

Planungsbericht des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 93

über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017

Übersicht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017. Der zweite öV-Bericht gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest. Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern auf. Der Bericht dient auch als finanzpolitische Grundlage, hat daraus doch die Übereinstimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr mit der kantonalen Finanzplanung, insbesondere also mit dem aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP), hervorzugehen.

Der öV-Bericht nimmt die bisherige Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren wieder auf. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den Entwicklungsspielraum, worauf die Strategie weiterhin Rücksicht nimmt. Die Erfolgspositionen «kurze und verlässliche Reisezeiten», «einfach benutzbar», «gute Servicequalität», «am Puls der Zeit», «preiswert» und «gepflegt» werden durch «vernetzt» ergänzt: Erst mit der optimalen Vernetzung der Verkehrsträger an umgebauten öV-Drehscheiben entstehen für Fahrgäste kürzere Reisezeiten und mehr individuelle Fahrmöglichkeiten.

Die im ersten öV-Bericht 2012 bis 2015 festgelegten Ziele gelten unverändert auch für die Jahre 2014 bis 2017:

- Der Modalsplit in der Agglomeration steigt von 24 Prozent im Jahr 2010 weiter bis 30 Prozent.
- Die kurzfristigen Massnahmen bezüglich Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur sind umgesetzt.
- Die Qualität nimmt weiter zu.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich weiter auf 51 Prozent.

Folgende Schlüsselprojekte sind in Bearbeitung oder abgeschlossen:

- Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinien zur langfristigen Weiterentwicklung des Bahnangebots,
- Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz zur mittelfristigen Weiterentwicklung der S-Bahn Luzern,
- «AggloMobil due» zur kurz- und mittelfristigen Weiterentwicklung des Busnetzes in der Agglomeration Luzern und
- «RBus» zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung eines erhöhten Busbevorzugungsstandards für hoch belastete Doppelgelenktrolleybuslinien.

Die wichtigsten Massnahmen im öV-Bericht für den Zeitraum 2014 bis 2017 sind:

- Viertelstundentakt auf der Zentralbahn und damit verbunden die Neuausrichtung des Busnetzes in Luzern Süd,
- Ausrichtung Busnetz auf S-Bahn und damit verknüpft Planung und Bau diverser öV-Verknüpfungspunkte,
- Substanzerhaltung und Erneuerung der BLS-Strecken,
- schrittweise Umsetzung von «AggloMobil due»,
- Inbetriebnahme der Trolleybusverlängerung in das Luzerner Stadtquartier Büttlenen,
- neue Trolleybuslinie 3 Kriens–Emmenbrücke/Seetalplatz,
- Rollmaterialerneuerungen, Kapazitätserhöhungen und Angebotsoptimierungen sowie
- Anpassung des Zonensystems im Tarifverbund Passepartout.

Die Beiträge an die Transportunternehmen (Abgeltungen) schwanken aufgrund der jährlich vorgesehenen, unterschiedlich kostenwirksamen Massnahmen. Die weiterhin zweijährlich vorgesehenen Tarifierhöhungen von rund 3 Prozent können die höheren Abgeltungen nur teilweise kompensieren. Die resultierenden Defizite (2014 und 2016) und der Überschuss (2015) werden über das Eigenkapital des Verkehrsverbundes Luzern ausgeglichen. Dabei wird von konstanten Verhältnissen (Bundesbeteiligung, Energiepreise, Zinshöhe, Nachfrage usw.) ausgegangen. Auch als Folge der Sparanstrengungen im Rahmen der Aufgaben- und Finanzplanung sinken die Abgeltungen des Verkehrsverbundes Luzern in den Jahren 2014 und 2015 im Vergleich zu den im ersten öV-Bericht ausgewiesenen Beträgen deutlich, was Kanton und Gemeinden in diesem Umfang entlastet.

Die Infrastrukturausgaben steigen – ebenfalls im Vergleich zum öV-Bericht 2012 bis 2015 – auf tiefem Niveau an. Dabei werden die in der aktuellen Aufgaben- und Finanzplanung des Kantons vorgesehenen Infrastrukturprojekte, Infrastrukturabgeltungen und Kantonsbeiträge berücksichtigt. Noch nicht Eingang gefunden haben dagegen die Auswirkungen der Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur ab dem Jahr 2017 (Erhöhung Infrastrukturbeiträge der Kantone an den Bund, Wegfall der Privatbahnfinanzierung [u. a. BLS] durch die Kantone). Die Gemeindebeiträge lassen sich so etwa auf dem bisherigen Niveau halten.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Grundlagen.....	4
1.2	Vernehmlassungsverfahren	4
1.3	Einbettung im kantonalen Planungsumfeld	5
1.4	Berichtsaufbau	6
1.5	Rückblick auf die Jahre 2012 und 2013	7
2	Ausgangslage	7
2.1	Aktueller Stand des öffentlichen Verkehrs	7
2.2	Organisation	9
2.3	Stärken und Schwächen der Verkehrsmittel	10
2.4	Raumplanung	11
2.5	Nachfrage.....	12
3	Gesamtbild öffentlicher Verkehr	12
3.1	Zielzustand	12
3.2	Planungen in verschiedenen Horizonten	14
3.3	Erfolgspositionen.....	14
3.4	Leitidee der Strategie 2014 bis 2017	15
3.5	Ziele.....	15
4	Strategische Stossrichtungen	16
4.1	Strategie Verkehrsangebot und -infrastruktur	16
4.2	Strategie Tarifverbund Passepartout	20
4.3	Strategie Qualität und Ökologie.....	20
4.4	Ausgesuchte Querschnittsthemen	21
5	Massnahmen.....	23
5.1	Schlüsselplanungen.....	23
5.2	Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2017	32
6	Finanzierung Betrieb und Infrastruktur.....	35
6.1	Betrieb (Angebot, Rollmaterial)	36
6.2	Infrastruktur	39
6.3	Behindertenfahrdienst	41
6.4	Gemeindebeiträge	41
7	Antrag	41
	Entwurf.....	42
	Verzeichnis der Beilagen	43

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017.

1 Einleitung

1.1 Grundlagen

Gemäss § 13 Absatz 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) ist Ihrem Rat alle zwei Jahre ein Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) vorzulegen. Dieser öV-Bericht ist ein besonderer Planungsbericht gemäss § 77 Absatz 1c des Gesetzes über die Organisation und Geschäftsführung des Kantonsrates (Kantonsratsgesetz) vom 28. Juni 1976 (SRL Nr. 30). Er gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest (§ 13 Abs. 2 öVG). Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern auf, der dafür seit dem 1. Januar 2010 zuständig ist. Der öV-Bericht berücksichtigt die in § 2 öVG genannten Ziele und Grundsätze, die Funktion der Linien, das Erschliessungspotenzial, die Siedlungsstruktur und -entwicklung sowie die Wirtschaftlichkeit und die Kostenentwicklung (§ 13 Abs. 3 öVG). Er dient somit auch als finanzpolitische Grundlage, da daraus doch die Übereinstimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr mit der kantonalen Finanzplanung, insbesondere also mit dem jeweils aktuellen Aufgaben- und Finanzplan gemäss § 8 des Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 13. September 2010 (FLG; SRL Nr. 600), hervorzugehen hat.

Mit dem öV-Bericht für den Zeitraum 2014 bis 2017 liegt zum zweiten Mal eine Strategie für die öV-Entwicklung in den kommenden Jahren vor, ergänzt um einen Ausblick auf die längerfristige Entwicklung von Angebot und Infrastruktur. Dieser zweite Bericht führt die im öV-Bericht 2012 bis 2015 aufgezeigte Strategie weiter. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den Entwicklungsspielraum kurz- bis mittelfristig. Darauf nimmt die Strategie weiterhin Rücksicht. Das Angebot wird bis 2017 weitgehend auf der bestehenden Infrastruktur optimiert. Parallel dazu werden langfristige Entwicklungsperspektiven vor allem für das Bahnnetz erarbeitet. Massnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs ergänzen die Stossrichtungen, da sie den künftigen finanziellen Spielraum zu erweitern vermögen. Insgesamt werden mit der im öV-Bericht 2014 bis 2017 verankerten Strategie die erforderlichen Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und damit auch für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums im Kanton Luzern geschaffen.

1.2 Vernehmlassungsverfahren

Zu dem unter Federführung des Verkehrsverbundes Luzern erarbeiteten Entwurf des öV-Berichts 2014 bis 2017 wurden die Nachbarkantone, die Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger, die Transportunternehmen und weitere Interessierte, namentlich die in Ihrem Rat vertretenen Parteien, in einem zweieinhalb Monate dauernden Vernehmlassungsverfahren angehört (vgl. § 13 Abs. 4 öVG). Es gingen über 100 Stellungnahmen ein, darunter Eingaben von 50 Gemeinden, des Verbandes Luzerner Gemeinden, von 5 regionalen Entwicklungsträgern, 10 Transportunternehmen, den in Ihrem Rat vertretenen Parteien, 12 Mobilitäts- und Wirtschaftsverbänden und 6 Nachbarkantonen. Die einzelnen Stellungnahmen fanden nach Möglichkeit Eingang in den vorliegenden öV-Bericht.

Der öV-Bericht wurde insgesamt positiv aufgenommen und als gut strukturiert, lesefreundlich und nachvollziehbar beurteilt. Die Fragen zu Vision und Zielen, zu den Massnahmen 2014 bis 2017 und zum Gesamteindruck wurden grossmehrheitlich positiv beantwortet. Obwohl die Gelegenheit zum Anbringen von weiteren Anliegen

genutzt wurde, fand der eingeschlagene Weg Bestätigung. Mehrmals wurde erwähnt, dass der Bericht ein nützliches Planungsinstrument sei. Wiederholt verlangt wurde, dass die Regionen, insbesondere die Region Sursee-Mittelland, vertiefter zu beschreiben seien. Die Vertreterinnen und Vertreter aus der Region Luzern West setzen sich geeint für den Ersatz der störanfälligen EW-III-Fahrzeuge auf der Strecke Luzern–Bern ein. Oft gefordert wurde, dem Tiefbahnhof Luzern noch mehr Platz einzuräumen. Zudem seien Alternativen zum Tiefbahnhof Luzern oder ergänzende mittelfristige Angebotsausbauten aufzuzeigen. Der Förderung des intermodalen Ansatzes (bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie bessere Vernetzung der Buslinien untereinander) stimmten die meisten Stellungnehmenden zu. In Detailplanungen sei jedoch für jedes Gebiet (z. B. Luzern Nord und Luzern Ost) zu prüfen, wie der Angebotsumbau zu erfolgen habe. Für die betroffenen Gemeinden ist es von zentraler Bedeutung, dass das von der Landschaft aus unmittelbar in die Stadt Luzern führende Angebot bestehen bleibe.

Mehrfach wurde der Kostendeckungsgrad als Gradmesser der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs angeführt. Einzelne in diesem Zusammenhang formulierte Ziele greifen allerdings derart weit, dass sie sich nur mit einer – der öV-Strategie zuwiderlaufenden – Verringerung des Angebotes in Nebenverkehrszeiten und massiven Tarifierhöhungen erreichen liessen.

Das vorgeschlagene Konzept «RBus» fand bei allen betroffenen Standortgemeinden Zustimmung, wobei vertiefte Aussagen zu den Auswirkungen auf die Infrastruktur verlangt wurden. Darüber hinaus fanden sich in vielen Stellungnahmen Begehren für zusätzliche Infrastrukturausbauten, wie sie im Bericht, abgestimmt auf die kantonale Finanz- und Aufgabenplanung und das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen (vgl. Verhandlungen des Kantonsrates [KR] 2010, S. 2014), aufgezeigt werden.

Die angestrebten Vereinfachungen bei der Tarifstruktur wurden durchwegs begrüsst. Noch offen sei, ob und gegebenenfalls inwieweit sich die Fahrgäste an den Mehrkosten dafür beteiligen sollten.

Die Darstellungen zu den finanziellen Auswirkungen wurden durchwegs als transparent und schlüssig beurteilt. In vielen Stellungnahmen wurde darauf hingewiesen, dass für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs kaum zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden könnten. Gefordert wurden detaillierte Angaben zu den finanziellen Auswirkungen für die einzelnen Gemeinden. Dieser an sich nachvollziehbare Forderung kann aufgrund der Komplexität der Verteilschlüsselrechnung, die auf dem tatsächlich fixierten Jahresangebot auf der Basis der bereinigten Offerten der Transportunternehmen beruht, in diesem Planungsbericht nicht entsprochen werden.

Mehrfach angeregt wurde ein zeitlich längerer Rhythmus bei der Ausarbeitung eines aktualisierten öV-Berichts, der Ihrem Rat gemäss der geltenden gesetzlichen Regelung alle zwei Jahre vorzulegen ist. Vorgeschlagen wird analog dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen ein Rhythmus von vier Jahren.

1.3 Einbettung im kantonalen Planungsumfeld

Neben dem öV-Bericht enthalten die Kantonsstrategie aus dem Jahr 2011, der kantonale Richtplan vom 17. November 2009, das Agglomerationsprogramm Luzern (vgl. Verhandlungen des Grossen Rates 2006, S. 2269) und das Bauprogramm für die Kantonsstrassen direkt und indirekt Aussagen zur Rolle und zur erwünschten Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern.

In den letzten Jahren wurden der Standort Luzern gestärkt und die staatlichen Strukturen modernisiert. Gemäss der Kantonsstrategie für den Zeitraum ab 2011 steht Luzern für Lebensqualität und ist Innovationsmotor. Stadt und Land stärken sich weiter gegenseitig. Einen Schwerpunkt bildet der Zusammenhalt durch starke Strukturen. Dazu gehören als wichtiges Standbein leistungsfähige Verkehrssysteme. Wohn- und Arbeitsgebiete werden optimal mit Bahn und Bus verbunden, und die Regionen werden an die Subzentren und ans Hauptzentrum Luzern angebunden. So wird auch der Anschluss des Kantons Luzern Richtung Norden, Nordosten und an den Metropolitanraum Zürich sichergestellt.

Gemäss dem geltenden kantonalen Richtplan vom 17. November 2009, den Ihr Rat mit Kantonsratsbeschluss vom 23. März 2010 (vgl. KR 2010 S. 862) und der Bundesrat am 24. August 2011 (vgl. Bundesblatt [BBl] 2011, S. 7320) genehmigte, erfolgt die Siedlungsentwicklung und -verdichtung verstärkt dort, wo bereits vorhandene und ausbaufähige Infrastrukturen und gute Angebote des öffentlichen Verkehrs bestehen. Im Raum «Luzern Agglomeration» wird der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt. Im Agglomerationsgürtel und entlang der Hauptentwicklungs-

achsen ist der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Der Raum «Luzern Landschaft» wird durch ein Grundangebot des öffentlichen Verkehrs an die Hauptentwicklungachsen und die Regional- und Subzentren angebunden.

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation in der von unserem Rat am 5. Juni 2012 verabschiedeten und dem Bund zur Prüfung eingereichten Fassung baut grundsätzlich auf der Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms Luzern der 1. Generation auf und entwickelt dieses gestützt auf ein neues Zukunftsbild 2030 und eine Gesamtstrategie 2030 weiter. Neben den beiden Grossprojekten Tiefbahnhof Luzern (mit Durchmesserlinie im Endausbau) und Gesamtsystem Bypass liegt das Schwergewicht bei den übrigen Massnahmen auf dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Diese werden die Verkehrszunahme weitgehend aufnehmen müssen. Dazu müssen die vier Zentren Luzern, Luzern Nord (Seetalplatz), Luzern Ost (Ebikon) und Luzern Süd (Horw und Kriens Mattenhof) zu Kristallisationsorten mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Die heute ländlichen Gebiete bleiben weitgehend frei, werden zwar vielfältig genutzt, aber teilweise auch geschützt. Im Rahmen seiner Prüfung des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation kommt der Bund zum Schluss, dass im Verkehrsbereich die Stärke des Agglomerationsprogramms Luzern darin bestehe, dass die bestehenden Kapazitätsprobleme mit umfassenden Optimierungsmassnahmen so weit als möglich entschärft werden sollen. Zudem werde eine gute Konzeption zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt, mit der sich auch eine bedeutende Förderung der Intermodalität erreichen lasse. Mit dem Konzept «AggloMobil due» werde das Zentrum der Stadt Luzern entlastet, und auf verschiedenen Strecken würden die Reisezeiten und die Fahrplanstabilität verbessert. Neue Tangentiallinien verbesserten insbesondere die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte und der Nebenzentren. Schwachpunkte erkennt der Bund bei den noch nicht dargestellten Massnahmen für die Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme der von der Agglomeration Luzern geforderten übergeordneten Lösungen (Tiefbahnhof, Bypass). Dieser Einwand wird für den Bahnverkehr mit der laufenden Planung eines Mittelfristangebotes 2025, wie es in Kapitel 5.1.1 beschrieben ist, ausgeräumt. Schliesslich verlangt der Bund zusätzliche Verbesserungen zur siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraumes unter Einbezug aller Verkehrsmittel.

Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthält alle Projekte für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr auf dem Kantonsstrassennetz. Relevant für die aktuelle öV-Berichtsperiode wird das von Ihrem Rat zu beschliessende Programm für die Jahre 2015 bis 2018 sein.

1.4 Berichtsaufbau

Der (erste) öV-Bericht 2012 bis 2015, von dem Ihr Rat mit dem Kantonsratsbeschluss vom 30. Januar 2012 Kenntnis genommen hat (vgl. KR 2012 S. 92), legte das Schwergewicht stark auf die Ausgangslage bei der Infrastruktur und beim Angebot des öffentlichen Verkehrs. Dieses Thema greift der nun vorliegende Bericht im Kapitel 2 wieder auf und vertieft es. Umfassender stellt der Bericht aber im Kapitel 3 die Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren dar, die weiterhin darauf Rücksicht nimmt, dass Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel den Entwicklungsspielraum begrenzen. Der Bericht führt im Kapitel 4 des Weiteren die konkreten Stossrichtungen in den verschiedenen Umsetzungshorizonten (kurz-, mittel- und langfristig) an, legt im nächstfolgenden Kapitel den Stand der Schlüsselplanungen dar und nennt die konkreten, darauf abgestimmten Massnahmen in den kommenden Jahren. Schliesslich werden im Kapitel 6 die finanziellen Auswirkungen der Strategie, die sich daraus ergebenden Abgeltungen an die Transportunternehmen sowie die finanziellen Beiträge des Kantons Luzern und der Luzerner Gemeinden aufgezeigt.

1.5 Rückblick auf die Jahre 2012 und 2013

Zahlreiche Massnahmen des öV-Berichts 2012 bis 2013 konnten umgesetzt werden. Davon sind die folgenden Massnahmen speziell zu erwähnen:

- Einsatz von niederflurigem Rollmaterial auf den Bahnlinien S61, dem RE Luzern–Sursee–Olten, der S8 und der S3,
- Eröffnung der Haltestelle Allmend,
- integraler Halbstundentakt am Samstag auf der S7 zwischen Wolhusen und Willisau und am Sonntag auf der S9,
- Kapazitätserhöhung zu den Hauptverkehrszeiten dank zusätzlicher Kompositionen auf der S1, S9 und S18,
- verbesserte Anbindung der Seegemeinden am Bahnhof Küssnacht,
- Verbesserung der Angebote in den Regionalzentren Sursee und Willisau und
- bessere Abstimmung des Angebots auf die tatsächliche Nachfrage auf zahlreichen Linien (Verschiebung Mittagsverdichtung auf den Agglomerationslinien, bessere Abstimmung der Randkurse auf Bahn- und Busanschlüsse, Zusatzkurse zu den Pendlerzeiten u.a.).

Ihr Rat hat zusammen mit der Kenntnisnahme vom öV-Bericht 2012 bis 2015 die Bemerkung überwiesen, dass im Raum Luzern die Inbetriebnahme von Tangentiallinien bereits während der ersten Berichtsperiode anzustreben sei (vgl. KR 2012 S. 97). Die Planungen wurden dementsprechend verstärkt, was es erlaubt, per Dezember 2013 bereits erste Tangentiallinien einzuführen. Dies betrifft die Linie 26 im Raum Luzern Ost, die ab dem Bahnhof Ebikon über Adligenswil, Würzenbach direkt nach Meggen führt. Zudem wird im Raum Luzern Süd die Direktverbindung zwischen Kriens und Horw gestärkt. Von zentraler Bedeutung werden die neue Linie 3 (Kriens–Pilatusplatz–Seetalplatz), ab Dezember 2015 als neue Trolleybuslinie geplant, und die geänderte Führung der Linie 18 (Ebikon–Littau), ab Dezember 2017 zusammen mit dem neuen Bus-Hub (Umsteigeknoten Bus - Bahn) Ebikon geplant, sein.

Im Einzelnen wird im Kapitel 3.5 der Stand der Zielerreichung detailliert erläutert. Dort sind die Ziele aus dem ersten öV-Bericht 2012 bis 2015, der aktuelle Stand und die neuen Ziele aufgeführt.

2 Ausgangslage

2.1 Aktueller Stand des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr im Kanton Luzern umfasst 16 Bahn- und 77 Buslinien. Gut ein Drittel dieser Linien verläuft in der Agglomeration Luzern. Der öffentliche Verkehr muss neben der Grundversorgung der Luzerner Landschaft eine gute Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern gewährleisten sowie leistungsfähig und effizient sein (vgl. § 2 Abs. 2 öVG).

Auf den nachfragestarken Strecken verkehren die S-Bahn-Linien im Halbstundentakt, auf den übrigen Strecken im Stundentakt. Die Züge auf dem Normalspurnetz (SBB, BLS, SOB) sind in den Spitzenzeiten gut ausgelastet, einzelne Kurse haben aber die Kapazitätsgrenze erreicht. Ausserhalb der Hauptverkehrszeit hat das System genügend Kapazität. Auf dem Schmalspurnetz (Zentralbahn) kann dank der neuen Bahnanlagen Allmend ab Dezember 2013 der Viertelstundentakt angeboten werden. Bei Bedarf sind dort auch Zusatzzüge einsetzbar. Das Bahnnetz der Region Luzern hat viele einspurige Abschnitte, bei denen Kreuzungsmöglichkeiten fehlen (Emmenbrücke–Hochdorf, Rotsee, Hergiswil, Luzern–Immensee sowie nahezu der gesamte Raum Luzern West). Zudem ist die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet und lässt eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zu.

Viele Buslinien aus der Agglomeration Luzern verlaufen radial in die Innenstadt und enden am Bahnhof Luzern. Diese Busse belasten den Bahnhofplatz stark. Demgegenüber gibt es nur wenige Durchmesserlinien. Zahlreiche Buslinien, allen voran die Trolleybuslinie 1 zwischen Kriens und Luzern, sind in den Hauptverkehrszeiten überfüllt. In der Innenstadt stehen sie oft im Stau. Fahrpläne können deshalb nicht eingehalten werden, und Anschlüsse werden gebrochen. Die notwendigen Gegenmassnahmen verursachen zusätzliche Betriebskosten. Die Verknüpfung des Busnetzes mit dem S-Bahn-Netz ist derzeit nicht optimal. Weil nur vereinzelt Tangentialverbindungen bestehen, sind die Reisezeiten zwischen den Agglomerationsgemeinden zu lang. In der Luzerner Landschaft wurde in den letzten Jahren die Anbindung der

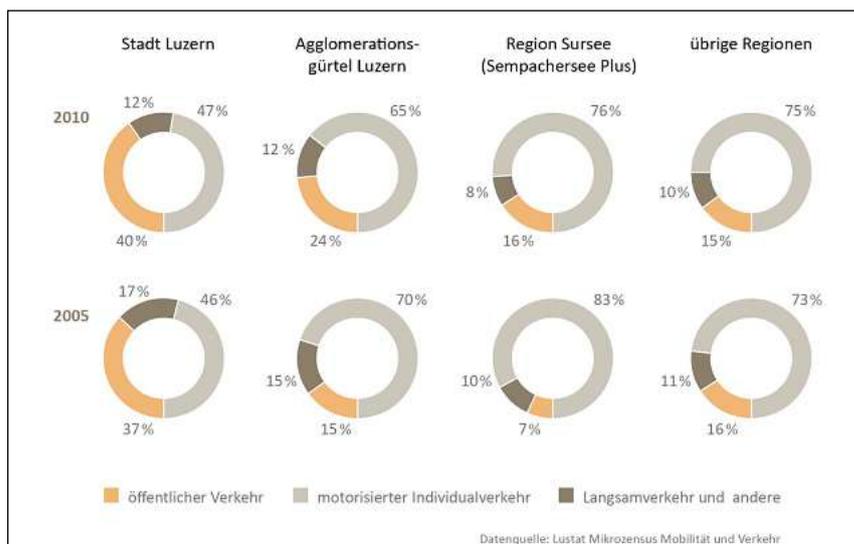
regionalen Buslinien an die Bahnhöfe Sursee, Zofingen, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim massgeblich verbessert. Vielerorts sind die Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus allerdings weiterhin unattraktiv. Einen Überblick über das Liniennetz vermittelt Anhang 1.

Das Gebiet rund um den Bahnhof Sursee ist für den Kanton Luzern, die Region Sursee-Mittelland, die Stadt Sursee und die Anrainergemeinden von grosser strategischer Bedeutung. Die Zufahrt für die Busse zum Bahnhof Sursee ist in den Spitzenzeiten nicht mehr zuverlässig gewährleistet, wodurch die Anschlüsse auf die Bahn gefährdet sind. Optimierungen sind sinnvollerweise gesamtheitlich anzugehen, da im Umfeld zahlreiche Planungen (Bahnhofplatz, Campus Sursee u. a.) im Gang sind.

