

Planungsbericht des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 24

über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2012 bis 2015

Übersicht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat den ersten Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) für den Zeitraum 2012 bis 2015. Der öV-Bericht ist dem Kantonsrat alle zwei Jahre vorzulegen. 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. 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 Bericht dient gleichzeitig als finanzpolitische Grundlage, hat daraus doch die Übereinstimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr mit der kantonalen Finanzplanung, insbesondere also mit dem jeweils aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP), hervorzugehen.

Mit dem öV-Bericht für die Jahre 2012 bis 2015 liegt erstmals eine Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren vor. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den Entwicklungsspielraum. Darauf nimmt die Strategie Rücksicht. Diese baut auf folgenden langfristigen Erfolgspositionen auf: «kurze und verlässliche Reisezeiten», «einfach benutzbar», «gute Servicequalität», «am Puls der Zeit», «preiswert» und «gepflegt». Die Strategie selbst umfasst die Leitidee, die Ziele und die strategischen Stossrichtungen.

Die Leitidee beinhaltet folgende zwei Punkte:

- Bei Bahn und Bus werden das Platzangebot, die Zuverlässigkeit und die Rollmaterialqualität optimiert, soweit die Infrastruktur und die finanziellen Mittel dies zulassen.
- Für den etappenweisen Weiterausbau des Bahn- und Busangebots und die dafür notwendigen Infrastrukturbauten zwischen 2016 und 2030 werden die planerischen Grundlagen ausgearbeitet.

Daraus leiten sich folgende Ziele für die Jahre 2012 bis 2015 ab:

- Der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsgürtel steigt von 16 auf 18 Prozent.
- Die planerischen Grundlagen für die langfristig kohärente Entwicklung des Bahn- und Busnetzes sind erarbeitet, konkrete Realisierungsetappen sind definiert.
- Für den Tiefbahnhof Luzern liegt ein ausgearbeitetes Bauprojekt vor.
- Die Kundenzufriedenheit steigt von 75 auf 76 Punkte.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von 47 auf 50 Prozent.

Mit den strategischen Stossrichtungen schliesslich wird aufgezeigt, auf welchen Wegen die Ziele erreicht werden sollen. Im Zentrum steht dabei die Weiterentwicklung des Angebots. Insgesamt werden mit der im öV-Bericht 2012 bis 2015 verankerten Strategie die erforderlichen Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und damit auch zur Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums im Kanton Luzern geschaffen.

In den letzten Jahren konnten beim Betrieb des öffentlichen Verkehrs der Kostendeckungsgrad, die Effizienz und die Nachfrage stetig gesteigert werden. Tiefe Zinsen, eine geringe Teuerung und die florierende Wirtschaft haben diese Entwicklungen günstig beeinflusst. In den nächsten Jahren dürfte das Umfeld schwieriger werden. Gemäss AFP 2012–2015 wird die Teuerung im Durchschnitt 1,2 Prozent pro Jahr betragen. Weitere Mehrkosten verursachen die geplanten Rollmaterialerneuerungen und -verstärkungen und die Angebotsausbauten. Zusammen mit einer jährlichen Effizienzsteigerung von 0,5 Prozent und höheren Erträgen aufgrund der Nachfragesteigerung und von Preisanpassungen sinken die Abgeltungen von Bund, Nachbarkantonen und Verkehrsverbund Luzern zusammen zwischen 2011 und 2015 leicht um rund 500 000 Franken. Der Anteil, der durch den Verkehrsverbund Luzern letztlich zu tragen ist, wächst jedoch zwischen 2011 und 2015 um knapp 1 Million Franken von gut 79,5 auf rund 80,5 Millionen Franken. Insgesamt resultiert mit den finanziellen Mitteln, wie sie gemäss AFP 2012–2015 über die Zeitspanne von 2011 bis 2015 zur Verfügung stehen, eine Unterdeckung von knapp 4 Millionen Franken. Damit reichen diese Mittel nicht aus, um alle geplanten Massnahmen umzusetzen. Der Handlungsspielraum wird dadurch deutlich eingeschränkt, und es bestehen auch kaum noch Entwicklungsmöglichkeiten.

Neben den bereits in den vergangenen Jahren begonnenen Projekten – als wichtigste zu nennen sind die Tiefflegung und der Doppelspurausbau der Zentralbahn, der Umbau des Bahnhofs Malters sowie die Beiträge an die BLS Netz AG für Erneuerungen und Sanierungen der Bahninfrastruktur zwischen Wolhusen und Langenthal – sind zusätzliche Mittel hauptsächlich für die Verbesserung der Umsteigepunkte (Umstieg zwischen Bahn und Bus oder Bus und Bus) vorgesehen. Mit der Verbesserung der Umsteigepunkte wird die strategische Stossrichtung hin zu optimalen Transportketten un-

terstützt. Zur Finanzierung dieser Projekte fehlt in den Jahren 2012 bis 2015 jährlich je rund 1 Million Franken. Dennoch sollten die finanziellen Mittel ausreichen, da sich Projekte erfahrungsgemäss aus verschiedenen Gründen verzögern können. Dadurch verschiebt sich voraussichtlich ein Teil des Mittelbedarfs in die Zukunft.

Die Gemeinden beteiligen sich am Verbundaufwand, am Behindertenfahrdienst und an den Infrastrukturkosten. Zusätzlich schulden sie für die Jahre 1997 bis 2009 noch Restbeiträge als Folge der damals geltenden nachschüssigen Zahlungspflicht. Diese Schuld umfasst in den Jahren 2011 und 2012 noch je einen Betrag von 3,67 Millionen Franken. Insgesamt sinken die Gemeindebeiträge zwischen 2011 und 2013 von knapp 53 auf 49 Millionen Franken und steigen dann wieder um jährlich 500 000 Franken an.

Von 2016 bis 2030 wird der öffentliche Verkehr schätzungsweise um rund 30 Prozent (Basisjahr 2016) wachsen. Dieses Wachstum erfordert einen Weiterausbau der Angebote und der Infrastruktur. Dazu sind die folgenden drei Projekte zur mittel- und langfristigen Netzentwicklung bereits in die Wege geleitet worden:

- Tiefbahnhof Luzern zur langfristigen Weiterentwicklung des Bahnangebots (Vorprojekt in Erarbeitung),
- Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz zur mittelfristigen Weiterentwicklung der S-Bahn Luzern und
- «AggloMobil Due» zur kurz- und mittelfristigen Weiterentwicklung des Busnetzes in der Agglomeration Luzern.

Wichtig ist das optimale Ineinandergreifen dieser drei Planungen. Inhaltlich bestehen Zusammenhänge bei der systematischen Verknüpfung der Linien, der Festsetzung von Umsteigepunkten, der Angebotssystematisierungen, der Planung direkter Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden (Tangentiallinien), bei zusätzlichen Durchmesserlinien und bei einer gezielten Busbevorzugung im Strassenverkehr.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
1.1	Grundlagen.....	5
1.2	Vernehmlassungsverfahren	5
1.3	Berichtsaufbau	6
1.4	Weitere Planungen.....	6
2	Ausgangslage.....	7
2.1	Porträt	7
2.2	Umfeld	8
2.3	Diagnose	10
3	Strategie 2012 bis 2015	10
3.1	Vision öV 2030	11
3.2	Langfristige Erfolgspositionen.....	11
3.3	Leitidee	11
3.4	Ziele.....	11
3.5	Strategische Stossrichtungen	12
4	Herleitung der strategischen Stossrichtungen.....	14
4.1	Bahnangebot	14
4.2	Bus- und Schiffsangebot	15
4.3	Langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung	17
4.4	Qualität und Umwelt.....	18
4.5	Tarife	19
4.6	Wirtschaftlichkeit.....	21
5	Finanzen.....	22
5.1	Betrieb.....	22
5.2	Infrastruktur	25
5.3	Gemeindebeiträge	27
6	Ausblick	28
6.1	Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz	28
6.2	Tiefbahnhof Luzern.....	28
6.3	«AggloMobil Due».....	28
7	Antrag	29
	Entwurf	30
	Beilagen	31

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den ersten Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) für den Zeitraum 2012 bis 2015.

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 sowie 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 2012 bis 2015 liegt erstmals eine Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren, ergänzt um einen Ausblick auf die längerfristige Entwicklung von Angebot und Infrastruktur, vor. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den Entwicklungsspielraum. Darauf nimmt die Strategie Rücksicht. Die verbleibenden Möglichkeiten werden zur Optimierung des Verkehrsangebotes genutzt. Damit orientiert sich der Verkehrsverbund Luzern am Machbaren. Parallel dazu erarbeitet er mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven für das Bahn- und Busnetz. Massnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs ergänzen die genannte Stossrichtung, da sie den künftigen finanziellen Spielraum zu erweitern vermögen. Insgesamt werden mit der im öV-Bericht 2012 bis 2015 verankerten Strategie die erforderlichen Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und damit auch zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums im Kanton Luzern geschaffen. Die konkreten Entwicklungsperspektiven werden im Zentrum des nächsten öV-Berichts für die Jahre 2014 bis 2017 stehen.

1.2 Vernehmlassungsverfahren

Zu dem unter Federführung des Verkehrsverbundes Luzern erarbeiteten Entwurf des öV-Berichts 2012 bis 2015 wurden 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 von 46 Gemeinden, des Verbandes Luzerner Gemeinden, von 4 regionalen Entwicklungsträgern, 11 Transportunternehmen, den in Ihrem Rat vertretenen Parteien, 8 Mobilitäts- und Wirtschaftsverbänden und 6 Nachbarkantonen ein.

Der öV-Bericht wurde insgesamt positiv aufgenommen und als gut strukturiert, lesefreundlich und nachvollziehbar beurteilt. Sehr stark wurde darauf hingewiesen,

dass er erst die Ausgangslage aufzeige, als Grundlagendokument zu betrachten sei und die relevanten Probleme darstelle. Von verschiedener Seite wurde gefordert, der öV-Bericht sei visionärer und mutiger zu verfassen, um auf die stark ansteigende Mobilitätsnachfrage zu reagieren und den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Die Ziele seien nicht ehrgeizig genug und zu finanzlastig. Es wurde zudem bemängelt, dass zu stark auf den Tiefbahnhof Luzern gesetzt und die Zeitspanne bis zu dessen Realisierung zu wenig beleuchtet werde. Die ländlichen Gebiete wiesen nachdrücklich auf den Service public und die damit verbundene Sicherstellung der Grundversorgung hin, während die Stadt Luzern und die Agglomerationsgemeinden sowie Mobilitätsverbände auf den Mobilitätsdruck in der Agglomeration hinwiesen und ihre Ungeduld zum Ausdruck brachten. Es werden weitere Buspriorisierungen und eine offensive Planung des Bahnhofplatzes Luzern gefordert. Gleichzeitig sei der Modalsplit im Agglomerationsgürtel zugunsten des öffentlichen Verkehrs markant zu erhöhen. Einige Verbände wiesen darauf hin, dass solche Massnahmen nicht zu einer Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs führen dürften.

Die Darstellungen zu den Finanzen wurden als transparent und schlüssig wahrgenommen. Erwähnt wurde allerdings, dass die Finanzentwicklungen zu optimistisch dargestellt seien. Im Weiteren brauche es eine klarere Stossrichtung für die Finanzierung des Tiefbahnhofs Luzern. Die Stabilisierung der Gemeindebeiträge wurde von den Gemeinden sehr begrüsst. Kontrovers waren dagegen die Rückmeldungen zum Kostendeckungsgrad. Zwar wurde weitgehend positiv aufgenommen, dass ein Kostendeckungsgrad von 50 Prozent zu erreichen sei. Verlangt wurde jedoch, dass sich dieser nicht auf einzelne Linien, sondern auf das ganze Angebot zu beziehen habe. Die Transportunternehmen wiesen darauf hin, dass der Kostendeckungsgrad stark von Faktoren abhängig sei, die nicht durch sie selber beeinflusst werden könnten (Tarifniveau, Dieselpreis, schlechte Produktionsbedingungen, insbesondere Stau in der Agglomeration Luzern usw.). Verschiedentlich wurde darauf hingewiesen, dass die Erhöhung des Kostendeckungsgrades den Spielraum für notwendige Angebotsausbauten einenge. Vereinzelt wurde ein erheblich höherer Kostendeckungsgrad gefordert.

