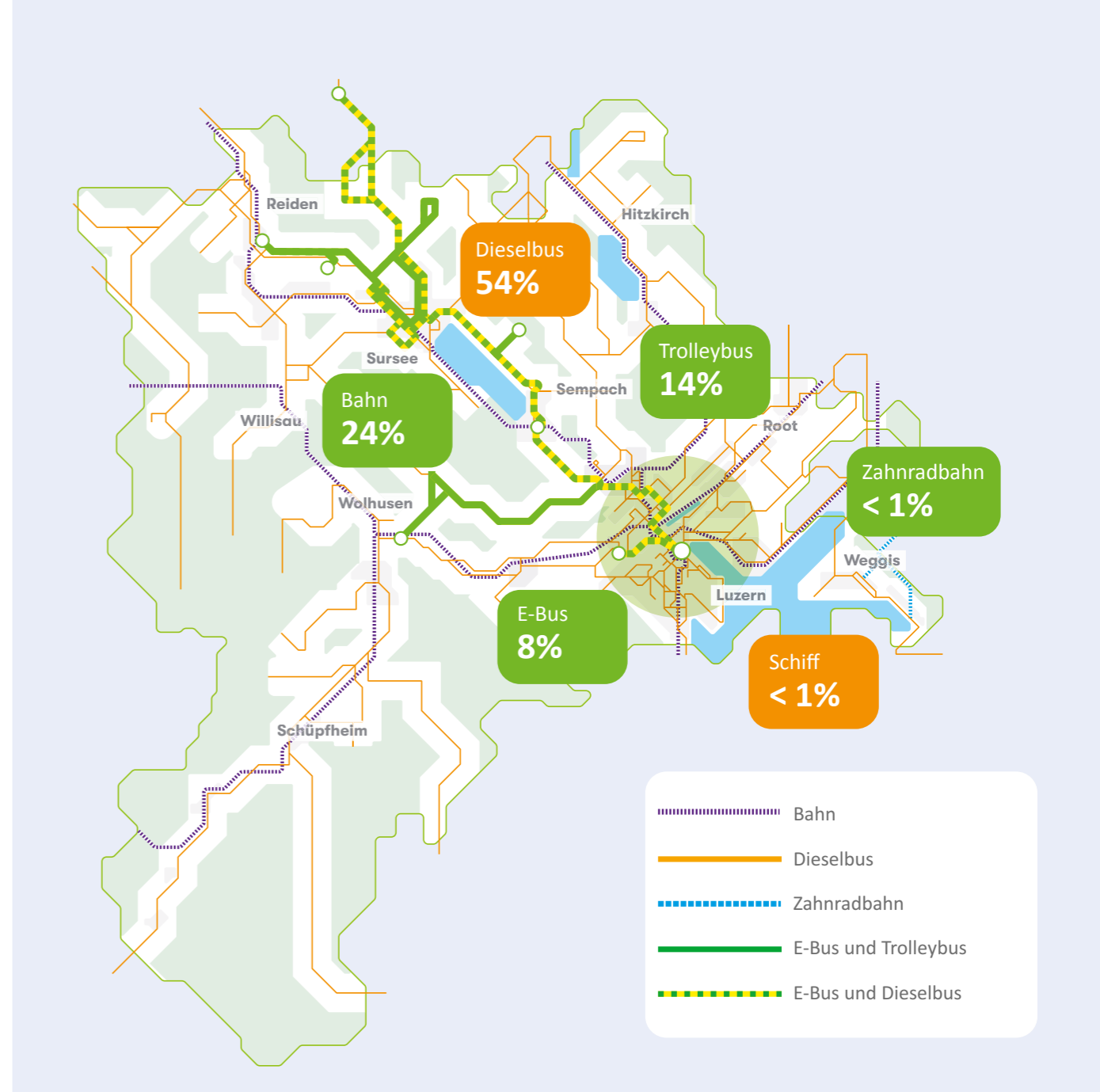


Ab Fahrplan 2027 wird der Halbstundentakt auf der Strecke Luzern–Engelberg eingeführt.

Fossilfreier öV

Für die Umstellung auf fossilfreien öV braucht es Ladeinfrastrukturen in den Depots, Fahrleitungen auf der Strecke für Trolleybusse sowie die nötigen Umsysteme und natürlich die passenden Busse. In diesem sehr komplexen Umfeld, in dem bestehende Fahrzeuge und Depoteinrichtungen bis ans Ende ihrer Lebensdauer beibehalten werden sollen, begleitete der VVL im Jahr 2025 die Umsetzung einiger Umstellungsvorhaben bei den Transportunternehmen. Beispiele hierfür sind die vollständige Umstellung des Depots Sempach bei der PostAuto AG oder die Planungen der Depotumstellungen der zweiten Etappe

des Depots Triengen der PostAuto AG und des Depots der Auto AG Rothenburg. Die Vorbereitungen mit der VBL AG für den Wechsel zu Batterie-Trolleybussen sind ebenfalls ein wichtiger Bestandteil. Die grosse Umstellungswelle folgt somit in den nächsten Jahren. Der VVL setzt sich dafür ein, dass über den Aufgaben- und Finanzplan die nötigen Mittel in den entsprechenden Umsetzungsjahren bereitstehen.



Übersicht 2025 – Anteil Kurskilometer im Kanton Luzern

	Kurskilometer	Anteil
Dieselbus	14 060 297	54%
Bahn	6 303 690	24%
Trolleybus	3 679 709	14%
E-Bus	1 961 470	8%
Schiff	11 034	< 1%
Zahnradbahn	8 232	< 1%
Gesamt	26 024 432	100%

Rund 46 Prozent der Gesamtkilometer im Kanton Luzern wurden 2025 fossilfrei gefahren.

Luzern fährt neu: Das Busnetz ab 2027

Ab dem Fahrplan 2027 soll das Busnetz in der Stadt und Agglomeration direkter, komfortabler und einfacher werden. Bevor eine solche grosse Umstellung umgesetzt werden kann, ist im Voraus ein sorgfältiges und komplexes Zusammenspiel aus strategischer und konzeptioneller Planung, die Prüfung infrastruktureller Machbarkeit, die Abschätzung und Sicherung der verfügbaren finanziellen Mittel sowie ein intensiver Austausch mit zahlreichen Partnern erforderlich. Wir werfen mit den Angebotsplanern Roland Haldemann und Silvano Fuchs einen Blick hinter die Kulissen.



v.l.n.r. Roland Haldemann und Silvano Fuchs an der Bernstrasse in Luzern. Dort wurden Fahrleitungen installiert, um den Betrieb von Batterie-Trolleybussen ab Dezember 2026 zu ermöglichen.

Warum wird per Fahrplan 2027 das Angebot angepasst?

Roland: Da die Bevölkerung in der Stadt und Agglomeration wächst und neue Quartiere und Arbeitsplatzstandorte entstehen, steigt auch die Nachfrage nach einem angepassten öV. Das geplante neue Busnetz soll sicherstellen, dass der wachsende Verkehr nachhaltig mit dem öV bewältigt werden kann – wie es der politische Auftrag vorsieht. Zudem ist die Bildung von mehr Durchmesserlinien schon seit vielen Jahren geplant und eine wichtige Voraussetzung, damit der Durchgangsbahnhof Luzern überhaupt gebaut werden kann.

Wie wird aus einem Konzept ein tatsächlich gefahrener Fahrplan?

Silvano: Basis war das Zielbild AggloMobil 4, welches erst das geplante Liniennetz darstellte. Hierzu haben wir konkrete Fahrpläne erstellt, in denen wir relevante Anschlüsse, Fahrzeiten, die Abstimmung zwischen den Linien, Pausen an den Endhaltestellen sowie die verfügbaren Fahrzeuge berücksichtigt haben. Die seit dem Abschluss von AggloMobil 4 Ende 2019 veränderte Nachfrage haben wir nochmals mit den Kapazitäten abgeglichen und so ein optimiertes Liniennetz entwickelt, das ein noch besseres Nutzen-/Kosten-Verhältnis bieten wird. Die Feinabstimmung der Fahrpläne haben wir in einem intensiven Prozess zusammen mit den Transportunternehmen vorgenommen.

Warum werden zukünftig neue direkte Linien geschaffen beziehungsweise mehrere Linien miteinander verbunden?

Roland: Sogenannte Durchmesserlinien ermöglichen den Fahrgästen direkte und umsteigefreie Fahrten über den Bahnhof Luzern hinaus. Es ist somit möglich, verschiedene Stadtteile, aber auch die Agglomeration mit dem Stadtzentrum und einer anderen ausserhalb der Stadt befindlichen Ortschaft zu verknüpfen. Das ist einerseits für die Fahrgäste attraktiv. Andererseits führen solche direkten Linien auch zu einem effizienteren Betrieb, weil die Fahrzeuge am Bahnhof nicht mehr wenden müssen. Von einem effizienteren öV-Betrieb und weniger zum und vom Bahnhofplatz ein- und abbiegenden Bussen profitieren alle Verkehrsteilnehmenden. Auch die Tangentiallinien ermöglichen direktere, umsteigefreie Fahrten, welche das Zentrum entlasten. Zudem wird mit weniger Haltekanten am Bahnhof auch erst die Erstellung von hindernisfreien Haltekanten möglich.

Längere direktere Linien bieten umsteigefreie Verbindungen. Wie stellt der VVL sicher, dass sie dabei pünktlich und zuverlässig sind?

Silvano: Durch die neuen Linien werden die bestehenden Herausforderungen bezüglich Verkehrsüberlastung nicht beseitigt. Die neuen Linien werden ebenfalls von Verspätungen betroffen sein, wie es die heutigen Linien bereits sind, solange die nötigen Busbeschleunigungsmassnahmen noch nicht umgesetzt sind. Allerdings können die Durchmesserlinien besser im Hauptstrom mitschwimmen und verlieren so etwas weniger Zeit, als wenn sie Minuten mit der Zu- und Wegfahrt zum beziehungsweise vom Bahnhofplatz verlieren. Nur zeitnah umgesetzte und wirksame Massnahmen, wie wir sie auf der Plattform «Bus voraus» aufzeigen, werden die Verkehrssituation für alle verbessern. Die zusätzlichen, kostspieligen Fahrzeuge zur Stabilisierung des Betriebs werden daher bis auf Weiteres nötig sein. Eine rasche Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen ist deshalb nach wie vor sehr wichtig.

Warum werden die Linien der VBL AG neu nummeriert?

Roland: Die heutige Nummerierung der Linien ist historisch gewachsen. Durch den grossen Angebotsausbau mit dem Fahrplan 2027 verändern sich ohnehin einige Liniennummern, weshalb wir die Gelegenheit nutzen möchten, um eine Logik zu schaffen. Dadurch können sich die Fahrgäste besser orientieren.

Welchen Wunsch habt ihr zum Angebotskonzept 2027?

Beide: Wir hoffen, dass die Bauarbeiten zu den neuen Durchmesserperons am Bahnhof in der zweiten Hälfte 2026 reibungsfrei und zeitgerecht verlaufen, sich alle Fahrgäste von Anfang an im neuen Liniennetz gut zurechtfinden und die Anzahl der Busbenutzerinnen und -benutzer nachhaltig zunimmt.

Mehr zu diesem Thema erfahren Sie unter:
vvl.ch/luzern-fahrt-neu

Bus voraus: Gemeinsam für einen pünktlichen öV im Kanton Luzern



Der Busverkehr im Kanton Luzern steht vor grossen Herausforderungen: Bei der Pünktlichkeit liegt Luzern im nationalen Vergleich auf dem zweitletzten Platz. Besonders während der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten führen Staus zu Verspätungen, Anschlussbrüchen und längeren Reisezeiten. Doch wo Herausforderungen sind, sind auch Lösungen.

Warum sind Busbeschleunigungsmassnahmen wichtig?

- Ein unzuverlässiger öV ist nicht attraktiv und verliert Fahrgäste.
- Fahrgäste steigen auf den Individualverkehr um – die Staus nehmen weiter zu.
- Die finanzielle Belastung steigt, weil zusätzliche Fahrzeuge, längere Umläufe und mehr Personal nötig sind.
- Die Klima- und Verlagerungsziele des Kantons, zu welchen der öV einen grossen Teil beitragen kann, rücken in unerreichbare Ferne.

Busbeschleunigung bringt alle voran – nicht nur den öV!

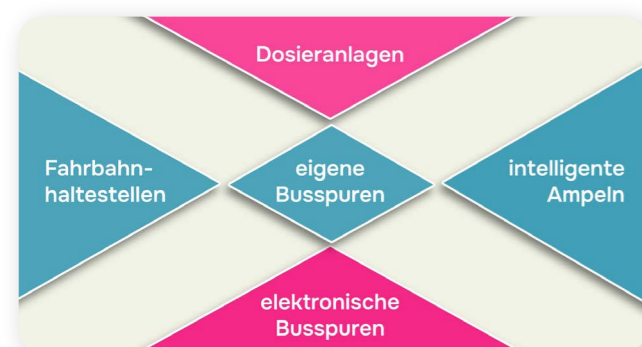
Haben Sie gewusst, dass pünktliche Busse nicht nur den Fahrgästen helfen? Wenn mehr Menschen den Bus nutzen, entlastet das die Strassen insgesamt und der Verkehr wird für alle flüssiger. Ein starker und zuverlässiger öV schafft Platz, spart Zeit und sorgt für mehr Verlässlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden.



Erfahren Sie mehr:
bus-voraus.ch/#video

Massnahmen sind jetzt wichtig

Gezielte Massnahmen können die Busse im Kanton Luzern zuverlässiger machen. Deshalb müssen sie von den Infrastruktureigentümern dringend priorisiert und angepackt werden. Viele Busbeschleunigungsmassnahmen sind sogar überraschend günstig umzusetzen. Eine umprogrammierte Ampel oder eine Fahrbahnhaltestelle kostet wenig – bringt aber viel. Der VVL fordert deshalb rasch zu realisierende Busbeschleunigungen. Das entlastet das Budget und schafft Spielraum für Verbesserungen.



Fünf wirksame Massnahmen

Verlässliche Verbindungen entstehen nicht zufällig, sondern durch kluge Lösungen am richtigen Ort.

Welche Busbeschleunigungen gibt es überhaupt? Erfahren Sie mehr:
bus-voraus.ch/massnahmen

Gemeinsam Tempo machen

Der VVL und die Bus-Transportunternehmen bündeln ihre Kräfte zugunsten von zuverlässigen Bussen. Sie haben im Jahr 2025 die Plattform www.bus-voraus.ch lanciert. Gemeinsam engagieren sie sich beim Kanton, den Gemeinden und der Politik für gezielte Verbesserungen.

Neugierig? Erfahren Sie mehr:
bus-voraus.ch/mitmachen



Ein Erfolgsbeispiel in Luzern zeigt: So wirksam kann Busbeschleunigung sein!

Wenn alle im Stau stehen, fährt der Bus einfach auf der Gegenseite vorbei – ganz legal. Eine intelligente Ampelsteuerung auf der Spitalstrasse Luzern macht es möglich, spart Zeit und Nerven und verhindert Verspätungen. Die Busse fahren heute zuverlässig und schnell, wo früher bis zu zehn Minuten Verspätung droht. Sogenannte elektronische Busspuren sind eine einfache, aber wirkungsvolle Massnahme.