Bei den Tarifverbunden stehen Entwicklungen auf nationaler Ebene an. So wurde im Jahr 2012 die Vereinigung der Verbunde gegründet. Der Tarifverbund Passepartout, der sich über die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden erstreckt (vgl. Anhang 1), war von Anfang an Mitglied dieser Vereinigung und hat Einsitz im leitenden Gremium und in den verschiedenen Kommissionen. Diese nationale Zusammenarbeit verfolgt verschiedene Ziele. So wird der fachliche Austausch unter den Verbunden gefördert. Gleichzeitig werden gemeinsame strategische Positionen erarbeitet, und durch die Harmonisierung der Tarife wird eine Verbesserung der Transparenz erreicht. Beim Marketing unterstützt der Tarifverbund Passepartout – nebst verschiedenen verbundinternen Massnahmen – auch die nationalen Ziele. Die lokalen, regionalen und nationalen Bedürfnisse werden zu einer umfassenden Sicht zusammengeführt. Dementsprechend wird bei den Abonnements (u. a. Verbund-, General-, Halbtax-Abonnement) der Markt von den Partnern punktuell gemeinsam bearbeitet. Im Weiteren hat sich der Tarifverbund Passepartout in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen mit den lokalen Billettautomaten befasst und diese mit solchen in anderen Verbunden verglichen. Es wurden wichtige Erkenntnisse gewonnen und erste Massnahmen umgesetzt. Darüber hinaus hat eine Arbeitsgruppe Kriterien für einen verständlicheren und benutzerfreundlicheren zukünftigen Zonenplan definiert.

Die Kundinnen und Kunden äussern sich in der Einwohnerbefragung 2011 des Kantons Luzern zufrieden über den öffentlichen Verkehr. Auf einer Skala von 0 bis 10 beurteilen 80 Prozent der Befragten mit Werten zwischen 7 und 10 die Lage des öffentlichen Verkehrs als gut bis sehr gut. Rund ein Viertel der Luzernerinnen und Luzerner bewegt sich hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fort. Vor allem die Jüngsten der Befragten nutzen diese Verkehrsmittel stark. Bei den 15- bis 24-Jährigen ist beinahe die Hälfte hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Mehr als die Hälfte, nahezu 60 Prozent, der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Luzern beurteilen die derzeitigen Ausgaben für den öffentlichen Verkehr als gerade richtig. Mit 7 Prozent befürworten vergleichsweise wenige Personen eine Senkung der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr. Jedoch verlangt etwas mehr als ein Drittel von ihnen, dass der Kanton die finanziellen Mittel für den öffentlichen Verkehr aufstockt.

Im Weiteren liefern die Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes aus dem Jahr 2010 wertvolle Hinweise. So besitzen knapp über 60 Prozent aller Luzernerinnen und Luzerner ab 16 Jahren ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Seit der Erhebung im Jahr 2005 ist dieser Wert um über 10 Prozent markant gestiegen. Weiter erreichen die Fahrgäste die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besser. So verkürzte sich die mittlere Distanz vom Wohnort zur Haltestelle gegenüber 2005 um 50 Meter auf unter 300 Meter. Zudem lässt sich das Verkehrsaufkommen kurz und knapp mit «weiter, öfter und schneller» umschreiben. So nahm zum Beispiel die durchschnittlich zurückgelegte Jahresdistanz im öffentlichen Verkehr pro Person seit 2005 um 20 Prozent zu. Festgestellt wurde zusätzlich, dass der öffentliche Verkehr eher für lange Strecken genutzt wird. Klar ersichtlich ist auch der zunehmende öV-Anteil am Gesamtverkehr, dies sowohl bei der Distanz, bei der Unterwegszeit als auch bei der Anzahl Etappen. Auffallend ist sodann, dass zwischen 2005 und 2010 der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der gesamten Verkehrsleistung (Modalsplit) im Agglomerationsgürtel Luzern um rund 60 Prozent von 15 auf 24 Prozent gestiegen ist oder sich im Raum Sempachersee Plus gar mehr als verdoppelt hat (von 7 auf 16%). Dagegen verblieb der Modalsplit bei den übrigen Regionen des Kantons konstant. Die Tagesdistanzen aller Verkehrsträger haben im Jahr 2010 zugenommen. Der absolute Wert des motorisierten Individualverkehrs liegt jedoch höher. Zudem hat das angewandte Rundungsverfahren das Resultat in Grafik 1 beeinflusst. Wichtig ist, dass die umgesetzten öV-Massnahmen auch auf dem Land Wachstum beim öffentlichen Verkehr mit sich gebracht haben.



Grafik 1: Verkehrsmittelwahl (Modalsplit, Tagesdistanz)

2.2 Organisation

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) hält fest, wie der öffentliche Verkehr im Kanton Luzern organisiert ist.

Angebot

Dem als öffentlich-rechtliche Anstalt tätigen *Verkehrsverbund Luzern* obliegt die Planung und Festsetzung des Verkehrsangebotes, die Bestellung der Verkehrsleistungen sowie die Steuerung der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs. Als geschäftsführende Stelle des Tarifverbundes *Passepartout* gestaltet er zusammen mit den beteiligten Kantonen Obwalden und Nidwalden das Billettsortiment und die Preise des Tarifverbundes *Passepartout* (vgl. § 9 Abs. 2 öVG). Die bestellten Leistungen umfassen den Regional- und den Agglomerationsverkehr. Oberstes Gremium des Verkehrsverbundes Luzern ist der *Verbundrat*.

Infrastruktur

Der Kanton Luzern, handelnd durch die *Dienststelle Verkehr und Infrastruktur*, ist unter anderem für die Erstellung der Infrastruktur im öffentlichen Verkehr verantwortlich. Von total rund 111 Millionen Franken Infrastrukturkosten sind im Budget 2013 Investitionsbeiträge in den öffentlichen Verkehr von rund 12 Millionen Franken enthalten.

Tabelle 1: Organisation öffentlicher Verkehr im Kanton Luzern

Während sich die oben genannten Organisationen auf den Kanton Luzern beschränken, ist das Tarifverbundgebiet mit den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden weiter gefasst und wie folgt organisiert:

Der *Tarifverbundausschuss* ist das Lenkungsgremium des Tarifverbundes *Passepartout*. Er setzt sich aus den drei Bestellern Verkehrsverbund Luzern, den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie vier Transportunternehmen zusammen.

Die *Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout* ist im Verkehrsverbund Luzern integriert. Sie ist für das Umsatzbudget und die Marketingmassnahmen verantwortlich. Gleichzeitig ist sie für die Einnahmenverteilung, das Tarifmanagement und die Tarifzonen zuständig.

Tabelle 2: Organisation Tarifverbund Passepartout

2.3 Stärken und Schwächen der Verkehrsmittel

Im Kanton Luzern decken verschiedene Verkehrsmittel das Transportbedürfnis ab. Unterteilt in Stärken und Schwächen zeigen nachfolgende Darstellungen auch deren Einsatzbereiche.

Bahn

<i>Stärken</i>	<i>Schwächen</i>
<ul style="list-style-type: none"> – unabhängiges Trasse, schnell, zuverlässig und komfortabel – hohe Beförderungskapazität – Einsatz im Fern- und Regionalverkehr zur Verbindung von Zentren – Imageträger für den ganzen öffentlichen Verkehr – dichtes Streckennetz 	<ul style="list-style-type: none"> – aus Kantonsicht nur beschränkte Einflussmöglichkeit (nationaler Betreiber) – teure Infrastruktur (Gleis und Fahrleitung) vor allem in Nebenverkehrszeiten – langer Planungsvorlauf – teures Transportmittel für Nebenverkehrszeiten mit geringeren Fahrgastfrequenzen – Einspurabschnitte

Die Bahn garantiert zuverlässige Fahrten zwischen den Zentren. Sie verbindet zudem alle wichtigen Städte mit Luzern im dichten Takt.

Trolleybus

<i>Stärken</i>	<i>Schwächen</i>
<ul style="list-style-type: none"> – Rückgrat des städtischen Nahverkehrs, hohe Leistungsfähigkeit mit Doppelgelenktrolleybussen – umweltfreundlich (wenig Lärm und keine Abgase) und komfortabel – gute Akzeptanz bei Kundinnen und Kunden und Gemeinden – wirtschaftlicher Einsatz dank grösseren Fahrzeugen statt dichterem Takt 	<ul style="list-style-type: none"> – Bindung an Betreiber – hohe Infrastrukturkosten (Fahrleitungen) – lange Bewilligungsverfahren bei Fahrleitungen – ohne Bevorzugung ungenügende Einhaltung des Fahrplans – fehlende Flexibilität im Störfall

Im dicht bebauten Siedlungskern ist der kapazitätsstarke und umweltfreundliche Trolleybus das richtige Verkehrsmittel für Luzern. Wenn Bevorzugungen für den Trolleybus vorhanden sind, kann er zuverlässig hohe Fahrgastströme bewältigen.

Diesel- und Hybridbusse

<i>Stärken</i>	<i>Schwächen</i>
<ul style="list-style-type: none"> – flexibel in der Fahrzeuggrösse (Midibus bis Gelenkautobus) – ausser der Strasse keine spezielle Infrastruktur nötig (günstiger Betrieb) – weitgehend unabhängig in der Linienführung – geeignet zum Start einer Angebotsentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> – Platzzahl beschränkt – Emissionen (Lärm und Abgase vor Ort) – ohne Bevorzugung ungenügende Einhaltung des Fahrplans – Grösse der Fahrzeuge für grosse Nachfrage auf Hauptlinien limitiert

Diesel- und Hybridbusse sind ein ideales Transportmittel für Quartiere, den Regionalverkehr und mittelstark besiedelte Gebiete. Zudem sind sie bestens als Zubringer zu den übergeordneten Bahn- oder Trolleybussystemen geeignet.

Motorisierter Individualverkehr (Auto)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – jederzeit und individuell für den Personentransport verfügbar – ausser der Strasse keine Infrastruktur nötig – weit verbreitet – geeignet für individuellen Materialtransport 	<ul style="list-style-type: none"> – hoher Platzbedarf (pro Person) im fahrenden und ruhenden Verkehr – Emissionen (Lärm und Abgase vor Ort) – ungeeignet für den Transport einer grossen Anzahl von Personen – benötigt in der Stadt und Agglomeration Luzern viel der begrenzten Verkehrsflächen

Das Auto ist das ideale Transportmittel für die individuelle Reise. Es ist im ländlichen Raum bestens zur individuellen Erschliessung und zum Materialtransport geeignet.

Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – jederzeit und individuell verfügbar – kostengünstig – gesundheitsfördernd – platzsparend 	<ul style="list-style-type: none"> – beschränkte Reichweite – witterungsabhängig – Veloverkehr ohne Radverkehrsanlagen wenig attraktiv

Der Fuss- und Veloverkehr ist die ideale Art der Fortbewegung auf kurzen Strecken und bei guten Wetterbedingungen.

2.4 Raumplanung

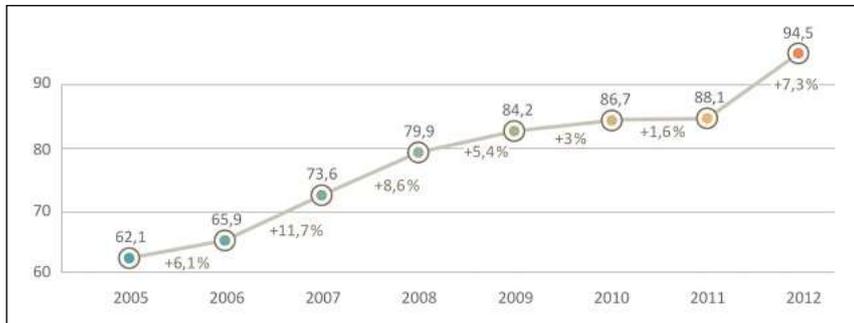
Das Raumkonzept Schweiz des Bundes aus dem Jahr 2012 enthält Ziele und Strategien zur zukünftigen räumlichen Entwicklung unseres Landes. Es zeigt auf, welchen Weg wir einschlagen müssen, wenn wir künftigen Generationen intakte und gut funktionierende Lebens- und Wirtschaftsräume hinterlassen wollen. Als wichtigste Ziele werden genannt:

- *Sicherung der natürlichen Ressourcen:* Bund, Kantone, Städte und Gemeinden sichern Umfang und Qualität der natürlichen Ressourcen. Die raumplanerischen Entscheide sorgen für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden. Zum Schutz der natürlichen Ressourcen werden die Siedlungen nach innen entwickelt. Die Landschaft hat einen eigenständigen Wert. Auf die weitere Erschliessung und Bebauung unverbauter Räume wird verzichtet.
- *Steuerung der Mobilität:* Die Schweiz betreibt und unterhält ein raum- und energiesparendes Verkehrsnetz, das finanzierbar ist. Das Verkehrssystem fördert die Siedlungsentwicklung nach innen und reduziert die negativen Auswirkungen der Mobilität auf Wohnqualität, Energieverbrauch und Landschaft. Die Schweizer Bevölkerung profitiert von kurzen Wegen zwischen Arbeit, Wohnen und Freizeit.
- *Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit:* Die grossstädtisch geprägten Lebens- und Wirtschaftsräume mit ihren Agglomerationen sind als leistungsfähige, dynamische Standorte von wirtschaftlicher Entwicklung, Wissensökonomie, Innovation und Kultur gestärkt. Die gesamte Schweiz profitiert von der kohärenten Entwicklung urbaner und ländlicher Qualitäten und steigert damit ihre Attraktivität als Wirtschafts- und Lebensraum. Durch gezielte Vernetzungsstrategien können städtische und ländliche Räume gleichermassen voneinander profitieren.

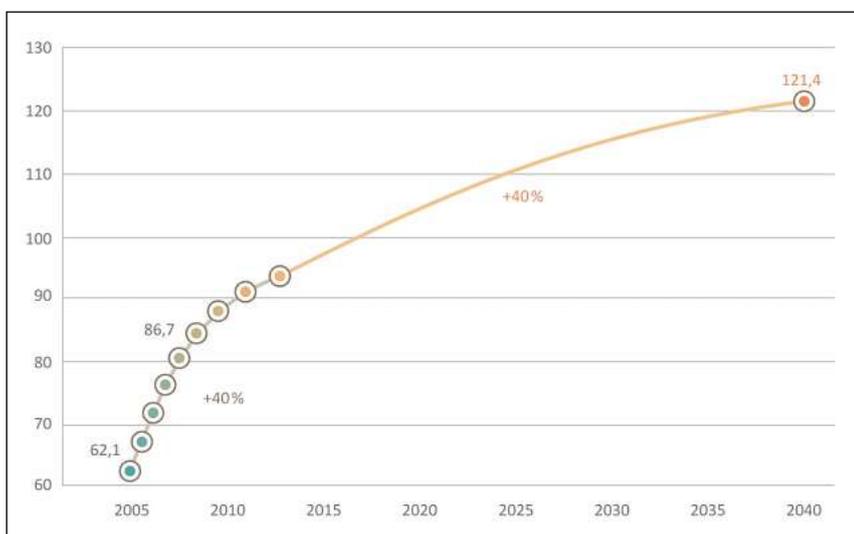
Die nationalen Stossrichtungen sind auch in der kantonalen Raumplanung verankert. Die künftige Siedlungsentwicklung soll weitestgehend nach innen erfolgen. Das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt. Die Entwicklung wird entlang der Achsen von Luzern nach Sursee–Olten, Ebikon–Zürich und Horw–Ob-/Nidwalden gefördert. Als richtungweisende Festlegung gibt der kantonale Richtplan dementsprechend zur Gesamtverkehrspolitik vor, dass die Räume, die Hauptentwicklungsachsen und die Zentren nach Bedeutung und Bedarf durch den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr – abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung und die Umwelt – nachhaltig erschlossen werden sollen. Im Raum «Luzern Agglomeration» und im Bereich der Hauptentwicklungsachsen wird danach der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt. Dem motorisierten Individualverkehr wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt. Im Raum «Luzern Landschaft» stellt der öffentliche Verkehr – unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses – die Grundversorgung und eine bedarfsgerechte Anbindung dieses Raums mit seinen Zentren an die der Hauptentwicklungsachsen und eine Vernetzung des Raums mit dem Raum «Luzern Agglomeration» sicher.

2.5 Nachfrage

Alle fünf Jahre erhebt der Bund im Mikrozensus Mobilität und Verkehr mittels Stichproben das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Die Daten ermöglichen ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Der Kanton Luzern veranlasste für die Daten aus dem Jahr 2010 eine Verdichtung der kantonalen Stichprobe, um auch auf regionaler Ebene aussagekräftige Resultate zu erhalten. Die vergangene und die künftige Nachfrage zeigen die folgenden Grafiken.



Grafik 2: Beförderte Personen (in Mio./ohne Fernverkehr)



Grafik 3: Erwartete Nachfrageentwicklung (in Mio./ohne Fernverkehr)

3 Gesamtbild öffentlicher Verkehr

3.1 Zielzustand

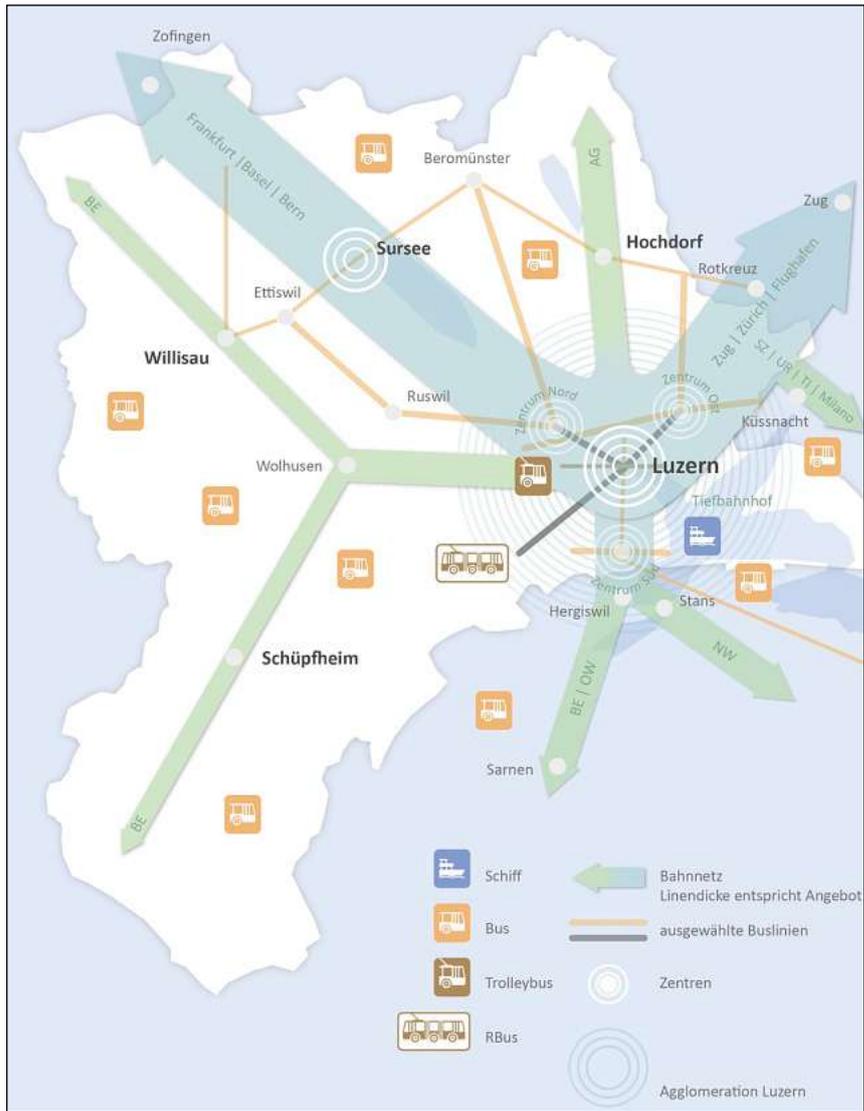
Der Zielzustand stellt im Sinn einer Vision auf grosse Schlüsselbauwerke und auf einen erst dadurch möglichen grossen Angebotsausbau ab. Die Vision baut auf bestehenden Planungen auf und ist auf diese abgestimmt und realistisch. Bereits bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation entstand ein Zukunftsbild. Dieses wurde für den vorliegenden öV-Bericht weiterentwickelt und auf den ganzen Kanton Luzern ausgedehnt. Der nachfolgend beschriebene Zielzustand ist auch in der Grafik 4 dargestellt.

Der Kanton Luzern vereint auch künftig verschiedene Siedlungsformen. Es gibt dicht bebaute Zentrumsstädte, ein um Luzern immer stärker werdender Agglomerationsgürtel, das kantonal zweitwichtigste Zentrum Sursee und die eher dünn besiedelte Landschaft. Im Bereich der im Richtplan definierten Hauptentwicklungachsen (Luzern–Sursee–Zofingen, Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Hergiswil) liegt der Schwerpunkt der Entwicklung. Hier befinden sich innerhalb des Agglomerationsgürtels die drei Zentren Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität. In der sich ebenfalls stark entwickelnden Stadt Sursee werden die umliegenden Gemeinden sternförmig mit Zubringerbussen an die öV-Drehscheibe Bahnhof Sursee

angeschlossen. Die auf den Hauptachsen Luzern–Sursee–Zofingen, Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Hergiswil liegenden starken Zentren sind dank dem Tiefbahnhof Luzern und seinen Durchmesserlinien über das Hauptzentrum Luzern schnell verbunden. Neben durchgehenden S-Bahn-Linien halten in den Regional- und Agglomerationszentren auch die Regionalexpresszüge. Sie bieten weiterhin eine direkte und überregionale Anbindung und sind eine gute Alternative zum Interregio-Verkehr ab Luzern.

Die heute bestehenden Bahnhöfe der Zentren Sursee, Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd entwickeln sich zu attraktiven öV-Verknüpfungspunkten. Überlandlinien aus dem Raum «Luzern Landschaft» bringen als Zubringerlinie Fahrgäste zu umgebauten Verknüpfungspunkten, das heisst zu sogenannten Hubs. Dort kann der Fahrgast zwischen schnellem und zuverlässigem Bahn- und städtischem Nahverkehr wählen. Zwischen den genannten Zentren der Agglomeration werden die Reisenden schnell, zuverlässig und direkt befördert. Diese werden gebündelt mit grossen statt mit immer häufiger fahrenden kleineren Bussen transportiert. Doppelgelenktrolleybuslinien geniessen bei der öV-Bevorzugung einen speziellen Status (RBus-Standard) und garantieren ein rasches und zuverlässiges Vorwärtskommen zu allen Tageszeiten. Zudem ist im dicht bebauten Kernbereich mit dem Trolleybus auch weiterhin die umweltfreundlichste Transportart im Einsatz. Die mit Emissionen hoch belasteten Hauptachsen der Agglomeration Luzern können durch den Trolleybuseinsatz entlastet werden. Weiter ergänzen innerhalb der Agglomeration kernnahe Direktverbindungen das Netz und eröffnen neue und schnellere Fahrmöglichkeiten unter den einzelnen Korridoren.

In der Luzerner Landschaft bleibt die Grundversorgung weiterhin sichergestellt. Buslinien verbinden die grösseren Ortschaften und werden nachfrageorientiert an Bahnanschlüsse ausgerichtet. Überlandlinien werden auch untereinander besser vernetzt. Grosse Pendlerströme werden beschleunigt und weiterhin mit attraktiven Expresslinien bewältigt.



Grafik 4: Zielzustand

Schritt für Schritt gilt es, den Zielzustand eines ideal vernetzten öV-Systems umzusetzen. Es muss gelingen, in kurz-, mittel- und langfristigen Projekten auf den Zielzustand hinzuarbeiten. Alle Elemente sind in der Richtplanung, dem Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation und weiteren Grundlagenplanungen aufgenommen. Die Umsetzung ist in konkreten Planungen wie «AggloMobil due», Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz oder Tiefbahnhof Luzern inklusive Mittelfristangebot Bahn 2025 vorgesehen (siehe Kap. 5.1).

Dieser Zielzustand deckt sich mit den Empfehlungen des Raumkonzepts Schweiz, die für Luzern einen optimalen Einsatz der Ressourcen anstreben und auf die die im Kapitel 2.4 genannten Zielsetzungen abstellen:

- Die verantwortlichen Akteure bündeln ihre Kräfte und schaffen insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd neue urbane Qualitäten. Die Vernetzung dieser urbanen Schwerpunkte ist in erster Linie durch verdichtete Infrastrukturen und Angebote des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sicherzustellen.
- Die ländlichen Zentren sind in ihren Funktionen für den ländlichen Raum zu stärken. Eine Konzentration der Dienstleistungen und lokalen Wirtschaftsschwerpunkte auf diese Zentren wird deshalb angestrebt.
- Der Raum Luzern-Zug ist durch vernetzte und räumlich klar begrenzte Entwicklungsschwerpunkte als Teil des Metropolitanraums Zürich weiterzuentwickeln. Die Funktionsfähigkeit der Schienenachse Luzern–Zug–Zürich und des Eisenbahnknotens Luzern wird verbessert.
- Das S-Bahn-System ist im gesamten Raum zu optimieren. Prioritär sind dabei rasche und häufige Verbindungen zwischen den Zentren. Zudem ist eine Verdichtung des Angebots auf den beiden Entwicklungsachsen nach Zug und Sursee sowie auf den Zubringerachsen von Arth-Goldau (via Küssnacht und/oder Rotkreuz) nach Luzern nötig. Um eine weitere Zersiedlung zu vermeiden, ist die Siedlungsentwicklung auf die Haltestellen zu konzentrieren.
- Die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes ist zu gewährleisten. Die Siedlungsentwicklung und die Infrastruktur für den Nahverkehr müssen dabei aufeinander abgestimmt werden. Der Verträglichkeit der Strasseninfrastrukturen mit Siedlungen und Umwelt ist grosses Gewicht beizumessen.