Die Stellungnahmen fanden nach Möglichkeit Eingang in den vorliegenden öV-Bericht.

1.3 Berichtsaufbau

Der öV-Bericht beginnt im Kapitel 2 mit dem aktuellen Stand des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern, einer Analyse des Umfelds und einer Diagnose in Form einer SWOT-Übersicht. Beleuchtet werden die Entwicklungen im Verkehrsmarkt. Im Kapitel 3 werden Zukunftsgedanken und die langfristigen Erfolgspositionen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern dargelegt. Auf die Pflege und Weiterentwicklung dieser Qualitäten zielt die Strategie ab. Gleichzeitig umfasst dieses Kapitel den wichtigsten Teil: die strategischen Schwerpunkte für die Jahre 2012 bis 2015. Die Leitidee erläutert in wenigen Sätzen den Kern der Strategie. Die Ziele und die strategischen Stossrichtungen zeigen, was auf welchen Wegen erreicht werden soll. Aussagen zur Angebotsentwicklung stehen dabei im Zentrum. Sie werden ergänzt mit Aussagen zur Qualität, zu den Tarifen und zur Wirtschaftlichkeit. Im Kapitel 4 werden die Überlegungen erläutert, die zu den strategischen Stossrichtungen geführt haben. Der Ausgangspunkt bildet die Beschreibung und Einschätzung der aktuellen Situation und der laufenden Entwicklungen. Im Kapitel 5 werden die finanziellen Auswirkungen der Strategie auf die Abgeltungen und die Gemeindebeiträge dargestellt, ergänzt um eine Chancen- und Risikobeurteilung. Aufgezeigt werden hier auch die erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur. Das abschliessende Kapitel 6 schliesslich zeigt die langfristigen Perspektiven ab 2016 auf.

1.4 Weitere Planungen

Neben dem öV-Bericht enthalten auch der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm Luzern Aussagen zur Rolle, zum Stellenwert und zur erwünschten Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Gemäss geltendem kantonalem Richtplan vom 17. November 2009, den Ihr Rat mit Kantonsratsbeschluss vom 23. März 2010 (vgl. Verhandlungen des Kantonsrates 2010, S. 875) und der Bundesrat

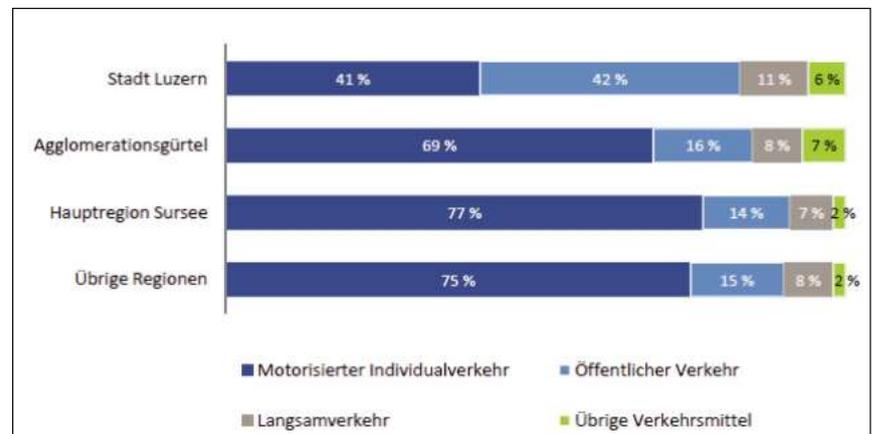
am 24. August 2011 (vgl. Bundesblatt 2011 [BBl], S. 7320) genehmigte, soll die Siedlungsentwicklung und -verdichtung dort erfolgen, wo bereits vorhandene, ausbaufähige Infrastrukturen und gute Angebote des öffentlichen Verkehrs bestehen. Im Raum «Luzern Agglomeration» hat der öffentliche Verkehr im Konfliktfall Vorrang. Im Agglomerationsgürtel und entlang der Hauptentwicklungsachsen ist der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Der Raum «Luzern Landschaft» wird durch ein Grundangebot des öffentlichen Verkehrs an die Hauptentwicklungsachsen und die Regional- und Subzentren angebunden.

Gemäss Agglomerationsprogramm Luzern, von dem Ihr Rat am 7. November 2006 mit dem entsprechenden Planungsbericht B 149 vom 6. Juni 2006 zustimmend Kenntnis nahm (vgl. Verhandlungen des Grossen Rates 2006, S. 2357), sollen die Einbindung des Kantons Luzern in das regionale und nationale Bahnnetz verbessert, die kombinierte Mobilität gefördert und die Bahn- und Busangebote attraktiver werden.

2 Ausgangslage

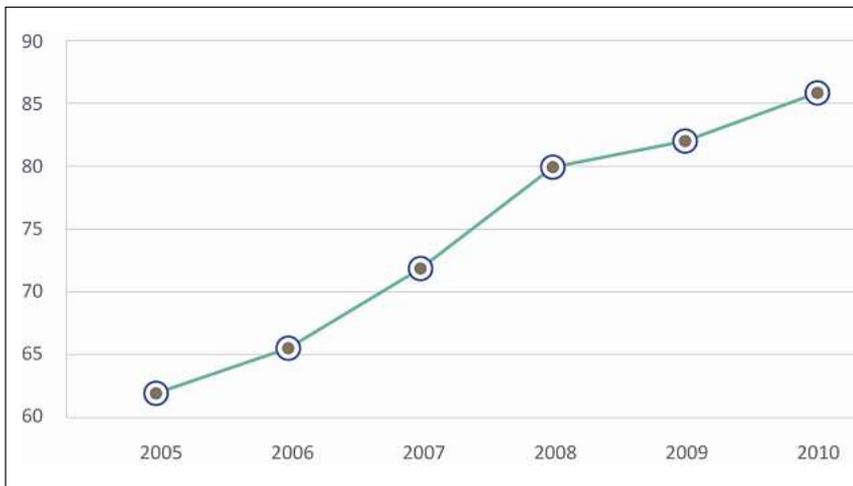
2.1 Porträt

Der öffentliche Verkehr im Kanton Luzern umfasst rund 100 Bahn- und Buslinien. Gut ein Drittel dieser Linien liegt in der Agglomeration Luzern. Der öffentliche Verkehr soll neben der Grundversorgung der Luzerner Landschaft eine gute Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern gewährleisten sowie leistungsfähig und effizient sein (vgl. § 2 Abs. 2 öVG). Dem Verkehrsverbund Luzern obliegt die Planung und Festsetzung des Verkehrsangebotes, die Bestellung der Verkehrsleistungen sowie die Steuerung der Wirtschaftlichkeit. Als geschäftsführende Stelle des Tarifverbundes Passepartout gestaltet er zusammen mit den beteiligten Kantonen Obwalden und Nidwalden das Billettsortiment und die Preise des Tarifverbundes (vgl. § 9 Abs. 2 öVG). Der Kanton Luzern und die Gemeinden gelten gemeinsam je zur Hälfte die Transportleistungen mit jährlich rund 80 Millionen Franken ab. Der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern beträgt rund 48 Prozent; er ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. In der Stadt Luzern werden 42 Prozent der zurückgelegten Tagesdistanz mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt, im Raum «Luzern Landschaft» sind es 15 Prozent. Zu gering ist der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs mit 16 Prozent im dicht besiedelten Agglomerationsgürtel von Luzern.



Grafik 1: Verkehrsmittelwahl im Kanton Luzern, Anteil an der Tagesdistanz (Quelle: Lustat Aktuell 2007)

Während der letzten Jahre wurde das Angebot qualitativ und quantitativ ausgebaut (vgl. Anhang 3). Die angebotenen Kurskilometer haben in den vergangenen fünf Jahren um 18 Prozent zugenommen, und die Zahl der beförderten Personen ist um 37 Prozent gestiegen. Das Angebot in den Hauptverkehrszeiten ist attraktiv.



Grafik 2: Beförderte Personen (in Mio.)

Auf den nachfragestarken Strecken verkehren die S-Bahn-Linien heute im Halbstundentakt, auf den übrigen Strecken im Stundentakt. In den Korridoren Luzern–Zug–Baar und Luzern–Hochdorf sind während der Hauptverkehrszeiten die Grenzen der Sitzplatzkapazität erreicht. Der Weiterausbau des Bahnangebots wird durch Infrastrukturengpässe erheblich erschwert, teilweise gar verunmöglicht. Das Bahnnetz im Kanton Luzern hat immer noch einspurige Abschnitte, bei denen Kreuzungsmöglichkeiten fehlen. Zudem ist die Zufahrt zum Bahnhof Luzern überlastet. Mittelfristig sind nur noch punktuelle Angebotsausbauten möglich. Langfristig kann das S-Bahn-Angebot nur weiterentwickelt werden, wenn der Bahnhof Luzern ausgebaut wird.

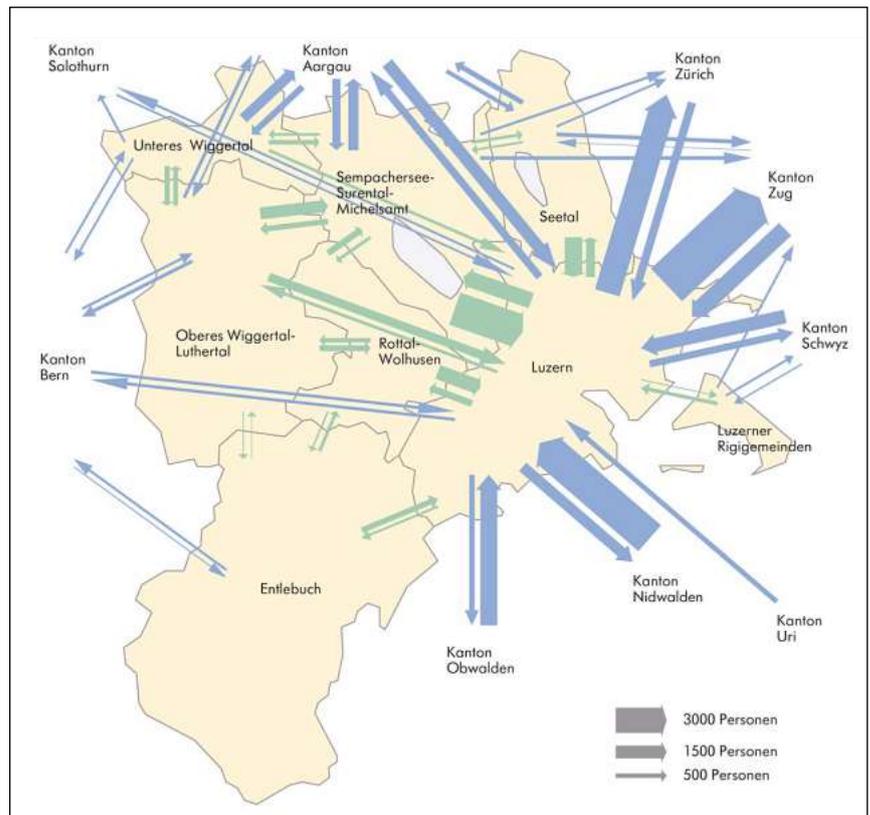
Die Buslinien aus der Agglomeration Luzern verlaufen radial in die Innenstadt und enden am Bahnhof Luzern. Es gibt nur wenige Durchmesserlinien. Die Busse belasten den Bahnhofplatz stark. Zahlreiche Buslinien, allen voran die Trolleybuslinie 1 zwischen Kriens und Luzern, sind in den Hauptverkehrszeiten überfüllt. In der Innenstadt stehen sie oft im Stau. Fahrpläne können nicht eingehalten werden, und Anschlüsse werden gebrochen. Die notwendigen Gegenmassnahmen verursachen bei den Transportunternehmen zusätzliche Betriebskosten. Die Verknüpfung des Busnetzes mit dem S-Bahn-Netz ist ungenügend. Weil nur vereinzelt Tangentialverbindungen bestehen, sind die Reisezeiten zwischen den Agglomerationsgemeinden lang.