Die elektronische Busspur auf der Spitalstrasse in Luzern zeigt Wirkung. Der VVL fordert dringend weitere Massnahmen im Kanton Luzern.

Wo Busbeschleunigung heute schon wirkt und morgen noch mehr bewegt: Erfahren Sie, welche Massnahmen bereits umgesetzt sind und was als Nächstes geplant ist.

bus-voraus.ch/spannende-einblicke

Kennzahlen 2025



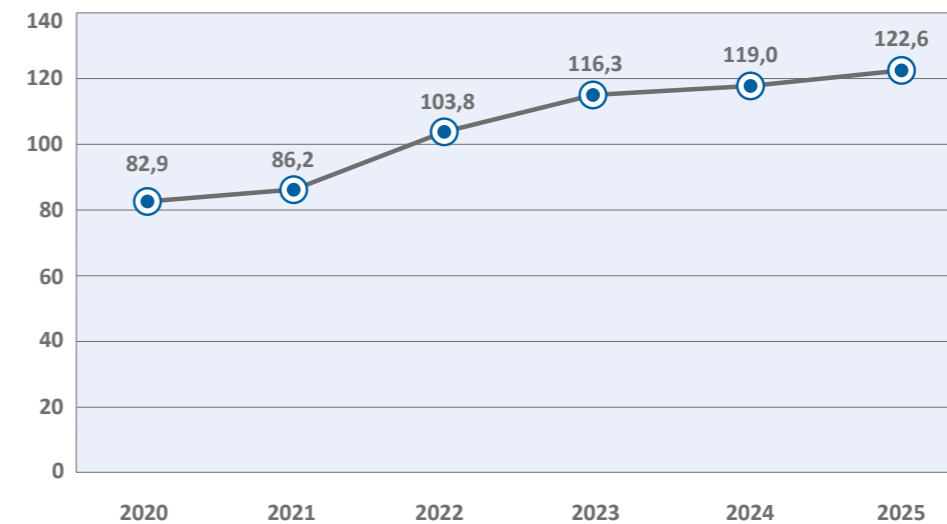
Die Entwicklung des Angebots und der Nachfrage sowie die Entwicklung der Finanzierung der bestellten Leistungen im vergangenen Jahr sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

Entwicklung Angebot und Nachfrage

Im Jahr 2025 stieg die Nachfrage im öV erneut an und erreichte mit 122,6 Millionen Fahrgästen einen neuen Höchststand. Die Anzahl der Fahrgäste hat um 3,0 Prozent und die Personenkilometer haben um 4,6 Prozent zugenommen.

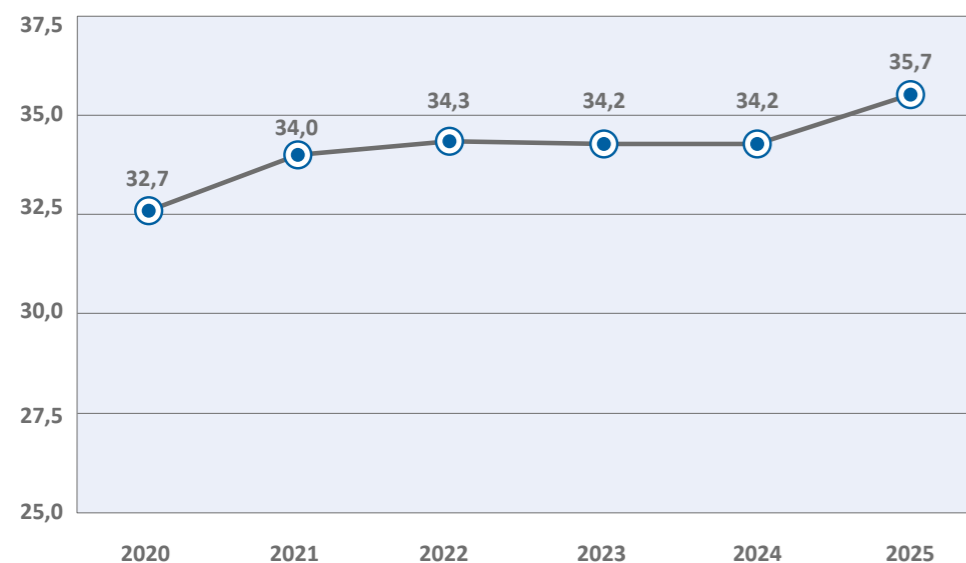


Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



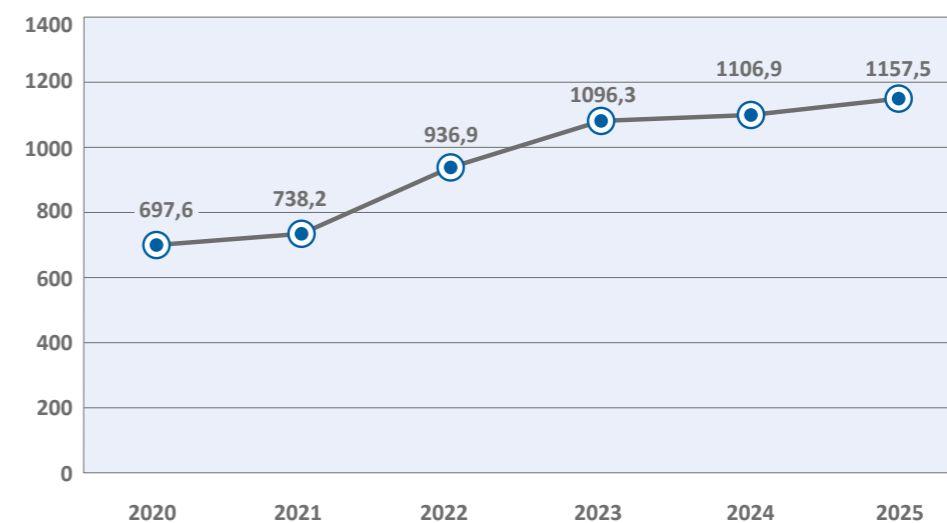
Im vergangenen Fahrplanjahr zählte der VVL 122,6 Millionen Fahrgäste (Einsteigerinnen und Einsteiger). Dies entspricht einer Steigerung von 3,0 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode.

Entwicklung Kurskilometer (in Mio.)



Die Kurskilometer zeigen die von den Transportunternehmen erbrachten Leistungen des vom VVL bestellten öffentlichen Verkehrs. Im Fahrplan 2025 gab es zahlreiche Angebotsverbesserungen. Zudem gab es Änderungen beim Bestellumfang, weil die Linien 653 Rotkreuz-Küssnacht zeitweise nach Weggis verlängert und die Linien 502/508 umstrukturiert wurden. Dadurch bestellt der VVL neu Leistungen ausserhalb des Kantonsgebietes mit, welche aber schon vorher verkehrten.

Entwicklung Personenkilometer (in Mio.)



Die Personenkilometer geben die Distanzen an, welche die Fahrgäste mit dem vom VVL bestellten öV-Angebot zurückgelegt haben. Im Jahr 2025 sind diese mit 4,6 Prozent stärker gestiegen als die Anzahl Fahrgäste, weil durchschnittlich längere Strecken zurückgelegt werden.

Entwicklung Nachfrage Bahnstrecken

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

Die Strecke Emmenbrücke–Luzern verzeichnete mit 41 100 Fahrgästen pro Werktag die höchste Nachfrage und stieg um 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Den grössten Zuwachs verzeichneten die Strecken Littau–Luzern (+9,4 Prozent) sowie Luzern Allmend/Messe–Luzern (+8,9 Prozent).

Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken

Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag

Bahnstrecke	2004	2010	2020	2023	2024	2025	Differenz 2024–2025	
							Absolut	%
Emmenbrücke–Luzern	17 900	30 200	25 200	37 400	39 800	41 100	+1 300	+3,3%
Ebikon–Luzern	21 300	29 100	22 000	36 100	36 800	37 500	+700	+1,9%
Emmenbrücke Kapf–Emmenbrücke Gersag	14 700	25 400	19 900	30 300	31 400	32 400	+1 000	+3,2%
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10 100	13 300	12 300	23 300	24 800	27 000	+2 200	+8,9%
Littau–Luzern	7 400	7 400	6 100	8 200	8 500	9 300	+800	+9,4%
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3 600	4 300	3 200	5 300	5 300	5 600	+300	+5,7%
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3 400	4 300	3 800	5 000	5 900	6 100	+200	+3,4%

Auf der Strecke Littau–Luzern wird seit dem Fahrplan 2025 das neue Rollmaterial vom Typ MIKA der BLS mit deutlich höherem Reisekomfort eingesetzt. Zudem gab es in der Region Luzern West einen Angebotsausbau, was sich auch auf den Streckenabschnitt Littau–Luzern positiv auswirkte. Die Nachfrage auf der Strecke Luzern Allmend/Messe–Luzern stieg aufgrund der zunehmenden Pendlerzahlen infolge der Neubauten in Kriens Mattenhof und des wachsenden Freizeitverkehrs von nationalen wie auch internationalen Fahrgästen.

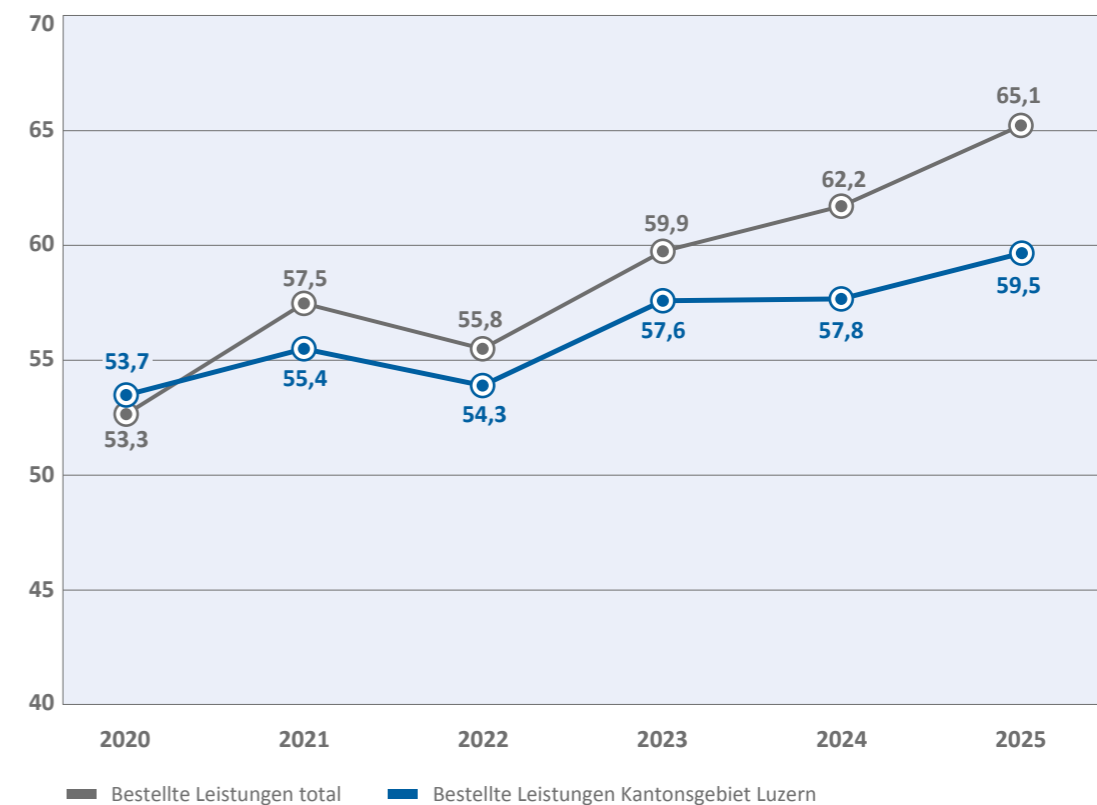


Mehr Reisekomfort bietet das Rollmaterial Typ MIKA der BLS, das seit dem Fahrplan 2025 im Einsatz ist.

Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen

Im Jahr 2025 betrug der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien 65,1 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 2,9 Prozentpunkten, welche auf das weiterhin hohe Erlöswachstum im Jahr 2025 zurückzuführen ist. Zusätzlich wird der Kostendeckungsgrad des bestellten öV ausschliesslich innerhalb des Kantons Luzern ausgewiesen, dieser beträgt 59,5 Prozent.

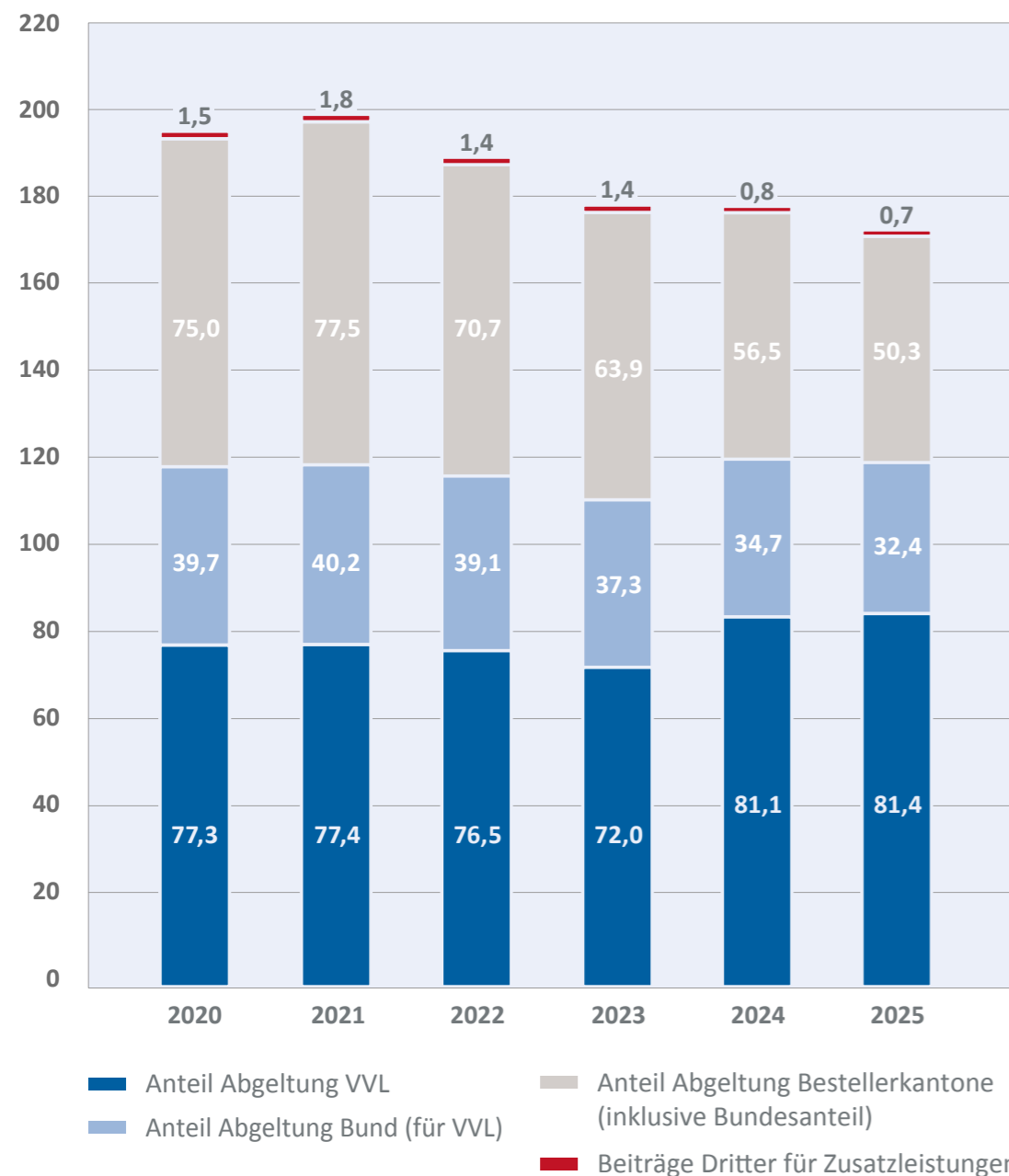
Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



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 ein Kostendeckungsgrad für den bestellten öV im Kanton Luzern ausgewiesen. Kantonsübergreifende Linien werden gemäss dem Finanzierungsanteil von Luzern berücksichtigt. Dieser Kostendeckungsgrad beträgt 59,5 Prozent und liegt 1,7 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Die Differenz von 5,6 Prozentpunkten zum Kostendeckungsgrad über die gesamten Linien stammt aus kantonsübergreifenden Linien, insbesondere Bahnlinien mit hohen Erlösen, an denen der VVL nur einen geringen Anteil hat.