3.2 Planungen in verschiedenen Horizonten

Der beschriebene Zielzustand enthält Bestandteile mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten. Zudem ist zu beachten, dass das System Bahn im Gegensatz zum System Bus mit deutlich anderen Planungsbedingungen umzugehen hat. Um für die in diesem Bericht erläuterten Stossrichtungen und Massnahmen Klarheit zu schaffen, wird von folgenden drei Umsetzungshorizonten ausgegangen:

Umsetzungshorizonte	Merkmale
kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> – geplante Umsetzung bis 2018 – Finanzierung geplant oder gesichert – Lösungen für aktuelle Probleme
mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung zwischen 2018 und 2030 – Massnahmen mit langem Planungs- und Finanzierungsvorlauf
langfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Angebotsausbauten zur Bewältigung künftig erwarteter Nachfrage

Tabelle 3: Umsetzungshorizonte

3.3 Erfolgspositionen

Der öV-Bericht 2012 bis 2015 führte folgende langfristigen Erfolgspositionen auf:

- *Kurze und verlässliche Reisezeiten:* Die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr sind verlässlich, schnell und unabhängig von der aktuellen Verkehrssituation.
- *Einfach benutzbar:* Das Angebot ist zeitlich und örtlich gut verfügbar. Durchgehend systematisierte und abgestimmte Fahrpläne vereinfachen das Reisen.
- *Gute Servicequalität:* Die Qualität der Leistungen ist angemessen und im ganzen Tarifverbund homogen. Die Kundinnen und Kunden sind zufrieden.
- *Am Puls der Zeit:* Veränderte Kundenbedürfnisse und neue technische Möglichkeiten sind die Treiber einer stetigen Leistungsentwicklung.
- *Preiswert:* Die Leistungen des öffentlichen Verkehrs sind den Preis wert.
- *Gepflegt:* Der Marktauftritt widerspiegelt den Wert der Leistung.

Diese Erfolgspositionen bleiben weiterhin massgebend und werden wie folgt ergänzt:

- *Vernetzt*: Durch eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger an umgebauten öV-Drehscheiben entstehen für Fahrgäste kürzere Reisezeiten und mehr individuelle Fahrmöglichkeiten.

3.4 Leitidee der Strategie 2014 bis 2017

Es war Teil der Leitidee des öV-Berichts 2012 bis 2015, einen Überblick über laufende Planungen zu geben sowie kurzfristige Massnahmen beim Platzangebot, bei der Zuverlässigkeit und beim Rollmaterial zu treffen. Die Leitidee bringt den Kern der Strategie 2014 bis 2017 in wenigen Worten auf den Punkt:

- Die im Zielzustand abgebildete Vision – abgestimmt auf die kantonale Planungs-umgebung – wird weiterentwickelt. Es werden Lösungen für alle Zeithorizonte (kurz-, mittel- und langfristig) aufgezeigt. Diese Lösungen können schrittweise umgesetzt werden, sind somit finanzierbar und passen langfristig in das angestrebte Gesamtbild.
- Konkrete Massnahmen für den Zeitraum 2014 bis 2017 sowie Stossrichtungen für alle weiteren Zeithorizonte werden aufgeführt.

3.5 Ziele

Die im öV-Bericht 2012 bis 2015 festgelegten Ziele gelten für die Jahre 2014 bis 2017 unverändert weiter:

- Der Modalsplit in der Agglomeration steigt von 24 Prozent im Jahr 2010 weiter bis 30 Prozent.
- Die kurzfristigen Massnahmen bezüglich Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur sind umgesetzt.
- Die Qualität nimmt weiter zu.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich weiter auf 51 Prozent.

Das Thema Qualität wird weiter differenziert. Während die Kundenzufriedenheit generell der Gradmesser der öV-Qualität ist, bildet der Fahrleistungsindex allein diejenigen Indikatoren ab, welche die Transportunternehmen selber beeinflussen können (z.B. Fahrzeugsauberkeit). Während diese beiden Themen die Kundensicht darstellen (Befragung der Kunden), widerspiegelt das Qualitätsaudit die Bestellersicht und enthält beispielsweise die Qualitätsmessung der Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden der Transportunternehmen. Die nachfolgende Tabelle gibt einerseits den heutigen Stand wieder und bildet andererseits die bis 2017 angestrebten Ziele ab.

Themen	öV-Bericht 2012 bis 2015	öV-Bericht 2014 bis 2017	
	Zielvorgaben	Ausgangslage 2014	neue Zielvorgaben bis 2017
Modalsplit Agglomerationsgürtel (Tagesdistanz)	18%	24%	30%
Qualität			
– Kundenzufriedenheit	76 Punkte	75 Punkte	76 Punkte
– Fahrleistungsindex	–	78 Punkte	79 Punkte
– Qualitätsaudit	–	80 Punkte	81 Punkte
Kostendeckungsgrad	50%	49%	51%
Stand Planungen	Kapitel 5.1 zeigt die laufenden Planungen und gibt einen Überblick über deren Stand. Die laufenden Planungen sind auf Kurs. Bei der Bahn wurde das Mittelfristangebot 2025 ergänzt. Ziel ist es, dass die konkreten Massnahmen in Kapitel 5.2 bis zu deren geplanten Inbetriebnahme umgesetzt sind.		
Finanzplanung	Kapitel 6 gibt einen Überblick über die Finanzierung. Die Angebotsanpassungen und die dafür nötigen Infrastrukturen sind finanzierbar, sofern die jährlichen Mittel der öffentlichen Hand für den öffentlichen Verkehr nicht gekürzt werden.		

Tabelle 4: Ziele

Während es den Modalsplit im Agglomerationsgürtel im gleichen Mass wie bisher zu steigern gilt, wird das hohe Kundenzufriedenheitsniveau gehalten. Der Kostendeckungsgrad wird weiter verbessert.

4 Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen zeigen, wie die Ziele aus Kapitel 3.5 erreicht werden sollen.

4.1 Strategie Verkehrsangebot und -infrastruktur

Das künftige Angebot des öffentlichen Verkehrs und die dafür notwendige Infrastruktur werden in Stossrichtungen aufgezeigt. Der Übersichtlichkeit halber sind die Stossrichtungen je Verkehrsmittel aufgeteilt. Die Bahn mit ihren langfristigen Planungen ist in den nationalen Fernverkehr und in den kantonal besser beeinflussbaren Regionalverkehr (S-Bahn) unterteilt. Beim Bus werden Stossrichtungen in der Stadt und Agglomeration Luzern sowie der Landschaft unterschieden (die unterschiedliche Ausgangslage von Stadt und Agglomeration Luzern sowie Landschaft verlangt eine separate Betrachtung).

4.1.1 Stossrichtungen Bahn

Das Angebot des internationalen Fernverkehrs (EC) und des nationalen Fernverkehrs (Interregio mit IR und ICN) werden eigenfinanziert durch die Transportunternehmen betrieben. Der Verkehrsverbund Luzern finanziert dieses Angebot nicht mit, wird aber zur Lösungsfindung einbezogen. Folgende Stossrichtungen werden im Fernverkehr verfolgt:

- *Kurzfristig:* Auf der Strecke Luzern–Sursee–Bern–Genf bieten weitere Doppelstockkompositionen mehr Sitzplätze. Weiter wird der Ausbau internationaler Züge ab Luzern nach der Fertigstellung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels gefordert.
- *Mittelfristig:* Auf der Achse Luzern–Zug–Zürich ist die Systematisierung des IR-Angebots geplant (Abfahrtszeiten und Haltepolitik). Von Luzern nach Zürich werden gemäss dem Projekt «4-Zug-Konzept LU–ZG–ZH» Regionalexpresszüge im Halbstundentakt die Regionalzentren optimal bedienen. Auf Kantonsgebiet soll der Halt des Regioexpress (RE) in Ebikon die nötige Kapazität unter anderem für den neuen Bushub Ebikon bringen. Im Weiteren ist im nationalen Bahnausbau schritt 2025 der Halbstundentakt Luzern–Sursee–Zofingen–Bern geplant. Die weitergeführte Systematisierung des Normalspurangebots eröffnet im Korridor Olten den Spielraum für die Führung der Regionalexpresslinie im Halbstundentakt und somit auch zur Optimierung des Anschlusses Sursee–Olten–Zürich. Im internationalen Verkehr ist ein Ausbau Richtung Norden anzustreben. Der Verkehrsverbund Luzern setzt sich dementsprechend dafür ein, dass internationale Zugverbindungen über Basel hinaus verlängert werden.
- *Langfristig:* Langfristiges Ziel auf nationaler Ebene ist der Halbstundentakt nach Basel. In Richtung Zürich ist jede Viertelstunde eine Fernverkehrsverbindung vorgesehen. Es wird auch die Infrastrukturerweiterung mit dem Tiefbahnhof Luzern unumgänglich. Mit dem Tiefbahnhof als Durchgangsbahnhof können Schnellzüge auf den Hauptachsen Richtung Sursee–Zofingen–Bern, Sursee–Zofingen–Olten–Basel und Zug–Zürich durchgebunden werden. Es entstehen neue Direktverbindungen von überregionalem und nationalem Interesse. Mit dem Tiefbahnhof wird somit die direkte Fahrt von Sursee nach Zürich via Luzern möglich. Weitere Ausbauschritte sind im Rahmenplan der SBB festgehalten. Zuerst folgt die Anbindung des Korridors Küssnacht an den Dreilindentunnel, später die Erweiterung des Neustadttunnels bis Rothenburg.
- *In allen Zeithorizonten* muss der Flughafenanschluss in Zürich durch mindestens eine Direktverbindung pro Stunde ab Luzern gewährleistet sein. Zudem sind EC/IR- und ICN-Halte wie heute in Sursee und Luzern vorzusehen.

Beim Regionalverkehr (S-Bahn und RE) finanziert der Verkehrsverbund Luzern das Bahnangebot mit. Somit sind Lösungen beim Regionalverkehr im Rahmen der Rahmenbedingungen der Infrastruktur und des Fernverkehrs massgeblich beeinflussbar.

- *Kurzfristig:* Die kurzfristige Angebotsoptimierung basiert auf dem aktuellen Angebot und der bestehenden Infrastruktur. So wird mit der Verdoppelung des Rollmaterials (Doppeltraktion) auf kritischen Kursen die nötige Kapazität bereitgestellt. Zudem wird eine auf Luzern zugeschnittene Stehplatzkultur definiert und kommuniziert. Zu den Pendlerzeiten werden Stehplätze im Agglomerationsverkehr bei gut gestalteten Stehplatzzonen in den Fahrzeugen akzeptiert. Nicht nur in der Agglomeration, sondern auch in andern Regionen lassen sich die Züge zu diesen Spitzenzeiten aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht mehr nur auf Sitzplätze auslegen. Beim Regionalexpress Luzern–Wolhusen–Bern wird spätestens ab 2016 das alte Rollmaterial ersetzt.
- *Mittelfristig:* Im Westen von Luzern wird das Koppeln von Zügen auf der Strecke Wolhusen–Luzern (Flügelzugkonzept) auf die Linien RE und S7 ausgedehnt. Zudem wird die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern–Zug–Zürich unterstützt (Projekt «4-Zug-Konzept LU–ZG–ZH»). Auch im Rahmen des Mittelfristangebots Bahn 2025 (vgl. Kap. 5.1.1) werden Angebotsausbauten geprüft. Angedacht sind der Ausbau heutiger Entlastungszüge ins Seetal, ein Shuttlezug nach Horw, die Führung des RE Luzern–Sursee–Olten im Halbstundentakt, die Angebotssystematisierung nach Küssnacht sowie die dritte beschleunigte Verbindung Willisau–Luzern. Für das Mittelfristangebot Bahn 2025 sind beim Bahnhof Luzern wegen der bestehenden Infrastrukturengpässe das Ein- und Ausfahrtsregime neu zu ordnen und zudem Kompromisse beim Angebot einzugehen. Der Kanton Aargau plant zudem bis 2021 den Ausbau seiner S-Bahn. So soll die heutige S-Bahn Sursee–Olten mit jener nach Aarau–Brugg–Turgi verbunden werden. Die Eckbeziehung Sursee–Aarau profitiert davon durch verkürzte Fahrzeiten.
- *Langfristig:* Den grossen Angebotssprung bringt der Tiefbahnhof Luzern. In Richtung Zug–Baar wird der Viertelstundentakt angeboten. Mit zusätzlichen Streckenausbauten kann der Viertelstundentakt auch auf weiteren Korridoren eingeführt werden. Das RE-Angebot spielt weiterhin eine wichtige Rolle und deckt die Fahrtenwünsche zwischen S-Bahn und dem IR-Angebot ab. Mit dem Neustadtunnel können neue, schnelle und umsteigefreie Durchmesserlinien durch den Tiefbahnhof Luzern angeboten werden. Langfristig sind auch weitere S-Bahn-Haltestellen denkbar (Littau-Ruopigen, Langensand-Steghof, Gütsch-Kreuzstutz, Paulusplatz und Wolhusen-Markt; vgl. dazu Koordinationsaufgabe M5-3 des kantonalen Richtplans 2009).

Korridor	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Rotkreuz	doppelte Zugseinheiten	doppelte Zugseinheiten	Viertelstundentakt
	–	Halbstundentakt	Halbstundentakt
Sursee	doppelte Zugseinheiten	doppelte Zugseinheiten	Halbstundentakt
	–	Halbstundentakt	Halbstundentakt
Hochdorf	doppelte Zugseinheiten	Hauptverkehrszüge	Halbstundentakt
	–	evtl. Stundentakt	Halbstundentakt
Küssnacht	–	längere Züge	Halbstundentakt
	Voralpen-Express (VAE): längere Züge	VAE: neue Züge	evtl. Führung via Rotkreuz
Luzern West	–	Flügelung S 7 und RE 3. Verbindung bis Willisau	Viertelstundentakt
Zentralbahn	Hauptverkehrszüge	Hauptverkehrszüge Horw	Viertelstundentakt

Tabelle 5: Angebotsänderungen zu Hauptverkehrszeiten von S-Bahn (blau) und Regionalexpress (grün)

Zum Bahnangebot gehört auch die Wahl des passenden Rollmaterials. Bei der Bahn mit ihrem langlebigen Rollmaterial ist die Fahrzeugplanung ein langfristiges Geschäft. Die folgende Tabelle 6 und der Anhang 7 zeigen den aktuellen Stand dieser Planungen.

Korridor	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Rotkreuz	Flirt –	Flirt Doppelstock	Grundsatz: einstöckiges Bahnfahrzeug
Sursee	Flirt	Flirt	Ausnahme RE Luzern–Zug– Zürich: Doppelstockzug
Hochdorf	GTW	GTW GTW	
Küssnacht	Domino oder Flirt VAE: zusätzliche Wagen	Domino VAE: neue Züge	
Luzern West	Nina Rabe 535 „Lötschberger“	Nina Rabe 535 „Lötschberger“	
Zentralbahn	Spatz, Fink Adler, Fink	Spatz, Fink Adler, Fink	

				
Regio-Doppelstock	Flirt	Domino	Seetal-GTW	VAE
				
Nina	Rabe 535	EW-III	Spatz	Adler, Fink

Tabelle 6: Rollmaterial S-Bahn (blau) und Regionalexpress (grün)

4.1.2 Stossrichtungen Trolley-, Diesel- und Hybridbus in Stadt und Agglomeration Luzern

Basis der Überlegungen ist die Absicht, keine neuen Verkehrssysteme aufzubauen. Der Verkehrsverbund Luzern setzt auf die bestehenden Verkehrsmittel und will die jeweiligen Systeme stärken und weiterentwickeln:

- *Kurzfristig:* Umzusetzen sind die Kernelemente der Busangebotsplanung «AgloMobil due». Als Erstes wird der Bus mit der S-Bahn besser verknüpft (mehr individuelle Fahrmöglichkeiten an neu gebauten öV-Verknüpfungspunkten). Zweitens steht mehr Kapazität zur Verfügung (grössere statt dichter fahrende Fahrzeuge, Ausbau des Trolleybusnetzes mit Doppelgelenktrolleybussen). Drittens gilt es, die Buslinien besser zu vernetzen (kernnahe Direktverbindungen). Viertens ist die Daueraufgabe Verbesserung der Zuverlässigkeit mittels öV-Bevorzugung anzugehen (z.B. Busspuren, spezielle Lichtsignalanlagen, strategisch sinnvoll platzierte Fahrbahnhaltestellen mit Bus als Pulkführer). Die Bevorzugungsmassnahmen beim öffentlichen Verkehr sind im geltenden Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen verankert und werden in diesem Rahmen geplant und umgesetzt. Im Weiteren verbindet der Tellbus weiterhin den Kanton Uri via Autobahn A2 mit der Agglomeration Luzern. Die Kurse zu Pendlerzeiten werden gemäss Nachfrage ausgebaut.
- *Kurz- bis mittelfristig:* Zu fördern sind Durchmesserlinien am Bahnhof Luzern. Damit verbunden ist der Ausbau der Durchmesserperronanlage auf zwei Haltekanten je Richtung. Für nachfragestarke Doppelgelenktrolleybuslinien wird ein neuer öV-Bevorzugungs-Standard definiert (RBus-Standard) und umgesetzt.
- *Langfristig:* Das Busnetz ist auf die künftig zur Verfügung stehende Infrastruktur Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie und das damit mögliche dichtere Taktangebot auszurichten. Die neuen öV-Verknüpfungspunkte sind in Betrieb und werden weiter gestärkt. Eine direkte Buslinie verbindet das Zentrum Nord und das Zentrum Ost via Sedel.

Eine künftig alle zehn Jahre aktualisierte Trolleybusstrategie fasst Grundsatzfragen zur Traktion zusammen. Der Trolleybus hat seine Stärken beim Einsatz serienreifer Doppelgelenktrolleybusse zur Bewältigung hoher Nachfrageströme. Im Weiteren ist der Trolleybus leise, hat vor Ort keine Abgasemissionen, verfügt mehrheitlich über ein gutes Image und kann im heutigen Nahverkehrsnetz wirtschaftlich betrieben wer-

den. Er ist im dicht bebauten Umfeld auf Hauptachsen unterwegs, wo er als umweltfreundlichste Traktion willkommen ist. Das Trolleybusnetz ist das Rückgrat des städtischen Nahverkehrs. Es passt sich der zusammenwachsenden Siedlung im Raum Luzern an, seine Durchmesserlinien werden optimiert und weiter ausgebaut.

- *Kurzfristig:* Umzusetzen sind Infrastrukturausbauten auf der Linie 3 (Pilatusplatz/Seetalplatz), der Linie 1 (Verlängerung nach Ebikon) und der Linie 2 (neue Führung am Seetalplatz). Zudem steht die (Ersatz-)Beschaffung von Rollmaterial an. Betroffen sind die Doppelgelenktrolleybusse auf der Linie 1, die Gelenktrolleybusse für die Linien 3 und 4 und die Anhängerzüge auf der Linie 8.
- *Mittelfristig:* Zu prüfen ist eine Umstellung der Linie 12 in den Stadtteil Luzern-Littau auf Trolleybusse. Zudem ist bei einem anstehenden Ausbau der Linie 4 die Traktion zu überprüfen.
- *Langfristig:* Die Linie 2 wird mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben.

4.1.3 Stossrichtungen Diesel- und Hybridbus im Raum Luzern Landschaft

Die Luzerner Landschaft ist – im Vergleich zur Agglomeration – dünner besiedelt. Der öffentliche Verkehr deckt die wirtschaftlichen Bedürfnisse ab und stellt die Grundversorgung sicher. Geplant wird weiterhin nachfrageorientiert.

- *Kurzfristig:* Die Regionalzentren Sursee, Wolhusen, Willisau, Hochdorf, Küssnacht, Zofingen und Rotkreuz sind weiter zu stärken. Zudem wird das Überlandbusangebot auf die Bahn ausgerichtet (an den Zentren in der Agglomeration Luzern, in Nebikon, Reiden, Sempach Station, Rothenburg Station, Root D4, Hitzkirch, Schüpfheim, Menznau und Escholzmatt). Auch zwischen den Buslinien wird eine Verknüpfung angestrebt (Beromünster, Ettiswil, Ruswil, Buttisholz), um eine attraktive Auswahl an Fahrbeziehungen anbieten zu können. Ausgangslage ist ein Grundnetz, welches punktuell mit schnellen, direkten Expresslinien für den Pendlerverkehr ergänzt wird (Trans-Seetal-Express, Willisau-Express, Möschter-Express, Riviera-Express, Surental-Schnellverbindungen). Ein weiteres Ziel ist, Schülerinnen und Schüler und Pendlerströme zusammenzuführen und vor allem bei generell tiefer Nachfrage im gleichen Kurs zu bündeln.
- *Kurz- bis mittelfristig:* Die Mobilität in der Region Sursee nimmt städtische Verhältnisse an. Zu prüfen sind Durchmesserlinien, wodurch mehr direkte Fahrtenwünsche abgedeckt werden könnten als durch die heutigen Radiallinien zum Bahnhof Sursee. Luzern West soll mit einer neuen Expresslinie für den Pendlerverkehr («Wiggertaler Express») verbessert an die Bahnlinie Sursee–Olten angeschlossen werden.
- *Langfristig:* Das Busnetz ist auf die künftig zur Verfügung stehende Infrastruktur Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie und das damit mögliche dichte Taktangebot auszurichten. Die neuen öV-Verknüpfungspunkte in der Agglomeration Luzern sind in Betrieb. Dank mehr Umsteigemöglichkeiten werden diese und die bestehenden weiter gestärkt. Zudem sind weitere Tangentiallinien in der äusseren Agglomeration, etwa von Malters nach Kriens, denkbar.

4.1.4 Stossrichtungen Schiff und Bergbahnen

- *Schiff:* Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) ist im touristischen Verkehr grundsätzlich zu Selbstkosten unterwegs (aktuell zu 98% eigenfinanziert). Sie fährt ausserhalb des Tarifverbundes Passepartout (exkl. Abo-Zone für Weggis und Vitznau). Der Verkehrsverbund Luzern finanziert gewisse Pendlerleistungen. Mittelfristig anzustreben ist eine bessere Integration der touristischen Schifffahrt in das öV-Angebot.
- *Bergbahnen:* Wegen fehlender öffentlicher Strassen leistet die Rigi-Bahn einen wichtigen Beitrag zur Basiserschliessung der ständigen Wohnbevölkerung auf und an der Rigi. Der Verkehrsverbund Luzern beteiligt sich an der Finanzierung der Grunderschliessung.

4.2 Strategie Tarifverbund Passepartout

Die Tarife im Tarifverbund Passepartout werden durch den Strecken- und den Zonentarif bestimmt. Die Kundinnen und Kunden kommen mit beiden Systemen in Kontakt, merken dies jedoch meist nicht. Der Verkehrsverbund Luzern unterstützt nationale Bestrebungen, die auf eine Vereinfachung abzielen.

- *Kurzfristig:* Mit der öV-Karte wird ein nationaler Standard geschaffen, um zukünftig Abonnemente des direkten Verkehrs (General- und Halbtaxabonnemente) sowie Verbundabonnemente auf einer Chipkarte abzulegen.
- *Mittelfristig:* Mit dem System «Be in, be out» (Bibo) wird schweizweit der einem Generalabonnement ähnliche Komfort für alle Reisenden angestrebt. Dieses System erfasst die Fahrgäste automatisch beim Ein- und Aussteigen. Dazu sind jedoch alle Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr an den Türen mit berührungslosen Empfängern auszustatten. Den Reisenden wird am Monatsende eine Abrechnung ihrer Fahrten zugestellt. Ebenfalls werden mit dem «Zukünftigen Preissystem Schweiz» der Strecken- und der Zonentarif miteinander verknüpft. Für die Kundinnen und Kunden wird das Ziel «eine Reise, ein Ticket» erreicht.

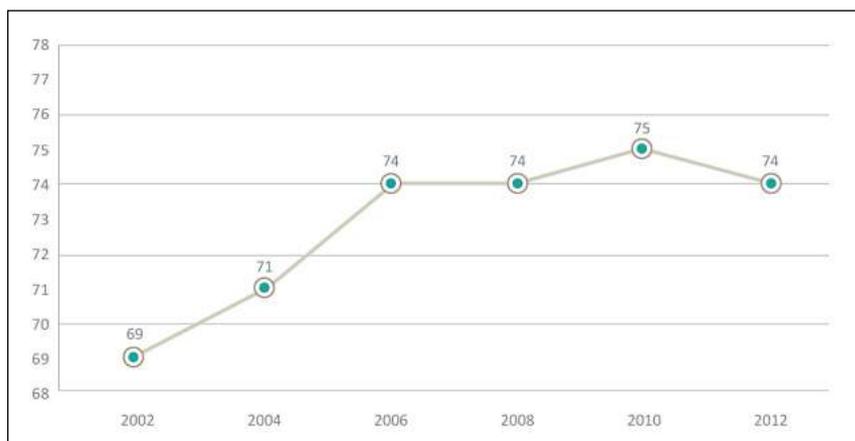
Den Zonentarif des Tarifverbundes Passepartout bewirtschaftet der Verkehrsverbund Luzern zusammen mit den übrigen Vertragspartnern (Kantone Nidwalden und Obwalden, Transportunternehmen).

- *Kurzfristig:* Die unterschiedlichen Abo- und Einzelbillett-Zonen sollen vereinheitlicht werden. Ein einheitlicher Zonenplan macht das System einfacher.
- *Marketing:* Eine Daueraufgabe bleiben die Marketingaktivitäten. Neben den grundlegenden Kommunikationsmassnahmen wird der Fokus auf Information und Kundenbindung gelegt.
- *Tarife:* Bessere Leistungen und teuerungsbedingte Mehrkosten werden durch Effizienzsteigerungen und regelmässige Tarifmassnahmen aufgefangen.

4.3 Strategie Qualität und Ökologie

Der Verkehrsverbund Luzern betreibt umfangreiche Massnahmen, um die Qualität zu erhalten und die ökologischen Ansprüche gezielt zu verbessern.