In der Luzerner Landschaft wurde in den letzten Jahren die Anbindung der regionalen Buslinien an die Knoten Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim massgeblich verbessert. Vielerorts sind die Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus allerdings unattraktiv.

Die Kundinnen und Kunden äussern sich in Umfragen zufrieden über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern. Qualitativ wurden folgende wichtigste Meilensteine erreicht: Verbesserung der Distribution, Ausbau des Kundeninformationssystems sowie verbesserter Zugang namentlich durch konsequente Umsetzung von Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Anlagen an den Umsteigepunkten.

2.2 Umfeld

Die Verteilung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete führt zu Pendlerströmen, die hauptsächlich radial von und in die Agglomeration Luzern verlaufen. Die wichtigsten Zupendlerströme stammen aus den Regionen Sursee, Seetal und Wolhusen sowie den Nachbarkantonen Nidwalden, Obwalden, Zug und Schwyz. Die stärksten Wegpendlerströme führen in die Kantone Zug und Zürich sowie die Region Sursee. Ebenfalls gross sind die Binnenverkehrsströme innerhalb der Agglomeration Luzern. Der Verkehr lässt sich grob in die zwei Teilmärkte «Ausbildungs- und Berufsverkehr» sowie «Einkaufs- und Freizeitverkehr» unterteilen. Letzterer ist grösser und wächst überdurchschnittlich.



Grafik 3: Pendlerströme der Erwerbstätigen im Jahr 2000, Personen pro Werktag (Quelle: Lustat)

Auf den Strassen in der Agglomeration Luzern bestehen in den Hauptverkehrszeiten ausgeprägte Überlastungen. In den Regional- und Subzentren des Kantons sind die Strassen während der Hauptverkehrszeiten ebenfalls überlastet. Die Nationalstrassen A2 und A14 weisen in der Agglomeration Luzern nur noch geringe Leistungsreserven auf. Auf den Ausfahrtsrampen der Anschlüsse Emmen Nord, Emmen Süd und Luzern Zentrum bilden sich in den Hauptverkehrszeiten regelmässige Staus. Abzuwarten bleiben die Auswirkungen, die sich durch die im Jahr 2011 eröffneten Autobahnanschlüsse Buchrain (einschliesslich Zubringer Rottal) und Rothenburg ergeben. Der Motorisierungsgrad ist in den Agglomerationsgemeinden und den ländlichen Gebieten des Kantons deutlich höher als in der Stadt Luzern.

Der Fuss- und Radverkehr hat für die Bewältigung kurzer Distanzen im Alltagsverkehr eine grosse Bedeutung. Der öffentliche Verkehr ist auf optimale Bedingungen für den Langsamverkehr angewiesen, da die «Reisekette» des öffentlichen Verkehrs den Langsamverkehr immer einschliesst. Dabei unterstützen direkte und attraktive Wege für den Langsamverkehr die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Besondere Wichtigkeit kommt den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu, welche die Nahtstellen zwischen dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr bilden.

Die Bevölkerung wächst zwischen 2009 und 2030 schätzungsweise um rund 17 Prozent. Deutlich stärker wird die Gruppe der über 65-Jährigen wachsen. Die Anzahl der Beschäftigten wächst voraussichtlich um rund 10 Prozent. Diese Entwicklungen und die allgemeine Mobilitätszunahme führen bis 2030 zu einem prognostizierten Verkehrsmengenwachstum von rund 20 Prozent beim motorisierten Individualverkehr und von rund 40 Prozent beim öffentlichen Verkehr (Basisjahr 2007, Prognosen Verkehrsmodell der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vom 7. Mai 2010 und Entwicklungstrend Nachfrage öffentlicher Verkehr).

2.3 Diagnose

Nachstehend sind die wichtigsten Erkenntnisse in der verdichteten Form einer SWOT-Analyse zusammengefasst:

<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bahn- und Busangebot in den Hauptverkehrszeiten – leistungsfähiges Trolleybusnetz – Distribution der Billette und der Monatsabonnements – stetige Verbesserung der Produktivität und des Kostendeckungsgrades – Kundeninformationssysteme in der Agglomeration Luzern – zentrale Rolle des Verkehrsverbundes Luzern (öffentlicher Verkehr aus einer Hand) 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Engpässe Schieneninfrastruktur – Fernverkehrszüge treffen über die ganze Stunde verteilt im Bahnhof Luzern ein – Behinderungen der Busse während der Hauptverkehrszeiten – zu wenig Kapazität in den Hauptverkehrszeiten (überfüllte Züge und Busse) – wenig kundenfreundlich gestaltete Umsteigepunkte – radiale Ausrichtungen der Buslinien in der Agglomeration Luzern
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> – wachsende Mobilitätsnachfrage – tiefer Modalsplit in der Agglomeration – im Richtplan verankerte Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern – tiefer Anteil des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr – Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton – neue Technologien (Fahrzeuge, Ausgabegeräte) 	<p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> – fehlende finanzielle Mittel – fortschreitende Zersiedelung – Verschlechterung der Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration Luzern – fehlende Bundesmittel für den Ausbau der Bahninfrastruktur

Tabelle 1: SWOT-Analyse

Von der Kapazität her ist das Strassennetz im Kanton Luzern und insbesondere dasjenige in der Agglomeration Luzern kaum in der Lage, seinen Anteil am Mehrverkehr zu übernehmen. Substanzielle Strassenausbauten zur Verbesserung der Situation sind nur langfristig realisierbar. Dem öffentlichen Verkehr kommt deshalb insbesondere zur Sicherung der Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern eine wichtige Rolle zu. Chancen zur Gewinnung neuer Kundinnen und Kunden bestehen im überdurchschnittlich wachsenden Einkaufs- und Freizeitverkehr und im Segment der über 65-Jährigen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird zusätzliche Kosten auslösen. Derzeit suchen Bund und Kantone neue Formen zur Finanzierung neuer Verkehrsinfrastrukturen und -angebote.

3 Strategie 2012 bis 2015

Dem zentralen Kapitel zur Strategie 2012 bis 2015 ist eine Vision zum Zustand des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern im Jahr 2030 vorangestellt. Von dieser Vision leiten sich in der Folge die langfristigen Erfolgspositionen ab. Damit sind diejenigen Qualitäten gemeint, die eine Serviceleistung nachhaltig attraktiv machen sollen. Sie müssen gepflegt und laufend weiterentwickelt werden. Darauf baut die Strategie, bestehend aus Leitidee, Zielen und strategischen Stossrichtungen, für die Jahre 2012 bis 2015 auf. Diese Strategie ist abgestimmt auf den Aufgaben- und Finanzplan für die Jahre 2012 bis 2015 (AFP 2012–2015), den wir Ihnen mit Datum vom 25. Oktober 2011 unterbreitet haben. Die zur Strategieumsetzung notwendigen Änderungen beim Rollmaterial und beim Angebot in den Jahren 2012 bis 2015 sind im Anhang 1 aufgeführt. Der nächste öV-Bericht für die Jahre 2014 bis 2017 wird sich, gestützt auf die Ergebnisse der laufenden Planungen dazu (vgl. Kap. 6 unten), verstärkt mit den Zeiträumen bis 2030 (also mit der Zeitspanne bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs Luzern) und ab 2030 auseinandersetzen haben.

3.1 Vision öV 2030

2030 ist der öffentliche Verkehr das bevorzugte Verkehrsmittel in der Agglomeration und der Stadt Luzern. Die Infrastrukturokapazitäten im Bahnhof Luzern sind ausgebaut. S-Bahnen verbinden die ländlichen Regionen viertelstündlich mit dem Agglomerationszentrum Luzern. Die Bahn- und Busnetze sind an ausgewählten, kundenfreundlich gestalteten Umsteigeknoten miteinander verknüpft. In der Agglomeration Luzern bilden Durchmesser- und Tangentiallinien ein leistungsfähiges Busnetz. Dank Busspuren und Lichtsignalanlagen, die Busse bevorzugen, verkehren diese pünktlich und effizient. In der Luzerner Landschaft gewährleistet der Service public die Grundversorgung und die Anbindung der kleineren Gemeinden an das S-Bahn-Netz. Die Angebotsausbauten haben die Fahrgastzahlen überproportional ansteigen lassen. Die Mehreinnahmen ermöglichen zusammen mit effizienzsteigernden Massnahmen der Transportunternehmen eine ausgewogene Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch die Fahrgäste und die öffentliche Hand. Der öffentliche Verkehr genießt in der Politik und bei der Bevölkerung eine breite Zustimmung.

3.2 Langfristige Erfolgspositionen

kurze und verlässliche Reisezeiten	Die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr sind verlässlich 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.

3.3 Leitidee

Die Leitidee bringt den Kern der Strategie 2012 bis 2015 in wenigen Worten auf den Punkt.

- Bei Bahn und Bus werden das Platzangebot, die Zuverlässigkeit und die Rollmaterialqualität optimiert, soweit die Infrastruktur und die finanziellen Mittel dies zulassen.
- Für den etappenweisen Weiterausbau des Bahn- und Busangebots und die dafür notwendigen Infrastrukturbauten zwischen 2016 und 2030 werden die planerischen Grundlagen erarbeitet.

3.4 Ziele

Die Ziele zeigen, was die Strategie bis 2015 bewirkt.

- Der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsgürtel steigt von 16 auf 18 Prozent.
- Die planerischen Grundlagen für die langfristig kohärente Entwicklung des Bahn- und Busnetzes sind erarbeitet, konkrete Realisierungsetappen sind definiert.
- Für den Tiefbahnhof Luzern liegt ein ausgearbeitetes Bauprojekt vor.
- Die Kundenzufriedenheit steigt von 75 auf 76 Punkte.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben (AFP 2012–2015)
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von 47 auf 50 Prozent.

3.5 Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen zeigen, auf welchen Wegen die Ziele erreicht werden sollen. Im Zentrum steht dabei die Weiterentwicklung des Angebots.

3.5.1 Bahnangebot

Beim Bahnangebot werden die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgt:

- Auf den Strecken Luzern–Zug–Baar, Luzern–Sursee und Luzern–Hochdorf wird mit dem Tiefbahnhof Luzern langfristig ein Viertelstundentakt angestrebt. Bis 2015 werden im Rahmen des Projekts «Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz» Lösungen für mittelfristig realisierbare Kapazitätssteigerungen ohne Tiefbahnhof Luzern ausgearbeitet.
- In Luzern West verkehrt die S-Bahn ab 2014 mit Rollmaterial, welches das Erreichen des Zielzustands bis 2018 unterstützt. Die S61 Luzern–Schachen wird nach Wolhusen verlängert und schrittweise zum integralen Stundentakt ausgebaut.
- Auf den Strecken Luzern–Arth-Goldau und Sursee–Olten verkehren die S-Bahnen neu mit klimatisiertem und teilweise niederflurigem Rollmaterial.
- Das veraltete Rollmaterial des Regional-Expresses Luzern–Olten wird durch Flirt-Fahrzeuge ersetzt. Die Züge halten künftig zusätzlich in Aarburg-Oftringen.
- Auf der Strecke Luzern–Hergiswil verkehren die S-Bahnen ab 2014 in einem exakten Viertelstundentakt und mit niederflurigem Rollmaterial. Auf den gleichen Zeitpunkt hin wird der Inter-Regio Luzern–Meiringen–Interlaken mit neuem Rollmaterial geführt.