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (in Mio. CHF)



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

Als Folge der deutlichen Erlöszunahme im Jahr 2025 ist die Gesamtabgeltung von 173,2 Millionen um 4,8 Prozent auf 164,8 Millionen Franken gesunken. Da der Bund seine Mitfinanzierung reduziert hat und sich Erlöse vom Ortsverkehr (finanziert durch VVL) zum Regionalverkehr verschoben haben, ist die Abgeltung des VVL um 0,3 Prozent gestiegen.

Kundenzufriedenheit im Kanton Luzern bleibt hoch

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) sowie die Kantone Obwalden, Nidwalden und Uri liessen im Herbst 2025 gemeinsam eine Umfrage zur Kundenzufriedenheit im öV durchführen. Die Ergebnisse zeigen eine konstant hohe Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste.

Die Kundenzufriedenheit im Kanton Luzern beträgt 78 von 100 möglichen Punkten. Damit liegt die Bewertung über den durchschnittlichen Ergebnissen der letzten Umfragen in den Jahren 2021 und 2018. Auch mit dem Fahrplanangebot sind die Kundinnen und Kunden insgesamt zufrieden.

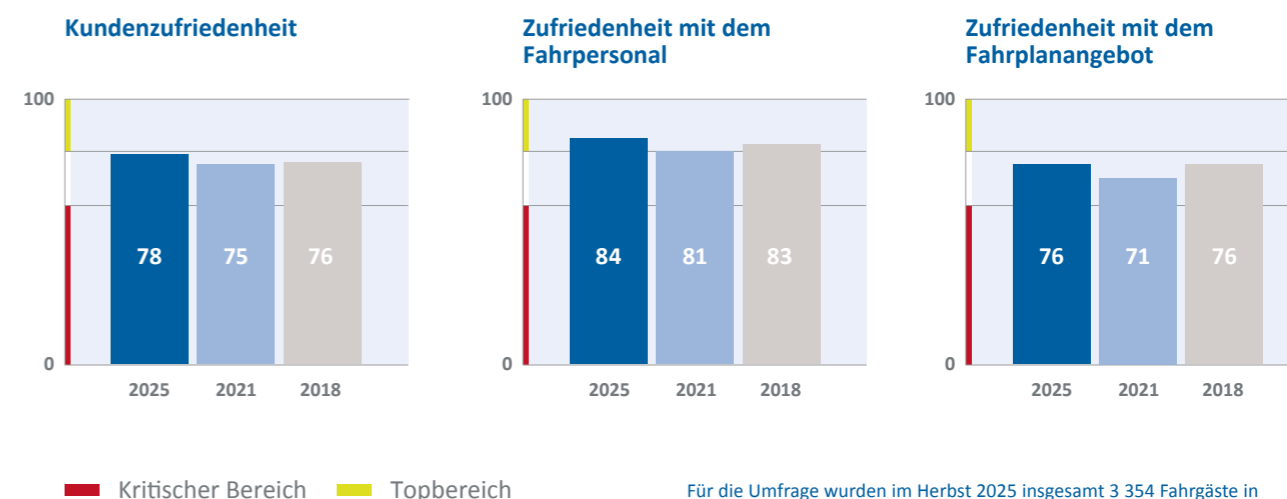
Personal erhält gute Noten

Besonders positiv bewertet wird das Engagement des Personals, zum Beispiel des Kontroll- und Verkaufspersonals und des Fahrdienstes. Gute Noten erhielten insbesondere auch die Mitarbeitenden in den Verkaufsstellen und Reisezentren für ihre kompetente und kundennahe Beratung. Auch das Nachtnetz, welches Mitte Dezember 2021 stark ausgebaut werden konnte, stösst auf Zufriedenheit.

Tiefe Bewertung für Pünktlichkeit der Busse

Kritischer fallen hingegen die Bewertungen zur Pünktlichkeit von Bussen während der Hauptverkehrszeiten aus. Die Buslinien in der Stadt und Agglomeration Luzern erreichen bei der Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit während der Pendlerzeiten lediglich 56 Punkte. Damit bleiben die Werte gegenüber der letzten Erhebung tief, und die Situation bleibt anspruchsvoll. Vor allem auf den Buslinien in der Stadt und Agglomeration im Kanton Luzern ist die Abnahme der Zufriedenheit um 6 Punkte gegenüber dem Jahr 2018 besonders stark.

Kundenzufriedenheit im Kanton Luzern (in Punkten)

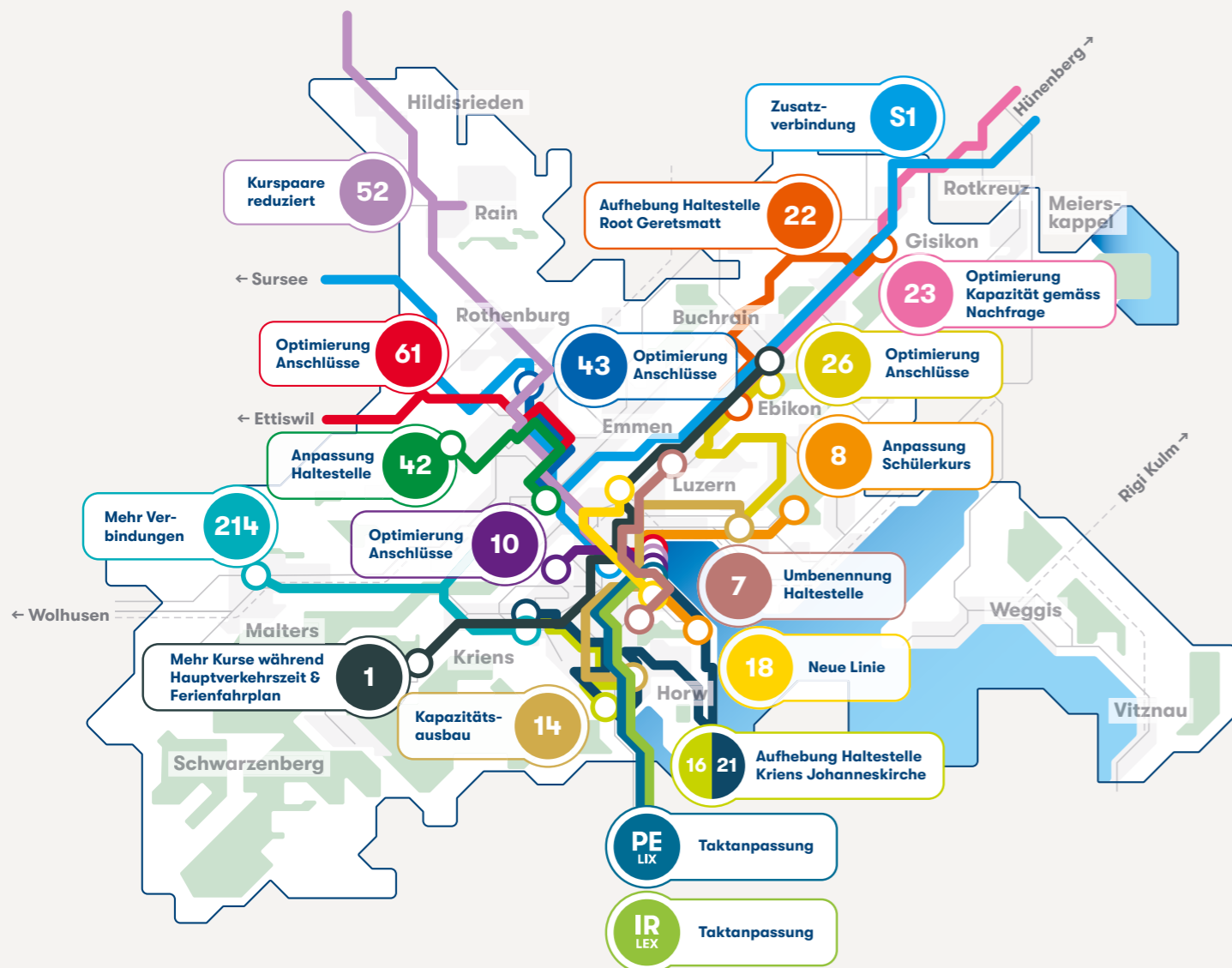


Für die Umfrage wurden im Herbst 2025 insgesamt 3 354 Fahrgäste in Bussen und Zügen mittels Online-Fragebogen befragt.

Fahrplanwechsel vom 14.12.2025

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2025 brachte in der Region Luzern West einige Angebotsausbauten.

Der Fahrplanwechsel hat im öV des Kantons Luzern zahlreiche Verbesserungen gebracht. Fahrgäste profitieren von mehr Bahn- und Busangeboten, optimierten Anschlüssen und einer besseren Erschliessung in mehreren Regionen. Der VVL stärkt damit die Attraktivität des öV und reagiert auf die steigende Nachfrage.



1 **Obernau – Kriens – Luzern – Ebikon Fildern**
Das Angebot wird auf dem Streckenabschnitt Maihof–Kriens-Busschleife am Sonntagvormittag verdichtet. Neu soll der Bus auf diesem Abschnitt bereits ab 8.00 Uhr anstatt ab 10.00 Uhr im 7,5-Minuten-Takt verkehren.

7 **Horw Bireggghof – Luzern Wartegg – Bahnhof – Unterlöchli**
Die Haltestelle Luzern Kloster wird umbenannt in Luzern Kloster Wesemlin.

8 **Luzern Hirtenhof – Luzern Bahnhof – Verkehrshaus – Würzenbach**
Durch die erneute Anpassung der Schulzeiten der Kantonsschule Alpenquai wird auf den Zusatzkurs, welcher im letzten Jahr eingeführt wurde, verzichtet.

10 **Luzern Obergütsch – Luzern Bahnhof**
Die Linie fährt am Abend drei Minuten später ab Bahnhof Luzern Richtung Obergütsch, um die Anschlüsse für die Fernverkehrszüge Bern und Basel zu gewährleisten.

14 **Horw Zentrum – Luzern Bahnhof – Luzern Brüelstrasse**
Um mehr Kapazität für die Fahrgäste zu schaffen, verkehren auf der Linie 14 neu durchgehend Gelenkbusse anstelle von teilweise noch normalen Bussen (Abtausch Fahrzeuge mit Linie 23).

16 **Kriens Busschleife – Kuonimatt – Horw Zentrum – Horw Spitz**

21 **Luzern Bahnhof – Horw Zentrum – Kriens Busschleife**
Aufgrund von tiefen Nutzungszahlen wird die Haltestelle Johanneskirche gemäss Antrag der Stadt Kriens aufgehoben.

Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Stadt und Agglomeration

18 **Luzern Bahnhof – Pilatusplatz – Kasernenplatz – Kantonsspital – Luzern Bramberg**
Die Linie fährt am Abend nach 20.00 Uhr drei Minuten später ab Bahnhof Luzern Richtung Bramberg, um die Anschlüsse von der Bahn her kommend zu gewährleisten.

22 **Ebikon Bahnhof – Buchrain – Perlen – Gisikon-Root Bahnhof**
Aufgrund von tiefen Nutzungszahlen wird die Haltestelle Root Geretsmatt gemäss Antrag der Gemeinde Root aufgehoben. Die Haltestelle war versuchsweise während dreier Jahre in Betrieb.

23 **Ebikon Bahnhof – Root D4 – Gisikon Weitblick – Hünenberg Rothus**
Um die Kapazität passend zur Nachfrage zu optimieren, verkehren auf der Linie 23 anstelle von Gelenkbussen neu normale Busse (Abtausch Fahrzeuge mit Linie 14).

26 **Luzern Brüelstrasse – Adligenswil – Luzern Unterlöchli – Ebikon Ottigenbühl**
Die Linie fährt in Ebikon Bahnhof Richtung Unterlöchli–Adligenswil eine Minute später ab, um den Anschluss auf die S-Bahnen aus Luzern und Rotkreuz besser zu gewährleisten.

42 **Emmenbrücke Schönbühl – Gersag Bhf – Lindenheim – Emmen Center – Luzern Waldstrasse**
Die Haltestelle Obermättlistrasse wird leicht verschoben und neu Eichenstrasse heissen.

43 **Emmenbrücke Bösfeld – Gersag Bhf – Lindenheim – Emmen Center – Luzern Waldstrasse**
Die Kurse Richtung Waldstrasse warten in Emmenbrücke Bahnhof Süd ab 20.30 Uhr fünf Minuten ab, damit der Anschluss in Luzern Frohburg mit der Linie 2 sichergestellt werden kann. Die Haltestelle Obermättlistrasse wird leicht verschoben und neu Eichenstrasse heissen.

52 **Luzern Bahnhof – Rothenburg – Beromünster – Rickenbach Bohler**
Die Kurspaare zwischen Rickenbach Dorf und Rickenbach Bohler werden auf vier Kurspaare reduziert (6.29 und 7.20 Uhr in Bohler an und 16.31 und 17.31 Uhr in Bohler abfahrend).