- *Qualitätsaudits bei den Transportunternehmen:* Im Jahr 2012 fanden zum zweiten Mal Audits bei den Transportunternehmen statt. Geprüft wurden diese in den Bereichen Aus- und Weiterbildung, Marktbearbeitung sowie Reporting und Bestellverfahren. Noch ohne finanzielle Auswirkungen wurde ein Bonus-Malus-System im Praxistest angewendet. Das hohe Gesamtniveau aller Transportunternehmen aus dem Qualitätsaudit 2010 konnte nochmals gesteigert werden. Zudem ist erfreulich, dass seit dem letzten Audit einzelne Massnahmen zur Qualitätsverbesserung realisiert worden sind. Die zweite Durchführung hat gezeigt, dass bei den Transportunternehmen eine grosse Akzeptanz gegenüber dem Audit als Qualitätsinstrument des Verkehrsverbundes Luzern besteht. Das Qualitätsaudit wird weiterhin im Zweijahresrhythmus fortgeführt. Die Rückmeldungen und Erfahrungen aus dem Audit 2012 fliessen in den Kriterienkatalog für 2014 ein. Das Bonus-Malus-System wird auf der Basis der Ergebnisse 2014 definitiv eingeführt.
- *Kundenzufriedenheitsumfrage:* Der zweite Pfeiler der Qualitätssicherung des Verkehrsverbundes Luzern stellt die Kundenzufriedenheitsumfrage dar. Bereits zum sechsten Mal wurde die Servicequalität der verschiedenen Bahn-, Bus- und Schifflinien im Kanton Luzern gemessen. Die gewählte Methodik wird mittlerweile von fast allen Regionen der Deutschschweiz angewendet. Damit ist die Vergleichbarkeit sowohl zu den Ergebnissen der früheren Jahre als auch zu jenen anderer Regionen respektive anderer Besteller gewährleistet. Von besonderem Interesse ist die Resonanz zum Ausbau des Bahn- und Busangebots sowie zum Einsatz von neuen Fahrzeugen respektive neuem Rollmaterial. Der Bund plant auf nationaler Ebene ein Qualitätsmanagementsystem (QMS). Zurzeit ist offen, ob und für welche Bereiche ein solches QMS schweizweit eingesetzt wird. Der Verkehrsverbund Luzern kann sich eine Anpassung seiner Qualitätsstrategie nur vorstellen, wenn das nationale System wesentliche zusätzliche Vorteile bringt. Der Unterschied des Resultats der Kundenzufriedenheitsumfrage im Jahr 2010 (75 Punkte) zu jenem im Jahr 2012 (74 Punkte) ist statistisch nicht signifikant. So wurde der Wert im Jahr 2010 in der Schlussbilanz auf-, der Wert im Jahr 2012 abgerundet.



Grafik 5: Kundenzufriedenheitsentwicklung 2002–2012

- *Kosten- und Qualitätsoptimierung:* In der Ausschreibungsstrategie des Verkehrsverbundes Luzern sind alle Linien im Kanton Luzern einer Kosten- und Qualitätsanalyse unterzogen worden. Dabei zeigte sich, dass die Marktstruktur im Kanton Luzern bereits bereinigt ist. Relativ wenige und durchgehend professionelle Transportunternehmen werden mit Transportleistungen beauftragt. Beim Vergleich der Transportunternehmen waren Verkehrsbehinderungen auf der Strasse als wichtiger Grund für teure Produktionsbedingungen feststellbar. Einzelne Kosten- und Qualitätsmängel konnten bezeichnet werden. Mängel sind in erster Linie mit Zielvereinbarungen und – wenn diese nicht abgeschlossen werden können – mit Ausschreibungen zu beheben. Auf dieser Basis konnten Zielvereinbarungen mit vier Transportunternehmen abgeschlossen werden. Verbleibende Mängel sind in einem Ausschreibungskonzept erfasst. Die Ausschreibungsplanung bis 2020 zeigt die Absicht des Verkehrsverbundes Luzern.

Über die Daueraufgaben hinaus sind im Bereich Qualität und Ökologie weitere Stossrichtungen zu verfolgen.

- *Kurzfristig:* Die Fahrplanstabilität der Bussysteme im Umfeld von Stadt und Agglomeration muss erhöht werden. Dazu arbeitet der Verkehrsverbund Luzern aktiv beim Gesamtverkehrskonzept Luzern mit. Zudem wird ein neuer öV-Bevorzugungs-Standard (RBus-Standard) für Doppelgelenktrolleybusse definiert und schrittweise eingeführt. Auch die Fahrgastinformation wird weiter verbessert. So werden Echtzeitinformationen über die Grenzen der verschiedenen Transportunternehmen hinweg sowie Anschlussbildschirme an den beiden wichtigsten Bahnhöfen Luzern und Sursee installiert. Weiter prüfen verschiedene Transportunternehmen den Einsatz der Hybridtechnik beim Dieselbus, der den Dieserverbrauch bis zu einem Drittel zu senken hilft.
- *Kurz- bis mittelfristig:* Im Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation und im geltenden Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen sind zahlreiche Busbevorzugungsmassnahmen enthalten. Diese Massnahmen erhöhen die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs spürbar.

4.4 Ausgesuchte Querschnittsthemen

4.4.1 Wirtschaftlichkeit

Der öffentliche Verkehr muss effizient betrieben werden. Daraus ergeben sich folgende Stossrichtungen:

- Im Kapitel 2.3 sind die Stärken und Schwächen der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel aufgeführt. Es ist in Übereinstimmung damit das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort einzusetzen, sodass die jeweilige Transportleistung möglichst wirtschaftlich erbracht werden kann.
- Beim Konzept «AggloMobil due», das mit bescheidenen Infrastruktur- und Betriebskosten bis zu 40 Prozent mehr Kapazität bereitstellt, sind wirtschaftliche Überlegungen Teil der Lösung. Mit grossen statt immer dichter fahrenden Bussen werden grosse Fahrgastströme bewältigt. Denn im dichten Takt fahrende Busse haben aufgrund der sogenannten Paketbildung oft Probleme zur Folge. Fahren nämlich zwei Busse dicht hintereinander, drängen sich die wartenden Fahrgäste in den ersten Bus. Im vollen Bus nehmen die Konflikte beim Ein- und Ausstieg zu.

Der Bus wird zusätzlich langsamer. Der zweite Bus füllt sich nicht und wird wegen den kurzen Haltezeiten gar noch beschleunigt. Die angestrebte Transportleistung von regelmässig verkehrenden Bussen kann so nicht mehr erreicht werden. Im Weiteren trägt die bessere Verknüpfung von Bahn und Bus zur Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs bei. Schliesslich nimmt bei wirksamer Busbevorzugung die Zuverlässigkeit (respektive die Fahrplanstabilität) zu. Es braucht dann nicht mehr zusätzliche teure Fahrzeuge für die betrieblich instabile Abendspitze.

- Der Kostendeckungsgrad ist ein wichtiger Indikator für die Wirtschaftlichkeit. Der Verkehrsverbund Luzern misst diesen und definiert dazu einen Zielwert.
- Im Rahmen der Ausschreibungsstrategie sind alle Linien im Kanton Luzern einer Kosten- und Qualitätsanalyse unterzogen worden. Zu hohe Kosten konnten dank Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen reduziert werden. Spätestens ab 2016 kann dadurch bei diesen Transportunternehmen die Abgeltung bei gleicher Leistung bis zu 10 Prozent gesenkt werden.
- Linien mit ungenügender Nachfrage werden laufend überprüft und zusammen mit Gemeinden und Transportunternehmen optimiert. Es gilt der Grundsatz, dass der Service public und somit die Grundversorgung im ländlichen Raum gewährleistet bleiben muss.

4.4.2 Freizeitverkehr

Statistische Auswertungen zeigen einen hohen Anteil Freizeitverkehr sowohl bei der Anzahl der Wege als auch bei den Tagesdistanzen. Gemäss dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr aus dem Jahr 2010 liegt der Freizeitverkehr (Anteil Wege) mit knapp 36 Prozent an erster Stelle, gefolgt von Verkehr im Zusammenhang mit Arbeit (rund 28 Prozent) und Einkauf (rund 13 Prozent). Während der Pendler- und der Einkaufsverkehr zuverlässig wiederkehrend verläuft, ist der Freizeitverkehr stark variierend. Es gibt äusserst vielfältige Aktivitäten von der individuellen Wanderung bis hin zum Grossanlass im Sportstadion. Häufig spielt auch das Wetter eine wichtige Rolle bei der Wahl der Freizeitaktivitäten. Der Verkehrsverbund Luzern verfolgt im Freizeitverkehr folgende Stossrichtungen:

- Viele Freizeitaktivitäten finden lokal statt. In der Stadt und Agglomeration Luzern ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs bereits heute an allen Wochentagen gut ausgebaut und spielt daher auch in der Freizeit eine wichtige Rolle. Angebotslücken, zum Beispiel rund um das Regionalzentrum Sursee, werden durch ein angemessenes Angebot ergänzt.
- Der öffentliche Verkehr ist geeignet, eine grosse Anzahl von Fahrgästen wirtschaftlich zu transportieren. Zudem weist der öffentliche Verkehr auf langen Distanzen Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern auf. Im Fokus der weiteren Förderung liegen auf der Landschaft ferne touristische Angebote mit hohem Personenaufkommen.
- Die derzeit bestehende Grunderschliessung bildet für den individuellen Tourismus eine genügend gute Ausgangslage. Individuelle Angebote wie Alpentaxis, Angebote von Drittanbietern (z.B. das Alpine Ticket von Postauto) sind eine gewünschte Ergänzung zum öffentlich mitfinanzierten Grundangebot.

4.4.3 Behindertenfahrdienst, Schulbus, Nachtnetz, touristischer Verkehr, Carsharing, Behindertengleichstellung

Der öffentliche Verkehr umfasst weitere Bereiche, für welche die nachfolgenden Stossrichtungen gelten.

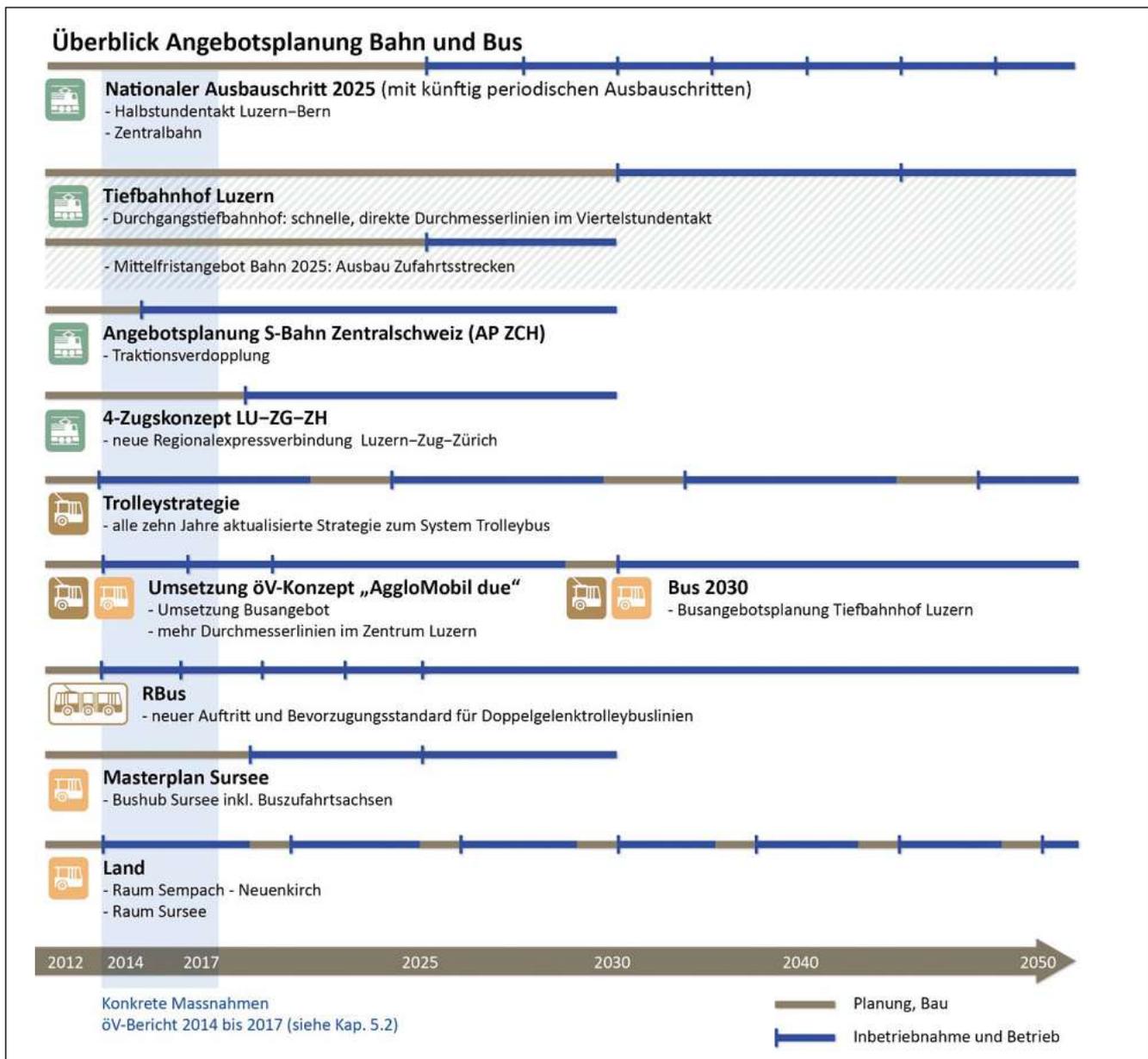
- *Behindertenfahrdienst:* Der Verkehrsverbund Luzern stellt sicher, dass Personen ab 16 Jahren mit Wohnsitz im Kanton Luzern, die den öffentlichen Verkehr nicht oder nur eingeschränkt nutzen können, für Freizeitfahrten von vergünstigten Fahrten profitieren können. Die Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden ist mit der Organisation beauftragt. Sie prüft die Berechtigung und vergibt sogenannte Tixi-Taxi-Bons. Die Vereinbarung wurde bis Ende 2014 verlängert.
- *Schulbus:* Bei einer weiten Anreise zum Schulort ist der öffentliche Verkehr für den Schülertransport geeignet. Wo immer möglich wird das Transportbedürfnis mit den regulären Linien abgedeckt. Dabei gilt es, die Pendler- und Schülerströme in dünn besiedelten Regionen zu bündeln. Steht kein öffentlicher Verkehr zur Verfügung, ist ein Schulbus sinnvoll. Die Bewilligung für solche Personentransporte erteilt der Verkehrsverbund Luzern.

- *Nachtnetz*: Im Gebiet des Tarifverbundes Passepartout wird mit dem Nachtstern ein gut ausgebautes Nachtnetz angeboten (Freitag- und Samstagnacht sowie an Grossanlässen wie Fasnacht oder Luzerner Fest). Das Nachtnetz wird durch die beteiligten Transportunternehmen organisiert und ohne Beiträge des Verkehrsverbundes Luzern finanziert. Das Nachtnetz stellt gerade für die jungen Fahrgäste ein wichtiges Element im Freizeitverkehr dar. So ist nach der Anreise mit dem öffentlichen Verkehr auch der Rücktransport bis in die Morgenstunden gesichert. Mittel- bis langfristig ist die Integration der S-Bahn ins Nachtnetz anzustreben.
- *Touristischer Verkehr*: Für den rein touristischen Verkehr ist der Verkehrsverbund Luzern nicht zuständig. Der Verkehrsverbund Luzern setzt sich aber stark dafür ein, dass die touristischen Anlagen mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, damit der öffentliche Verkehr für die An- und Rückreise eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten kann.
- *Carsharing*: Die in diesem öV-Bericht neu ergänzte strategische Erfolgsposition «vernetzt» kann durch das Carsharing weiter gestärkt werden. An öV-Drehscheiben und in den dicht bebauten Gebieten kann Carsharing die individuelle Mobilität auch ohne ein eigenes Auto garantieren. Zusammen mit dem öV-Netz kann die Transportkette nachhaltig verbessert werden. Das Carsharing wird bereits heute von Unternehmen genutzt, um ihre Fahrzeugflotte zu optimieren.
- *Behindertengleichstellung*: Öffentliche Anlagen sind bis 2023 an den gesetzlich vorgegebenen Standard betreffend Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen anzupassen. Zurzeit erstellen der Kanton und der Verkehrsverbund Luzern eine Übersicht über den diesbezüglichen Umsetzungsstand bei der Bahn im Kanton Luzern, und die Stadt Luzern prüft die Anpassungen beim Bus auf Stadtgebiet. Eine Übersicht ist für den nächsten öV-Bericht geplant.

5 Massnahmen

5.1 Schlüsselplanungen

Die mit dem Zielzustand beschriebene Vision und die einzelnen Ziele werden erreicht, wenn namentlich die Schlüsselplanungen diese Ziele verfolgen und umsetzen. Die nachfolgende Grafik 6 gibt einen Überblick über die laufende Planung sowie die Inbetriebnahme von Bahn- und Busprojekten.



Grafik 6: Angebotsplanung Bahn und Bus

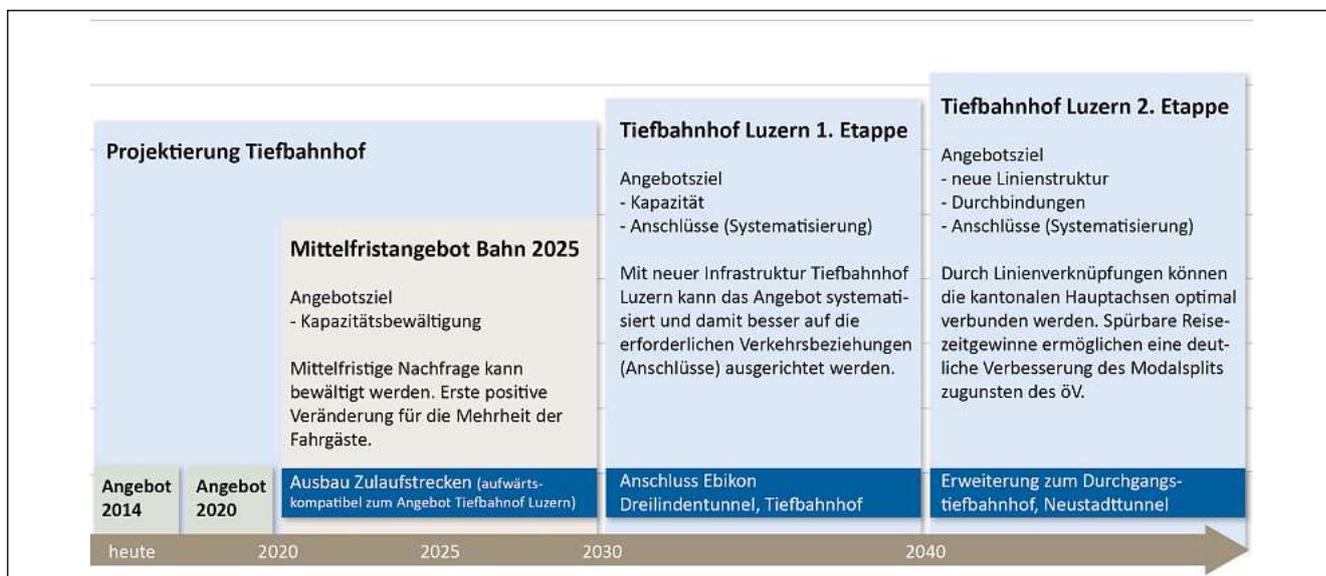
5.1.1 Tiefbahnhof Luzern inklusive Mittelfristangebot Bahn 2025

Tiefbahnhof Luzern

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Zufahrt via Gütschtunnel hat die technische Kapazitätsgrenze der Anzahl Züge pro Stunde erreicht. In den letzten Jahrzehnten liess sich die Leistung zwar stetig steigern, weitere Optimierungen sind aber kaum mehr möglich. Der Tiefbahnhof Luzern ist deshalb die zweckmässigste Variante, um die Kapazitätsprobleme bei der Zufahrt zum Bahnhof Luzern zu lösen. Mit der neuen, direkten Linienführung ab Ebikon werden die vier bestehenden Engpässe am Rotsee, im Gütschtunnel, im Gleisvorfeld des Bahnhofs und bei den Perronanlagen beseitigt und zusätzliche Kapazitäten für die regionalen und nationalen Bahnlinien geschaffen.

Der Kanton Luzern hat nach der Gutheissung des Kredits für die Planung eines Tiefbahnhofs durch die Stimmberechtigten am 29. November 2009 die SBB mit der Ausarbeitung des Vorprojektes beauftragt. Das im Juli 2013 präsentierte Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern zeigt die genaue Linienführung in Lage und Höhe, die Baumethoden für die einzelnen Abschnitte, die geologischen Abklärungen, die Etapierung und eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent auf. Zudem wurden im Rahmen dieser Planung 30 Varianten einer Prüfung unterzogen. In

der Folge wurden 6 Varianten vertieft geprüft und miteinander verglichen, bis die Bestvariante feststand. Die Bestvariante entspricht weitgehend dem Rahmenplan der SBB. Mit dem 3,5 km langen Dreilindentunnel ab Ebikon und einer Seeunterquerung wird die neue Linie aus Richtung Zürich in den Tiefbahnhof Luzern geführt. Dieser befindet sich unter den heutigen Geleisen 8 bis 13. In einer zweiten Etappe wird der Tiefbahnhof mit dem 2 km langen Neustadttunnel zur durchgehenden Linie in Richtung Basel und Bern, Luzern West und Seetal ausgebaut. Der Tiefbahnhof Luzern beseitigt den Kapazitätsengpass im öffentlichen Verkehr und ermöglicht den Einsatz von über zehn zusätzlichen Zügen pro Stunde und Richtung. Damit können deutlich dichtere Takte im Fern- und Regionalverkehr in alle Richtungen angeboten werden. Die Gesamtkosten für den Durchgangstiefbahnhof betragen 2,4 Milliarden Franken.



Grafik 7: Künftige Angebotsentwicklung bei der Bahn

Die weitere Projektierung des Tiefbahnhofs Luzern wurde dank intensiven Bemühungen der gesamten Zentralschweiz in den Ausbauschnitt 2025 der Vorlage Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) aufgenommen. Die Schweizer Bevölkerung stimmt am 9. Februar 2014 über diese Vorlage ab. Der Kanton Luzern ist bestrebt, das Projekt gemeinsam mit dem Bund, dem die Federführung obliegt, zügig weiterzuentwickeln. Dafür soll die bestehende Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr und den SBB weitergeführt werden. Zurzeit wird eine Vorfinanzierung des Auflageprojekts geklärt, damit die Erarbeitung des Auflageprojekts so schnell als möglich in Angriff genommen werden kann.

Mittelfristangebot Bahn 2025

Gleichzeitig mit dem mit höchster Priorität weiter zu projektierenden Tiefbahnhof Luzern planen das Bundesamt für Verkehr, der Kanton Luzern und die Bahntransportunternehmen unter der Leitung des Verkehrsverbundes Luzern als Übergangslösung gemeinsam ein Mittelfristangebot Bahn 2025. Diese Planung nimmt die Bedürfnisse des Fern- und des Regionalverkehrs in den kommenden 10 bis 15 Jahren auf. Gemäss einer umfassenden Nachfrageanalyse in der Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz (vgl. nachfolgendes Kapitel) ist ab 2020 mit Engpässen zu rechnen, die nicht mehr mit Zugsverlängerungen gelöst werden können. Wichtig ist dabei, dass vorgezogene Infrastrukturausbauten mit den mit der Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern ohnehin nötigen Streckenausbauten kompatibel sind. Dementsprechend strebt die Planung folgende Ziele an:

- Umsetzung des Ausbauschnitts 2025 als Teil der Vorlage Fabi (Einführung des integralen IR-Halbstundentakts Luzern–Sursee–Zofingen–Bern sowie weitere Angebotsverdichtung auf dem Netz der Zentralbahn),
- weitere Angebotsschritte im Fernverkehr wie
 - «4-Zug-Konzept LU–ZG–ZH», das die Einführung von halbstündlichen Regionalexpressverbindungen auf der Linie Luzern–Zug–Zürich anstrebt,
 - Systematisierung des IR-Angebots Luzern–Zug–Zürich (Abfahrtszeiten, Haltepolitik) und
 - einzelne umsteigefreie Verbindungen (Basel)–Luzern–Gotthard (Basistunnel)–Mailand,

- weitere Angebotsschritte im Regionalverkehr wie
 - Einführung von etwa viertelstündlichen Regionalverkehrshalten (Kombination S-Bahn und RE) in Ebikon, Emmenbrücke, Rothenburg sowie Horw, um Bahn- und Bus-Anschlüsse gemäss dem Konzept «AggloMobil due» zu ermöglichen,
 - Verdichtung Hauptverkehrszüge in Richtung Seetal,
 - Angebotsverbesserungen in Luzern West gemäss den Angebotskonzepten von BLS und Verkehrsverbund Luzern (Beschleunigung Luzern–Wolhusen sowie Verdichtung und Systematisierung),
 - Systematisierung des Angebots (S-Bahn und Voralpen-Express) auf dem Korridor Küssnacht und
 - Hauptverkehrszüge Luzern–Horw im Stundentakt.

Bis Ende 2013 soll ein Kurzbericht mit geprüfter Netzgrafik vorliegen. Die genaue Prüfung der Infrastrukturmassnahmen und die Kostenschätzungen folgen im Jahr 2014, sodass die Ergebnisse in die laufende Richtplanteilrevision und in den nächsten öV-Bericht einfließen können.

5.1.2 Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz

Die Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz hat die weitere Entwicklung der S-Bahn Luzern zum Gegenstand. Die SBB untersuchen mit der BLS und der SOB, dem Verkehrsverbund Luzern und den Nachbarkantonen den mittel- bis langfristigen Kapazitätsbedarf sowie die Bahnoptimierungsmöglichkeiten.

Im Zuge der Entwicklung des Konzepts «AggloMobil due» wurden an den geplanten Verknüpfungspunkten die aktuellen Zahlen der Fahrgäste erfasst und die erwartete Personenumlagerung vom Bus zur Bahn und umgekehrt abgeschätzt. Diese Daten, die sich auf die Jahre 2020 und 2030 beziehen, bilden unter anderem eine wichtige Projektgrundlage. Geplant wird mit zwei Szenarien:

- Eine untere Grenze der erwarteten Fahrgastfrequenzen bildet das «Szenario mittel». Dieses geht davon aus, dass die bisher leicht steigende Entwicklung weiterverläuft. Dieses Szenario wird von den SBB als Grundlage für alle Schweizer Bahnplanungen verwendet.
- Das «Szenario maximum» geht davon aus, dass neben der allgemeinen Mobilitätszunahme alle Entwicklungsflächen, die im kantonalen Richtplan angedacht und im Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation berücksichtigt sind, überbaut werden.