3.5.2 Bus- und Schiffsangebot

Beim Bus- und Schiffsangebot werden die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgt:

- Der Busverkehr in der Luzerner Agglomeration wird massgeblich gefördert:
 - Die Kapazitäten der Trolleybuslinie 1 zwischen Kriens und Luzern werden mit dem durchgehenden Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen ausgebaut.
 - Die Verlängerung der städtischen Trolleybuslinie 6 in die Büttenehalde geht in Betrieb.
 - Das Rontal-Konzept wird planerisch konkretisiert und eine erste Etappe umgesetzt.
 - Für die Weiterentwicklung des Busangebots in der Strategieperiode 2014 bis 2017 werden Lösungen mit weiteren Durchmesser- und Tangentiallinien, leistungsfähigeren Hauptachsen, mehr Busbevorzugungen und zusätzlichen Verknüpfungen mit dem übergeordneten S-Bahn-Netz ausgearbeitet.
 - Für den zentralen Problempunkt am Bahnhofplatz Luzern ist eine Lösung gefunden.
 - Zur Erschliessung grosser Verkehrserzeuger wird das Busangebot ausgebaut.
- Im Raum Luzern Landschaft bleibt der Service public als tragende Säule eines optimierten Gesamtverkehrsangebotes gewährleistet. Durchgehende Reiseketten verbinden die Luzerner Landschaft mit den Regional- und Subzentren (Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim).
- In den Regional- und Subzentren werden die Busfahrpläne auf das Bahnangebot abgestimmt.
- Mit der Fertigstellung neuer Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Bahnüberführung in Sempach-Neuenkirch) werden Linienführungen überprüft, und die Anbindung an die S-Bahn wird verbessert.
- In Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen wird die Planung der Anbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen wichtigen Regionalzentren vorangetrieben.
- Der Bau moderner Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus sowie Bus und Bus mit kurzen, kundenfreundlichen Wegen und Abstellplätzen für Velos und Autos wird zum Beispiel in Ebikon, Emmenbrücke Bahnhof, Emmenbrücke Sprengi, Horw, Kriens Mattenhof, Sursee und Wolhusen vorangetrieben.
- Das bewährte Kursschiffangebot für die Pendlerinnen und Pendlern aus den Seegemeinden wird beibehalten.

3.5.3 Langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Bei der langfristigen Angebots- und Infrastrukturentwicklung werden die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgt:

- Die laufenden Planungen für den Tiefbahnhof Luzern, die S-Bahn Luzern und den Busverkehr in der Agglomeration Luzern werden fertig gestellt und aufeinander abgestimmt.
- Für den Tiefbahnhof Luzern ist das Plangenehmigungsverfahren mit dem Bundesamt für Verkehr durchgeführt. Das Projekt ist bis zur Baureife vorangeschritten.
- Die Finanzierung des Tiefbahnhofs Luzern ist aufgezeigt.

3.5.4 Qualität und Umwelt

Bei der Qualität und der Umwelt werden die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgt:

- In den Hauptverkehrszeiten wird die Zuverlässigkeit verbessert. Dazu werden staubedingte Fahrzeitverluste auf Buslinien schrittweise eliminiert. In den städtischen und kantonalen Planungen zur Neugestaltung des Verkehrs sind deshalb Bevorzugungen von Bussen bei Lichtsignalanlagen sowie Busspuren vorzusehen.
- Das Bedienen der neuen Billettautomaten ist einfacher.
- Der Umgang mit Reklamationen wird professionalisiert.
- Die Entwicklung des Fahrkomforts genießt hohe Aufmerksamkeit und wird, wo nötig, verbessert.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird schrittweise behindertenfreundlicher ausgebaut.
- Unter der Leitung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur wird eine Internetplattform mit Informationen rund um den öffentlichen Verkehr und weitere Verkehrsmittel eingerichtet. Sie vereinfacht die Reiseplanung, insbesondere zu Sportanlässen sowie Freizeit- und Einkaufsorten im Kanton Luzern.
- Die umweltbewusste Leistungserbringung, eine Stärke des öffentlichen Verkehrs, wird weiter optimiert.

3.5.5 Tarife

Bei den Tarifen werden die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgt:

- Bessere Leistungen und teuerungsbewusste Mehrkosten werden durch Effizienzsteigerungen und regelmässige Preisanpassungen aufgefangen.
- Die Entwicklung des neu eingeführten integralen Tarifverbundes Passepartout wird analysiert. Das Zonensystem wird vereinfacht, beispielsweise in der Stadt und Agglomeration Luzern.
- Die Bestrebungen auf nationaler Ebene zur tarifarischen Vereinfachung von Reisen in Nachbarverbunde werden unterstützt.
- Die Kundenbindung wird verstärkt.
- Der Nutzen des Passepartout-Ticketsortiments wird aktiv vermarktet.
- Durch Kooperationen mit Veranstaltern (Kombitickets) werden Neukunden im wachsenden Freizeit- und Einkaufsverkehr gewonnen.

3.5.6 Wirtschaftlichkeit

Bei der Wirtschaftlichkeit werden die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgt:

- Linien mit ungenügender Nachfrage, ungenügender Kostendeckung oder sehr hohen Produktionskosten werden überprüft. Im Zuge der Überprüfung werden zusammen mit den Transportunternehmen, den beteiligten Gemeinden und den regionalen Entwicklungsträgern Lösungen erarbeitet. Der Service public im ländlichen Raum bleibt gewährleistet.
- Bei nicht marktgerechten Kosten und bei ungenügender Qualität können Linien ausgeschrieben werden. Dazu wird ein Ausschreibungskonzept erstellt und darauf aufbauend eine Ausschreibungsplanung erarbeitet.

4 Herleitung der strategischen Stossrichtungen

In diesem Kapitel werden die strategischen Stossrichtungen begründet. Ausgangspunkte sind die Beschreibungen und Einschätzungen der aktuellen Situation und der Entwicklungen.

4.1 Bahnangebot

4.1.1 Infrastrukturengpässe

Bahnfahren ist seit der Einführung der S-Bahn Luzern attraktiver geworden. Auf den Hauptachsen verkehren die S-Bahn-Linien im Halbstundentakt. Zusätzlich halten in den grossen Orten stündlich ein bis zwei Fernverkehrszüge. Auf den Nebenachsen und in den Randstunden besteht der Stundentakt. Die Sitzplatzkapazitäten stossen heute während der Hauptverkehrszeiten morgens und abends an ihre Grenzen. Zudem sind die Haltezeiten an den Stationen infolge Ein- und Ausstiegs zahlreicher Fahrgäste länger geworden, was die Fahrplanstabilität verschlechtert hat.

Gemäss den Prognosen wird die Nachfrage weiter wachsen, besonders stark auf den Strecken Luzern–Zug–Baar und Luzern–Seetal. Hier wird der Viertelstundentakt nötig werden. Ein solcher kann zwischen Luzern und Hergiswil dank der Tiefflegung und dem Doppelspurausbau der Zentralbahn bereits 2014 angeboten werden.

Die Schieneninfrastruktur im Raum Luzern verunmöglicht weitere S-Bahn-Ausbauten. Kritischer Engpass ist die normalspurige Zufahrt zum Bahnhof Luzern. Hier treffen mehrere Bahnlinien aufeinander. Die Situation wird sich erst mit dem Tiefbahnhof Luzern (um 2030) grundlegend verbessern. Die Planung des Tiefbahnhofs Luzern muss deshalb mit höchster Priorität vorangetrieben werden.

4.1.2 Folgerungen

Die Nachfrage auf der Schiene wächst weiter. Der bald notwendige Viertelstundentakt in Richtung Zug und ins Seetal kann wegen der ausgelasteten Zufahrt zum Bahnhof Luzern erst langfristig realisiert werden. Deshalb braucht es auf die Strategie und die langfristige Entwicklung abgestimmte Übergangslösungen, um auf den kritischen S-Bahn-Linien die nötigen Zusatzkapazitäten bereitzustellen. Die Planungen für den neuen Tiefbahnhof Luzern und den darauf abgestimmten Ausbau der Schieneninfrastruktur auf den Zulaufstrecken müssen mit höchster Priorität vorangetrieben werden. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und des Komforts muss das veraltete Rollmaterial durch modernes, niederfluriges Rollmaterial ersetzt werden.



Grafik 4: Neues Rollmaterial der S-Bahn Luzern

4.2 Bus- und Schiffsangebot

4.2.1 Agglomeration Luzern

Seit Einführung des Konzepts «AggloMobil» ab dem Jahr 2006 fahren die Busse häufiger und nach einem regelmässigen Taktfahrplan. Die am stärksten ausgelasteten Trolleybuslinien verkehren im 5-Minuten-Takt. Trotzdem bestehen weiterhin Kapazitätsengpässe, hauptsächlich auf den Linien 1 (Kriens), 12 (Littau) und 22/23 (Rontal). Zudem stehen die Busse zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig im Stau, was zu Anschlussbrüchen, unzufriedenen Fahrgästen und höheren Produktionskosten führt. Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs bei grossen Verkehrserzeugern im Freizeit- und Einkaufsbereich ist unterdurchschnittlich. Das heutige Verkehrsangebot ist zu wenig attraktiv.

Wenn es gelingt, das Busnetz grundlegend zu verbessern, die Kapazitäten auszubauen und den öffentlichen Verkehr im Strassenverkehr zu bevorzugen, dann steigt der Modalsplit für den öffentlichen Verkehr im Agglomerationsgürtel kurzfristig von 16 auf 18 Prozent und langfristig um ein Mehrfaches an. Damit leistet der öffentliche Verkehr einen wirkungsvollen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung und zur effizienten Nutzung des knappen urbanen Raums.



Grafik 5: Buslinien im Kanton Luzern

4.2.2 Regional- und Subzentren

Die Buslinien in den Regional- und Subzentren Sursee, Hochdorf, Wolhusen, Willisau und Schüpfheim sind in den letzten Jahren ausgebaut worden. Sie schliessen in der Regel an die Bahn an. Bei der Abstimmung der Fahrpläne und damit der Durchgängigkeit der Reisekette besteht weiteres Optimierungspotenzial. Für die wachsenden Verkehrsströme zwischen Luzerner Regional- und Subzentren und ausserkantonalen Zentren fehlen attraktive Verkehrsangebote.

4.2.3 Luzerner Landschaft

Die Luzerner Landschaft ist mit einem angemessenen Angebot des öffentlichen Verkehrs an die Regional- und Subzentren sowie die Hauptentwicklungsachsen angeschlossen. Angestrebt wird eine nachfrageorientierte Optimierung. Lösungen werden in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden und den regionalen Entwicklungsträgern erarbeitet.

4.2.4 Schiffsangebot

Das bewährte Angebot für Pendlerinnen und Pendler aus den Seegemeinden wird beibehalten.

4.2.5 Folgerungen

Im Busangebot der Agglomeration Luzern wird die bisher verfolgte Stossrichtung «häufiger und einfacher» fortgesetzt. Kurzfristig werden die Kapazitäten ausgebaut (grössere Busse) und Lösungen zur Busbeschleunigung erarbeitet. In den Regional- und Subzentren liegt der Fokus auf der verbesserten Abstimmung der Bus- auf die Bahnfahrpläne. Der Ausbau kantonsüberschreitender Angebote wird zusammen mit den Nachbarkantonen vorangetrieben.

4.3 Langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung

4.3.1 Laufende Planungen

Die Bahn- und Buslinien laufen wie Radspeichen auf den Bahnhof Luzern zu. Die geplanten Fahrzeiten sind kurz. In der Praxis sind sie jedoch länger, weil die Busse in den Hauptverkehrszeiten regelmässig im Stau stehen. Durchmesserlinien bestehen nur wenige. Viele Buslinien enden am Bahnhofplatz Luzern. Dieser platzt aus allen Nähten. Wer statt ins Zentrum direkt in eine benachbarte Gemeinde reisen will, muss via Bahnhof Luzern fahren und unattraktiv lange Fahrzeiten in Kauf nehmen. Das Busnetz in der Agglomeration ist zu wenig attraktiv. Dementsprechend tief ist der Modalsplit für den öffentlichen Verkehr im dicht bewohnten Agglomerationsgürtel.