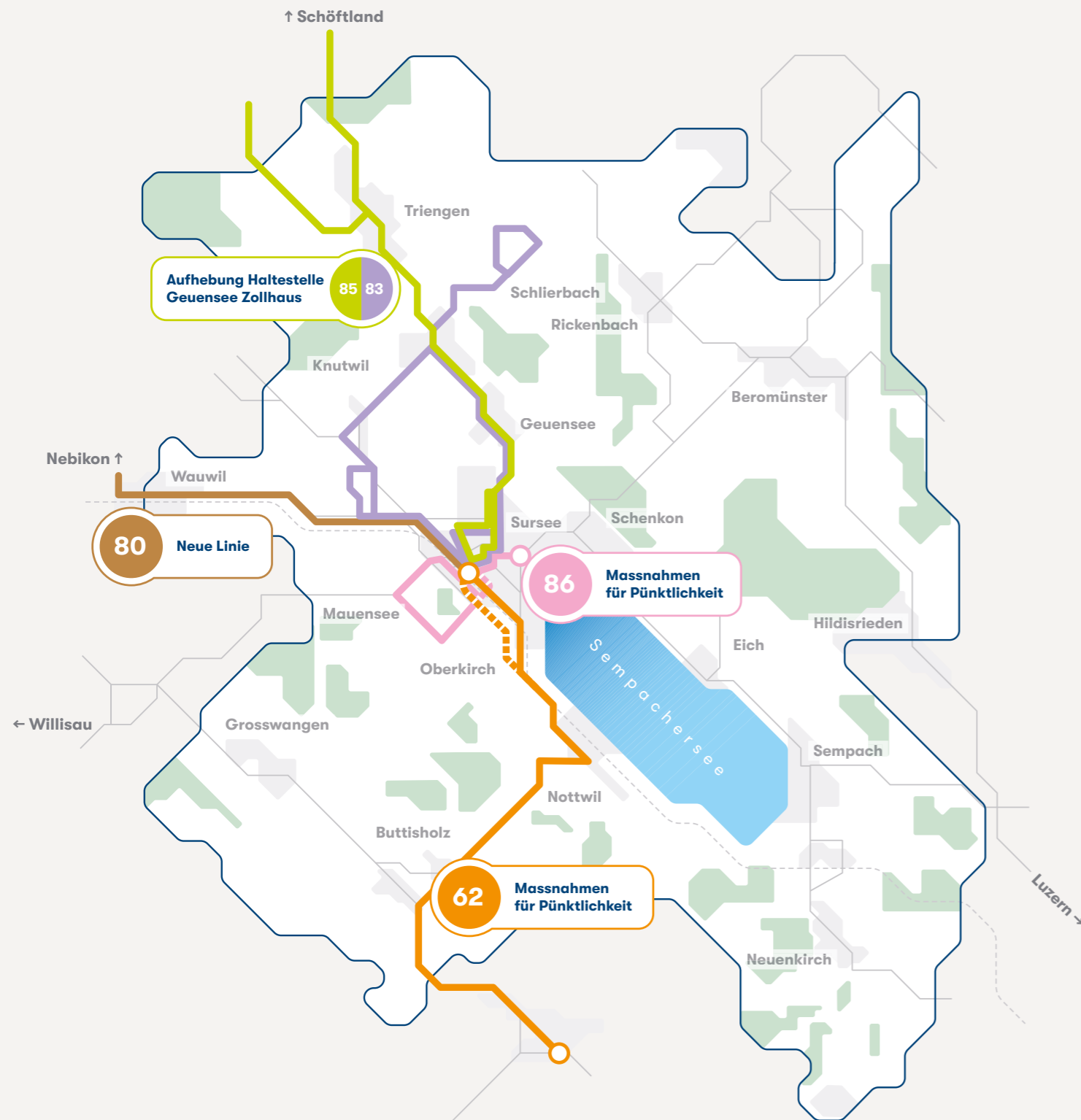
61 **Luzern – Ruswil – Ettiswil**
Am Freitag und Samstag wird die Abenderschliessung verbessert, indem der Halbstundentakt anstatt wie heute bis 20.00 Uhr neu bis 23.00 Uhr geführt wird.

214 **Malters – Luzern Schützenhaus – Obernau – Kriens**
Die Taktlücken am Samstagmorgen werden geschlossen. So entstehen drei zusätzliche Kurspaare mit Abfahrt ab Kriens um 9.30, 10.30 und 11.30 Uhr bzw. ab Malters um 9.54, 10.54, 11.54 Uhr. Damit ergibt sich am Samstag ein durchgehender Stundentakt.

S1 **S1 Sursee – Luzern – Rotkreuz – Zug – Baar**
Die Fahrplanzeiten der Entlastungszüge der S1 zwischen Ebikon, Rotkreuz und Zug werden im Minutenbereich angepasst, um noch besser zur Entlastung beizutragen.

PE **LIX Luzern – Meiringen – Interlaken Ost (PE)**
Die bisherigen Zusatzzüge S-LIX verkehren neu um 9.24 und 10.24 Uhr ab Luzern und mit zusätzlichen Halten in Alpnach Dorf, Kaiserstuhl und Lungern nach Interlaken Ost. In Gegenrichtung verkehren sie neu um 15.10 und 16.10 Uhr ab Interlaken Ost nach Luzern (ohne zusätzliche Halte).

IR **LEX Luzern – Engelberg (IR)**
Die Zusatzzüge S-LEX verkehren in Abhängigkeit gewisser Wochentage und der Saison neu um 9.36 und 10.36 Uhr (anstelle 8.36 und 9.36 Uhr) ab Luzern nach Engelberg.



Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Region Sursee Mittelland



Der neue Bushof in Sursee verbindet verschiedene Buslinien und ist das Zentrum des ÖV in der Region.



62 Sursee – Buttisholz – Ruswil

Diejenigen Kurse, welche ab Buttisholz Dorf einsetzen und in Sursee Anschluss auf den RE24 bieten, verkehren in Oberkirch anstatt über die Bahnstrasse neu über die Umfahrungsstrasse. So können Kreuzungskonflikte mit dem entgegenkommenden Bus vermieden und stabilere Fahrpläne mit Anschluss auf den RegioExpress erreicht werden. Weitere Anpassungen zugunsten einer besseren Fahrplanstabilität werden für die kommenden Fahrplanjahre geprüft.



80 Sursee – Wauwil – Altishofen

Auf der Strecke von Sursee nach St. Erhard, Kaltbach, Wauwil, Egolzwil, Nebikon und Altishofen entsteht eine neue PostAuto-Linie. Die Linie wird vorerst bis Altishofen Kreiselfeld geführt, da die Wendeanlage im Dorf noch nicht zur Verfügung steht. Damit werden Erschliessungslücken behoben. Die PostAuto-Linie wird von Montag bis Freitag mit 11 Kurspaaren und am Samstag mit 10 Kurspaaren verkehren.



83 Sursee – Büron – Schlierbach – Etzelwil



85 Aufgrund von tiefen Nutzungszahlen wird die Haltestelle Geuensee Zollhaus auf Antrag der Gemeinde Schenkon aufgehoben.

Die Leerfahrten der Linie 80 aus dem Depot Triengen werden am Morgen auf den Linien 83 und 85 eingesetzt und schaffen so einen zusätzlichen Morgenkurs. Damit entsteht ein Anschluss von Triengen auf die erste S1 nach Luzern und von der ersten S1 von Luzern ins wachsende Industriegebiet in Sursee (Chommlibach). Am Abend entsteht durch die Nutzung der Leerfahrt der Linie 80 zudem ein Angebot auf der Linie 83 via Knutwil bis Büron Dorf.



86 Sursee Kantonsspital – Sursee Bahnhof – Oberkirch CAMPUS Sursee

Die Linie verkehrt vom CAMPUS her kommend weiterhin via Schellenrain und Merkurstrasse zum Bahnhof Sursee, um Verspätungen zu minimieren und die Zuganschlüsse zu gewährleisten. Die Haltestelle Kotten wird deshalb Richtung Bahnhof nicht mehr bedient.



- S6** S6 Luzern – Wolhusen – Langnau/Langenthal
S7 S7 Langenthal – Huttwil – Wolhusen
S7 RE7 Luzern – Wolhusen – Langnau – Bern

RE7 Die Fahrzeiten der Linien S6, S7 und RE7 werden im Minutenbereich angepasst.

Das Angebot wird abends zwischen 21.00 und 23.30 Uhr auf der Strecke zwischen Wolhusen und Willisau mit drei zusätzlichen Zugpaaren erweitert. So ergeben die S6 und S7 zusammen bis spätabends einen 30-Minuten-Takt.

- 61** Luzern – Ruswil – Ettiswil
 Am Freitag und Samstag wird die Abenderschliessung verbessert, indem der Halbstundentakt anstatt wie heute bis 20.00 Uhr neu bis 23.00 Uhr geführt wird.

64 Ruswil – Wolhusen, Tropenhaus
 Aufgrund der vorübergehenden Schliessung des Tropenhauses in Wolhusen wird die Haltestelle Wolhusen Tropenhaus bis auf Weiteres nicht bedient. Die Busse wenden beim Luzerner Kantonsspital Wolhusen.

Die wichtigsten Fahrplanänderungen: Regionen Entlebuch, Willisau, Wiggertal



Der Fahrplanwechsel im Dezember 2025 brachte nicht nur Verbesserungen auf der S77, sondern auch weitere Angebotsverbesserungen in der Region Luzern West.

S77 Luzern – Wolhusen – Willisau – Zell
 Das Angebot wird am Morgen während der Hauptverkehrszeit durch zwei Kurspaare bis/ab Zell verlängert (6.19 bzw. 7.19 Uhr Zell an und 6.37 bzw. 7.37 Uhr Zell ab).

80 Sursee – Wauwil – Altishofen
 Auf der Strecke von Sursee nach St. Erhard, Kaltbach, Wauwil, Egolzwil, Nebikon und Altishofen entsteht eine neue PostAuto-Linie. Die Linie wird vorerst bis Altishofen Kreisel geführt, da die Wendeanlage im Dorf noch nicht zur Verfügung steht. Damit werden Erschliessungslücken behoben. Die PostAuto-Linie wird von Montag bis Freitag mit 11 Kurspaaren und am Samstag mit 10 Kurspaaren verkehren.

214 Malters – Luzern Schützenhaus – Obernau – Kriens
 Die Taktlücken am Samstagmorgen werden geschlossen. So entstehen drei zusätzliche Kurspaare mit Abfahrt ab Kriens um 9.30, 10.30 und 11.30 Uhr bzw. ab Malters um 9.54, 10.54, 11.54 Uhr. Damit ergibt sich am Samstag ein durchgehender Stundentakt.

233 Entlebuch – Hasle LU – Heiligkreuz – Schöpfheim
 Aufgrund von tiefen Nutzungszahlen wird die Haltestelle Hasle Farbschachen gemäss Antrag der Gemeinde Hasle aufgehoben.

272 Willisau – Hergiswil b. W. – Hübeli
 Der heutige Schülerkurs der Linie 63 (Sursee–Ettiswil–Willisau) bzw. 272 (Willisau–Hergiswil b. W.–Hübeli) fährt neu direkt nach Willisau Schlossfeld und verkürzt so die Fahrzeit für die Schülerinnen und Schüler. Der Kurs fährt anschliessend nach Willisau Käppelmatte. Um 7.32 Uhr besteht in Willisau Bahnhof Anschluss auf diesen Kurs.

281 Ufhusen – Zell – Altbüron – St. Urban
 Der Fahrplan wird morgens während der Schulzeit mit zwei Kurspaaren Altbüron–Zell ergänzt, die in Zell Anschluss auf die verlängerten S77-Kurse bieten. Die Standzeit wird für eine Fahrt nach St. Urban genutzt (Ankunft Klinik 6.46 Uhr). Der Abschnitt Ufhusen–Zell wird durch leicht vorverschobene Abfahrten an die S77 angebunden. Die Haltestelle Altbüron Grünbach wird wegen geringer Nutzung gemäss Antrag der Gemeinde Altbüron aufgehoben.

287 Trubschachen – Dürrenbach – Kröschenbrunnen – Wiggan
 Aufgrund fehlender Nachfrage stellt der Kanton Bern die Linie, welche aus einem morgendlichen Kurspaar von Trubschachen nach Wiggan und zurück besteht, ein.

608 Zofingen – Reiden – St. Urban
609 Zofingen – Reiden – Richenthal
 Die Fahrpläne der Linien 608 und 609 wird zwischen Reiden und Zofingen getauscht, wodurch sich Anschlüsse auf die S29, den RegioExpress sowie die Erschliessung von Wikon verändern. Zudem werden punktuell Anpassungen bei den Fahrplänen der Linien 608 und 609 vorgenommen. Neu fahren die Linien wieder durchgehend St. Urban–Zofingen via Reiden, womit der Umstieg entfällt und Anschlüsse in Reiden und Zofingen gesichert sind. Ergänzt wird ein Kurspaar am Vormittag (Reiden ab 8.47 Uhr bzw. St. Urban ab 9.07 Uhr). Die Haltestelle Altbüron Grünbach wird wegen geringer Nutzung gemäss Antrag der Gemeinde Altbüron aufgehoben.

Mobilitätsmanagement:

Mobilität gestalten, erlebbar machen und wirksam steuern



Alles ist möglich – sogar die eigene Mobilität neu zu ordnen.
Ein Teilnehmer beim Startevent der Luzernmobil-Challenge 2025.

Mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen wurde im Jahr 2025 den Menschen die Vielfalt der Mobilität im Sinne von «Zäme bewege» nähergebracht. Die Fachanwendung «Übersicht Mobilitätskonzepte» ist für die Gemeinden und den Kanton ein wichtiger Meilenstein. Mithilfe dieser Anwendung können Mobilitätskonzepte digital erfasst, überwacht und deren Status eingesehen werden.

Mobilität in ihrer ganzen Vielfalt sichtbar machen

Luzernmobil zeigte im Jahr 2025 einmal mehr, wie vielfältig die Mobilität im Kanton Luzern ist. Verschiedene Mobilitätsangebote wurden präsentiert und erlebbar gemacht, indem die Menschen direkt angesprochen, aktiviert und für's Mitmachen begeistert wurden. So wurde Mobilität für alle sichtbar, spürbar und inspirierend.

Gemeinden in Bewegung: Vielfalt der Mobilität spürbar machen

Mit zwei Webinaren und der zweiten Fachveranstaltung Mobilität wurden Entscheidungsträger:innen und Mobilitätsverantwortliche in Gemeinden aktiv eingebunden und zum Praxisaustausch eingeladen. Konkrete Projekte wie die Erarbeitung der Webanwendung «Übersicht Mobilitätskonzepte» holten die Bedürfnisse und die Erfahrungen der Gemeinden ab und wandelten sie in ein neues Hilfsmittel um. Auch die Rubrik «Good-Practice» ist weitergewachsen und neue Erfolgsgeschichten bereichern die Inspirationsquelle für weitere, interessierte Gemeinden. Die kommunikative Unterstützung der Gemeinden bei öffentlich-wirksamen Kampagnen oder bei der Bewerbung der Luzernmobil-Challenge wirkt nachweislich und sorgt dafür, dass die Mobilitätsvielfalt gesehen und erlebt werden kann.



Priska Zettel stellt an der Fachveranstaltung Mobilität vor, wie in der Gemeinde Luthern verschiedene Mobilitätsformen gefördert werden.

Bevölkerung zum Umdenken anregen: Kampagnen, die bewegen

Mit drei breit angelegten Plakatkampagnen hat Luzernmobil die Bevölkerung sensibilisiert und sie mit dem Aufruf zur Luzernmobil-Challenge, den Plattformen «Walkable» und «Bikeable» oder dem Gewinnspiel mit attraktiven Mobilitätspreisen zum konkreten Handeln aufgefordert. Seit 2025 setzt Luzernmobil zudem eine abgestimmte digitale Marketingstrategie um und ist mit verschiedenen Themenschwerpunkten wie dem neuen Unterrichtsmaterial für Schulen oder den vielfältigen Erfahrungs- und Good-Practice-Berichten auf Facebook, Instagram und über Google Ads präsent. Diese crossmediale Kombination soll Luzernerinnen und Luzerner in unterschiedlichsten Alltagssituationen erreichen und sie auf die Mobilitätsvielfalt aufmerksam machen.