Gestützt auf die vorliegenden Ergebnisse werden Massnahmen bis 2020 geplant. Es zeigt sich, dass mit Kursverstärkungen durch Doppeltraktionen die Nachfrage mehrheitlich gedeckt werden kann. Die Realisierbarkeit solcher Verdopplungen von Zugsinheiten wird gegenwärtig detailliert geprüft. Im Rahmen der Kapazitätsanalyse in diesem Projekt hat sich für den Zeithorizont bis 2020 die Notwendigkeit der Führung einer dritten Verbindung im Abschnitt Luzern–Schachen (später bis Willisau) und der Einführung einer 2. Etappe Luzern West – aufbauend auf der heutigen Flügelung (d.h. Aufteilung einer Doppeltraktion in zwei, auf unterschiedlichen Strecken verkehrenden Kompositionen) – spätestens ab 2019 bestätigt.

Die Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz für 2020 bis 2030 ist gegenwärtig sistiert, da für eine entsprechende Detailplanung zuerst die Ergebnisse zum Mittelfristangebot Bahn 2025 vorliegen müssen.

5.1.3 Konzept «AggloMobil due»

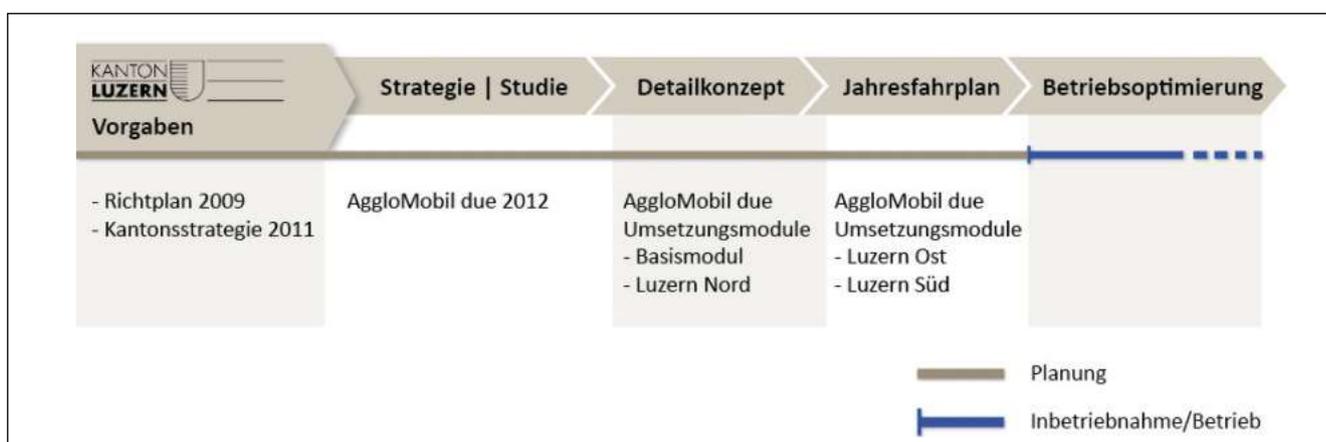
Die Ausgangslage des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern lässt sich wie folgt umschreiben:

- Die S-Bahn ist das Rückgrat des Agglomerationsverkehrs. Das Busnetz ist jedoch kaum darauf abgestimmt, da es an Verknüpfungen fehlt.
- Das Busangebot wird immer dichter. Deshalb sind gewisse Abschnitte (auch) mit öV-Fahrzeugen überlastet.
- Das dichte Busangebot in der Agglomeration Luzern ist beinahe ausschliesslich auf den Bahnhof Luzern ausgerichtet, tangenziale Verbindungen fehlen.
- Der Fahrplan lässt sich in den Hauptverkehrszeiten wegen oft chronischen Staus nicht einhalten. Um den Fahrplan einhalten zu können, müssen mehr Busse eingesetzt werden. Die Folge ist, dass für das gleiche Angebot die Produktionskosten zunehmen.
- Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr steigt bis 2030 laut Prognose um bis zu 40 Prozent.

Das Konzept «AggloMobil due» zeigt realisierbare Lösungen auf, die kurz- bis mittelfristig die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern erhöhen. Das modulare Konzept baut auf den folgenden vier Pfeilern auf und unterstützt den im Kapitel 3.1 beschriebenen Zielzustand.

- *Bus und S-Bahn verknüpfen*: Buslinien sind mit der S-Bahn durch mehr Anschlussmöglichkeiten an umgebauten Umsteigebahnhöfen in Ebikon, Emmenbrücke, Horw, Rothenburg, Kriens Mattenhof und Littau besser zu verknüpfen. Dadurch ergeben sich kürzere und verlässlichere Reisezeiten ins Hauptzentrum. Solche Verknüpfungspunkte sind bereits vielerorts umgesetzt und bewähren sich bestens.
- *Kapazität ausbauen*: Die Kapazitäten sind mit grösseren Fahrzeugen (etwa auf den Linien 1, 4 und 73) und zusätzlichen Linien nach Kriens, Ebikon und Seetalplatz auszubauen. Fahrgäste erhalten damit mehr Platz im Bus.
- *Buslinien vernetzen*: Einzuführen sind neue Direktverbindungen (Tangentiallinien) mit kürzerer Reisezeit und ohne Umstieg.
- *Verbesserung der Zuverlässigkeit*: Umzusetzen sind Massnahmen zur öV-Bevorzugung für eine höhere Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs.

Das mit «AggloMobil due» angestrebte neue Liniennetz (Stand August 2012) findet sich in Anhang 2. Da die Umsetzung des modularen Konzepts bis 2018 geplant ist, sind alle Massnahmen im Kapitel 5.2 aufgeführt. Alle Fahrzeuge finden im Rahmen des öV-Ausbaus weitere Verwendung. «AggloMobil due» ist vollständig in das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation eingeflossen. Im Rahmen seiner Prüfung kommt der Bund zum Schluss, dass im Programm eine gute und transparente Konzeption zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt werde. Mit dem Konzept «AggloMobil due» werde das Zentrum der Stadt Luzern entlastet, und auf verschiedenen Verbindungen würden die Reisezeiten ebenso wie die Fahrplanstabilität verbessert. Neue Tangentiallinien verbesserten insbesondere die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte und der Nebenzentren. Dementsprechend unterstützt der Bund die auf «AggloMobil due» gestützten Infrastrukturmassnahmen (u. a. neue Bushubs, Verlängerung Linie 1).



Grafik 8: Planungsschritte von den Vorgaben bis zur betrieblichen Umsetzung der neuen Angebote

In den im Konzept «AggloMobil due» definierten Umsetzungsmodulen Luzern Nord und Luzern Ost wird die Erschliessung im Hinblick auf die zweckmässige und gestaffelte Umsetzung der Verknüpfung mit der S-Bahn und dem Kapazitätsausbau eingehend geklärt. Die vorausgehende Grafik 8 zeigt, dass nach dem Grundsatzentscheid des Verbundrates vom 24. August 2012 zu «AggloMobil due» noch detaillierte Umsetzungsarbeiten anstehen, bis die Inbetriebnahme der einzelnen Module vollzogen werden kann.

Für das Gebiet Luzern Nord haben die Gemeinden und der Verkehrsverbund Luzern gemeinsam die im Konzept «AggloMobil due» abgebildete Strategie bestätigt. Allerdings braucht es zweckmässige Zwischenschritte, die nun in einer gemeinsamen Planung angegangen werden sollen. Die beteiligten Gemeinden und der Verkehrsverbund Luzern starten ab Herbst 2013 zusammen mit dem marktverantwortlichen Transportunternehmen in Luzern Nord die Detailplanungen. Ziel ist die Erarbeitung verschiedener Lösungsansätze zur Weiterentwicklung des öV-Angebots in Luzern Nord unter Berücksichtigung der Anliegen der Gemeinden und der Stossrichtungen in «AggloMobil due».

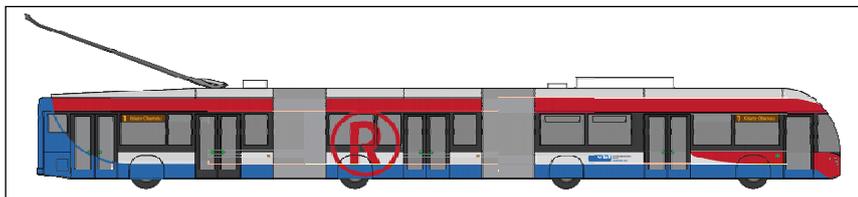
Ebenfalls planerisch vertieft wird das Basismodul. Dieses Modul ist das Kernelement des Konzepts und kann nicht weiter unterteilt werden. Detailkonzepte sind nötig für den öV-Verknüpfungspunkt Ebikon, zur Führung der Doppelgelenktrolleybusse bis Ebikon, zu den neuen Tangentiallinien 3 Kriens–Emmenbrücke und 18 Littau–Ebikon sowie zu den Anpassung auf der Linie 19 Bahnhof–Kantonsspital.

5.1.4 RBus-Standard

Der neue öV-Bevorzugungs-Standard für Doppelgelenktrolleybusse (RBus-Standard) wurde bereits mehrfach erwähnt. Folgende Gründe sprechen für die Schaffung eines solchen Standards auf den kapazitätsstärksten Linien entlang der Hauptachsen:

- Gemäss statistischem Jahrbuch 2012 von Lustat Statistik Luzern wird ein Drittel aller öV-Fahrgäste im Kanton Luzern auf dem vergleichsweise kleinen Trolleybusnetz befördert.
- Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation führt die tiefen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den Hauptachsen während der Verkehrsspitzenstunden als Problem an (durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf der Pilatusstrasse unter 7 km/h, im Zentrum von Kriens um 10 km/h). Auch der geltende Richtplan weist auf die kritische und stark ausgelastete Achse Obernau–Kriens–Luzern hin.
- Einwohnerinnen und Einwohner des Hauptzentrums nutzen ein attraktives öV-System. Der Modalsplit liegt in der Stadt Luzern bei 40 Prozent und erreicht damit einen Wert, der sich mit den grossen Schweizer Städten vergleichen lässt. Der öV-Anteil in der Agglomeration Luzern wächst stark an. So veränderte sich dort der öV-Anteil von 15 Prozent im Jahr 2005 auf 24 Prozent im Jahr 2010 (vgl. Grafik 1). Das entspricht einer Zunahme von über 60 Prozent innert fünf Jahren. Auf dieses Nachfragewachstum muss das Angebot reagieren.
- Die heute mit Doppelgelenktrolleybussen betriebene Linie 1 ist mit jährlich über 9 Millionen Fahrgästen die nachfragestärkste der 91 Bahn- und Buslinien im Kanton Luzern (dahinter folgt die S-Bahn-Linie Luzern–Zug–Baar mit jährlich rund 6,5 Millionen Fahrgästen).

Tiefe Transportgeschwindigkeiten in Spitzenstunden aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der daraus folgende unzuverlässige Betrieb sind schon seit längerer Zeit als Probleme erkannt. Diese akzentuieren sich zusehends. Gerade auch aus wirtschaftlichen Überlegungen müssen finanzielle Ressourcen dort eingesetzt werden, wo viele Fahrgäste profitieren können. Es ist zudem zu erwarten, dass Verbesserungen die Nachfrage in dicht bebauten Gebieten überdurchschnittlich ansteigen lassen werden. Die hohe Nachfrage kann mit kapazitätsstarken Fahrzeugen gebündelt über Hauptachsen geführt werden.



Grafik 9: Optischer Auftritt kapazitätsstarker Doppelgelenktrolleybusse (Beispiel)

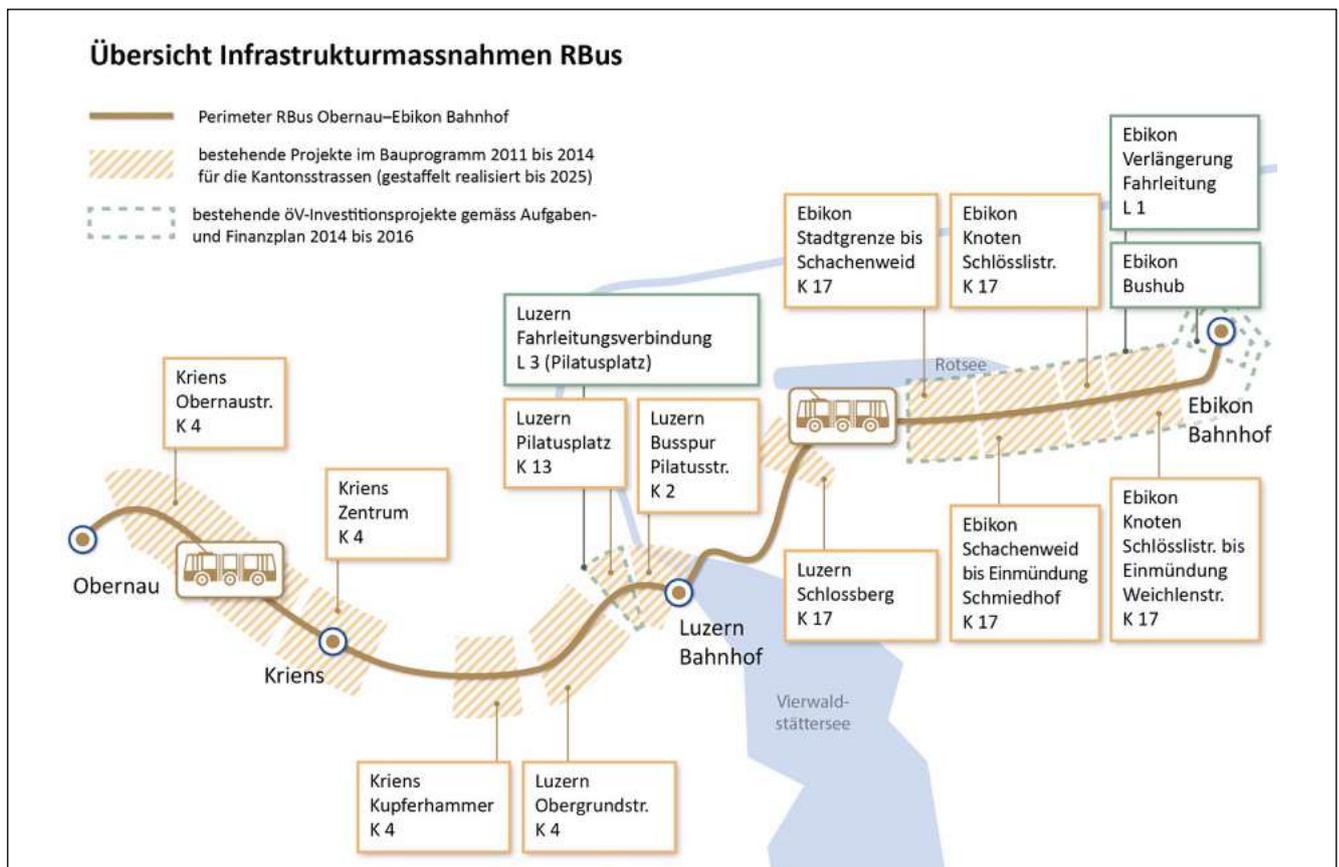
Die Idee, Bussysteme zu bevorzugen, ist nicht neu. Mit «Bus rapid transit» wird eine Reihe von öffentlichen Transportsystemen bezeichnet, bei denen durch Infrastruktur und fahrplantechnische Verbesserungen versucht wird, einen höheren Qualitätsstandard als auf normalen Buslinien zu erreichen. Ziel ist es, sich dem Qualitätsstandard von Schienennahverkehrssystemen anzunähern, gleichzeitig aber die Kostenvorteile des Busses zu nutzen. Solche Systeme sind in Frankreich oder Südamerika stark verbreitet. Die Idee wird meist mit Busspuren umgesetzt. Gerade solche sind in Luzern jedoch aus Platzgründen schwer umsetzbar. Mit dem RBus wird für Luzerns Doppelgelenktrolleybuslinien ein realistischer Bevorzugungs-Standard definiert. Ziele für RBus-Linien sind:

- Die Fahrzeit von einer Endstation zur anderen nimmt im Schnitt um 10 Prozent ab.
- Die Reisedauer in der Hauptverkehrszeit ist derjenigen der Nebenverkehrszeit ähnlich und vor allem konstant (Erhöhung der Zuverlässigkeit).
- Doppelgelenktrolleybuslinien erreichen betreffend Komfort, Image und Bevorzugung den Standard eines Tramsystems.
- Der RBus-Standard zieht rund 5 Prozent mehr Fahrgäste an.

Planungen im öffentlichen Verkehr erfolgen immer im Zusammenspiel von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur. Die Idee «RBus» kann erfolgreich werden, wenn folgende Planungen aufeinander abgestimmt und zweckmässig umgesetzt werden:

- **Angebot:** Umsetzung des Angebots gemäss dem Konzept «AggloMobil due» durch Verlängerung der Linie 1 nach Ebikon, den Einsatz grosser Fahrzeuge anstelle eines dichteren Takts und kleiner Fahrzeuge.

- *Rollmaterial*: Einsatz neuer Doppelgelenktrolleybusse in erkennbarem Design und mit Fahrgestellelementen eines Trams (Radabdeckung, Front; vgl. Grafik 9).
- *Infrastruktur*: Schrittweise Umsetzung bis 2025 und wenn möglich Priorisierung aller Massnahmen im geltenden Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen im Korridor Obernau–Kriens–Luzern–Ebikon, stärkere Bevorzugung an Lichtsignalanlagen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und den übrigen öV-Linien, zusätzliche Busbevorzugungsmassnahmen entlang der RBus-Linien (Doppelgelenktrolleybusse als Pulkführer dank Busspuren, wirksame Pfortneranlagen vor Engpässen [d.h. Busschleusen, welche dem Bus die Fahrbahn freihalten] usw.). Die nachfolgende Grafik 10 gibt einen Überblick über die geplanten Infrastrukturmassnahmen ab Obernau bis Ebikon Bahnhof im aktuellen Bauprogramm für die Kantonsstrassen und in der öV-Investitionsprojektliste (vgl. Anhang 5).



Grafik 10: Übersicht bereits bestehender Infrastrukturprojekte im Perimeter RBus

Zur Umsetzung des RBus-Konzepts sind (in einem Koordinationsplan) folgende Schritte vorgesehen:

- Im Bereich Angebot wird die Umsetzung von «AggloMobil due» vorangetrieben.
- Im Bereich Rollmaterial werden bei der Beschaffung von Doppelgelenktrolleybussen die RBus-Vorgaben berücksichtigt und die Beschaffungstermine abgestimmt.
- Im Bereich Infrastruktur wird der RBus-Standard in die laufenden Strassenbauprojekte (Projekte gemäss Grafik 10) integriert.
- Im Bereich Kommunikation und Marketing gilt es, den Auftritt und das Logo des RBusse zu konkretisieren und die öffentliche Kommunikation festzulegen.
- Im Bereich Forschung sind die Zweckmässigkeit des RBus-Standards nochmals zu klären und entsprechende Vorarbeiten zu tätigen.

Im Jahr 2014 werden die neuen Doppelgelenktrolleybusse in Betrieb genommen. Von diesem Zeitpunkt an werden die genannten (Infrastruktur-)Massnahmen entlang der ersten Doppelgelenktrolleybuslinie 1 zur Realisierung des RBus-Standards schrittweise umgesetzt. Mittel- bis langfristig ist auch mit der Umstellung von Gelenkbussen auf Doppelgelenktrolleybusse auf den Linien 2, 8 und 12 zu rechnen.

5.1.5 Masterplan Sursee

Gemäss kantonalem Richtplan ist das Bahnhofgebiet Sursee Teil des Entwicklungsschwerpunktes «ESP Sursee Zentrum». Gegenwärtig untersuchen die Stadt Sursee und die Gemeinde Oberkirch in einem engeren Perimeter das Gebiet rund um den Bahnhofplatz und dessen Zufahrten. Dabei gilt es, die verschiedenen lokalen Planungen zu koordinieren. In Übereinstimmung damit zielt der regionale Entwicklungsträger Sursee-Mittelland in einem erweiterten Perimeter rund um den eigentlichen Bahnhof Sursee mit einer Planung über die Gemeindegebiete Mauensee, Oberkirch und Sursee auf eine überkommunale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

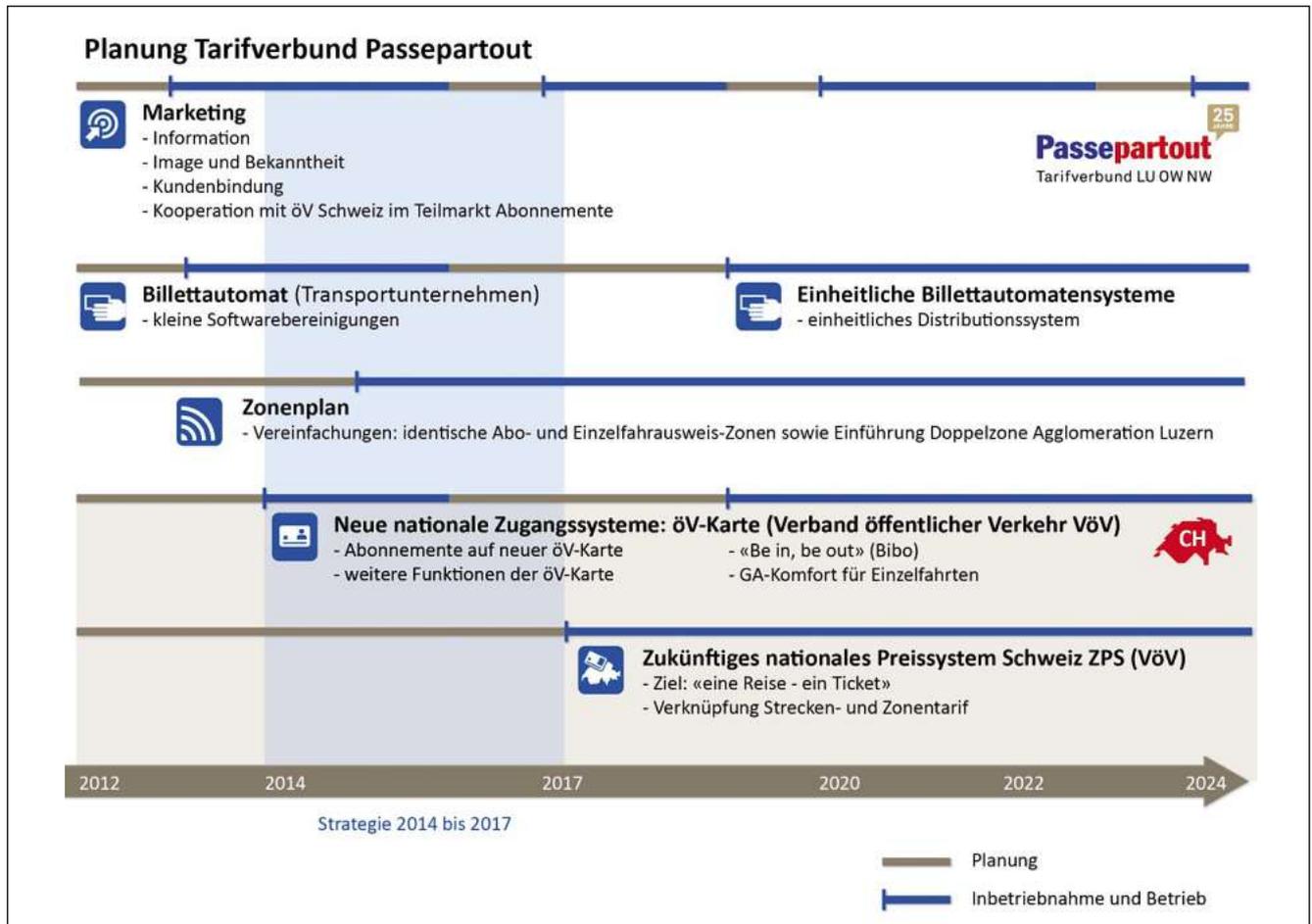
Ähnlich dem Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation sollen um Sursee die Schwachstellen der einzelnen Verkehrsträger gesammelt, ein überkommunales Siedlungskonzept mit städtebaulicher Entwicklung bis 2030 erarbeitet, anschliessend die Auswirkungen auf den Verkehr ermittelt und die gewonnenen Erkenntnisse schliesslich in einen Masterplan überführt werden. Der Verkehrsverbund Luzern beteiligt sich auf der Grundlage der am 15. Juni 2010 abgeschlossenen Planung «Überprüfung und Anpassungen Angebotskonzept Raum Sursee» (vgl. Anhang 9, Planungen in der Region Sursee Mittelland) aktiv am Masterplan. Die darin verankerten Ergebnisse sollen in den nächsten öV-Bericht einfließen.