S-Bahn- und Agglomerationsverkehr wurden bisher getrennt entwickelt. Mit der Konzentration der Planung und der Bestellung beim Verkehrsverbund Luzern wird das öffentliche Verkehrsnetz neu aus einer Hand geplant. S-Bahnen bilden das leistungsfähige Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Sie erschliessen die Regionen, die Agglomeration und die Stadt Luzern und stellen die Verbindung zum übergeordneten Fernverkehrsnetz her. Buslinien dienen der Feinerschliessung von Ortschaften und Quartieren. An optimal festgesetzten Umsteigeorten werden die Linien zu einem hochwertigen Netz verknüpft. So entstehen Reiseketten mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten. Die Umsteigeorte sind übersichtlich organisiert, die Wege sind barrierefrei und witterungsgeschützt.

Derzeit laufen drei Projekte zur mittel- und langfristigen Netzentwicklung:

- Tiefbahnhof Luzern,
- Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz zur mittelfristigen Weiterentwicklung der S-Bahn Luzern und
- «AggloMobil Due» zur kurz- und mittelfristigen Weiterentwicklung des Busnetzes in der Agglomeration Luzern.

Zentrale Aufgabe des Verkehrsverbundes Luzern ist die Sicherstellung des Ineinandergreifens dieser drei Planungen. Inhaltliche Themen sind die systematische Verknüpfung der Linien, die Festsetzung von Umsteigepunkten, Angebotssystematisierungen, die Planung direkter Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden (Tangentallinien), zusätzliche Durchmesserlinien und eine gezielte Busbevorzugung im Strassenverkehr.



Grafik 6: Wichtigste laufende Planungen

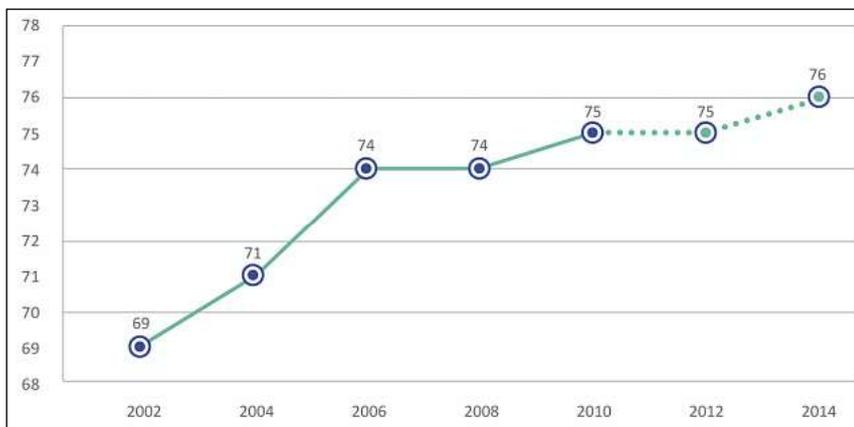
4.3.2 Folgerungen

Die bisher getrennt entwickelten Angebots- und Infrastrukturprojekte werden in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und den regionalen Entwicklungsträgern koordiniert weiterentwickelt. Zu diesem Zweck vertritt der Verkehrsverbund Luzern die Interessen des Gesamtnetzes in den Planungen für den Tiefbahnhof Luzern, im Projekt Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz und im Projekt «Agglomobil Due».

4.4 Qualität und Umwelt

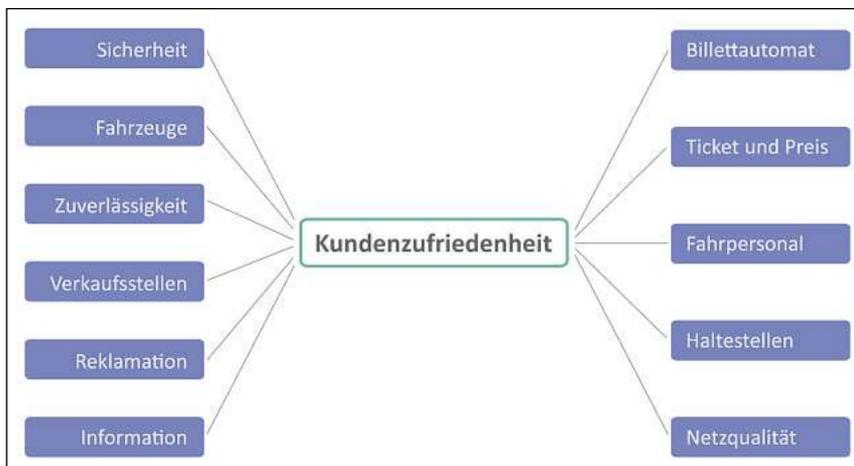
4.4.1 Fahrgastzufriedenheit

Die Kundinnen und Kunden sind zufrieden mit der Qualität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Dementsprechend stieg die Kundenzufriedenheit in den letzten Jahren stetig an und erreichte im Jahr 2010 75 von 100 Punkten.



Grafik 7: Bisherige und angestrebte Entwicklung der Kundenzufriedenheit (Bewertung auf einer Skala von 0 bis 100)

Die Gesamtzufriedenheit wird beeinflusst von der Zufriedenheit der Fahrgäste bezüglich zahlreicher Qualitätsaspekte. Deren Einfluss auf die Kundenzufriedenheit ist unterschiedlich gross. Analysen des Verkehrsverbundes Luzern zeigen, dass die Fahrgäste zufrieden sind mit der Netzqualität an den Werktagen, mit den bedienten Verkaufsstellen, dem Fahrpersonal und der Sauberkeit der Fahrzeuge. Nicht zufrieden sind sie mit der Zuverlässigkeit in den Hauptverkehrszeiten, der Bedienungsfreundlichkeit der Billettautomaten, dem Reklamationswesen, dem Fahrkomfort und generell dem Preis-Leistungs-Verhältnis.



Grafik 8: Qualitätsaspekte der Kundenzufriedenheit

4.4.2 Zugang

Hindernisse wie das richtige Lesen des Fahrplans, das Lösen eines passenden Billetts oder die Suche nach der nächstgelegenen Haltestelle erschweren den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Sie werden schrittweise aus dem Weg geräumt. So wurden an den wichtigsten Haltestellen des Kantons Luzern die alten Verkaufsgeräte durch moderne ersetzt. Anzeigen informieren an den wichtigsten Haltestellen über die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt der nächsten Busse.

Für das gelegentliche Reisen, wozu namentlich der stark wachsende Freizeit- und Einkaufsverkehr zählt, stellt sich die Frage nach der Wahl des passenden Verkehrsmittels. Hier besteht ein Bedürfnis nach leicht verfügbaren Routeninformationen über den öffentlichen Verkehr, den Auto- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität.

Vereinfacht wird der Zugang auch für mobilitätsbehinderte Menschen, etwa mit der Beschaffung von neuem, niederflurigem Rollmaterial bei Bahn und Bus, der kundenfreundlichen Neugestaltung von Knoten des öffentlichen Verkehrs und einer Internetplattform, auf der umfassende Informationen rund um den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern in kompakter Form angeboten werden.

4.4.3 Umwelt

Der öffentliche Verkehr besticht durch seine umweltschonende Leistungserbringung. Das ist das Resultat vielfältiger Anstrengungen der Transportunternehmen, die zum Beispiel nur noch Dieselmotoren beschaffen.

4.4.4 Folgerungen

Die Erhebungen der letzten Jahre belegen, dass das Niveau der Kundenzufriedenheit gesteigert werden kann. Der Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass eine Erhöhung auf 76 Punkte möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Im Kanton Luzern müssen diejenigen Qualitätsaspekte verbessert werden, mit denen die Fahrgäste unterdurchschnittlich zufrieden sind. Dazu gehören die Zuverlässigkeit in den Hauptverkehrszeiten, die Bedienung der Billettautomaten, das Reklamationswesen und der Fahrkomfort. Verbesserungen bei einzelnen Qualitätsaspekten wirken sich positiv auf das Preis-Leistungs-Verhältnis und indirekt auf die Gesamtzufriedenheit aus. Für mobilitätsbehinderte Reisende wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs weiter vereinfacht.

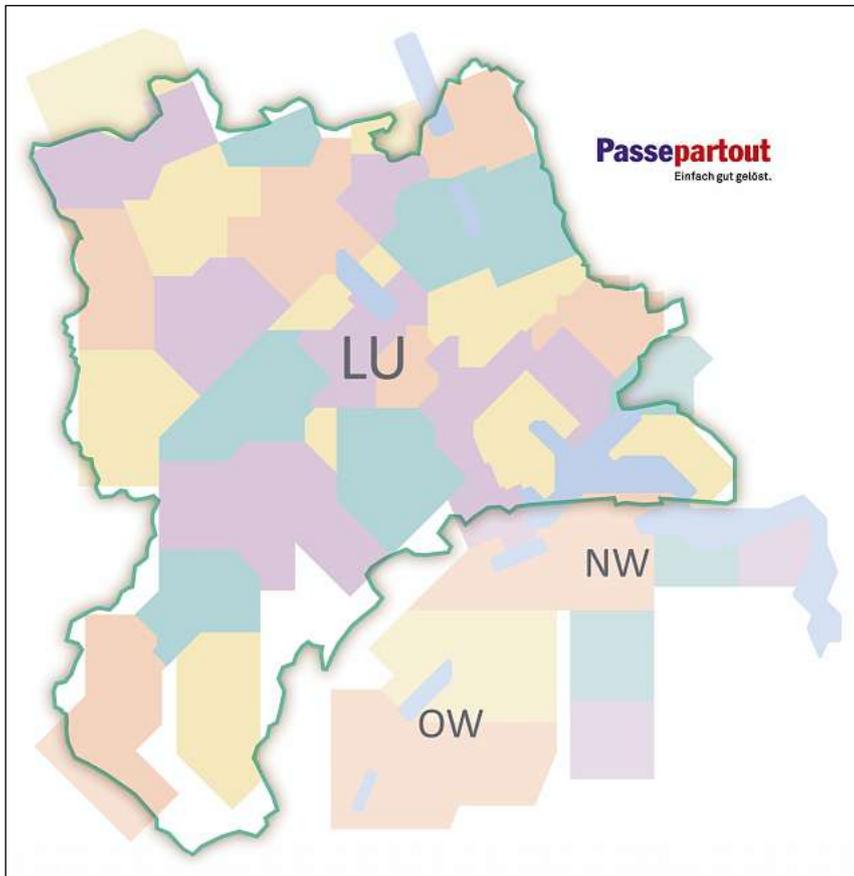
4.5 Tarife

4.5.1 Tarifanpassungen

In Anbetracht knapper staatlicher Mittel sind regelmässige Preisanpassungen zur anteilmässigen Finanzierung der nachfragebedingten Kapazitätsausbauten vorgesehen. Die Preisanpassungen werden möglichst im gleichen Rhythmus wie auf nationaler Ebene vorgenommen.

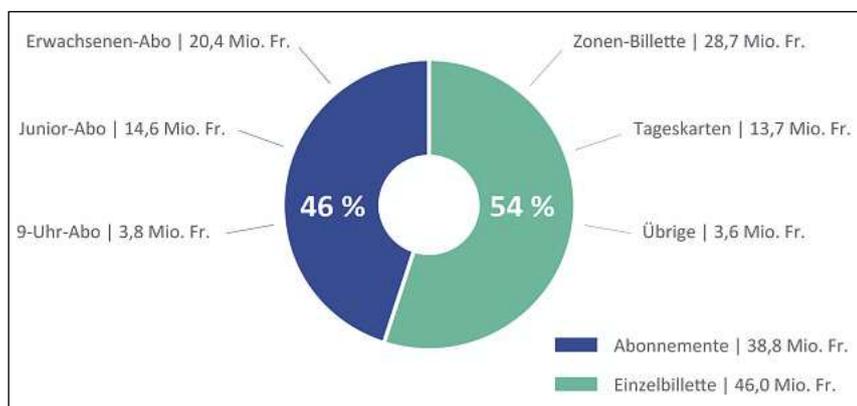
4.5.2 Tarifverbund Passepartout

Seit Dezember 2009 besteht in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden der integrale Tarifverbund Passepartout.