Sujet aus der Plakatkampagne 2025.

Gewohnheiten brechen und neue Wege gehen: Luzernmobil-Challenge

Ein Highlight 2025 war die dritte Luzernmobil-Challenge: Vom 30. August bis 27. September 2025 haben Haushalte im ganzen Kanton ihr Auto stehen lassen und vielfältige Mobilität erlebt – mit öV-Guthaben, Bikes und Sharing-Angeboten. Die Challenge hat Menschen dazu eingeladen, Gewohnheiten zu prüfen und neue Routinen zu finden. Heiri Bolzern hat zusätzlich die SUPER-Challenge gewonnen. Dank grosszügiger Unterstützung der Albert Koechlin Stiftung hat er sich ein E-Bike, ein Passepartout Flexi-Abo und ein Halbtaxabo PLUS gekauft. Dafür verzichtet er in Zukunft auf sein Auto. Dieses Experiment hat gezeigt, wie nachhaltig Mobilität funktionieren kann, wenn Menschen sie selbst erleben und gestalten. Viele Teilnehmende haben neue Wege weitergeführt und ihren Alltag nachhaltig angepasst. Für das Jahr 2026 wird die Luzernmobil-Challenge neu konzipiert und mit den Pilotregionen «Oberes Seetal» und «Sursee Plus» erprobt.



Heiri Bolzern ist der stolze Gewinner der SUPER-Challenge.

Grossartige Beispiele vor die Linse gerückt: Medienpartnerschaft mit Tele1

Parallel zur Luzernmobil-Challenge hat Tele1 mit sechs Sendungen «Anders Unterwegs» die Mobilität in den Fokus gerückt. In mehreren Beiträgen hat Tele1 Geschichten aus dem Challenge-Alltag, aus innovativen Gemeinden und verantwortungsbewussten Unternehmen gezeigt, die neue Mobilitätswege gehen. Die Sendungen haben die Mobilität lebendig gemacht und den Blick auf praktische Lösungen, neue Erfahrungen und persönliche Veränderungen gelenkt. So wurde Mobilität nicht nur erklärt, sondern lebendig und nachvollziehbar in den Medien veranschaulicht.



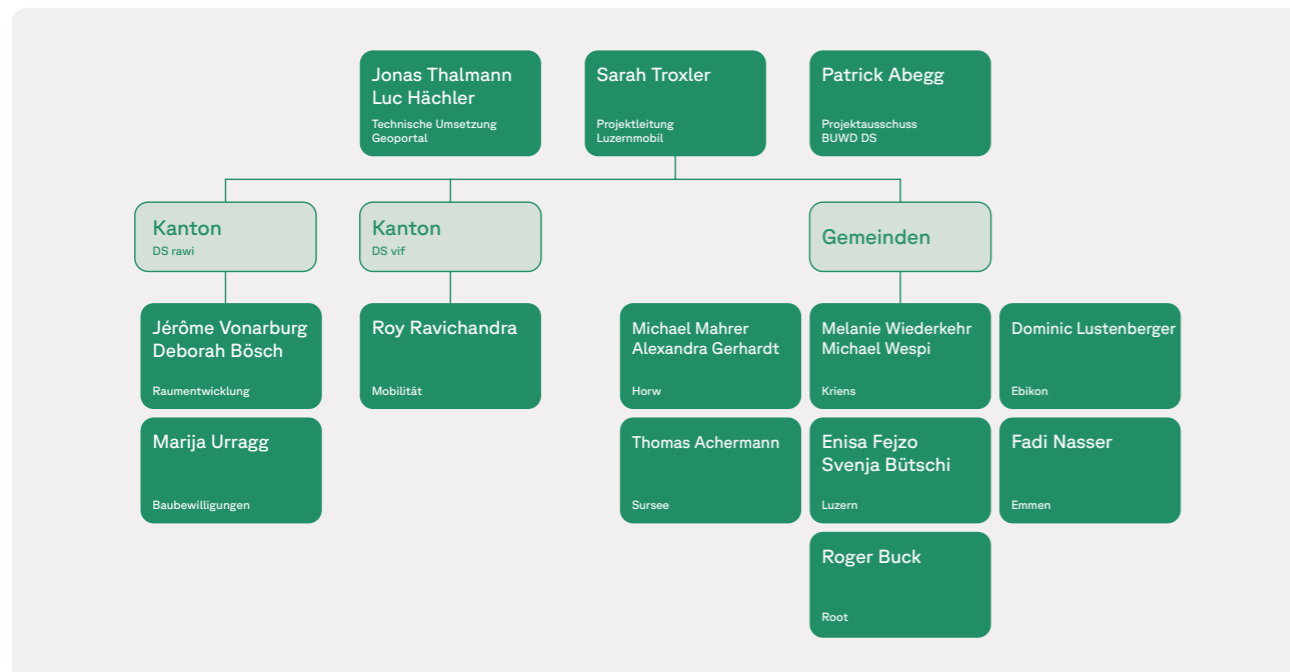
Szenen aus den «Anders Unterwegs»-Sendungen von Tele1.

Ob gestern, heute oder morgen: Zäme bewege

Mit dieser Kombination aus direkten Begegnungen, öffentlicher Sichtbarkeit, digitaler Präsenz, realen Erfahrungen und medialer Begleitung wurde 2025 ein sichtbarer Schritt unternommen, um das Thema Mobilität vielfältig und alltagsnah an die Menschen zu bringen. Die Aktivitäten haben Menschen motiviert, umzudenken, Neues auszuprobieren und Nachhaltigkeit aktiv zu leben.

Qualität und Wirkung von Mobilitätskonzepten steigern

Der Kanton Luzern wächst. Eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stellt ein nachhaltiges Wachstum sicher. So können Gemeinden ab einer gewissen Arealgrösse ein Mobilitätskonzept verlangen, das betriebliche, organisatorische und verkehrliche Massnahmen koordiniert. Dank messbaren Werten wie Parkplätzen, Veloabstellplätzen oder Modalsplit wird der Verkehr verträglich abgewickelt. Mit einem regelmässigen Monitoring stellen die Gemeinden die Umsetzung und Wirkung sicher.



Eine breit angelegte Projektgruppe mit verschiedenen Vertreter:innen aus Städten und Gemeinden hat zusammen mit Luzernmobil und der Dienststelle Raum und Wirtschaft eine hilfreiche Webanwendung für Kanton und Gemeinden entwickelt.

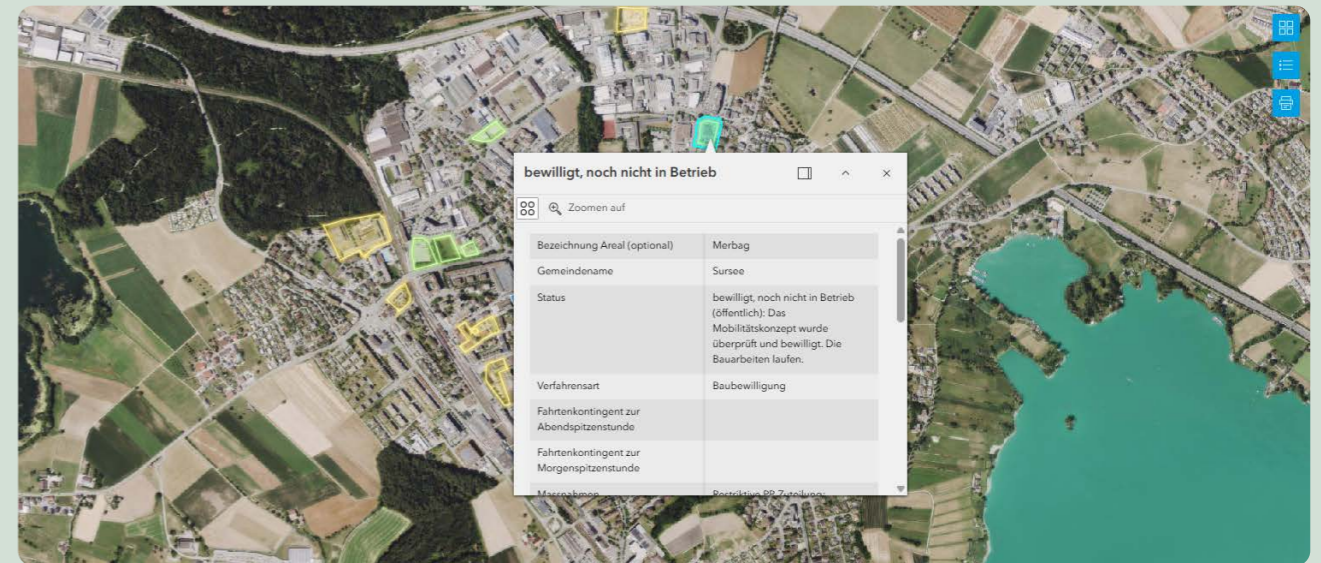
Digitale Mobilitätskonzepte

Es ist eine dynamische Webanwendung entstanden, welche es Gemeinden und Kanton ermöglicht, Mobilitätskonzepte digital zu erfassen, zu überwachen und deren Status einzusehen.

Für die Erfassung und Pflege erhalten die Gemeinden ein kostenloses Editierlogin. Für weitere Interessierte wie Gemeinderäte, die regionalen Entwicklungsträger oder kantonale Stellen steht das

Viewerlogin zur Verfügung. Damit können Details eingesehen, nicht aber geändert werden. In der öffentlichen Webkarte behalten auch Arealentwickler:innen den Überblick über bestehende Konzepte.

Mehr erfahren:
luzernmobil.ch/mobilitaetskonzept



Ein Beispiel für die Übersicht der digitalen Mobilitätskonzepte im Raum Sursee.

Stimmen von Mitwirkenden

«Dank der kantonalen Mobilitätskarte haben wir eine gemeinsame Plattform gefunden, die es uns ermöglicht, alle Mobilitätskonzepte inklusive Monitoring im Gemeindegebiet zu überblicken. Eine <Eigenbastelei> wurde somit hinfällig. Der Austausch mit anderen Luzerner Gemeinden hat uns bereichert, besonders wenn es um das <wie machen> und deren Wirksamkeit in verschiedenen Arealen geht.»

Alexandra Gerhardt, Projektleiterin Gemeinde Horw

«Mittels wirksamen Mobilitätskonzepten können wir in der Stadt Kriens die rasant voranschreibende Verdichtung zukunftsfähig umsetzen. Mit Hilfe des neuen Tools können wir die Wirksamkeit der geltenden Mobilitätskonzepte systematisch überprüfen, so dass diese nicht einfach nur vage Zukunftsversprechen bleiben.»

Maurus Frey, Stadtrat Kriens

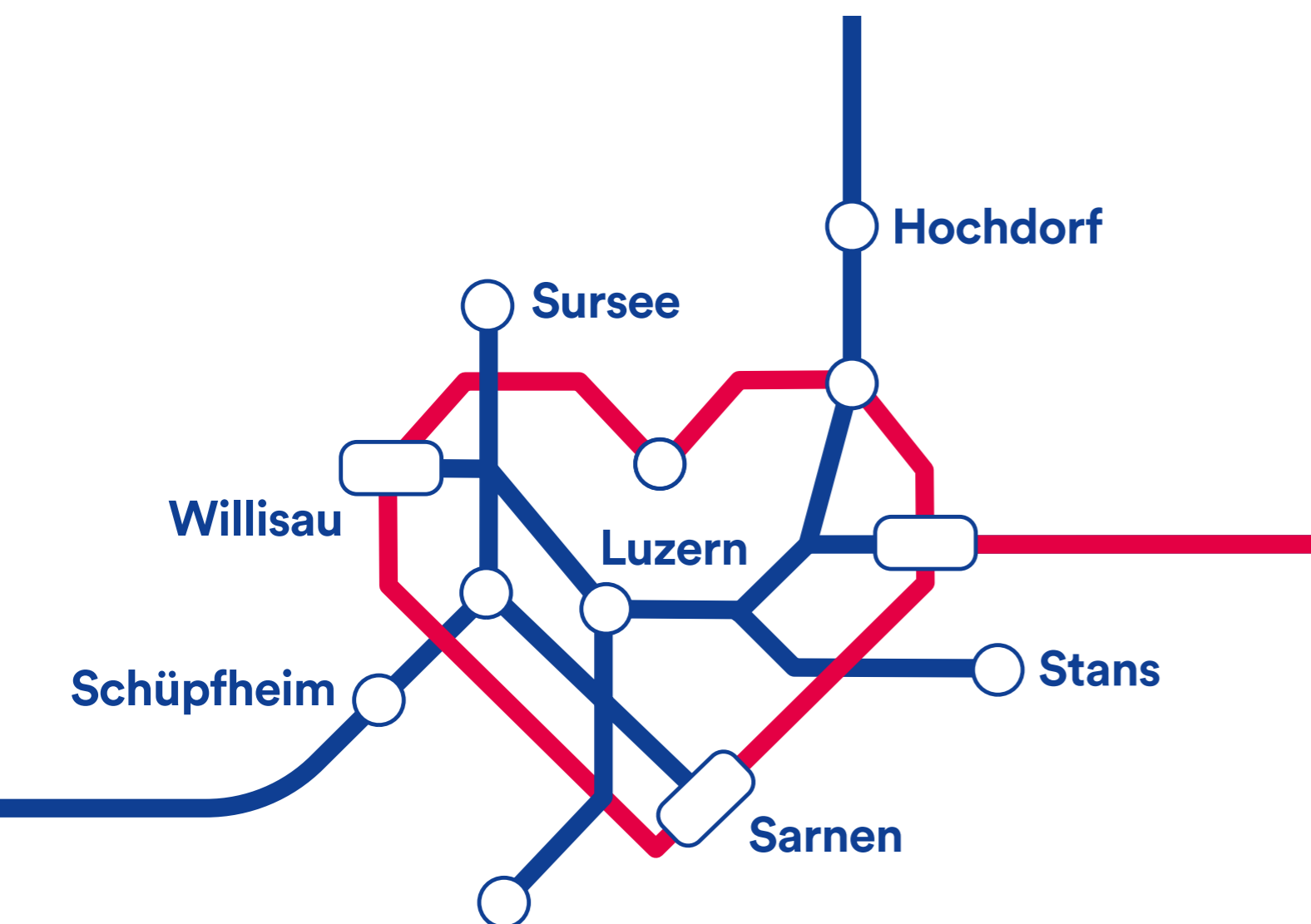
«Mobilitätskonzepte im Kanton sichtbar machen – für eine nachhaltige Zukunft.»