5.1.6 Weitere Planungen

- *Nationaler Ausbauschnitt 2025 der Vorlage Fabi*: Die Vorlage Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) orientiert sich am Kapazitätsbedarf gemäss der Nachfrageentwicklung und fügt die regionalen Massnahmen zu einem sinnvollen nationalen Konzept zusammen. Die Schweizer Bevölkerung stimmt am 9. Februar 2014 über diese Vorlage ab. Dank intensiven Bemühungen der gesamten Zentralschweiz fand die weitere Projektierung des Tiefbahnhofs Luzern Aufnahme in den Ausbauschnitt 2025 der Vorlage Fabi. Der Kanton Luzern ist bestrebt, das Projekt gemeinsam mit dem Bund, dem die Federführung obliegt, zügig weiterzuentwickeln. Dafür soll die bestehende Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr und den SBB weitergeführt werden. Zurzeit wird eine Vorfinanzierung des Auflageprojekts geklärt, damit die Erarbeitung des Auflageprojekts so schnell als möglich in Angriff genommen werden kann. Aus Luzerner Sicht weiter von Bedeutung sind der Halbstundentakt Luzern–Sursee–Zofingen–Bern (realisiert auf dem heutigen Trasse, wodurch Basel künftig ab Luzern einmal direkt, einmal mit Umsteigen in Zofingen erreichbar sein wird) und ein Angebotsausbau auf der Zentralbahn. In den Ausbauschnitt 2025 ebenfalls noch Eingang finden soll – wie schon erwähnt – das Mittelfristangebot Bahn 2025.
- *«4-Zug-Konzept LU–ZG–ZH»*: Die Achse Luzern–Zug–Zürich hat die Kapazitätsgrenze erreicht. Das zurzeit geplante Konzept zielt darauf ab, den Interregioverkehr (IR) zu beschleunigen und zu systematisieren (Halts zur vollen und halben Stunde) und den neu vorgesehenen Regionalexpress (RE) zwischen IR und S-Bahn zu positionieren (Halt an wegfallenden IR-Haltestellen und zusätzlicher Halt an Bushubs). Die neu einzuführenden, mit Doppelstockwagen geführten RE fahren infrastrukturbedingt nicht im idealen Takt zum IR, sondern starten einige Minuten hinter dem jeweiligen IR. Sie bedienen aber regional wichtige Stationen zwischen Luzern und Zürich, wie etwa Ebikon. Das «4-Zug-Konzept LU–ZG–ZH» ist auf das Mittelfristangebot Bahn 2025 abgestimmt.
- *Trolleybusstrategie*: Das Rückgrat des Agglomerationsnahverkehrs ist das Trolleybusnetz, das in Luzern gut ausgebaut ist. Die aktuelle Trolleybusstrategie zeigt die mögliche Entwicklung dieses Verkehrsmittels auf und formuliert Grundsätze für die Zukunft. Die Strategie bildet die Grundlage für die aktuellen und künftigen Angebotsplanungen in einem Zeitraum von zehn Jahren.

5.1.7 Tarifverbund Passepartout

Beim Tarifverbund Passepartout werden die bisherigen Stossrichtungen in zahlreichen Planungen weiterverfolgt.



Grafik 11: Planung Tarifverbund Passepartout

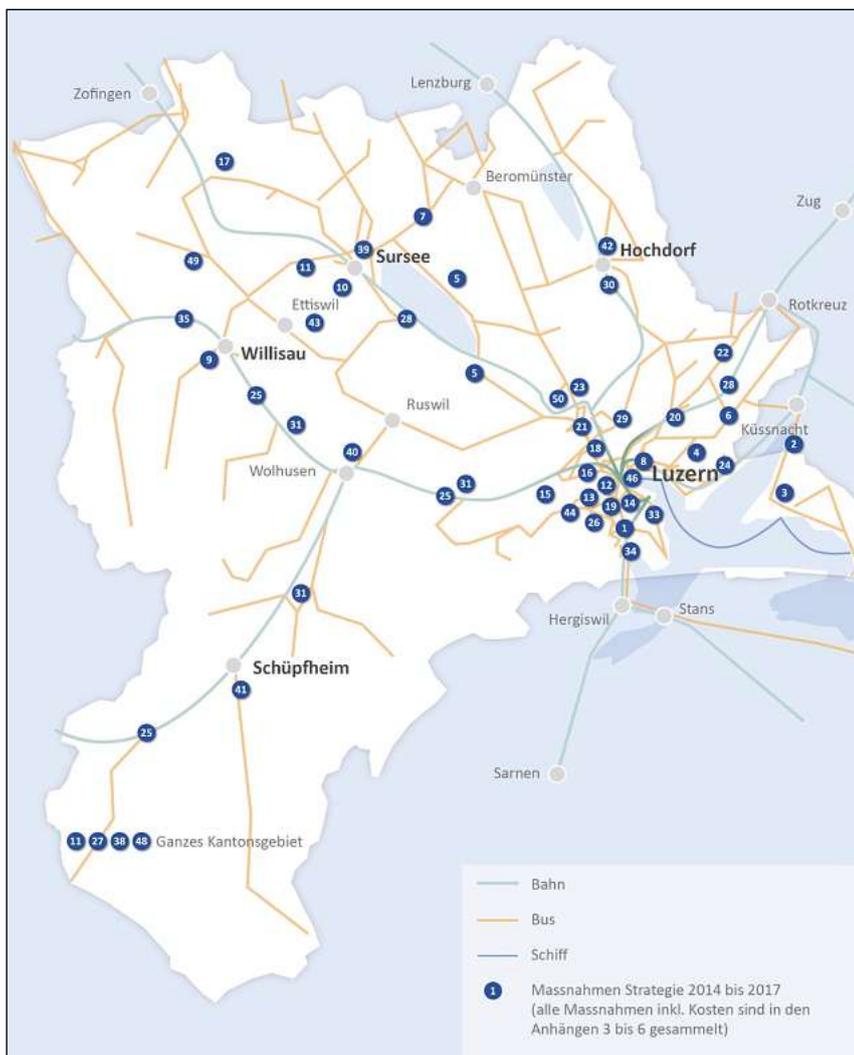
- Die Marketingmassnahmen steigern weiterhin die Bekanntheit des Tarifverbundes Passepartout. Bestehende Kundinnen und Kunden werden gepflegt, und neue werden gezielt beworben. Langfristiges Ziel ist die Umsetzung der Idee «ein öV – eine Kundensicht». Im Bereich der Abonnemente (Verbund-, General-, Halbtax-Abonnemente) wird der Markt von den Partnern punktuell gemeinsam bearbeitet.
- Der Tarifverbund Passepartout hat sich in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen mit den Billettautomaten auseinandergesetzt. Im Vergleich mit anderen Regionen stellte sich heraus, dass die Automaten der Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) im Wesentlichen dem Standard anderer Tarifverbunde entsprechen. Gleichwohl wurden einige Verbesserungen vorgenommen. So wurde als Sofortmassnahme die Sortimentsbezeichnung standardisiert. Dadurch liessen sich seit Dezember 2012 einige Erleichterungen bei der Bedienung erreichen.
- Ein neues Billettautomatensystem ist frühestens mit dem altersbedingten Ersatz der heutigen Automaten im Jahr 2019 denkbar.
- Bereits kurzfristig wird beim Zonenplan eine Vereinheitlichung der unterschiedlichen Abo- und Einzelfahrausweis-Zonen angestrebt. In der Stadt und Agglomeration Luzern steht eine Doppelzone im Vordergrund wie beim schon bestehenden Abonnement. Auch in anderen Städten, wie Zürich, Winterthur, Lausanne und Genf, sind solche Doppelzonen eingeführt.
- Die national neu zu schaffende öV-Karte ist ein Datenträger, auf der zukünftig Abonnemente des direkten Verkehrs (General- und Halbtaxabonnemente) und Verbundabonnemente auf einer Chipkarte abgespeichert werden. Das hat den Vorteil, dass ein Kunde oder eine Kundin für verschiedene Abonnemente nur eine Karte braucht. In einer zweiten Phase dient sie dem Projekt «Be in, be out» (Bibo) als Datenträger für den Einzelreiseverkehr. Geplant ist die automatische Erfassung des Ein- und Aussteigens in ein öV-Fahrzeug mittels öV-Karte und die Bezahlung der getätigten Fahrten per Rechnung. Damit wird ein Generalabonnement-Komfort für alle Kundinnen und Kunden angestrebt. Eine wesentliche Herausforderung für die Einführung liegt darin, sämtliche öV-Fahrzeuge mit einem Erfassungssystem auszurüsten.

- Im nationalen Projekt «Zukünftiges Preissystem Schweiz» wird die Betriebs- und Innovationsfähigkeit des öV-Vertriebs sichergestellt. Es wird die Altsysteme abgelöst und als öV-Plattform zur Vertriebsdreh Scheibe für die gesamte Schweiz dienen. Das Ziel «eine Reise, ein Ticket» wird damit für die Kundschaft Wirklichkeit.
- In Anbetracht knapper öffentlicher Mittel sind regelmässige Tarifmassnahmen zur anteilmässigen Finanzierung der nachfragebedingten Kapazitätsausbauten vorgesehen. Die Tarifmassnahmen sind wenn möglich im gleichen Rhythmus wie auf nationaler Ebene vorgesehen.

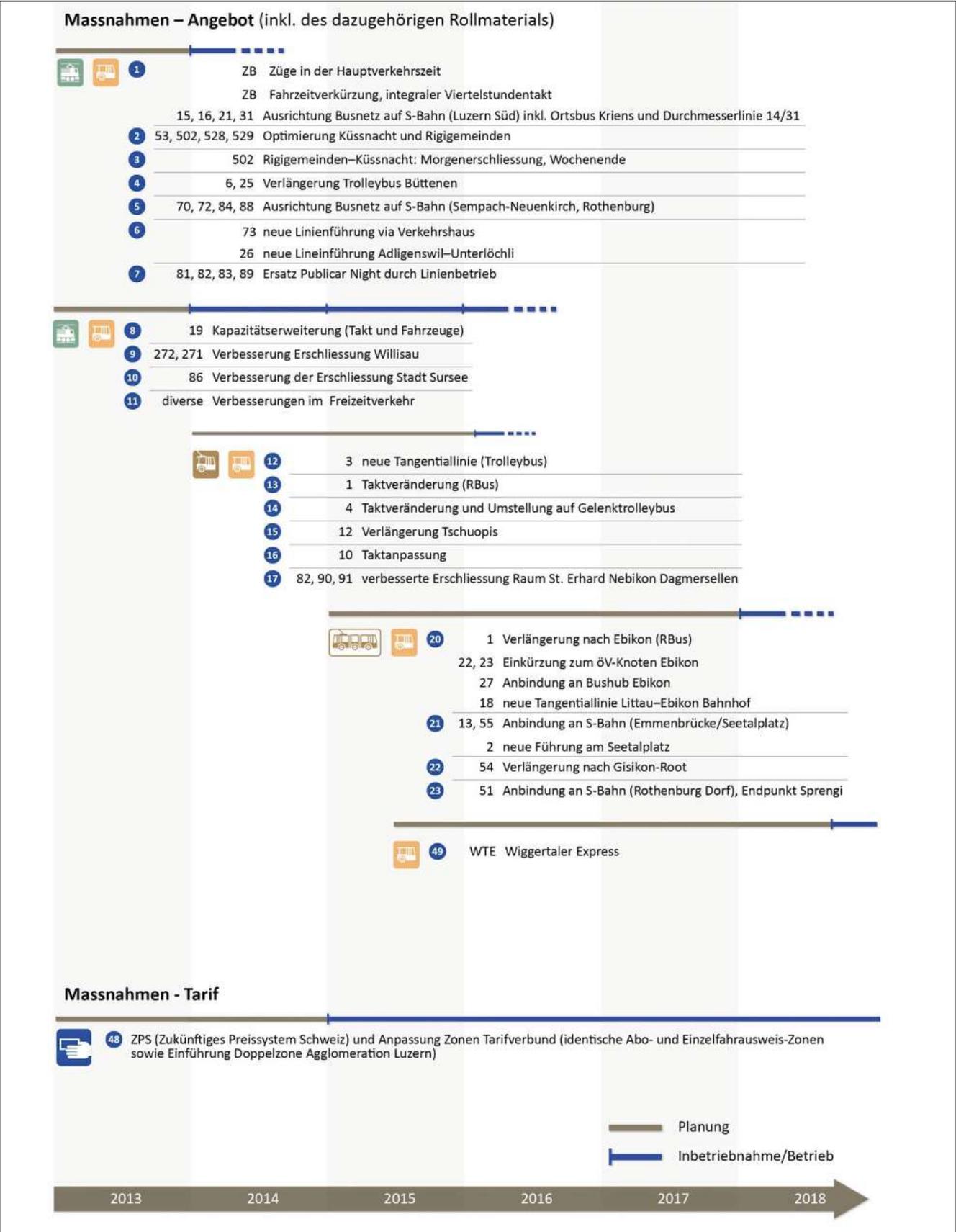
5.2 Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2017

Die nachfolgende Grafik 12 gibt einen Überblick über die aus der Strategie abgeleiteten, in den Jahren 2014 bis 2017 geplanten Massnahmen:

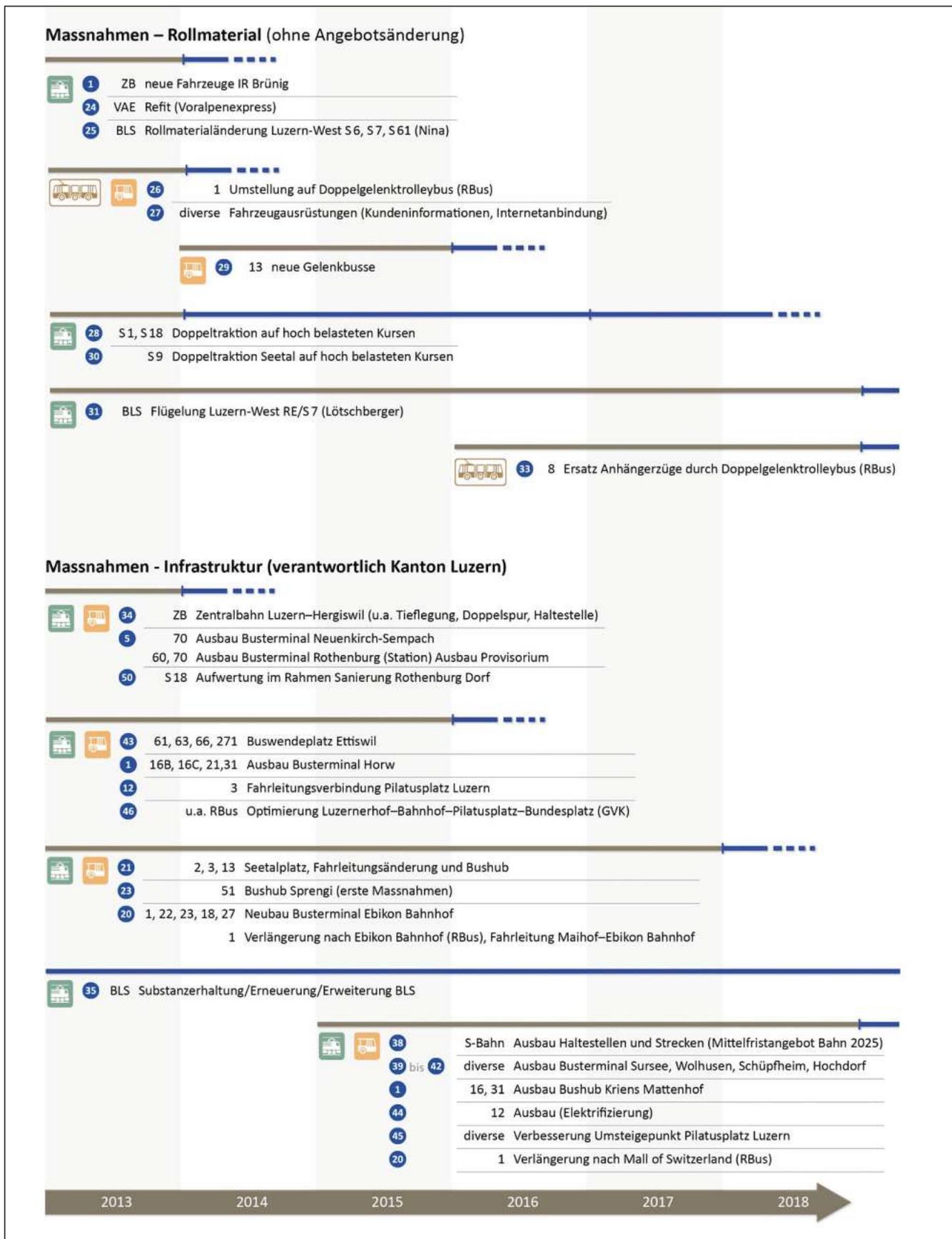
- Die Massnahmen sind in Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur und Tarif unterteilt. Die Anhänge 3 bis 6 geben einen detaillierten Überblick über die Kosten der einzelnen Massnahmen.
- Unter den jeweiligen Titeln sind die Massnahmen in der Abfolge ihrer zeitlichen Realisierung dargestellt. Unterschieden werden Planung, Inbetriebnahme und Betrieb.
- Alle Massnahmen erhalten eine Nummer. Es wird die gleiche Nummer verwendet, falls die Massnahme Angebots-, Rollmaterial- und/oder Infrastrukturmassnahmen voraussetzt. Die nachfolgende Übersichtskarte (vgl. Grafik 12) weist die Massnahmen im Kanton auf.
- Die Realisierung von Infrastrukturmassnahmen für den Bus ist insbesondere auch vom Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen und dessen Umsetzung abhängig. Die Finanzierung erfolgt durch die für den Strassenbau reservierten Mittel. Das Bauprogramm für die Jahre 2015 bis 2018 befindet sich in Ausarbeitung und wird von Ihrem Rat behandelt und beschlossen.



Grafik 12: Übersichtskarte Massnahmen 2014–2017



Grafik 13: Massnahmen betreffend Angebot und Tarif



Grafik 14: Massnahmen betreffend Rollmaterial und Infrastruktur

6 Finanzierung Betrieb und Infrastruktur

Die Ausführungen in diesem Kapitel beruhen auf den heute bekannten finanziellen Rahmenbedingungen und sind aufgrund ausstehender definitiver Finanzbeschlüsse von Bund und Kanton mit Unsicherheiten verbunden. Die Annahmen über die Entwicklung der Nachfrage und zur Akzeptanz der Tarifmassnahmen basieren auf den Erfahrungen der letzten Jahre. Grössere Abweichungen sind jedoch aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung (Zunahme der Arbeitslosigkeit, Abbau von Arbeitsplätzen oder Abwanderung zu alternativen Verkehrsformen [Auto, Velo] u.a.) möglich.

Die für das Jahr 2017 vorgesehene Umsetzung der zweiten Stufe der auf Bundesebene politisch beschlossenen Trassenpreiserhöhung wurde nicht berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass die Mehrkosten wieder über höhere Tarife durch die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs getragen werden und somit die öffentliche Hand nicht belastet wird. Im Hinblick auf die Umsetzung des letzten Schrittes von «AggloMobil due» per 2018 sehen wir für die Kantons- und Gemeindebeiträge im Jahr 2017 den gleich hohen Betrag wie im Jahr 2016 vor.

Einleitend folgen nun Erläuterungen über die Finanzierung der Regionalverkehrsleistungen:



Der Verkehrsverbund Luzern bestellt im Regionalverkehr das Angebot zusammen mit dem Bund und bei kantonsübergreifenden Linien zusätzlich zusammen mit den Nachbarkantonen. Beim Agglomerationsverkehr tritt der Verkehrsverbund Luzern als alleiniger Besteller auf. Das Kapitel 6.1.1 gibt einen Überblick über die Finanzierung der gesamten Abgeltungen, die der Verkehrsverbund Luzern auslöst. In der Verbundrechnung (Kap. 6.1.2) erscheint nur noch der Anteil, den die Transportunternehmen vom Verkehrsverbund Luzern erhalten (zusammen mit weiteren Beiträgen für bestellte Leistungen). Der Verkehrsverbund Luzern wird durch den Kanton und die Luzerner Gemeinden refinanziert. Die Entwicklung dieser Beiträge zeigt das Kapitel 6.1.3.

— bestelltes Angebot des Verkehrsverbundes Luzern



Bei der Infrastruktur ist das Transportunternehmen oder der Kanton Luzern federführend. Der Kanton beteiligt sich finanziell an Infrastrukturausbauten für den öffentlichen Verkehr. Weitere Finanzierer sind Bund, Nachbarkantone und Gemeinden. Der Kanton Luzern beteiligt sich weiter an den Abgeltungen für den Betrieb der Bahninfrastrukturen von Privatbahnen. Das Kapitel 6.2.1 zeigt die Entwicklung dieser Kantonsbeiträge. Die Luzerner Gemeinden tragen die Hälfte der vom Kanton übernommenen Kosten (Kap. 6.2.2).

— Infrastrukturfinanzierung durch Kanton Luzern

Massnahmen für den öffentlichen Busverkehr auf den Kantonsstrassen (Bushaltestellen, Busspuren, öV-Bevorzugungsmassnahmen usw.) sind im geltenden Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen enthalten. Diese Massnahmen werden durch die für den Strassenbau reservierten Mittel finanziert. Das Bauprogramm für die Jahre 2015 bis 2018 befindet sich in Ausarbeitung und wird von Ihrem Rat behandelt und beschlossen.

Im Weiteren ist der Verkehrsverbund Luzern im Auftrag des Gesundheits- und Sozialdepartementes die verantwortliche Drehscheibe für die Finanzierung des Behindertenfahrdienstes. Das Gesundheits- und Sozialdepartement und die Luzerner Gemeinden teilen sich gegenwärtig die Kosten der dafür anfallenden Kosten (Kap. 6.3).

6.1 Betrieb (Angebot, Rollmaterial)

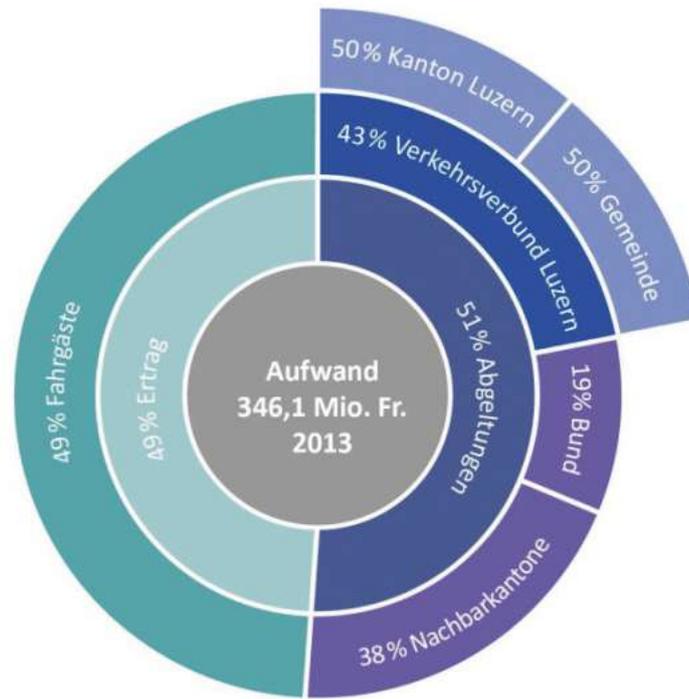
6.1.1 Abgeltungen

Auf der Basis der von den Transportunternehmen eingereichten Offerten für das Fahrplanjahr 2013 wird in der nachfolgenden Grafik 15 die Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und Regionalverkehrs im Kanton Luzern dargestellt.

Die Transportunternehmen weisen 2013 einen Aufwand von 346,1 Millionen Franken für die geplante Verkehrsleistung aus. Diesem stehen erwartete Erträge von 171 Millionen Franken gegenüber. Die Differenz (= Abgeltung) von 175,1 Millionen Franken wird je nach Linie unterschiedlich finanziert. Bei Regionalverkehrslinien beteiligt sich der Bund an der Finanzierung und bei Linien, welche die Kantonsgrenzen überschreiten (z.B. Luzern–Lenzburg), wird die Abgeltung zusätzlich durch die beteiligten Nachbarkantone mitfinanziert. Die verbleibenden ungedeckten Kosten werden durch den Verkehrsverbund Luzern getragen, der seinerseits die benötigten Mittel paritätisch vom Kanton und von den Gemeinden erhält.

Auf der Aufwandseite wurden die für die nächsten vier Jahre geplanten Kosten für Angebots- und Rollmaterialänderungen berücksichtigt (in den Anhängen 3 bis 6 ist der Anteil des Verkehrsverbundes Luzern ausgewiesen), die jährliche Teuerung ist mit 0,5 Prozent hinterlegt. Zusätzlich erwarten wir von den Transportunternehmen Effizienzsteigerungen im Umfang von mindestens 2,6 Millionen Franken über die nächsten vier Jahre. Zusätzliche Sparanstrengungen des Kantons für die Finanzplanjahre 2014 bis 2017 erfordern eine Reduktion des Verbundaufwandes in den Jahren 2016 und 2017 um jährlich 0,2 Millionen Franken. Aus dem gleichen Grund müssen die Beiträge an die Transportunternehmen im gleichen Zeitraum um zusätzlich 0,7 Millionen Franken im Jahr 2016 und um 0,5 Millionen Franken im Jahr 2017 reduziert werden. Auf der Ertragsseite sind Nachfragesteigerungen in den Jahren mit Angebotsveränderungen und Preiserhöhungen im Umfang von 3 Prozent im Zweijahresrhythmus berücksichtigt. Gemäss diesen Annahmen steigt der Kostendeckungsgrad auf die anvisierten 51 Prozent. Der vom Verkehrsverbund Luzern zu übernehmende Anteil berechnet sich auf der Basis der heute gültigen Finanzierungsregeln gegenüber dem Bund und den beteiligten Nachbarkantonen.

Die folgende Grafik 15 zeigt die Summe des durch den Verkehrsverbund Luzern bestellten Angebots. In den Anhängen 3, 4 und 6 ist der effektive Kostenanteil des Verkehrsverbundes Luzern detailliert aufgelistet.