Grafik 9: Einzugsgebiet des Tarifverbundes Passepartout

Wer im Einzugsgebiet des Passepartouts reist, löst für Einzelfahrten ein Zonen-Billet. Dieses berechtigt innerhalb der gelösten Zonen und der gelösten Zeit zu beliebig vielen Fahrten auf Bahn und Bus. Die Einnahmen lagen 2010 Jahr knapp unter den Erwartungen. Analysen deuten darauf hin, dass sich der umsatzsteigernde Verbundeffekt erst mittelfristig einstellt.



Grafik 10: Anteil Abonnemente und Einzelbillette im Tarifverbund Passepartout

Für die Weiterentwicklung des Tarifverbundes Passepartout werden Lösungen für eine einheitliche Tarifzone der Stadt Luzern und einen einheitlichen Zonenplan für Einzelbillette und Abonnemente erarbeitet, was zu einer Vereinfachung des Zonenplans führen soll.

4.5.3 Marktbearbeitung

Kunden zu halten ist günstiger als Neukunden zu gewinnen. Darum verfolgt der Tarifverbund Passepartout ein Kundenbindungsprogramm. Monatsabonnentinnen und -abonnenten werden eingeladen, auf das Jahresabonnement – die stärkste Form der Kundenbindung – umzusteigen.

Neue Kunden gewinnt der Tarifverbund mit der Werbung für Passepartout-Billette. Erfahrungen zeigen, dass es viel Zeit und Informationen braucht, bis der Leistungsumfang der Zonen-Billette (in Raum und Zeit) der breiten Bevölkerung bekannt ist. Eine mehrjährige Informationskampagne trägt dazu bei.

Im wachsenden Markt des Freizeit- und Einkaufsverkehrs gewinnt der Tarifverbund Passepartout Neukunden durch Kooperationen mit Veranstaltern und bietet Spezialbillette an.

4.5.4 Folgerungen

Zur Finanzierung der notwendigen Angebotsausbauten sind regelmässig moderate Tarifierhöhungen notwendig. Die Entwicklung des integralen Tarifverbundes Passepartout und insbesondere die Gründe für die leicht unter den Erwartungen liegende Entwicklung der Einnahmen werden analysiert. Wünsche der Fahrgäste für zusätzliche Tarifprodukte werden beurteilt. Der heutige Zonenplan (vgl. dazu Anhang 4) wird vereinfacht. Das Kundenbindungsprogramm wird fortgesetzt. Neukunden werden mit informativen Kampagnen über die Verwendung und den Nutzen der Zonen-Billette und durch Kooperationen mit Erzeugern von Freizeit- und Einkaufsverkehr gewonnen.

4.6 Wirtschaftlichkeit

4.6.1 Mindestanforderungen

Gemäss § 2 öVG ist ein effizienter öffentlicher Verkehr und eine wirtschaftliche Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand anzustreben. Gestützt darauf überwacht der Verkehrsverbund Luzern den Kostendeckungsgrad und die Anzahl der angebotenen Kurspaare je Linie. Für diejenigen Linien, die den in § 8 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr vom 20. Oktober 2009 (öVV; SRL Nr. 775a) vorgegebenen Mindestkostendeckungsgrad nicht erreichen oder die Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr zur Zahl der Kurspaare nicht einhalten, werden Massnahmen definiert, die spätestens 2014 zur Erfüllung der Mindestanforderungen führen.

		Minimale Kostendeckungsgrade		
Die Linien des öffentlichen Personenverkehrs werden den folgenden Angebotsstufen zugeordnet.				
①	Grundversorgung in dünn besiedelten Gebieten mit geringer Nachfrage; Mindestangebot: vier Kurspaare pro Tag.	20%	20%	50%
②	Ausrichten des Angebotes auf das Verkehrsaufkommen, gute Marktstellung des öV; Mindestangebot: tagsüber durchgehender Stundentakt.	20%	25%	50%
③	Sehr gutes Angebot, starke Marktstellung des öV; Mindestangebot: tagsüber in der Regel durchgehender Halbstundentakt mit Verdichtungsleistungen zu den Hauptverkehrszeiten.	25%	30%	50%
④	Flächendeckendes Angebot aufgrund starker Nachfrage in grossen und dicht besiedelten Gebieten; Entlastung des motorisierten Individualverkehrs, Sicherstellung der Anschlussbeziehungen zu allen Verkehrsträgern; Mindestangebot: tagsüber in der Regel durchgehender Viertelstundentakt auf den Hauptverkehrslinien.	30%	35%	50%

Tabelle 2: Angebotsstufen und Kostendeckungsgrade

4.6.2 Ausschreibungen

Gemäss § 18 öVG in Verbindung mit § 10 Absatz 1 öVV sollen Linien bei nicht marktgerechten Kosten oder ungenügender Qualität oder aus anderen wichtigen Gründen ausgeschrieben werden, soweit die Vorschriften des Bundes nichts anderes bestimmen. In seiner Botschaft vom 20. Oktober 2010 zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 (vgl. BBl 2011, 911), die gegenwärtig in den eidgenössischen Räten behandelt wird, sieht der Bundesrat Ausschreibungen im bestellten regionalen Busverkehr grundsätzlich vor und schliesst die Möglichkeit einer Ausschreibung im Bahnbereich nicht aus. Ausschreibungen sind vorgesehen, wenn verschiedene Bedingungen erfüllt sind. Der Entwurf der geänderten Artikel 32 ff. des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (SR 745.1) verpflichtet die Kantone, im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Verkehr für den Bus- und den Bahnbereich eine rollende Ausschreibungsplanung zu erstellen, in der die längerfristigen Überlegungen der Besteller des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs enthalten sind. Grundlage für die Planung ist das Ausschreibungskonzept. Darin werden die Grundsätze und Grundlagen definiert.

4.6.3 Folgerungen

Der Verkehrsverbund Luzern überwacht laufend die Einhaltung der gesetzlichen Mindestanforderungen der Linien. Linien, welche die Anforderungen unterschreiten, werden überprüft. Im Bedarfsfall werden Lösungen unter Einbezug der Partner erarbeitet.

Zur Erhöhung der Planungssicherheit für die Transportunternehmen und den Verkehrsverbund Luzern wird ein Ausschreibungskonzept erstellt und gestützt darauf eine Ausschreibungsplanung für die Jahre 2013 bis 2023 festgelegt.

5 Finanzen

Die in diesem Kapitel enthaltenen Ausführungen beruhen auf den heute bekannten finanziellen Rahmenbedingungen und sind aufgrund ausstehender definitiver Finanzbeschlüsse von Bund und Kanton mit Unsicherheiten verbunden. Dadurch können Veränderungen der Planungen nicht ausgeschlossen werden.

5.1 Betrieb

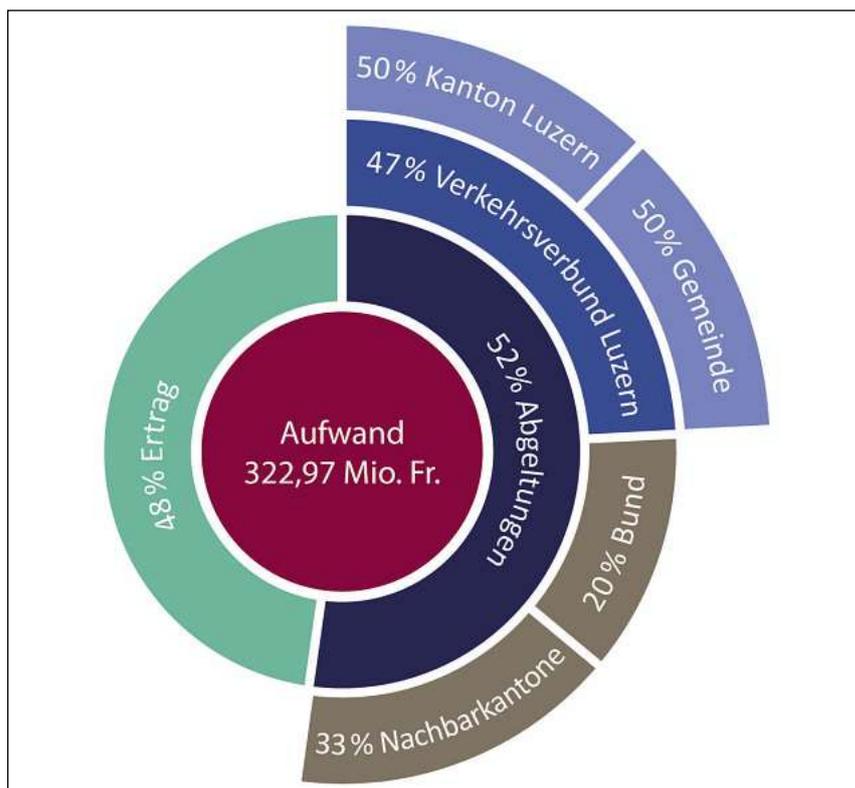
5.1.1 Abgeltungen

In den letzten Jahren konnten der Kostendeckungsgrad, die Effizienz (Kosten pro Kilometer) und die Nachfrage stetig gesteigert werden. Tiefe Zinsen, eine geringe Teuerung und die florierende Wirtschaft haben diese Entwicklungen günstig beeinflusst. In den nächsten Jahren dürfte das Umfeld schwieriger werden. Gemäss AFP 2012–2015 wird die Teuerung im Durchschnitt um 1,2 Prozent pro Jahr steigen. Weitere Mehrkosten verursachen die geplanten Rollmaterialerneuerungen und -verstärkungen und die Angebotsausbauten (Angebotsveränderungen und Neukonzeptionen, vgl. Anhang 1). Zusammen mit einer jährlichen Effizienzsteigerung von 0,5 Prozent und höheren Erträgen aufgrund der Nachfragesteigerung und von Preisanpassungen sinken die Abgeltungen zwischen 2011 und 2015 leicht um rund 500 000 Franken. Diese Entwicklung wird auch dadurch beeinflusst, dass der Aufwand ab dem Jahr 2012 durch die systemkonforme Übertragung der Infrastrukturabgeltungen in die Erfolgsrechnung des Kantons entlastet wird. Der Anteil der Abgeltung, der durch den Verkehrsverbund Luzern zu tragen ist, wächst von 2011 bis 2015 um knapp 1 Million Franken. Ohne die Verschiebung der Infrastrukturabgeltungen in die Erfolgsrechnung des Kantons wäre der Anstieg grösser gewesen.

in Mio. Fr.	2011	2012	2013	2014	2015
Aufwand	322,97	318,59	324,28	327,78	332,13
Rollmaterial/Verstärkungen		2,84	0,98	0,56	
Angebotsveränderungen		0,58			0,50
Neukonzeptionen			0,25	1,50	1,50
Teuerung (jährlich +1,2% gemäss AFP 2012–2015)		3,88	3,89	3,93	3,99
Effizienzsteigerung (jährlich –0,5%)		–1,61	–1,62	–1,64	–1,66
Total Aufwand	322,97	324,28	327,78	332,13	336,46
Ertrag	153,73	152,72	154,30	159,77	162,13
Nachfragesteigerung (2012: +1%, 2013–2015: +1,5%)		1,58	2,42	2,35	2,39
Preisanpassungen (2013 und 2015 je +2%)			3,05		3,18
Total Ertrag	153,73	154,30	159,77	162,12	167,70
Abgeltungen insgesamt	169,24	169,98	168,01	170,01	168,76
Kostendeckungsgrad	47,6%	48,4%	49,3%	49,5%	50,5%
davon Abgeltungen Ver- kehrsverbund Luzern	79,60	77,48	77,94	79,23	80,47

Tabelle 3: Entwicklung von Aufwand, Ertrag und Abgeltungen

Die folgende Grafik stellt für 2011 exemplarisch dar, wie der Aufwand durch Ertrag und Abgeltungen gedeckt ist. Von besonderem Interesse ist die Verteilung der Abgeltungen.