Roy Ravichandra und Jérôme Vonarburg, Kanton Luzern

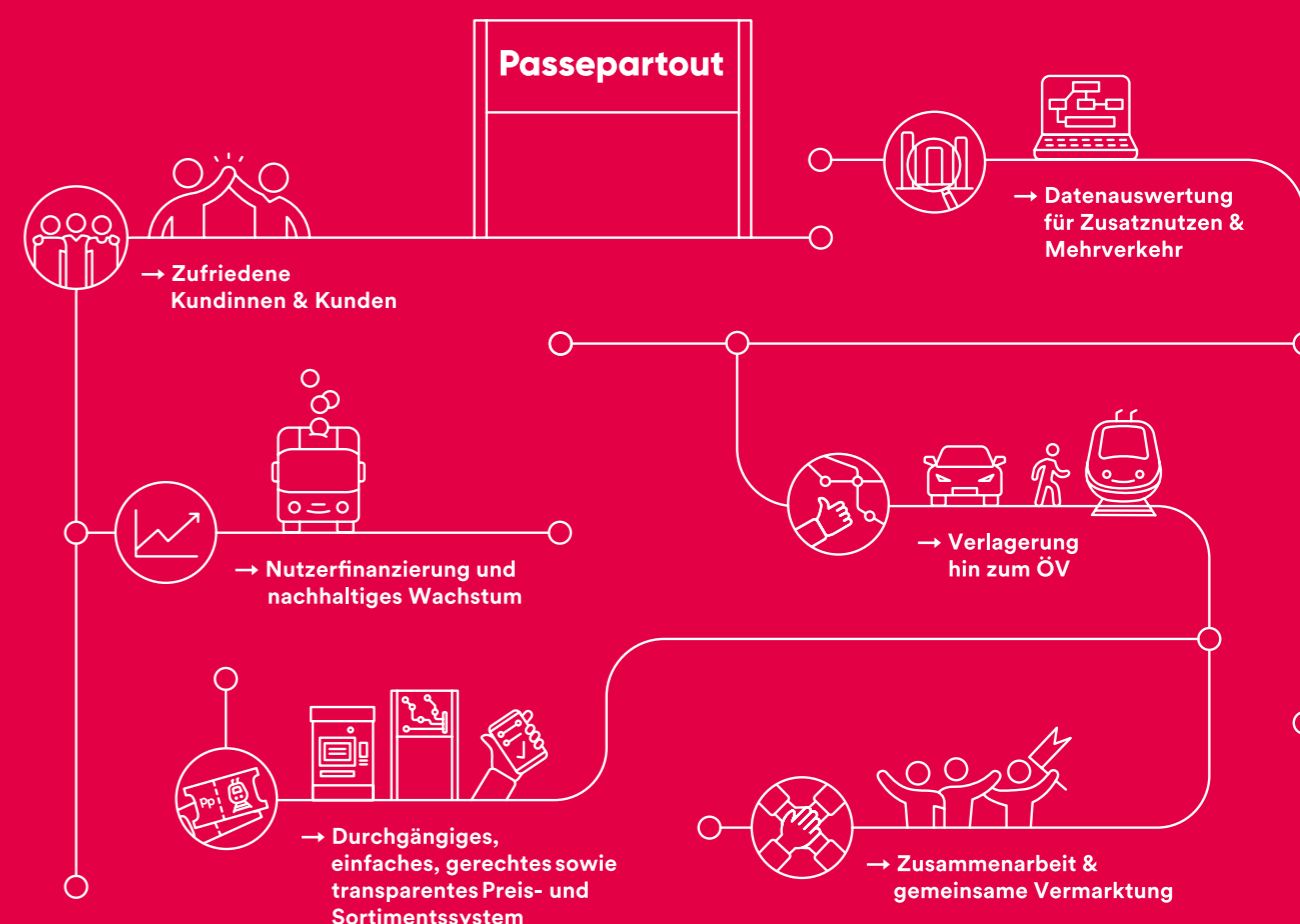
«Die digitale Erfassung der Mobilitätskonzepte fördert die Übersicht und den Wissensaustausch für nachhaltige Mobilität im Kanton Luzern.»

Thomas Achermann, Projektleiter Mobilität Stadt Sursee

Das Ticket für deine Region.



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)

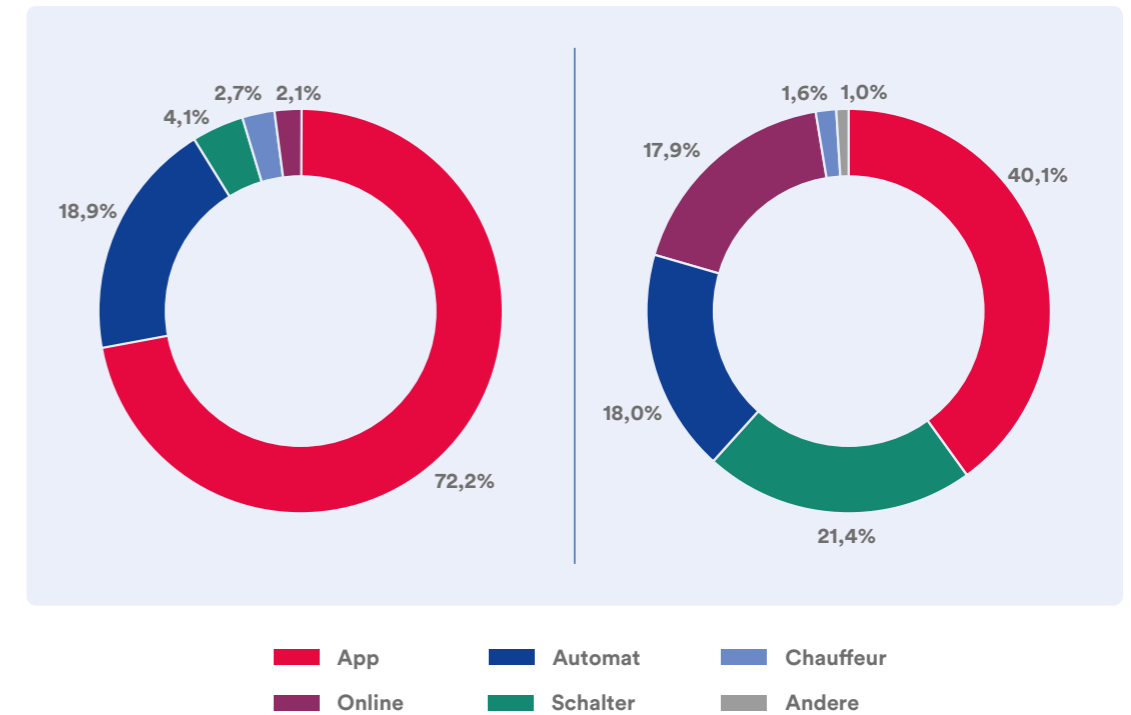


Der Tarifverbund Passepartout setzte im Jahr 2025 seinen Wachstumskurs fort und erzielte einen Jahresumsatz von 138,2 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 4,6 Millionen Franken beziehungsweise 3,5 Prozent. Das Umsatzziel 2025 von 135,0 Millionen Franken wurde damit um 3,2 Millionen Franken (+2,4 Prozent) übertroffen. Insgesamt bestätigt das Ergebnis die finanzielle Stabilität und die robuste Marktposition von Passepartout.

Die Umsatzentwicklung fällt in den einzelnen Sortimenten unterschiedlich aus. Abonnemente haben weiterhin eine hohe Bedeutung, wobei die Umsatzzunahme in der Stadt stärker war als auf dem Land. Die Jahresabonnemente wuchsen bei den Verkaufszahlen um 5,4 Prozent, während die Monatsabonnemente nur leicht zulegten (+1,2 Prozent). Deutlich dynamischer entwickelte sich der Bereich der Einzelfahrausweise, der insgesamt überdurchschnittlich wuchs. Besonders gefragt waren erneut Tageskarten, deren Verkäufe um 10,8 Prozent zunahmen. Die Einzelfahrausweise verzeichneten ebenfalls ein solides Wachstum (+4,8 Prozent). Demgegenüber gingen die Mehrfahrtenkarten weiter zurück (-5,0 Prozent), auf dem Land ausgeprägter als in der Stadt. Diese Entwicklung unterstreicht den anhaltenden Trend hin zu flexibleren und stärker digital geprägten Angeboten im öffentlichen Verkehr.

Anzahl Verkäufe 2025

Umsatzanteile 2025



Die Kanalentwicklung 2025 verdeutlicht die fortschreitende Verschiebung hin zu digitalen Vertriebskanälen und folgt damit dem übergeordneten nationalen Trend. 72,2 Prozent aller Passepartout-Tickets wurden über eine App verkauft, womit die App-Verkäufe um 4,2 Prozentpunkte anstiegen. Gleichzeitig erhöhte sich der Umsatzanteil der Apps um 3,7 Prozentpunkte auf 40,1 Prozent, was die wachsende Bedeutung mobiler Kanäle unterstreicht. Demgegenüber gingen die Automatenverkäufe weiter zurück: Nur 18,9 Prozent aller Tickets wurden an Automaten verkauft, womit der Anteil an den Verkaufszahlen um 3,0 Prozentpunkte und der Umsatzanteil um 2,2 Prozentpunkte sank. Auch der Chauffeurverkauf verlor weiter an Bedeutung und liegt neu bei 2,7 Prozent der Verkäufe beziehungsweise 1,6 Prozent des Umsatzes.

Am Schalter ging der Anteil an den Verkäufen leicht zurück. Der Umsatzanteil reduzierte sich deutlich. Das weist darauf hin, dass insbesondere umsatzstärkere Produkte vermehrt über Online-Verkaufskanäle bezogen werden. Der Online-Vertrieb blieb bei den Verkaufszahlen stabil, sein Umsatzanteil nahm folglich leicht zu.

		App	Automaten	Chauffeur	Kiosk	Online	Schalter	Andere
Trend 2019 vs. 2025	Verkaufsanteil	↑ 40%	↓ -29%	↓ -10%	↓ -1%	↑ 1%	↓ -1%	↓ -2%
	Umsatzanteil	↑ 26%	↓ -16%	↓ -4%	↓ -2%	↑ 9%	↓ -13%	→ 0%
Vergleich Vorjahr	Verkaufsanteil	↗ 4%	↓ -3%	↓ -1%	→ 0%	→ 0%	→ 0%	→ 0%
	Umsatzanteil	↗ 4%	↓ -2%	→ 0%	→ 0%	↗ 1%	↓ -1%	↓ -1%

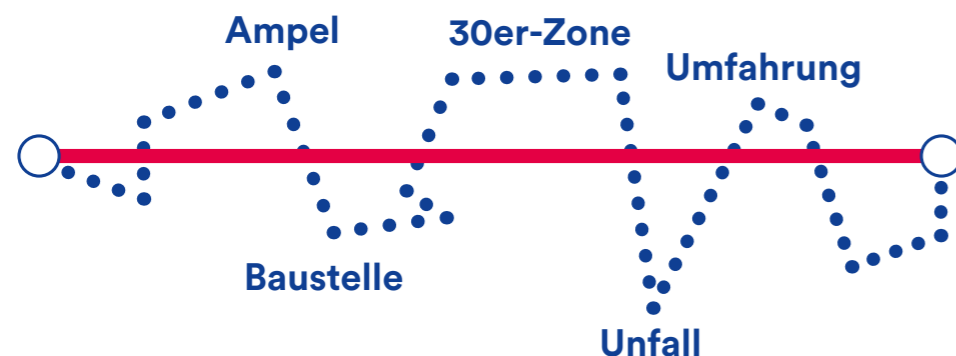
Marktforschung 2025 und Marketingstrategie 2030

Passepartout verfolgt das Ziel, mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen und stützt sich dabei auf eine datenbasierte Marketingstrategie. In diesem Zusammenhang wurde im Frühjahr 2025 gemeinsam mit YouGov Schweiz eine Marktforschung durchgeführt. Befragt wurden über 3 700 Personen aus den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden. Die Perspektiven von Kundinnen und Kunden sowie von Nicht-Kundinnen und Nicht-Kunden und die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind als wichtige Grundlage in die Marketingstrategie 2030 eingeflossen.

Neuer Markenauftritt

Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Marketingstrategie wurde der Markenauftritt hinsichtlich der gewünschten Wirkung bei Kundinnen und Kunden sowie bei Nicht-Kundinnen und Nicht-Kunden detailliert überprüft. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurde ein neuer Markenauftritt entwickelt. Dieser verfolgt das Ziel, den öffentlichen Verkehr in der Region einfacher, relevanter und emotional wirkungsvoller zu positionieren und das Nachtnetz in die gleiche Markenkommunikation zu integrieren.

Andere suchen Wege, du findest Entspannung.



Erreicht werden soll dies durch eine konsistente Markenführung, eine zielgerichtete Kommunikation sowie eine starke Identifikation mit der Region.

Entwicklung Firmenmobilität

Auch im Firmenkundenbereich (B2B) zeigt sich eine positive Entwicklung. Der Umsatz im Pendelverkehr (öV-Beteiligungen von Arbeitgebenden) konnte im Vergleich zum Vorjahr um 3 Prozent gesteigert werden. Noch grösser fällt das Umsatzwachstum bei Geschäftsreisen aus: +8 Prozent gegenüber Vorjahr. Die bestehende Zusammenarbeit mit den grössten Unternehmen der Zentralschweiz konnte erfolgreich weitergeführt werden. Zudem konnten sowohl bei Grosskunden als auch im KMU-Bereich neue Verträge abgeschlossen werden.

Schnupperangebot B2C

«1 Woche zahlen, 1 Monat fahren»: Mit diesem Schnupperangebot bietet Passepartout im Rahmen von Verkaufsförderungsmaßnahmen seit November 2025 die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr unverbindlich zu testen. Das Spezialangebot richtet sich gezielt an Neukundinnen und Neukunden, die bisher vorwiegend mit dem Auto unterwegs sind und ausprobieren möchten, wie bequem, entspannt und flexibel der öffentliche Verkehr sein kann – beispielsweise auf dem täglichen Arbeitsweg.

Dein Schnupperabo: 1 Woche zahlen, 1 Monat fahren.