●	Aufwand	2014	2015	2016	2017
	Gesamtkosten Vorjahr	346,1	355,2	356,9	363,2
	Angebot	2,9	1,0	4,0	–
	Rollmaterial	5,8	0,2	0,6	1,7
	Teuerung	1,7	1,7	1,8	1,8
	Effizienzsteigerung	–1,3	–1,2	–0,1	–
	Total Aufwand	355,2	356,9	363,2	366,7
●	Ertrag	2014	2015	2016	2017
	Gesamtertrag Vorjahr	171,0	174,4	177,8	181,3
	Nachfragesteigerung	3,4	–	3,5	1,8
	Preis Anpassung	–	3,4	–	3,6
	Total Ertrag	174,4	177,8	181,3	186,7
●	Abgeltung	2014	2015	2016	2017
	Total Abgeltung	180,8	179,1	181,9	180,0
	davon Verkehrsverbund Luzern	78,0	76,6	80,3	79,3
	Kostendeckungsgrad	49%	50%	50%	51%

Grafik 15: Entwicklung von Aufwand, Ertrag und Abgeltungen

6.1.2 Verbundrechnung

Der Aufwand des Verkehrsverbundes Luzern setzt sich im Wesentlichen aus den Abgeltungen für die Transportunternehmen und den Kosten der Verbundorganisation zusammen. Er würde im Zeitraum von 2013 bis 2017, unter Berücksichtigung einer jährlichen Teuerung von 0,5 Prozent, von 82,4 Millionen Franken (ohne Behindertenfahrdienst) auf 85 Millionen Franken steigen. Dadurch würde das kumulierte Ergebnis ins Minus fallen. Deshalb ist der Verbundaufwand in den Jahren 2016 und 2017 um jährlich 0,2 Millionen Franken zu reduzieren. Aus dem gleichen Grund müssen die Beiträge an die Transportunternehmen im gleichen Zeitraum um zusätzlich 0,7 Millionen Franken im Jahr 2016 und um 0,5 Millionen Franken im Jahr 2017 reduziert werden. Beim Behindertenfahrdienst ist die Finanzierung für die Jahre nach Ablauf der Vereinbarung (Ende 2014) noch nicht geregelt. Bei den Beiträgen von Transportunternehmen handelt es sich um Mittel zur Finanzierung der Geschäftsführung des Tarifverbundes Passepartout.

Der Gewinnvortrag per Ende Dezember 2012 beträgt 3,1 Millionen Franken. Mit Ausnahme von 2015 und 2017 wird jeweils mit einem negativen Abschluss gerechnet, verrechnet mit dem Gewinnvortrag ist die Verbundrechnung ab 2016 mit einem kleinen Plus von 0,1 Millionen Franken ausgeglichen.

Aufwand (in Mio. Fr.)	Rechnung 2012	Budget 2013	2014	2015	2016	2017
Personalaufwand	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
Sachaufwand	1,8	2,7	2,8	2,8	2,6	2,6
Beiträge an Transportunternehmen (Abgeltung und weitere Beiträge)	76,2	78,3	78,7	77,3	80,3	79,3
Anpassung Zonen Tarifverbund Behindertenfahrdienst*	0,3	1,0	0,5	1,0	1,0	1,0
<i>Total Betriebsaufwand</i>	<i>79,6</i>	<i>83,4</i>	<i>83,9</i>	<i>82,5</i>	<i>85,3</i>	<i>84,3</i>
Ertrag (in Mio. Fr.)						
Beiträge Dritte	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kantons- und Gemeindebeiträge (inkl. Behindertenfahrdienst)	79,0	81,0	80,1	81,6	82,6	82,6
Beiträge von Transportunternehmen	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
<i>Total Betriebsertrag</i>	<i>80,7</i>	<i>82,7</i>	<i>81,8</i>	<i>83,3</i>	<i>84,3</i>	<i>84,3</i>
<i>Jahresergebnis</i>	<i>1,1</i>	<i>-0,7</i>	<i>-2,1</i>	<i>0,8</i>	<i>-1,0</i>	<i>0</i>
kumuliert	3,1	2,4	0,3	1,1	0,1	0,1

*Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und Verkehrsverbund Luzern noch offen

Tabelle 7: Rechnung Verkehrsverbund Luzern

6.1.3 Finanzierung (Kanton und Gemeinde)

Die Kantonsbeiträge an den Verkehrsverbund Luzern sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2014–2017 (Botschaft B 89 vom 22. Oktober 2013) beim Bau-, Umwelt und Verkehrsdepartement eingestellt, und die Kantonsbeiträge an den Behindertenfahrdienst werden vom Gesundheits- und Sozialdepartement dem Verkehrsverbund Luzern überwiesen. Die Gemeindebeiträge sind gleich hoch wie diese beiden Kantonsbeiträge.

in Mio. Fr.	2014	2015	2016	2017
Verbundorganisation (Personal- und Sachaufwand)	4,2	4,2	4,0	4,0
Beiträge an Transportunternehmen	78,7	77,3	80,3	79,3
Anpassung Zonen Tarifverbund	0,5	1,0	1,0	1,0
Behindertenfahrdienst	0,5	–*	–*	–*
Total Verbundaufwand	83,9	82,5	85,3	84,3
Beiträge Dritte und Transportunternehmen	–1,7	–1,7	–1,7	–1,7
<i>Verbundaufwand nach Beiträge Dritte und Transportunternehmen</i>	<i>82,2</i>	<i>80,8</i>	<i>83,6</i>	<i>82,6</i>

*Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und Verkehrsverbund Luzern noch offen

Finanzierung Kanton und Gemeinden in Mio. Fr.	2014	2015	2016	2017
Beitrag Kanton (gemäss AFP 2014–2017)	39,8	40,8	41,3	41,3
Beitrag Kanton für Behindertenfahrdienst	0,25	–*	–*	–*
Beitrag Gemeinden	39,8	40,8	41,3	41,3
Beitrag Gemeinden für Behindertenfahrdienst	0,25	–*	–*	–*
<i>Total Kantons- und Gemeindebeiträge</i>	<i>80,1</i>	<i>81,6</i>	<i>82,6</i>	<i>82,6</i>
Abweichung zum Bedarf	–2,1	0,8	–1,0	0

*Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und Verkehrsverbund Luzern noch offen

Tabelle 8: Finanzierung des Verbundaufwandes

6.1.4 Fazit Betrieb

Erwartungsgemäss steigen 2014 die Beiträge an die Transportunternehmen aufgrund der geplanten Angebotsmassnahmen und Rollmaterialerneuerungen an. Effizienzgewinne und Zielvereinbarungen können die Kostensteigerungen abfedern. Da nur alle zwei Jahre eine Tarifierhöhung vorgesehen ist, können die verbleibenden Mehrkosten erst im Folgejahr durch Mehrerlöse kompensiert werden. Für die geplante Anpassung des Zonenplans wird in den Jahren 2014 bis 2017 mit Kosten von total 3,5 Millionen Franken gerechnet. Dabei berücksichtigt sind die durch die Anpassung erwarteten Einnahmehausfälle (vgl. dazu Anhang 6).

Als grösster Unsicherheitsfaktor gelten die potenziellen Sparpakete beim Bund, aber auch bei den Kantonen. Gerade die geplanten und bereits bewilligten Rollmaterialinvestitionen gehen von einer Mitfinanzierung von Bund und Nachbarkantonen aus. Die Zentralschweiz wurde bisher von grösseren Auswirkungen der konjunkturellen Abschwächung und steigender Arbeitslosigkeit verschont. Das anvisierte Nachfragewachstum bedingt ein weiteres Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum verbunden mit flankierenden Massnahmen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Die Aussichten betreffend Zinsentwicklung verdüstern sich. Da insbesondere das neue Rollmaterial über den Kapitalmarkt finanziert werden muss, wirken sich höhere Zinsen negativ auf die Abgeltung aus.

Unser Rat hat sich im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu Verordnungsanpassungen betreffend Bahnreform 2.2 klar gegen die vom Bundesrat vorgesehene Überprüfungspflicht für die Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb ausgesprochen. Eine Bundesvorschrift, die viel zusätzlichen Aufwand verursacht und die Frage den Bahn- oder Busbetrieb auf die Frage der Kostendeckung reduziert, lehnt unser Rat in Übereinstimmung mit der Haltung des Verkehrsverbundes Luzern ab. Der Verkehrsverbund Luzern zieht bei seiner Entscheidung, welches Transportmittel angeboten werden soll, stets auch raumplanerische, erschliessungstechnische und umweltpolitische Anliegen in seine Überlegungen mit ein.

6.2 Infrastruktur

In der Projektliste im Anhang 5 sind die in den vorstehenden Kapiteln vorgesehenen Infrastrukturprojekte aufgelistet. Die Planungskosten für den Tiefbahnhof Luzern sind darin nicht enthalten. Die Projektaufistung und die entsprechenden Kosten decken sich mit den Angaben im AFP 2014–2017, in dem zusätzlich und gesondert der jährliche Anteil des von den Stimmberechtigten zusammen mit dem Gesamtkredit für die Neugestaltung des Seetalplatzes bereits gutgeheissenen öV-Beitrages für dieses Vorhaben angeführt wird.

6.2.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten umfassen jeweils nur den Anteil, den der Kanton Luzern zu tragen hat. Namentlich bei der Zentralbahn und der BLS finanzieren der Bund und die beteiligten Nachbarkantone die Einzelprojekte mit. Zusätzlich finanziert der Kanton die Abgeltungen für den Betrieb der Infrastruktur von Privatbahnen. Im Kanton Luzern betrifft dies die Strecke Wolhusen (exklusiv) bis Langenthal der BLS Netz AG und die Güterbahnstrecke der Sursee-Triengen-Bahn. Die Abgeltungen beider Bahnen werden vom Bund mit 30 Prozent mitfinanziert. Bei der BLS Netz AG trägt zudem der Kanton Bern die Abgeltung mit.

in Mio. Fr.	2014	2015	2016	2017
<i>Projekte</i>				
Infrastrukturkosten gemäss Projektliste (Anhang 5)	12,6	16,1	21,8	24,7*
<i>AFP 2014–2017 (Investitionsrechnung)</i>				
Total Finanzmittel	10,8	13,6	15,0	15,0*
<i>Abweichung</i>				
Abweichung	-1,8	-2,5	-6,8	-9,7*
<i>AFP 2014–2017 (Erfolgsrechnung)</i>				
Infrastrukturabgeltung an BLS Netz AG und ST	4,0	4,0	4,0	4,0*

*Die im AFP 2014–2017 für das Jahr 2017 als Planungsannahmen enthaltenen, in der Höhe aber noch nicht feststehenden Auswirkungen der Vorlage Fabi sind in diesen Zahlen noch nicht berücksichtigt. Es ist von einem höheren Finanzierungsbedarf (Total Finanzmittel) auszugehen.

Tabelle 9: Infrastrukturbeiträge öffentlicher Verkehr (Investitionen und Abgeltung)

6.2.2 Finanzierung

Grundsätzlich tragen der Kanton und die Gemeinden die Investitionsbeiträge mit je 50 Prozent. Um grössere Schwankungen bei den Gemeindebeiträgen zu vermeiden, wird den Gemeinden jeweils der über vier Jahre gemittelte Beitrag in Rechnung gestellt, unter Berücksichtigung des aktuellen Saldos. Die Berechnung basiert dabei auf den Zahlen der aktuellen Aufgaben- und Finanzplanung. Dabei liegen die im AFP 2014–2017 eingestellten Mittel ab dem Jahr 2016 deutlich tiefer als der Bedarf. Die Mittel sollten trotzdem ausreichen, da sich Projekte erfahrungsgemäss aus verschiedenen Gründen verzögern können. Dadurch verschiebt sich ein Teil des Mittelbedarfs in die Zukunft. Die Entwicklung ist im Auge zu behalten. Überdies stehen die Auswirkungen der Bundesvorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi), über welche die Stimmberechtigten im Februar 2014 abstimmen werden, auf die Höhe des Kantons- und Gemeindeanteils noch nicht fest. Auch wenn mit einem höheren Finanzierungsbedarf zu rechnen ist, soll der Gemeindebeitrag für die Vierjahresperiode 2014 bis 2017 vorerst in etwa in der bisherigen Höhe belassen werden.

Anfang 2013 betrug der aus den Vorjahren aufgelaufene Saldo des Kontokorrents zugunsten der Gemeinden 3,5 Millionen Franken, dieser reduziert sich bis 2017 auf 0,5 Millionen Franken.

in Mio. Fr.	Januar 2013	2014	2015	2016	2017
Total Finanzmittel gemäss AFP 2014–2017		10,8	13,6	15,0	15,0*
Anteil Bund an Seetalplatz		-0,8	-0,5	-0,5	-0,5
Infrastrukturabgeltung an BLS Netz AG und ST		4,0	4,0	4,0	4,0*
Total Infrastrukturbeiträge		14,0	17,1	18,5	18,5*
Anteil der Gemeinden (50%)		7,0	8,6	9,3	9,3*
gemittelter Investitionsbeitrag Gemeinden		7,8	7,8	7,8	7,8*
Guthaben (+) / Schuld (-) der Gemeinden		0,8	-0,8	-1,5	-1,5*
kumuliert	3,5	4,3	3,5	2,0	0,5*

*Die im AFP 2014–2017 für das Jahr 2017 als Planungsannahmen enthaltenen, in der Höhe aber noch nicht feststehenden Auswirkungen der Vorlage Fabi sind in diesen Zahlen noch nicht berücksichtigt. Es ist von einem höheren Finanzierungsbedarf (Total Finanzmittel) auszugehen.

Tabelle 10: Investitionskostenbeiträge Gemeinden

6.2.3 Fazit Infrastruktur

Im AFP 2014–2017 sind ab 2014 in der Investitionsrechnung Ausgaben zwischen knapp 11 und 15 Millionen Franken eingestellt. Diese decken den benötigten Bedarf gemäss der Projektliste in Anhang 5 nicht ab. Die Mittel sollten trotzdem ausreichen, da sich Projekte erfahrungsgemäss aus verschiedenen Gründen verzögern können. Dadurch verschiebt sich ein Teil des Mittelbedarfs in die Zukunft. Die Entwicklung ist im Auge zu behalten. In der laufenden Rechnung wird von gleichbleibenden Abgeltungsbeiträgen an die BLS Netz AG und die Sursee-Triengen-Bahn ausgegangen. Aufgrund der geplanten Investitionen bei der BLS Netz AG dürften die daraus resultierenden Abschreibungen die Abgeltungsbeiträge allerdings ansteigen lassen. Die Kostenbeteiligung der Gemeinden soll im Zeitraum 2014 bis 2017 bei jährlich 7,8 Millionen Franken liegen. Damit wird das Guthaben der Gemeinden per 2017 auf 0,5 Millionen Franken fallen.

6.3 Behindertenfahrdienst

Seit dem 1. Mai 2011 gilt für die Umsetzung des Konzepts «Behindertenfahrdienste» im Kanton Luzern die Leistungsvereinbarung zwischen dem Gesundheits- und Sozialdepartement und dem Verkehrsverbund Luzern. Die Vereinbarung war bis Ende 2012 befristet und wurde in der Folge durch eine neue zweijährige, bis Ende 2014 befristete Leistungsvereinbarung ersetzt. Gestützt darauf ist seit 1. Oktober 2011 die zentrale Anlaufstelle für die Ausgabe von Tixi-Taxi-Bons bei der Pro Infirmis, Sektion Luzern, Obwalden und Nidwalden, in Betrieb. Die Kosten für den Betrieb und die Bons werden auf 0,5 Millionen Franken pro Jahr veranschlagt. Nicht benötigte Mittel werden, bis auf eine Reserve von 0,1 Millionen Franken, mit den Ausgaben des Folgejahrs verrechnet. Das Gesundheits- und Sozialdepartement und die Gemeinden tragen die Kosten je zur Hälfte.

6.4 Gemeindebeiträge

Zusammenfassend ergeben sich für die Gemeinden folgende jährliche Beiträge:

in Mio. Fr.	2014	2015	2016	2017
Anteil Verbundorganisation und Beiträge an Transportunternehmen	39,8	40,8	41,3	41,3*
Anteil Behindertenfahrdienst	0,3	–**	–**	–**
Infrastrukturbeiträge	7,8	7,8	7,8	7,8*
Gesamtbeitrag	47,9	48,6	49,1	49,1*

* Die im AFP 2014–2017 für das Jahr 2017 als Planungsannahmen enthaltenen, in der Höhe aber noch nicht feststehenden Auswirkungen der Vorlage Fabi sind in diesen Zahlen noch nicht berücksichtigt. Es ist von einem höheren Finanzierungsbedarf (Total Finanzmittel) auszugehen.

** Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und Verkehrsverbund Luzern noch offen

Tabelle 11: Beiträge Gemeinden

Die Gemeindebeiträge pendeln sich in den nächsten drei Jahren zwischen 48 und 49 Millionen Franken ein. Im Vergleich zum öV-Bericht 2012 bis 2015 reduzieren sich die Gemeindebeiträge für die Jahre 2014 und 2015 im aktuellen öV-Bericht um gesamthaft 3 Millionen Franken. Die Gemeinden werden in den Jahren 2014 und 2015 um diesen Betrag entlastet.

7 Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, von unserem öV-Bericht 2014 bis 2017 in zustimmendem Sinn Kenntnis zu nehmen.

Luzern, 12. November 2013

Im Namen des Regierungsrates
 Der Präsident: Guido Graf
 Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner

**Kantonsratsbeschluss
über den Planungsbericht über die mittel-
und langfristige Entwicklung des Angebots
für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht)
2014 bis 2017**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in den Bericht des Regierungsrates vom 12. November 2013,

beschliesst:

1. Vom Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017 wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

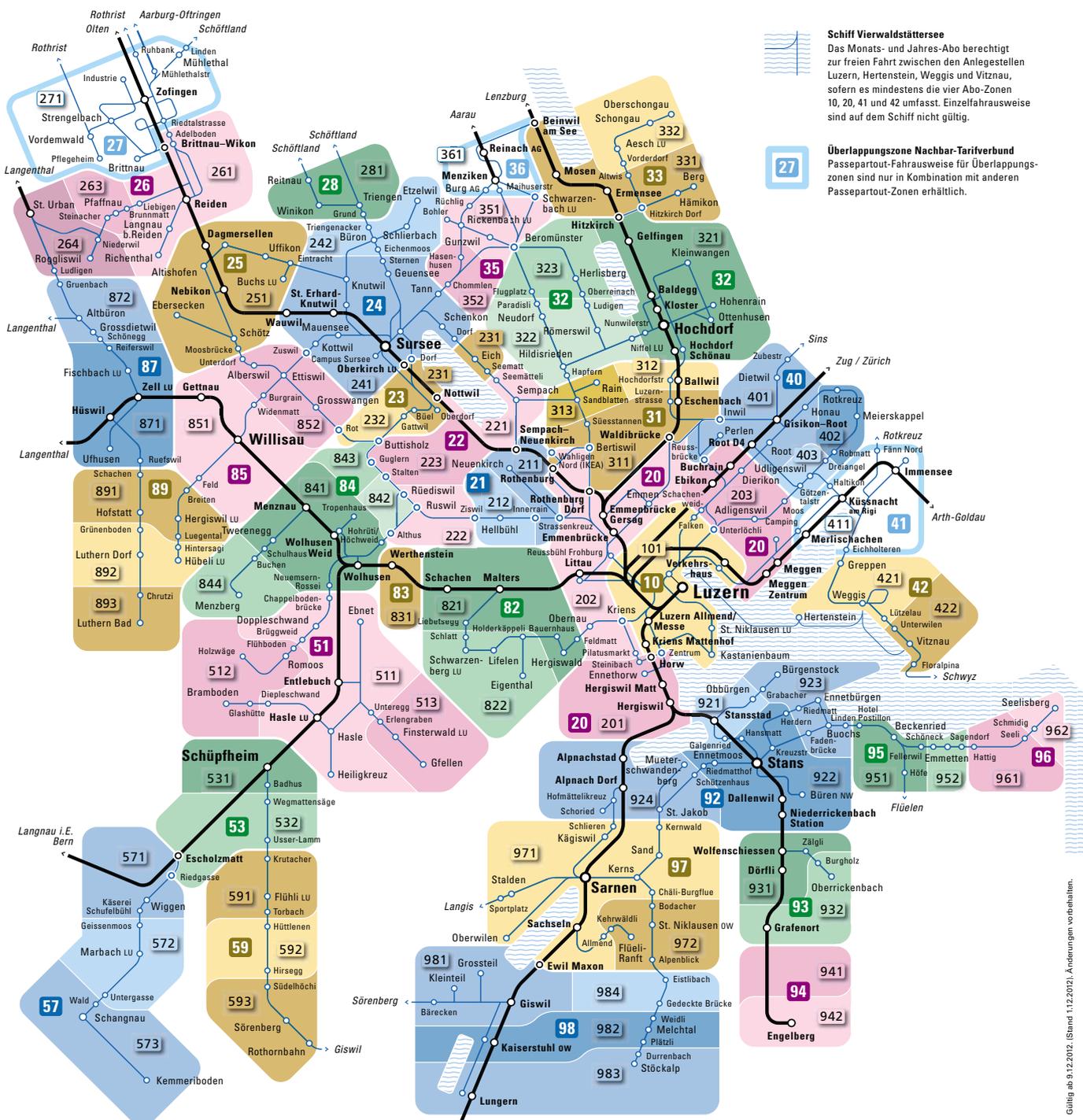
Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

- Anhang 1: Linien- und Zonenplan
- Anhang 2: Liniennetz AggloMobil due
- Anhang 3: Kostenänderungen Angebot
- Anhang 4: Kostenänderungen Rollmaterial
- Anhang 5: Kosten Infrastruktur
- Anhang 6: Kosten Tarif
- Anhang 7: Rollmaterialübersicht Regionalverkehr (Bahn/Bus)
- Anhang 8: Rollmaterialübersicht Fernverkehr
- Anhang 9: Abgeschlossene Planungen

Linien- und Zonenplan



Schiff Vierwaldstättersee
 Das Monats- und Jahres-Abo berechtigt zur freien Fahrt zwischen den Anlegestellen Luzern, Hertenstein, Weggis und Vitznau, sofern es mindestens die vier Abo-Zonen 10, 20, 41 und 42 umfasst. Einzelfahrausweise sind auf dem Schiff nicht gültig.

Überlappungszone Nachbar-Tarifverbund
 Passepartout-Fahrausweise für Überlappungs-zonen sind nur in Kombination mit anderen Passepartout-Zonen erhältlich.

Brüdig / Meiringen / Interlaken Ost

Gültig ab 9.12.2012; (Stand 1.12.2012); Änderungen vorbehalten.

- Bahn
- Bus
- Bahnhof
- Ortschaft mit Bushaltestelle
- Letzte Bushaltestelle vor Zonengrenze
- Bahnhof liegt auf Zonengrenze und gehört zu zwei Zonen
- Bushaltestelle liegt auf Zonengrenze und gehört zu zwei Zonen
- Zonennummer für Abonnemente
- Zonennummer für Einzelfahrausweise

Das neue Liniennetz AggloMobil due, Stand 24. August 2012



AggloMobil due
Konzept: Linien

- Unveränderte Linienführung
- modifizierte / neue Linienführung
- Regionallinien (Informationsinhalt)
- Bahnhöfen
- Verknüpfungspunkte S-Bahn

Ortsbild Emmen (Linien 41 - 43) ist nicht eingetragen

Linie	Netz- und Angebotsveränderungen
1	Verlängerung bis Ebikon Bahnhof-Schindler mit Doppelgelenktrolleybussen
3	neue Tangentiallinie Kriens-Emmenbrücke als Trolleybus
4	neue Gelenktrolleybusse
6	In Umsetzung: Trolleybusverlängerung Büttlenen Linie 25: neue Linienführung ohne Büttlenenhalde
12	Verlängerung bis zum neuen Stadtteil Littau Tschuopis
13	neue Tangentiallinie Littau-Seeetalplatz-Emmen Neue Linie 55 Seeetalplatz-Rothenburg-Ikea
16	Einkürzung bis Kriens-Kuonimatt neue Linie 16B Kriens-Horw Bahnhof neue Linie 16C Spitz-Horw Bahnhof-Winkel
18	neue Tangentiallinie Littau Tschuopis-Ebikon Bahnhof
19	Angebotsausbau und Einsatz Gelenkbusse
20	neuer Linienendpunkt Emmethorw für alle Kurse
21	neuer Linienendpunkt Horw Bahnhof
22	neuer Linienendpunkt Ebikon Bahnhof
23	neuer Linienendpunkt Ebikon Bahnhof
26	neue Linie Adligenswil-Unterlöchli zusammen mit Linie 27 Tangentiale Adligenswil-Ebikon
27	Bedienung neuer Bushub Ebikon
31	neuer Linienendpunkt Horw Bahnhof
51	neuer Linienendpunkt Emmenbrücke Sprengi
70	neue Linie Sempach-Rothenburg (Station)
73	neue Linienführung via Bräustrasse mit Gelenkbussen

Massnahmen 2014–2017 Angebot, Anteil Verkehrsverbund Luzern

Kostenänderungen Angebot inkl. zugehörigem Rollmaterial (Gesamtkosten)

Massnahmennummer	Art	Linie	Agglomerationsprogramm 2. G.	Massnahme	Änderungskosten	Periode 2014–2017				Restkosten nach 2017
						2014	2015	2016	2017	
1	Bahn	Zentralbahn		Fahrzeitverkürzung, integraler Viertelstundentakt, Züge in der Hauptverkehrszeit	80'000		80'000			
1	Bus	15, 16, 21, 31	öV-6.3a	Ausrichtung Busnetz auf S-Bahn (Luzern Süd) inkl. Ortsbus Kriens und Druchmesserlinie 14/31	760'000		760'000			
2	Bus	53, 502, 528, 529	öV-9.4	Optimierung Raum Küssnacht und Rigigemeinden mit Rotkreuz	150'000		150'000			
3	Bus	502		Rigigemeinden-Küssnacht: Morgenschliessung Wochenende	40'000		40'000			
4	Bus	6, 25	1.Generation	Verlängerung Trolleybus Büttene	250'000		250'000			
5	Bus	70, 72, 84, 88	öV-6.1a	Ausrichtung Busnetz auf S-Bahn (Sempach-Neuenkirch, Rothenburg), neue Ausrichtung und Linienführung Eich, Bäch (mit neuen Haltestellen), Schenkon, Sursee	450'000		450'000			
5	Bus	84		neue Linienführung Stadt Sempach (mit neuer Haltestelle Martinsrain)	0		0			
6	Bus	73	öV-9.3	neue Linienführung via Verkehrshaus (mit neuen Haltestellen)	830'000		830'000			
6	Bus	26	öV-6.2a	neue Linienführung Adligenswil-Unterlöchi	70'000		70'000			
7	Bus	81, 82, 83, 89		Ersatz Publicar Night durch Linienbetrieb	60'000		60'000			
8	Bus	19	öV-9.2	Kapazitätserweiterung (Takt und Fahrzeuge)	860'000		860'000			
9	Bus	272, 271		Verbesserung Erschliessung Willisau	60'000		60'000	20'000		
10	Bus	86		Verbesserung der Erschliessung Stadt Sursee	60'000		20'000	40'000		
11	Bus	diverse		Verbesserungen im Freizeitverkehr	270'000		150'000	100'000		
12	Bus	3	öV-8.1	neue Tangentiallinie (Trolleybus)	4030'000		4030'000			
13	Bus	1		Taktveränderung RBus	-580'000		-580'000			
14	Bus	4		Taktveränderung und Umstellung auf Gelenktrolleybus	-110'000		-110'000			
15	Bus	12	öV-9.1	Verlängerung Tschuopis	330'000		330'000			
16	Bus	10		Taktanpassung	50'000		50'000			
17	Bus	82, 90, 91		verbesserte Erschliessung Raum St. Erhard Nebikon Dagmersellen	170'000		170'000			
18	Bus	2, 13, 53, E-Bus		Baustellenbetrieb Seetalplatz	Kostenschätzung offen					
19	Lift	Gütsch		Quartierserschliessung	Kostenschätzung offen					
20	Bus	1	öV-6.2a	RBus-Netzergänzung Ebikon (Verlängerung L 1 nach Ebikon)	2'690'000		2'690'000			2'690'000
20	Bus	22, 23	öV-6.2a	Einkürzung zum öV-Knoten Ebikon	-1'910'000		-1'910'000			-1'910'000
20	Bus	27	öV-6.2a	Anbindung an Bushub Ebikon	0		0			0
20	Bus	18	öV-6.2a	neue Tangentiallinie Littau-Ebikon Bahnhof	430'000		430'000			430'000
21	Bus	13/55	öV-6.1a	Anbindung an S-Bahn (Emmenbrücke/Seetalplatz)	20'000		20'000			20'000
21	Bus	2	öV-6.1a	neue Führung am Seetalplatz	0		0			0
22	Bus	54		Verlängerung nach Gisikon-Root	Kostenschätzung offen					
23	Bus	51	öV-6.1a	Anbindung an S-Bahn (Rothenburg Dorf), Endpunkt Sprengi	0		0			0
49	Bus	WTE		neue HVZ-Linie Wiggerthaler Express WTE	150'000		150'000			150'000
Total					9'210'000		2'900'000	3'970'000	0	1'380'000

Hinweis:

> Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierterer Planungen.