Grafik 11: Abgeltungsmodell

Der Aufwand von 322,97 Millionen Franken umfasst alle Linien des öffentlichen Verkehrs, die der Verkehrsverbund Luzern bestellt (also einschliesslich der kantonsübergreifenden Linien wie etwa die Linie S1 Luzern–Zug–Baar). Der Ertrag deckt mit 48 Prozent knapp die Hälfte des Aufwandes. Den restlichen Aufwand muss die öffentliche Hand durch Abgeltungen finanzieren. An diesen Abgeltungen beteiligen sich die Nachbarkantone mit 33 Prozent, der Bund mit 20 Prozent und der Verkehrsverbund Luzern mit 47 Prozent.

5.1.2 Verbundrechnung und -finanzierung

Der Aufwand des Verkehrsverbundes Luzern setzt sich im Wesentlichen aus den Abteilungen für die Transportunternehmen und den Kosten der Verbundorganisation zusammen. Er steigt im Zeitraum von 2011 bis 2015, unter Berücksichtigung einer jährlichen Teuerung von 1,2 Prozent, von 83,7 Millionen Franken auf 84,5 Millionen Franken.

in Mio. Fr.	2011	2012	2013	2014	2015
Abteilungen Verkehrsverbund Luzern	79,60	77,48	77,94	79,23	80,47
Behindertenfahrdienst	0,60	1,00			
Verbundorganisation	3,51	3,76	3,99	4,03	4,07
Total Verbundaufwand	83,71	82,24	81,93	83,26	84,54

Tabelle 4: Rechnung Verkehrsverbund Luzern

Der Verbundaufwand wird zu gleichen Teilen vom Kanton Luzern und den Luzerner Gemeinden finanziert (vgl. § 23 Abs. 1 öVG). Die Transportunternehmen decken die Kosten der Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout.

Die Kantons- und die Gemeindebeiträge an den Verbundaufwand erhöhen sich gemäss AFP 2012–2015 um jährlich jeweils 500 000 Franken. Da aber die Infrastrukturabteilungen ab dem Jahr 2012 systemkonform direkt der Erfolgsrechnung des Kantons belastet werden, vermindern sich diese Beiträge gleichzeitig um jährlich je 2 Millionen Franken (vgl. Zeilen Beitrag Kanton und Beitrag Gemeinden, Jahre 2011 und 2012, in der Tabelle 5). Der entsprechende Betrag für die Infrastrukturabteilungen (total 4 Mio. Fr. jährlich) ist in der Tabelle 7 (Zeile Infrastrukturabteilungen) wieder eingestellt. Der Beitrag für den Behindertenfahrdienst wird separat ausgewiesen. Er wird in der Pilotphase 2011 im Umfang von 600 000 Franken vom Kanton allein und im Jahr 2012 zu je 50 Prozent durch den Kanton und die Gemeinden erbracht. Insgesamt resultiert über die Zeitspanne von 2011 bis 2015 eine Unterdeckung von 3,75 Millionen Franken. Die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel reichen somit nicht aus, um alle geplanten Massnahmen umzusetzen. Der Handlungsspielraum wird dadurch doch deutlich eingeschränkt, und es bestehen auch kaum noch Entwicklungsmöglichkeiten. Die Beiträge der Transportunternehmen für die Führung der Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout steigen ebenfalls im Umfang der unterlegten Teuerung von 1,2 Prozent.

in Mio. Fr.	2011	2012	2013	2014	2015
Beitrag Kanton (gemäss AFP 2012–2015)	41,04	39,50	40,00	40,50	41,00
Beitrag Gemeinden	41,04	39,50	40,00	40,50	41,00
Beitrag Kanton für Behindertenfahrdienst	0,60	0,50			
Beitrag Gemeinden für Behindertenfahrdienst		0,50			
Beiträge Transportunternehmen	1,22	1,23	1,25	1,26	1,28
Total Ertrag	83,90	81,23	81,25	82,26	83,28
Abweichung zum Bedarf	0,19	-1,01	-0,68	-1,00	-1,26
	0,2%	-1,2%	-0,8%	-1,2%	-1,5%

Tabelle 5: Finanzierung des Verbundaufwandes

5.1.3 Entwicklung

Die aktuellen Konjunkturprognosen sind schwierig zu deuten, trotzdem wird im Jahr 2011 mit einem wirtschaftlichen Wachstum von 2,1 Prozent gerechnet. Die Arbeitslosenrate ist in der Zentralschweiz tiefer als in der übrigen Schweiz. Im vergangenen Jahr wuchsen im Kanton Luzern die Einwohner- und die Beschäftigtenzahl. Diese Indikatoren begünstigen die Verkehrsnachfrage und damit auch das Potenzial des öffentlichen Verkehrs. Mit einer hohen Qualität, insbesondere bei der Zuverlässigkeit und beim Komfort, und einem nachfragegerechten Angebot kann der öffentliche Verkehr seinen Marktanteil überproportional erhöhen.

Das Bundesamt für Verkehr schlägt für die nächsten vier Jahre eine substantielle Erhöhung der Mittel für den regionalen Personenverkehr vor. Damit will das Bundesamt der gesetzlichen Verpflichtung zur Mitfinanzierung dieses Verkehrs in der Höhe von 50 Prozent nachkommen. Neben einer generellen Erhöhung um 2,5 Prozent stehen knapp 41 Millionen Franken für individuelle Anpassungen zur Verfügung,

die in erster Linie für die durch das neue Rollmaterial ausgelösten Folgekosten eingesetzt werden sollen. Die Kantonsquote (Bundes- und Kantonsanteil) im Jahr 2012 erhöhte sich dadurch um fast 3 Millionen Franken (von knapp 71,1 auf 73,9 Mio. Fr.). Der Vorschlag des Bundesamtes für Verkehr wird in der Dezembersession 2011 von den eidgenössischen Räten behandelt. Nicht mehr zur Diskussion stehen damit die Kürzungen im Rahmen des Konsolidierungsprogramms (Erhöhung der Mindestnachfrage bei ländlichen Regionalbuslinien, Korrektur der Teuerung und Zinsersparnis infolge Bundesgarantie).

Weitere Risiken sind die Zinsentwicklung und die Energiepreise. Mittelfristig ist ein Anstieg des heutigen tiefen Zinsniveaus zu erwarten. Das führt insbesondere zu höheren Kapitalkosten etwa bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial oder bei Infrastrukturinvestitionen. Bei den Energiepreisen stehen die schwer abschätzbaren Entwicklungen auf den Rohölmärkten im Fokus, welche die Dieselpreise unmittelbar beeinflussen.

Bei der Verkehrsentwicklung besteht die Gefahr, dass aufgrund der Verkehrszunahme auf der Strasse die Fahrzeitverluste der Busse weiter steigen. Zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebs, namentlich der Sicherstellung der Anschlüsse und der Bewältigung des wachsenden Fahrgastaufkommens, sind zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen – mit entsprechender Kostenfolge.

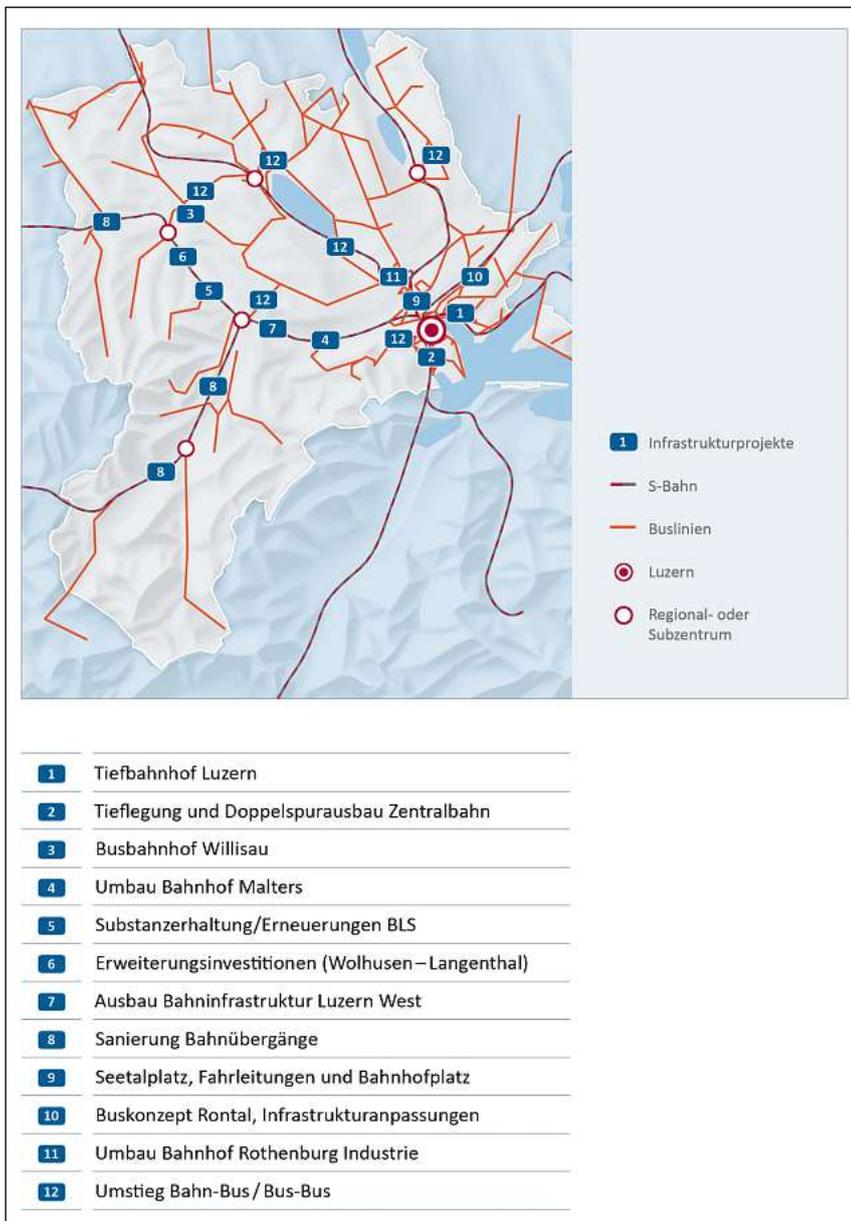
5.1.4 Folgerungen

Jährliche Effizienzsteigerungen, ein anhaltendes Nachfragewachstum und Tarifanpassungen in den Jahren 2013 und 2015 sind nötig, damit die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern im Rahmen der Vorgaben des AFP 2012–2015 finanziert werden kann. Gleichwohl resultiert bei der Finanzierung des Verbundaufwandes, wie zuvor in der Tabelle 5 aufgezeigt, über die Zeitspanne von 2011 bis 2015 eine Unterdeckung von knapp 4 Millionen Franken. Dadurch wird der Handlungsspielraum für künftige Entwicklungsmöglichkeiten erheblich eingeschränkt. Die aktuellen Konjunkturprognosen bieten Chancen für eine günstigere Entwicklung der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern. Demgegenüber bergen die Bundes- und die Kantonsfinanzen, die Entwicklung der Energiepreise und die Zinsentwicklung schwer abschätzbare Risiken.