Gültig
Tag und
Nacht



Entwicklung Ticketintegrationen

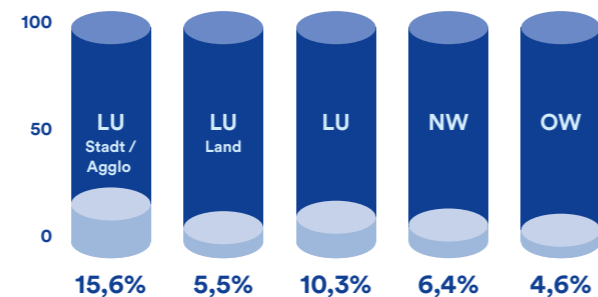
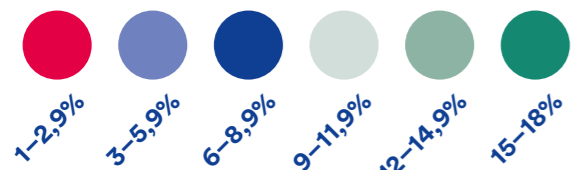
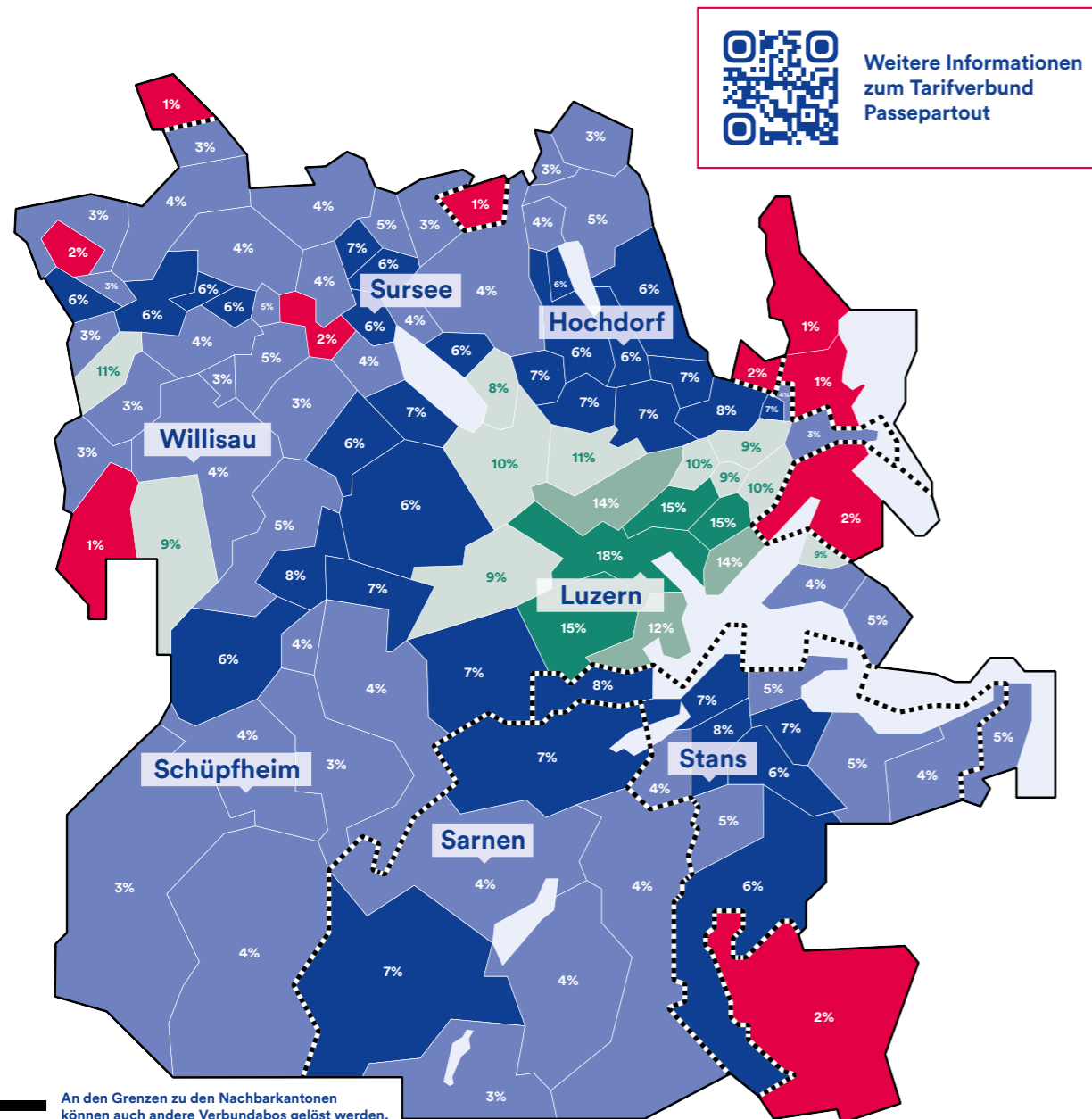
Ticketintegrationen und Spezialbillette leisteten im Jahr 2025 einen wesentlichen Beitrag zum Umsatz des Tarifverbunds Passepartout. Insgesamt wurden damit rund 2,7 Millionen Franken Umsatz erzielt. Einen zentralen Anteil daran hatten die Gästekarten in Luzern und Kriens, deren öV-Integration sowohl zusätzliche Einnahmen sicherte als auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs förderte.

Grossveranstaltungen im Einzugsgebiet von Passepartout leisteten einen weiteren positiven Beitrag. Dazu zählten das Zentralschweizerische Jodlerfest in Menznau, die UEFA Women's EURO 2025, die CISM Winter-Militärweltspiele 2025, der Musiktag «Lozärn verbonde» in Root, das Luzerner Kantonale Schwingfest in Root sowie das Musigfäscht Soorsi. Die Ticketintegration bei diesen Anlässen trug zur Verlagerung auf den öV, zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und zur Einnahmensicherung für den öV bei.

Ergänzend dazu bestehen langjährige Partnerschaften mit den Ferienpässen in Luzern und Sursee sowie in den Kantonen Obwalden und Nidwalden, mit Foxtrail, den Hunkeler Innovationdays, dem Luzerner Familientag, den Stanser Musiktagen, dem FIS Skisprung Weltcup Engelberg sowie mit General- und Mitgliederversammlungen verschiedener Banken. Mit dem FC Luzern konnte die öV-Integration für Matchbesucherinnen und Matchbesucher nicht über die Saison 2024/2025 hinaus verlängert werden.

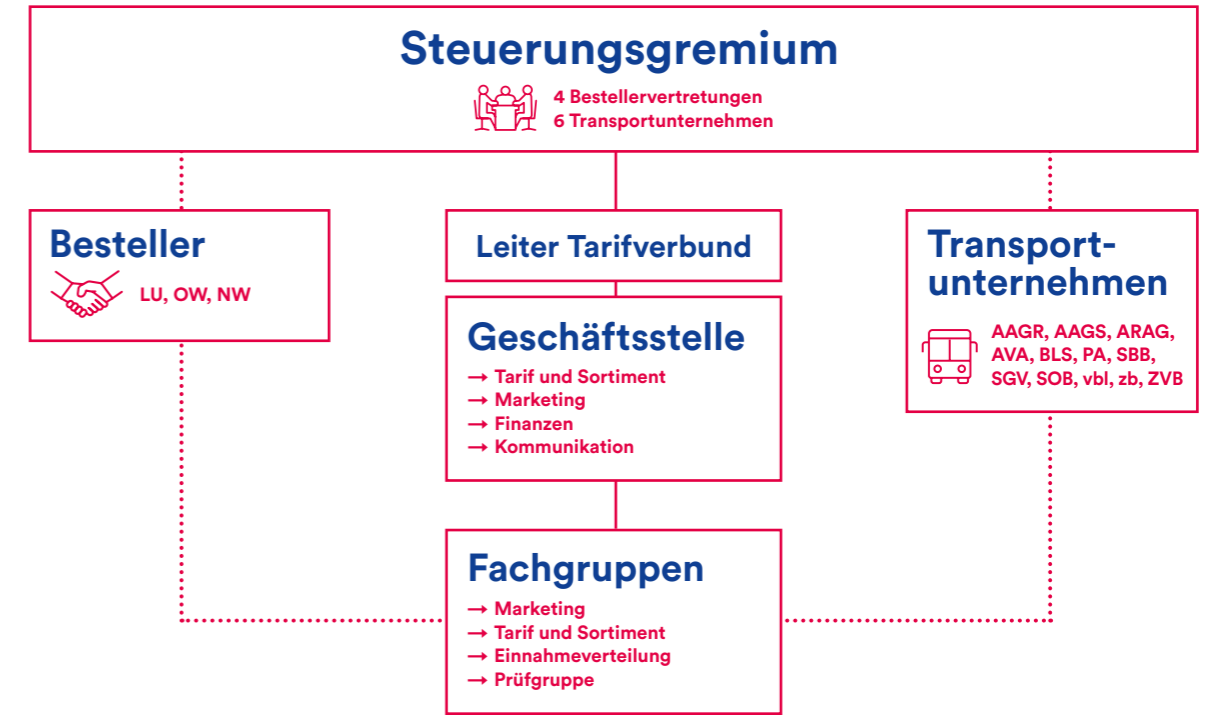
Insgesamt sind Ticketintegrationen ein zentraler Baustein, um den öffentlichen Verkehr in der Freizeitmobilität weiter zu stärken.

Personen in Besitz eines Passepartout-Verbundabos je Gemeinde per 31.12.2025 (in %)



Personen in Besitz eines Passepartout-Verbundabos je Kanton, in %

Organisation



Jahresrechnung 2025



Bericht zur Jahresrechnung 2025

Die Jahresrechnung 2025 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Verlust von TCHF 4 020 ab. Der Grund dafür sind steigende Beiträge an die Transportunternehmen sowie Investitionen in den fossilfreien öV. Zudem führten Änderungen im Verteilschlüssel der Passepartout-Einnahmen 2024 zu Verschiebungen bei der Ertragszuteilung auf die Transportunternehmen. Da weniger Erträge dem Ortsverkehr gutschrieben wurden, hat der VVL somit einen grösseren Teil der Abgeltungen stemmen müssen.

Die Jahresrechnung umfasst die folgenden drei Geschäftsbereiche: Den VVL (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden), den Tarifverbund Passepartout (finanziert durch die zwölf am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen) und den Behindertenfahrdienst (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden). Weiter führt der VVL auf Mandatsbasis die Geschäftsstelle der ZKöV (Zentral-schweizer Konferenz der öV-Direktoren).

Erfolgsrechnung

Der Jahresverlust des VVL beträgt TCHF 4 020, gegenüber TCHF 3 185 im Vorjahr. Die Beiträge von Kanton und Gemeinden stiegen in diesem Zeitraum um TCHF 3 000 bzw. 3,6 Prozent; gleichzeitig stiegen die Beiträge an die Transportunternehmen um TCHF 3 257 bzw. 4,0 Prozent. Damit erhöhte sich der Betriebsaufwand (ohne Administrationsaufwand) gegenüber dem Vorjahr um TCHF 3 203 bzw. 3,2 Prozent.

Der Administrationsaufwand erhöhte sich verglichen mit dem Vorjahr um TCHF 638 bzw. 9,4 Prozent aufgrund höherer Personalkosten (TCHF 225 bzw. 9,8 Prozent) und höheren Sachkosten (TCHF 577 bzw. 14,4 Prozent). Die Personalkosten stiegen aufgrund von zwei neuen Stellen: einer im Office Management und einer in der Angebotsplanung. Der Sachaufwand stieg verglichen mit dem Vorjahr unter anderem aufgrund von gestiegenen IT-Kosten der Dienststelle

Informatik (TCHF 42), der Kundenzufriedenheitsumfrage (TCHF 130), der Marktforschungsstudie des Passepartout (TCHF 46) und höherer Beiträge an die Alliance SwissPass (TCHF 133). Insgesamt stieg der Betriebsaufwand 2025 gegenüber dem Vorjahr um TCHF 3 840 (3,6 Prozent) auf TCHF 110 671.

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Das Eigenkapital beträgt TCHF 13 341 und ist aufgrund des Jahresverlusts um insgesamt TCHF 4 020 gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Kennzahlen

Die vereinbarten Transportleistungen 2025 berücksichtigen Steigerungen der Erlöse um 8,0 Prozent bei einer Kostensteigerung von 3,3 Prozent, die mit einer Erhöhung der produktiven Kilometer um 4,2 Prozent resp. 1,4 Mio. km einhergeht. Die Kosten pro Kilometer sanken um 11 Rappen auf CHF 13.29. Der Kostendeckungsgrad verbesserte sich insgesamt um 4,7 Prozent von 62,2 Prozent im Jahr 2024 auf 65,1 Prozent im Jahr 2025. Die Abgeltungen des VVL stiegen gegenüber Vorjahr um 0,3 Prozent und TCHF 217 auf TCHF 81 358, da der VVL aufgrund von Erlösverschiebungen und Änderungen in der Mitfinanzierung des Bundes einen grösseren Anteil der Abgeltungen zu übernehmen hatte.

Jahresrechnung 2025

Bilanz per 31. Dezember (in TCHF)

Aktiven	Anhang	2025	2024
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		31 064	31 392
Forderungen aus Leistungen	1)	3 753	3 219
Aktive Rechnungsabgrenzungen		4	51
Total Umlaufvermögen		34 821	34 662
Anlagevermögen			
Sachanlagen	2)	206	225
Immaterielle Anlagen	2)	297	508
Langfristige Forderungen	3)	–	4 332
Total Anlagevermögen		504	5 066
Total Aktiven		35 325	39 728
Passiven			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	4)	636	1 560
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	5)	10 439	9 802
Passive Rechnungsabgrenzungen		2 450	1 975
Kurzfristige Rückstellungen	6)	5 413	5 413
Kurzfristiges Fremdkapital		18 938	18 750
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	7)	3 046	3 617
Langfristiges Fremdkapital		3 046	3 617
Total Fremdkapital		21 984	22 367
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		13 341	17 361
Total Eigenkapital		13 341	17 361
Total Passiven		35 325	39 728

Erfolgsrechnung (in TCHF)

	Anhang	2025	2024
Kantons- und Gemeindebeiträge	8)	85 436	82 436
Beiträge von Transportunternehmen	9)	2 982	2 858
Beiträge Dritter	10)	243	236
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	11)	463	463
Durchlaufende Beiträge	12)	17 527	17 597
Total Betriebsertrag		106 651	103 590
Beiträge an Transportunternehmen	13)	-84 769	-81 512
Aufwand für Behindertenfahrdienst	14)	-958	-942
Durchlaufende Beiträge	12)	-17 527	-17 597
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		- 103 254	-100 051
Personalaufwand		-2 526	-2 301
Sachaufwand	15)	-4 588	-4 012
Abschreibungen	16)	-302	-467
Total Administrationsaufwand		-7 417	-6 779
Total Betriebsaufwand		-110 671	-106 831
Betriebsergebnis		-4 020	-3 241
Finanzergebnis	17)	-	20
Ordentliches Ergebnis		-4 020	-3 220
Betriebsfremdes Ergebnis	18)	-	35
Jahresergebnis		-4 020	-3 185

Geldflussrechnung (in TCHF)

	2025	2024
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Ordentliches Ergebnis	-4 020	-3 220
Betriebsfremdes Ergebnis	-	35
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen des Anlagevermögens	302	467
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	-534	18 168
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	48	-4
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	-924	422
+/- Zunahme/Abnahme sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	637	308
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	475	583
= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	-4 017	16 758
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	-62	-204
Auszahlung für Investitionen von Sachanlagen	-10	-228
Abnahme/Zunahme langfristige Forderungen	4 332	-4 332
= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	4 260	-4 764
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	-571	-555
+/- Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	-	-14 576
= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-571	-15 131
Total Geldfluss	-327	-3 137
Bestand flüssige Mittel 1.1.	31 392	34 529
Bestand flüssige Mittel 31.12.	31 064	31 392
+/- Zunahme/Abnahme flüssige Mittel	-327	-3 137

Eigenkapitalnachweis (in TCHF)

Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		2025	2024
Stand 1. Januar		17 361	35 122
Rückzahlung		–	–14 576
Jahresergebnis		–4 020	–3 185
Stand 31. Dezember		13 341	17 361

Gemäss der Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Luzern und dem VVL darf ein positiver Ergebnisvortrag höchstens 20 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 31.12.2025 (kumulierte Ergebnisvorträge) bedingt daher keine Rückerstattung.

Anhang zur Jahresrechnung 2025

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.

Transaktionen mit Nahestehenden

Nahestehende umfassen Personen und Organisationen, die direkt oder indirekt einen bedeutenden Einfluss auf finanzielle oder operative Entscheide ausüben können. Zu den nahestehenden Personen zählen die Mitglieder des Verbundrates, der Geschäftsführer sowie Mitarbeitende in leitender Funktion. Darüber hinaus zählen der Kanton Luzern, seine Dienststellen sowie seine rechtlich selbstständigen Anstalten zu den nahestehenden Parteien. Die Kantonsbeiträge werden auf der Grundlage des vom Kantonsrat verabschiedeten Budgets ausbezahlt. Alle übrigen Transaktionen erfolgen zu marktüblichen Bedingungen.