> Enthält eine Massnahme bei den Kosten die Zahl 0, wird keine Kostenänderung erwartet.

> Zu diesem Angebot nötige Infrastrukturen sind in den öV-Investitionen (Anhang 5) oder im Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen enthalten.

> Die Planungen werden laufend weiter vertieft. Die Tabelle zeigt den Kostenstand am 1. März 2013.

Massnahmen 2014–2017 Rollmaterial, Anteil Verkehrsverbund Luzern

Massnahmen- nummer	Art	Linie	Agglomerations- programm z.G.	Massnahme	Änderungskosten	Periode 2014–2017					Restkosten nach 2017	
						2014	2015	2016	2017			
1	Bahn	Zentralbahn		neue Fahrzeuge IR Brünig	1'000'000							
24	Bahn	VAE		Refit (Vorarlpenexpress)	500'000							
25	Bahn	BLS		Rollmaterialänderung Luzern-West S 6, S 7, S 61 (Nina)	0							
26	Bus	1		RBUS: Umstellung auf Doppelgelenktrolleybus	700'000							
27	Bus	diverse		Fahrzeugausrüstungen (Kundeninformationen, Internetanbindung)	970'000		150'000					
28	Bahn	S1/S18		Doppeltraktion auf hoch belasteten Kursen	870'000					50'000		650'000
29	Bus	13		neue Gelenkbusse	500'000					500'000		
30	Bahn	S9		Doppeltraktion Seetal auf hoch belasteten Kursen	600'000							600'000
31	Bahn	BLS		Ersatz Rollmaterial RE Luzern-Wolhusen-Bern	0				0			
31	Bahn	BLS		Flügelung Luzern-West RE/S7	0							
32	Bus	diverse		Ersatz/Erneuerung Garage, Gleichrichter	Kostenschätzung offen							
33	Bus	8		Ersatz Anhängerzüge durch Doppelgelenktrolleybusse	400'000							400'000
Total					5'540'000		150'000	550'000		3'190'000	1'250'000	400'000

Hinweis:

- > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierterer Planungen.
- > Enthält eine Massnahme bei den Kosten die Zahl 0, wird keine Kostenänderung erwartet.
- > Die Planungen werden laufend weiter vertieft. Die Tabelle zeigt den Kostenstand am 1. März 2013.

Massnahmen 2014-2017 Infrastruktur, Anteil Kanton Luzern

Massnahmen-nummer	Art	Linie	Agglomerations-programm 2.G.	Massnahme	Projektkosten ab 2014	Periode 2015-2018					Residuen nach 2018
						2015	2016	2017	2018	Budget 2014	
34	Bahn	Zentralbahn		Zentralbahn Luzern-Hergiswil (u.a. Tieflegung, Doppelspur, Haltestelle Allmend)	3'700'000	700'000	1'100'000	1'300'000	1'000'000		
35	Bahn	BLS		BLS Luzern West, Substanzerhalt, Erneuerungen, Erweiterungen	18'680'000	6'130'000	6'220'000	6'330'000	25'000'000		jährlich 25'000'000
36	Bahn	S-Bahn		Finanzierung Bahninfrastruktur Fabi, Schätzung Kantonsbeitrag	50'000'000						
39,40,41,42	Bahn	S-Bahn	ÖV-2, ÖV-3	Ausbauten S-Bahn/Mittelfristangebot Bahn 2025 (Haltestellen wie z.B. Littau, Strecken), siehe oben/Fabi	0						
5	Bus	diverse		Ausbau Busterminal Schupfheim, Sursée, Wolhusen und Hochdorf	20'000'000	500'000	500'000	500'000	1'000'000		16'500'000
43	Bus	70		Neuenkirch, Ausbau Busterminal Neuenkirch-Sempach	100'000						
46	Bus	61, 63, 66, 271		Ettiswil, Buswendeplatz	2'500'000	1'000'000	1'000'000	250'000	250'000		
5	Bus	diverse	GV-1,2	Luzern, Optimierungen Luzernerhof- Bahnhof-Platz-Bundesplatz	2'800'000	200'000	200'000	800'000	800'000		4'850'000
50	Bus	60, 70	ÖV-6,1e	Rothenburg, Ausbau Busterminal Rothenburg-Station	7'300'000	300'000	500'000	1'000'000	500'000		150'000
21	Bus	50/51/52	ÖV-6,1d	Rothenburg Dorf, Aufwertung und Sanierung	100'000						
23	Bus	2, 3, 13	ÖV-6,1b	Emmen/Luzern, Fahrlösungsänderung und Bushub Seetalplatz	15'800'000	2'800'000	3'000'000	3'500'000	3'300'000		3'200'000
20	Bus	51	ÖV-6,1c	Emmen, Bushub Sprengli	6'000'000		100'000		450'000		5'000'000
1	Bus	1, 2, 23, 18, 27	ÖV-6,2b	Ebikon, Neubau Busterminal Ebikon Bahnhof	5'800'000	200'000	300'000	1'300'000	3'000'000		1'000'000
1	Bus	168, 16C, 21, 31	ÖV-6,3b	Horw, Neubau Busterminal Bahnhof Horw	9'500'000	500'000	2'000'000	4'000'000	3'000'000		
20	Bus	16, 31	ÖV-6,3c	Kriens, Ausbau Bushub Kriens Mattenhof	5'700'000	200'000	500'000	2'000'000	200'000		4'600'000
20	Bus	1	ÖV-7,1	Ebikon, RBus-Netzerhöhung (Verlängerung L1 Malhof-Ebikon Bahnhof)	300'000	300'000	300'000	2'000'000	4'500'000		1'900'000
44	Bus	12	ÖV-7,2	Ebikon, RBus-Netzerhöhung (Verlängerung L1 Ebikon Bahnhof-Matt of Switzerland)	4'000'000			200'000	200'000		4'000'000
12	Bus	3	ÖV-8,1	Luzern-Littau, Ausbau Linie 12 (Elektrifizierung)	6'400'000	100'000	700'000	100'000	200'000		5'800'000
45	Bus	diverse	ÖV-10	Luzern, Fahrlösungsänderung (Verlängerung L1 Ebikon Bahnhof-Matt of Switzerland)	800'000	100'000	100'000	100'000	100'000		4'000'000
47	Bus	diverse		Luzern, Verbesserung Umsteigepunkt Pilatusplatz Luzern	4'500'000	100'000	100'000	100'000	100'000		jährlich 100'000
				Projektlösungsarbeiten, diverse Projekte	500'000						
				Total	12'580'000	12'580'000	16'120'000	21'830'000	43'700'000	34'200'000	

AFP 2014-2017 vom 22. Okt. 2013	10'800'000	13'600'000	15'015'000	34'015'000
Abweichung	-1'780'000	-2'520'000	-6'815'000	-9'685'000

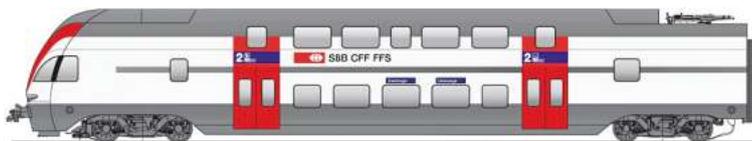
> Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierterer Planungen.
 > Stand Aufgaben und Finanzplan (AFP) 2014-2017: 22. Okt. 2013.

Massnahmen 2014–2017 Tarifverbund Passepartout

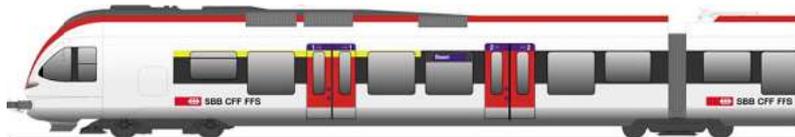
Kosten Tarif (LU, NW, OW)											
Massnahmen- nummer	Art	Linie	Agglomerations- programm z. G.	Massnahme	Anderungskosten	Kosten bis 2013	Periode 2014–2017				Restkosten nach 2017
							2014	2015	2016	2017	
48				ZPS (Zukünftiges Preissystem Schweiz) und Anpassung Zonen Tarifverbund	3'500'000	0	500'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000
Total					3'500'000	0	500'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000

> Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierterer Planungen.

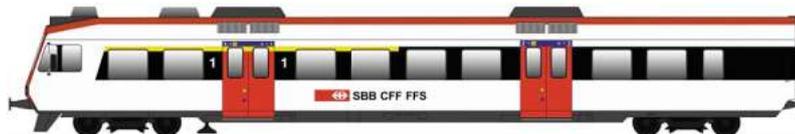
Rollmaterialübersicht Regionalverkehr (Bahn/Bus)



Name: Regio-Dosto Sitzplätze: 535 Einsatz: zukünftiger RE Luzern–Zürich
Länge: 150 m (Regio-Dosto-6) Stehplätze (2 Pers/m²): 419 Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 0
Niederflur: unten vollständig Klimatisierung: ja



Name: Flirt Sitzplätze: 158 Einsatz: S 1, S 18, S 3, S 8, RE Luzern–Olten
Länge: 75 m (Flirt-4) Stehplätze (2 Pers/m²): 109 Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 14
Niederflur: vollständig Klimatisierung: ja



Name: Domino Sitzplätze: 232 Einsatz: S 3, S 8
Länge: 99 m (Domino-4) Stehplätze (2 Pers/m²): 120 Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 3
Niederflur: teilweise Klimatisierung: ja



Name: GTW Sitzplätze: 128 Einsatz: S 3, S 9
Länge: 53 m Stehplätze (2 Pers/m²): 68 Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 11
Niederflur: teilweise Klimatisierung: ja



Name: Lötschberger Sitzplätze: 171 Einsatz: RE Luzern–Bern ab 2016
Länge: 62 m Stehplätze (2 Pers/m²): 63 Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 0
Niederflur: vollständig Klimatisierung: ja



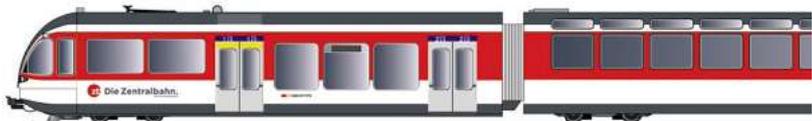
Name: EW III	Sitzplätze: 343	Einsatz: RE Luzern–Bern ab 2016
Länge: 165 m	kein Stehplatzangebot	Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 4
Niederflur: nein	Klimatisierung: nein	



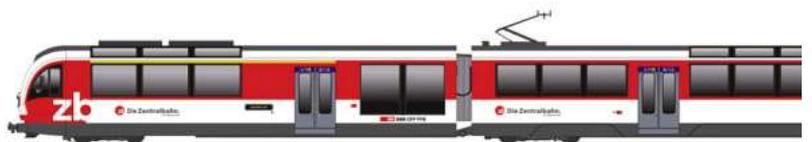
Name: Nina	Sitzplätze: 152	Einsatz: S 6, S 7, S 61
Länge: 48 m (Nina-3)	Stehplätze (2 Pers/m ²): 42	Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 13
Niederflur: vollständig	Klimatisierung: ja	



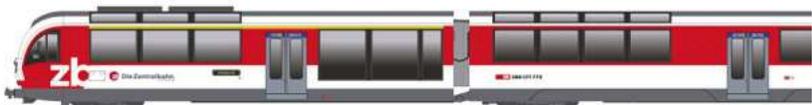
Name: Voralpen-Express	Sitzplätze: 457	Einsatz: IR Luzern–St.Gallen bis 2019
Länge: 204 m	kein Stehplatzangebot	Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 6
Niederflur: nein	Klimatisierung: ja	



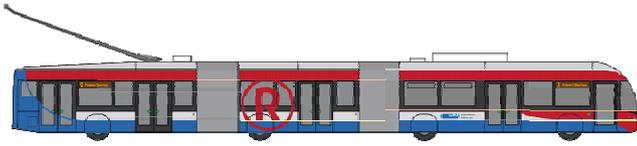
Name: Spatz	Sitzplätze: 134	Einsatz: S 4, S 5
Länge: 52 m	Stehplätze (2 Pers/m ²): 42	Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 10
Niederflur: teilweise	Klimatisierung: ja	



Name: Fink	Sitzplätze: 139	Einsatz: S 4, S 5
Länge: 54 m	Stehplätze (2 Pers/m ²): 34	Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 6
Niederflur: vollständig	Klimatisierung: ja	



Name: Adler	Sitzplätze: 307	Einsatz: IR Luzern–Interlaken Ost
Länge: 126 m	kein Stehplatzangebot	Anzahl Züge im Jahr 2013 im Einsatz: 4
Niederflur: vollständig	Klimatisierung: ja	



Name: Doppelgelenktrolleybus
Länge: 25 m
Niederflur: vollständig

Sitzplätze: 63
Stehplätze (2 Pers/m²): 47
Klimatisierung: ja

Einsatz: VBL-Linie 1
Anzahl Fahrzeuge: 3 (9 bestellt)



Name: Gelenkbus
Länge: 18 m
Niederflur: vollständig

Sitzplätze: 41
Stehplätze (2 Pers/m²): 30
Klimatisierung: je nach Modell

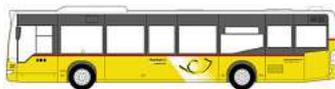
Einsatz: diverse Linien



Name: 3-Achs-Bus
Länge: 15 m
Niederflur: vollständig

Sitzplätze: 36
Stehplätze (2 Pers/m²): 22
Klimatisierung: je nach Modell

Einsatz: diverse Linien



Name: Standardbus
Länge: 12 m
Niederflur: je nach Modell

Sitzplätze: 32
Stehplätze (2 Pers/m²): 17
Klimatisierung: je nach Modell

Einsatz: diverse Linien

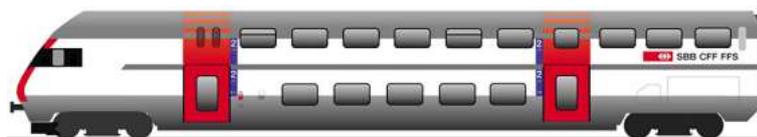


Name: Midibus
Länge: 9 m
Niederflur: je nach Modell

Sitzplätze: 26
Stehplätze (2 Pers/m²): 15
Klimatisierung: je nach Modell

Einsatz: diverse Linien

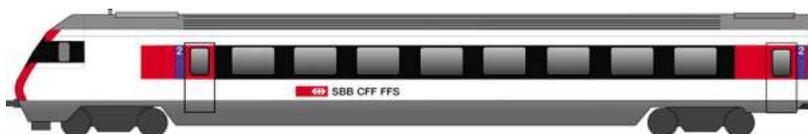
Rollmaterialübersicht Fernverkehr



Name: IC 2000 Einsatz: IR Luzern–Zürich/Bern/Basel
Niederflur: unten vollständig Klimatisierung: ja



Name: ICN Einsatz: ICN Basel–Luzern–Lugano
Niederflur: nein Klimatisierung: ja



Name: EW IV-Pendel Einsatz: IR Luzern–Bern/Basel und Basel–Tessin
Niederflur: nein Klimatisierung: ja



Name: ETR 610 Einsatz: EC Nord-Süd-Achse
Niederflur: nein Klimatisierung: ja

Abgeschlossene Planungen (alle Berichte sind abgelegt unter www.vvl.ch/planung)

Planungen für den ganzen Kanton Luzern

Titel	Verfasser/in	Kurzbeschreibung
Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern	Kanton Luzern 8.7.2013	Das Projekt Tiefbahnhof Luzern ist die zweckmässigste Variante, um die akuten Kapazitätsprobleme bei der Zufahrt zum Bahnhof Luzern zu lösen.
Monitoring Gesamtverkehr	Stadt Luzern, Kanton Luzern, VVL, 29.11.2012	Datensammlung zum Gesamtverkehr im Kanton Luzern, Abbild sowohl des gemessenen Verkehrsaufkommens wie auch der Indikatoren zur Mobilität
Mobilität im Kanton Luzern	Lustat, Jahr 2012	Datensammlung und Aussagen zur Mobilität im Kanton Luzern basierend auf nationaler Volksbefragung und kantonalen Zusatzbefragungen
öV-Bericht 2012 bis 2015	Kanton Luzern, 15.11.2011	Planungsbericht des Regierungsrates über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2012 bis 2015
Rahmenplan Luzern	SBB, 8.9.2010	zukünftige Infrastrukturentwicklung des Bahnknotens Luzern
S-Bahn Luzern, langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof	SBB, 16.7.2010	Auf der Infrastrukturbestvariante "Tiefbahnhof Luzern mit Direktzufahrt ab Ebikon" wurde der Angebotsnutzen für alle Korridore aufgezeigt.
kantonaler Richtplan	Kanton Luzern, 17.11.2009	Hauptmerkmale des strategischen Führungsinstrumentes für die räumliche Entwicklung sind die Ausrichtung auf den Metropolitanraum Zürich, die Aufteilung des Kantons in zwei Räume, die Bildung von regionalen Entwicklungsträgern sowie die verstärkte Positionierung des Kantons als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie als Tourismus- und Kulturdestination.
S-Bahn Luzern	Kanton Luzern, 9.3.2003	Planungsbericht des Regierungsrates über die S-Bahn Luzern. Der Planungsbericht bettet die S-Bahn in die Gesamtverkehrspolitik des Kantons Luzern und des Bundes ein und gibt den Rahmen vor für künftige Angebots- und Infrastrukturplanungen.
Planungsbericht öV	Kanton Luzern, 11.1.2000	Planungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern

Planungen in der Agglomeration Luzern

Titel	Verfasser/in	Kurzbericht
öV-Konzept Raum Vitznau-Küssnacht-Rotkreuz ab 2014, Schlussbericht	Kanton Schwyz, Bezirk Küssnacht, VVL, Kanton Zug, 19.2.2013	Studie zur Überprüfung und Anpassung des öV-Angebotskonzeptes für den Raum Vitznau-Küssnacht-Rotkreuz
Bericht RBus	VVL, 17.12.2012	Konzept RBus zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung eines erhöhten Busbevorzugungsstandards für hoch belastete Doppelgelenktrolleybuslinien. Ziel ist, sich dem Qualitätsstandard von Tramsystemen anzunähern, aber weiterhin die Kostenvorteile des Trolleybusses zu nutzen.
öV-Optimierung Kantonsspital Luzern	VVL, Luzerner Kantonsspital, Stadt Luzern, Kanton Luzern, 20.2.2013	Analyse und Variantenstudium für kurz-, mittel- und langfristige öV-Optimierungen im Bereich Kantonsspital Luzern, Auflistung des weiteren Vorgehens im Teilbereich Angebot, Infrastruktur und Mobilitätspaket

Trolleybusstrategie	VVL, 12.2.2013	Die auf zehn Jahre angelegte Trolleybusstrategie fasst Grundsatzfragen zur Traktion für den Raum Luzern zusammen.
Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation	Kanton Luzern, 5.6.2012	Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation (AP LU 2G) baut auf der Gesamtkonzeption des AP LU 1G auf. Die Weiterentwicklung beinhaltet deshalb in erster Linie eine Aktualisierung der Grundlagen und die weitere Umsetzung der bisherigen im kantonalen Richtplan 2009 verbindlich festgelegten Raum- und Verkehrsstrategie sowie der wichtigen Projekte und Massnahmen.
öV-Konzept «AggloMobil due»	VVL, 24.8.2012	öV-Konzept für die Agglomeration Luzern mit Massnahmen bis 2018. Das Konzept verfolgt die bessere Verknüpfung von Bahn/Bus, baut Kapazitäten mit grösseren Bussen aus, vernetzt das Bussystem mit kernnahen Tangentiallinien besser und treibt öV-Bevorzugungsmassnahmen voran.
öV-Konzept Rontal	Zweckverband ÖVL, 22.1.2010	Das neue öV-Konzept im Rontal stellt einen Paradigmenwechsel dar. Die Rontalachse wird als Rückgrat gestärkt (S 1, Trolleybus 1 und Schnellbus). Inwil und Buchrain verlieren ihre Direktverbindung nach Luzern und werden mit Zubringerlinien an den Bahnhof Ebikon angebunden, wo gute Anschlüsse auf schnelle Verbindungen bestehen.
öV-Konzept Emmen	Zweckverband ÖVL, 22.12.2009	öV-Konzept für Emmerbus mit Ausrichtung des Busnetzes auf die S-Bahn Waldibrücke und Gersag sowie Linienergänzungen und -anpassungen zur besseren Erschliessung des Gemeindegebietes
neues Angebotskonzept 2009 Luzern–Emmen–Beromünster–Menzikon	Kanton Luzern, 3.6.2008	öV-Konzept Teil Nord: Sursee–Beinwil–Beromünster, öV-Konzept Teil Süd: Raum Rain–Rothenburg–Luzern
Agglomerationsprogramm Luzern 1. Generation	Kanton Luzern, 10.4.2006	Das Agglomerationsprogramm Luzern der 1. Generation (AP LU 1G) zeigt in einer Gesamtstrategie mit 24 vernetzten Massnahmen, wie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung künftig nachhaltig aufeinander abgestimmt werden soll.
öV-Konzept AggloMobil	Zweckverband ÖVL, 12.1.2004	öV-Konzept für die Agglomeration Luzern mit Massnahmen im Bereich Angebot (Linienergänzung und -führungen) sowie Fahrplan (Harmonisierung Takt)
Trolleybusbericht	Zweckverband ÖVL, 19.4.2002	rechtliche, ökonomische und finanzielle Abklärungen und Überlegungen zur Weiterentwicklung des Systems Trolleybus

Planungen in der Region Sursee Mittelland

Titel	Verfasser/in	Kurzbericht
Regionalbuskonzept Rothenburg–Neuenkirch–Sempach–Eich–Sursee	VVL, 20.3.2013	Mit Fertigstellung der Bahnüberführung in Neuenkirch Sempach Station kann das öV-Konzept "östlicher Sempachersee" zeitgemäss angepasst werden.
Anpassung Angebotskonzept Linie 85 Sursee–Schöftland Linie 83 Etzelwil–St. Erhard	VVL, Kanton Aargau, 10.3.2011	neues Konzept aufgrund Fahrzeugwechsel bei WSB
Überprüfung und Anpassungen Angebotskonzept Raum Sursee	Kanton Luzern, 15.6.2010	Überprüfung und Anpassung der Buslinien im Raum Sursee, Fokus auf Agglomerationsentwicklung

Buskonzept Zofingen–Reiden	Kanton Luzern, Kanton Aargau, 24.3.2003	Neukonzept aufgrund der Auswirkungen von Bahn 2000, Konzeptgrundlage für die Ausschreibung Wiggertal Los 2003
----------------------------	---	---

Planungen in der Region Luzern West

Titel	Verfasser/in	Kurzbeschreibung
öV-Konzept Raum Escholzmatt–Marbach–Schangnau	VVL, Kanton Bern, 22.3.2011	Wegen der Aufhebung des Bahnhofs Wiggen wurde die Busführung neu geplant

Planungen in der Region Seetal

Titel	Verfasser/in	Kurzbeschreibung
kantonsübergreifendes Busangebot AG-LU	VVL, Gemeinden Seetal, Kanton Aargau, 19.12.2012	Prüfung einer kantonsübergreifenden verbesserten Buser-schliessung im Seetal
Sanierung Seetalbahn	Kanton Luzern, Jahr 1999	Konzept Strassenbahn: Die Behördendelegation (BAV, Kantone AG und LU, SBB) einigte sich auf ein neues Konzept mit neuem, leichterem und schmalere-m Rollmaterial auf sanierter bestehender Linienführung.