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 aus dem Jahr 2024. Die Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten aktiviert und werden betriebswirtschaftlich über eine Zeitdauer von 8 Jahren abgeschrieben.

Immaterielle Anlagen

Bei der immateriellen Anlage 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 zur Erfüllung 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 Vorjahres bis Mitte Dezember des nächsten Jahres.

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 2025 TCHF 168 (Vorjahr TCHF 163), davon erhielt die Präsidentin TCHF 53 (Vorjahr TCHF 50). 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 195 (Vorjahr TCHF 194). 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)

	2025	2024
Ausstehende Rückforderungen / Zahlungen VBL	3 058	2 237
Übrige Forderungen aus Leistungen	695	982
Total	3 753	3 219

Die Position «Ausstehende Rückforderungen/Zahlungen VBL» beinhaltet Forderungen, welche gemäss Vereinbarung mit Investitionen in den Ausbau der Batterie-Trolleybus-Infrastruktur im nächsten Jahr verrechnet werden.

Die «Übrigen Forderungen aus Leistungen» betreffen Forderungen gegenüber anderen Dritten.

2. Anlagespiegel (in TCHF)

Anschaffungswerte	Sachanlagen	Immat. Anlagen	Total
Stand 1. Januar 2024	–	3 279	3 279
Zugänge	228	204	432
Abgänge	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–
Stand 31. Dezember 2024	228	3 483	3 711
Zugänge	10	62	72
Abgänge	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–
Stand 31. Dezember 2025	238	3 545	3 783
Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen			
Stand 1. Januar 2024	–	–2 511	–2 511
Planmässige Abschreibungen	–2	–464	–467
Wertbeeinträchtigungen	–	–	–
Abgänge	–	–	–
Stand 31. Dezember 2024	–2	–2 975	–2 977
Planmässige Abschreibungen	–29	–273	–302
Wertbeeinträchtigungen	–	–	–
Abgänge	–	–	–
Stand 31. Dezember 2025	–32	–3 248	–3 280
Buchwert			
Buchwert per 31. Dezember 2024	225	508	733
Buchwert per 31. Dezember 2025	206	297	504

Im Vorjahr 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)

	2025	2024
Langfristige Forderungen	–	4 332
Total	–	4 332

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

4. Verbindlichkeiten aus Leistungen (in TCHF)

	2025	2024
Kreditoren Lieferungen/Leistungen	470	1 432
Intercompany-Kreditoren	166	129
Total	636	1 560

5. Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (in TCHF)

	2025	2024
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	9 976	9 339
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
Total	10 439	9 802

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

6. Rückstellungsspiegel (in TCHF)

	2025	2024
Stand 1. Januar	5 413	5 413
Neubildung	–	–
Auflösung	–	–
Verwendung	–	–
Umgliederung	–	–
Stand 31. Dezember	5 413	5 413
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)

	2025	2024
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	335	443
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	2 711	3 174
Total	3 046	3 617

Der Saldo der Mehreinnahmen für den Behindertenfahrdienst wird unter der Position «übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten» ausgewiesen. Die «Vorauszahlung von publikumsintensiven Einrichtungen» betreffen Betriebsbeiträge für die übernächsten Jahre.

8. Kantons- und Gemeindebeiträge (in TCHF)

	2025	2024
Kantonsbeitrag an VVL	42 293	40 793
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	425	425
Gemeindebeitrag an VVL und für Behindertenfahrdienst	42 718	41 218
Total	85 436	82 436

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 (Zentral-schweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs) und für die Besteller des Tarifverbunds 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 7 500 für 15 Jahre. Der jährliche Anteil wird unter dieser Position ausgewiesen.

12. Durchlaufende Beiträge (in TCHF)

	2025	2024
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	15 245	15 574
Saldierungsstelle SBB	2 283	2 023
Total	17 527	17 597

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. Die Investitionen der VBL in die Infrastruktur des fossilfreien öV beliefen sich auf TCHF 3 512 und führten im Vergleich zum Vorjahr zu einem Anstieg der Kosten.

14. Aufwand für Behindertenfahrdienst

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

15. Sachaufwand

Der Sachaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um TCHF 577 zugenommen. Es sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 267 (Vorjahr TCHF 212) 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 Vorjahr wurden erstmals Abschreibungen für den Bürroumbau berücksichtigt. Die aktivierten Vermögenswerte werden linear über acht Jahre abgeschrieben.

17. Finanzergebnis (in TCHF)

	2025	2024
Intercompany-Zinsen	–	20
Total	–	20

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

18. Betriebsfremdes Ergebnis (in TCHF)

	2025	2024
Untervermietung Büroräumlichkeiten	–	35
Total	–	35

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

19. Offenlegung Transaktion mit Nahestehenden (in TCHF)

Die Auszahlung der Kantonsbeiträge erfolgt auf Basis des vom Kantonsrat beschlossenen Budgets. Weitere Geschäfte mit nahestehenden Personen und Organisationen werden im Rahmen der üblichen Geschäftstätigkeit zu marktgerechten Konditionen durchgeführt, wie sie auch für unabhängige Dritte gelten.

Transaktionen mit Nahestehenden

	2025	2024
Kantonsbeiträge	42 718	41 218
Beiträge Dritter	6	2
Finanzergebnis	–	20
Total Ertrag	42 724	41 240

	2025	2024
Sachaufwand	267	212
Personalaufwand	1	1
Total Aufwand	267	213

Am Bilanzstichtag offene Positionen mit Nahestehenden

	31.12.2025	31.12.2024
Flüssige Mittel	31 064	31 390
Total Aktiven	31 064	31 390
Verbindlichkeiten aus Leistungen	166	129
Passive Rechnungsabgrenzung	12	12
Total Passiven	178	141

Berichterstattung der Geschäftsbereiche

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden drei Kostenträger geführt (VVL, Tarifverbund Passepartout und Behindertenfahrdienst). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen vier Kostenstellen, die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden sowie 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.

Das Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern beauftragte den VVL, 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)

	2025	2024
Kantons- und Gemeindebeiträge	84 586	81 586
Beiträge Dritter	243	236
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
Durchlaufende Beiträge	15 245	15 574
Total Betriebsertrag	100 536	97 859

Beiträge an Transportunternehmen	–84 769	–81 512
Durchlaufende Beiträge	–15 245	–15 574
Personalaufwand	–2 074	–1 836
Sachaufwand	–1 744	–1 290
Ergänzende Mobilitätsangebote	–423	–416
Abschreibungen	–302	–467
Total Betriebsaufwand	–104 556	–101 095
Betriebsergebnis	–4 020	–3 235

Finanzergebnis	–	20
Ordentliches Ergebnis	–4 020	–3 215

Betriebsfremdes Ergebnis	–	30
Jahresergebnis	–4 020	–3 185

Tarifverbund Passepartout (in TCHF)

	2025	2024
Beiträge von Transportunternehmen	2 874	2 766
Durchlaufende Beiträge (PP)	2 283	2 023
Total Betriebsertrag	5 157	4 789
Durchlaufende Beiträge (PP)	-2 283	-2 023
Personalaufwand	-453	-465
Sachaufwand	-2 421	-2 306
Total Betriebsaufwand	-5 157	-4 794
Betriebsfremdes Ergebnis	-	5
Betriebsergebnis	-	-

Behindertenfahrdienst (in TCHF)

	2025	2024
Kantonsbeitrag	425	425
Gemeindebeiträge	425	425
Ausgleich über Guthabenkonto	108	92
Total Betriebsertrag	958	942
Aufwand Behindertenfahrdienst	-958	-942
Total Betriebsaufwand	-958	-942
Betriebsergebnis	-	-

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 Jahr 2025 zugestimmt:

- **zb Zentralbahn AG:** Beschaffung Rollmaterial (ADLER und FINK-Triebzüge)
- **VBL AG:** Refit Billettautomaten
- **BLS AG:** Beschaffung Rollmaterial (MIKA RE) und IT-System

Ferner genehmigte der Verbundrat am 08.11.2024 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, sondern die Investitionen werden mit dem Angebotsbeschluss vereinbart.

Detail Vorsorgeverpflichtung (in TCHF)

	Über-/Unterdeckung Vorsorgeeinrichtung	
	31.12.2025	31.12.2024
Vorsorgepläne mit Überdeckung	1 632 591	1 259 724
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 229 (Vorjahr TCHF 205). Der Deckungsgrad der LUPK liegt per 31.12.2025 bei 116,8 Prozent (31.12.2024: 113,6 Prozent).

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2025 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu weiteren wesentlichen Korrekturen

der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Verbundrat stimmte der Jahresrechnung 2025 am 11. März 2026 zu.

Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

	2025	2024
FTE (=Vollzeitäquivalente)	14,4	13,6

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. Dennoch erfreute sich der MIV grosser Beliebtheit. Diese Entwicklung belastete das Strassennetz stark und beeinträchtigte die Zuverlässigkeit und Attraktivität des strassengebundenen öV massgeblich. Es braucht dringend Busbeschleunigungsmassnahmen, so dass der öV sein Fahrziel wieder zuverlässig und mit verlässlichen Umsteigemöglichkeiten erreichen kann.

Die Transportunternehmen konnten ihre Personalsituation dank attraktiverer Arbeitsbedingungen stabilisieren, was in den nächsten Jahren jedoch zu steigenden Personalkosten führen wird.

Durch die fortschreitende Umstellung auf den fossilfreien öV sowie durch 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 kommen weitere Sparankündigungen des Bundes zulasten der Kantone.

Aufgrund dieser Entwicklungen zeichnet sich in den nächsten Jahren bei gleichbleibenden Leistungen ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf 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 2025, 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 52 bis 68) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 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. 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

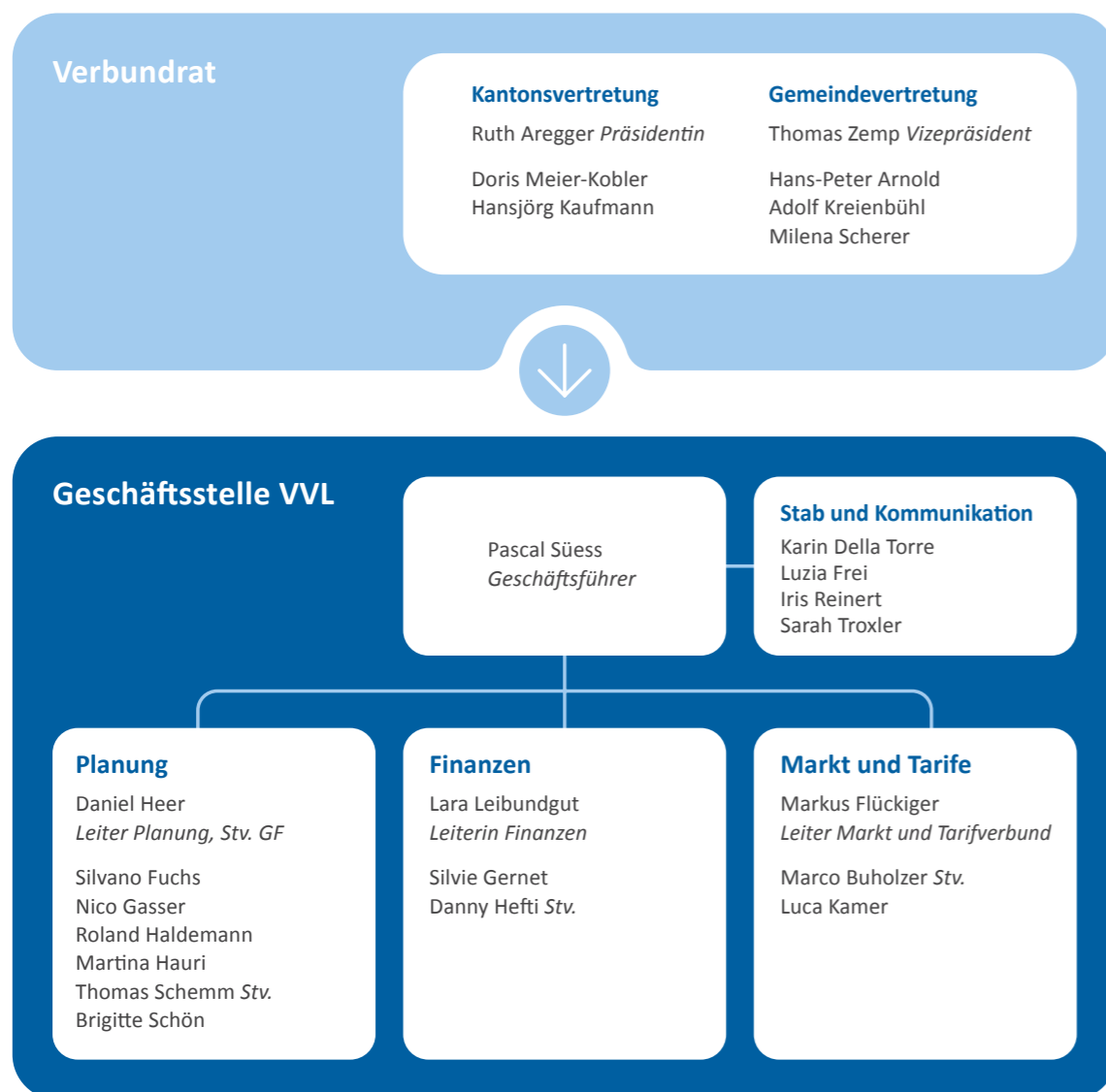
Qualifizierte Elektronische
Signatur von:
Karin Fein, Leiterin Finanzkontrolle
zugelassene Revisionsexpertin
20260331/10:59 UTC+02

Qualifizierte Elektronische
Signatur von:
Benjamin Torlic, Leitender Revisor
zugelassener Revisionsexperte
20260331/10:40 UTC+02

Luzern, 31. März 2026

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 2025

Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Liniennetz im Kanton Luzern



948
Haltestellen



1779_{km}
Streckennetz

Tagnetz



85
Buslinien



17
Bahnlinien



1
Zahnradbahn



1
Schiffslinie

Nachtnetz



22
Buslinien



2
Bahnlinien

Fahrplanjahr 2025 vom 15. Dezember 2024 bis 14. Dezember 2025

Transportunternehmen im VVL-Gebiet



Impressum

Herausgeber

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
6003 Luzern

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

Bildnachweise

Titelbild und Seiten 3, 4, 6–8, 11–14, 16, 19, 20, 22, 24,
28, 33, 35, 38, 50, 69, 75 und 76: Eveline Beerkircher
Seite 10: Beat Brechbühl
Seite 18: Jonas Raeber
Seiten 36, 38 und 39: Collective Agency
Seite 39: Tele1
Seite 41: Dienststelle Raum und Wirtschaft, Kanton Luzern

Konzept und Gestaltung

Wave · Brands and Stories, Luzern

Konzept Luzernmobil

Collective Agency, Zürich

Konzept Tarifverbund Passepartout

Confident GmbH, Winterthur
Neustadt Agentur AG, Luzern