5.2 Infrastruktur

5.2.1 Projekte

Neben den bereits in den vergangenen Jahren begonnenen Projekten – als wichtigste zu nennen sind die Tieflegung und der Doppelspurausbau der Zentralbahn, der Umbau des Bahnhofs Malters sowie die Beiträge an die BLS Netz AG für Erneuerungen und Sanierungen der Bahninfrastruktur zwischen Wolhusen und Langenthal – sind zusätzliche Mittel hauptsächlich für die Verbesserung der Umsteigepunkte (zwischen Bahn und Bus oder Bus und Bus) vorgesehen. Mit der Verbesserung der Umsteigepunkte wird die strategische Stossrichtung hin zu optimalen Transportketten unterstützt. Für die weiteren Schieneninfrastrukturprojekte sind in den nächsten Jahren die Planungen und damit die Konkretisierung voranzutreiben. Im Besonderen ist die Bahninfrastruktur zwischen Wolhusen und Langenthal auf dem S-Bahn-Standard zu halten. Im Anhang 2 finden sich die detaillierten Angaben zu den einzelnen Infrastrukturprojekten mit Kostenschätzungen gemäss Infrastruktur-Finanzplan und näheren Erläuterungen zu den einzelnen Massnahmen.



Grafik 12: Wichtigste Infrastrukturprojekte 2011 bis 2015

5.2.2 Kosten

Im AFP 2012–2015 sind in den Jahren 2012, 2013 und 2015 jährlich Mittel in der Höhe von rund 14 Millionen Franken, im Jahr 2014 solche im Umfang von 11 Millionen Franken für Infrastrukturinvestitionen vorgesehen. Darin nicht enthalten sind die Planungskosten für den Tiefbahnhof Luzern im Umfang von 20 Millionen Franken, die der Kanton Luzern separat finanziert. Neu werden – wie zuvor schon ausgeführt (Kap. 5.1.2) – die Infrastrukturabgeltungen ab 2012 direkt der Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur und damit nicht mehr der Investitionsrechnung belastet. Die Kostenbeteiligung der Gemeinden bleibt unverändert.

in Mio. Fr.	2011	2012	2013	2014	2015
Tieflegung und Doppelspur- ausbau Zentralbahn	9,00	7,50	2,60	0,50	1,30
Infrastrukturinvestitionen (vgl. Anhang 2)	5,23	7,70	12,50	11,72	13,32
Total	14,23	15,20	15,10	12,22	14,62
AFP 2012–2015	2011	2012	2013	2014	2015
Infrastrukturinvestitionen brut- to	14,00	14,00	14,10	11,22	13,62
Abweichung zum Bedarf	-0,23	-1,20	-1,00	-1,00	-1,00
	-1,6%	-8,6%	-7,1%	-8,9%	-7,3%

Tabelle 6: Investitionsbeiträge öffentlicher Verkehr

Es zeigt sich, dass die im AFP 2012–2015 eingestellten Beiträge an die Investitionskosten für Infrastrukturmassnahmen in den Jahren 2012 bis 2015 zur Finanzierung der geplanten Projekte jährlich um jeweils rund 1 Million Franken zu tief veranschlagt sind. 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.

5.3 Gemeindebeiträge

5.3.1 Infrastrukturprojekte

Der Verkehrsverbund Luzern verrechnet den Gemeinden 50 Prozent der geplanten Investitionsbeiträge an Infrastrukturmassnahmen. Der Investitionskostenbeitrag der Gemeinden wird auf der Basis der durchschnittlichen Beiträge für die geplanten Infrastrukturprojekte in den Jahren 2011 und 2012 respektive 2013 bis 2015 ermittelt (vgl. dazu 23 Abs. 1b und 2 öVG). Die Gemeinden werden demnach in den Jahren 2011 und 2012 mit 8,1 Millionen Franken und anschliessend mit jährlich 9,0 Millionen Franken belastet. Die Abweichung zum effektiven Bedarf wird in der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern bilanziert. Kumuliert ergibt sich zwischen 2011 und 2015 eine Schuld der Gemeinden von knapp 500 000 Franken.

in Mio. Fr.	2011	2012	2013	2014	2015	kumuliert
Infrastrukturinvestitionen total	14,23	15,20	15,10	12,22	14,62	
Infrastrukturabgeltungen	-	4,00	4,00	4,00	4,00	
Total Infrastruktur	14,23	19,20	19,10	16,22	18,62	
Anteil der Gemeinden (50%)	7,11	9,60	9,55	8,11	9,31	
Investitionskostenbeitrag Gemeinden	8,10	8,10	9,00	9,00	9,00	
Guthaben/Schuld Gemeinden	0,99	-1,50	-0,55	0,89	-0,31	-0,48

Tabelle 7: Investitionskostenbeiträge Gemeinden

5.3.2 Gesamtbeiträge

Die Gemeinden beteiligen sich am Verbundaufwand, am Behindertenfahrdienst und an den Infrastrukturkosten. Zusätzlich schulden sie für die Jahre 1997 bis 2009 noch Restbeiträge als Folge der damals geltenden nachschüssigen Zahlungspflicht (sogenannte Restanz). Diese Schuld ist während dreier Jahre zurückzuzahlen (§ 32 Abs. 3 öVG) und umfasst in den Jahren 2011 und 2012 noch je einen Betrag von 3,67 Millionen Franken. Insgesamt sinken die Gemeindebeiträge zwischen 2011 und 2013 von knapp 53 auf 49 Millionen Franken und steigen dann wieder um jährlich 500 000 Franken an.

in Mio. Fr.	2011	2012	2013	2014	2015
Anteil Verbundaufwand	41,04	39,50	40,00	40,50	41,00
Anteil Behindertenfahrdienst		0,50			
Investitionskostenbeitrag	8,10	8,10	9,00	9,00	9,00
Restanz	3,67	3,67	-	-	-
Total	52,81	51,77	49,00	49,50	50,00

Tabelle 8: Beiträge Gemeinden

6 Ausblick

Von 2016 bis 2030 wird der öffentliche Verkehr schätzungsweise um rund 30 Prozent (Basisjahr 2016) wachsen. Dieses Wachstum erfordert einen Weiterausbau der Angebote und der Infrastruktur. Dazu sind zunächst drei Planungsprojekte erforderlich. Diese sind aufgegleist. Inhalt und Nutzen der Planungen, Horizont, Verantwortlichkeiten und die Einbettung der einzelnen Planungsschritte sind nachfolgend beschrieben. Der Verkehrsverbund Luzern vertritt in diesen Planungen die Interessen des Gesamtnetzes und garantiert die inhaltliche Abstimmung der Planungen.

	mittlere Frist	lange Frist
Bahn	Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz	Tiefbahnhof Luzern
Bus	«AggloMobil Due»	

Tabelle 9: Übersicht über die drei wichtigsten Planungen

6.1 Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz

In einem gemeinsamen Projekt unter Federführung der SBB erarbeiten die Zentralschweizer Kantone Angebotskonzepte für den normalspurigen Schienenverkehr der S-Bahn Zentralschweiz. Ziele sind die Behebung der Kapazitätsengpässe und die Aufwärtskompatibilität zu den bereits bestehenden Angebotsplanungen mit dem Tiefbahnhof Luzern. Da der Tiefbahnhof Luzern und in der Folge auch das umfangreiche Angebot erst um 2030 realisiert sein wird, müssen mittelfristige Optimierungen für die einzelnen Bahnkorridore aufgezeigt werden. Rahmenbedingung sind die sehr eingeschränkten Möglichkeiten im Bahnhof Luzern. Ausserdem wird ein Alternativszenario für den Fall entwickelt, dass der Tiefbahnhof Luzern erst später gebaut werden kann.

6.2 Tiefbahnhof Luzern

Die Bahninfrastruktur im Raum Luzern hat ihre Leistungsgrenze erreicht. Schon eine bescheidene Steigerung des Angebots löst Infrastrukturausbauten aus. Dabei handelt es sich um sogenannte Sprungfixkosten. Solche treten immer dann auf, wenn das Reservoir an kleinen und mittleren Massnahmen ausgeschöpft ist und grundsätzliche Veränderungen des Systems unumgänglich sind. Diese Situation ist heute beim Schienensystem im Raum Luzern erreicht. Sehr umfassende Analysen haben ergeben, dass der Tiefbahnhof Luzern die beste Variante für den Ausbau ist. Neben den tieferen Kosten im Vergleich zu anderen Varianten ist vor allem wichtig, dass das Schienennetz im Raum Luzern so langfristig grundlegend saniert werden kann. Das Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern wird zurzeit erarbeitet und liegt Ende November 2012 vor. Das zukünftige Bahnangebotskonzept für den Tiefbahnhof Luzern ist vorhanden und bereits in die Kosten-Nutzen-Betrachtungen eingeflossen.

6.3 «AggloMobil Due»

Das Busangebot in der Luzerner Agglomeration wird auf der Basis des 2006 geplanten und erfolgreich umgesetzten Konzeptes «AggloMobil» und im Hinblick auf die zu erwartenden Entwicklungen (Bevölkerung, Arbeitsplätze usw.) überprüft und weiterentwickelt. Das Projekt «AggloMobil Due» weist einen kurz- und einen mittelfristigen Horizont auf. Dabei sollen Leistungsengpässe, Entwicklungsschwerpunkte, Optimierungen und allfällige Grenzen des Bussystems aufgezeigt werden. Thematische Schwerpunkte sind die konsequente Anbindung der Buslinien an die S-Bahn-Haltestellen (Bildung von Knoten), die Stärkung des Busnetzes, die Prüfung zusätzlicher Tangential- und Durchmesserlinien, die Erhöhung der Kapazitäten, die Einbindung von Ortsbuskonzepten sowie Busbevorzugungsmassnahmen.

7 Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, von unserem öV-Bericht 2012 bis 2015 in zustimmendem Sinn Kenntnis zu nehmen.

Luzern, 15. November 2011

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Marcel Schwerzmann
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

**Kantonsratsbeschluss
über den Planungsbericht über die mittel- und
langfristige Entwicklung des Angebots für den
öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht)
2012 bis 2015**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in den Bericht des Regierungsrates vom 15. November 2011,

beschliesst:

1. Vom Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2012 bis 2015 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 Änderungen Rollmaterial und Angebot
- Anhang 2 Infrastruktur-Finanzplan öffentlicher Verkehr mit Erläuterungen
- Anhang 3 Liniennetz öffentlicher Verkehr (Bahn, Bus und Schiff)
- Anhang 4 Liniennetz und Zonenplan Tarifverbund Passepartout, Agglomeration Luzern

Änderungen Rollmaterial und Angebot

Rubrik	Linie	Änderung	2012	2013	2014	2015
R	S3 Luzern – Brunnen	Einsatz Domino-Züge	●			
R	S8 Sursee – Olten	Einsatz Domino-Züge	●			
R	RE Luzern – Olten	Einsatz Flirt-Züge	●			
R	S18 Luzern – Sursee	Verstärkung		●		
R	S6/S7 Luzern – Wolhusen – Langnau/Langenthal	Einsatz Nina-Züge			●	
R	470 Luzern – Interlaken	Einsatz Nero-Züge			●	
A	12 Luzern Bhf – Ruopigenhöhe	Taktverbesserungen	●			
A	13 Littau – Emmen – Rothenburg	Erschliessung Ikea	●			
A	18/19 Luzern Bhf – Kantonsspital	Einsatz Gelenkbus	●			
N	6 Luzern Matthof – Würzenbach	Trolleybusverlängerung Büttenen		●		
N	Buslinien Agglomeration Luzern	Planung «AggloMobil Due» - Tangentiallinien - Verbesserungen Ortsbus - zusätzliche Doppelgelenktrolleybusse			●	●
N	Diverse Linien	Start Umsetzung Rontalkonzept - Umstieg Bahn-Bus Ebikon - Verlängerung Trolleybuslinie 1				●

R Rollmaterial

A Angebotsveränderung

N Neukonzeptionen

Erläuterungen zum Infrastruktur-Finanzplan öffentlicher Verkehr

Zielsetzungen für die Massnahmen im Infrastrukturausbau

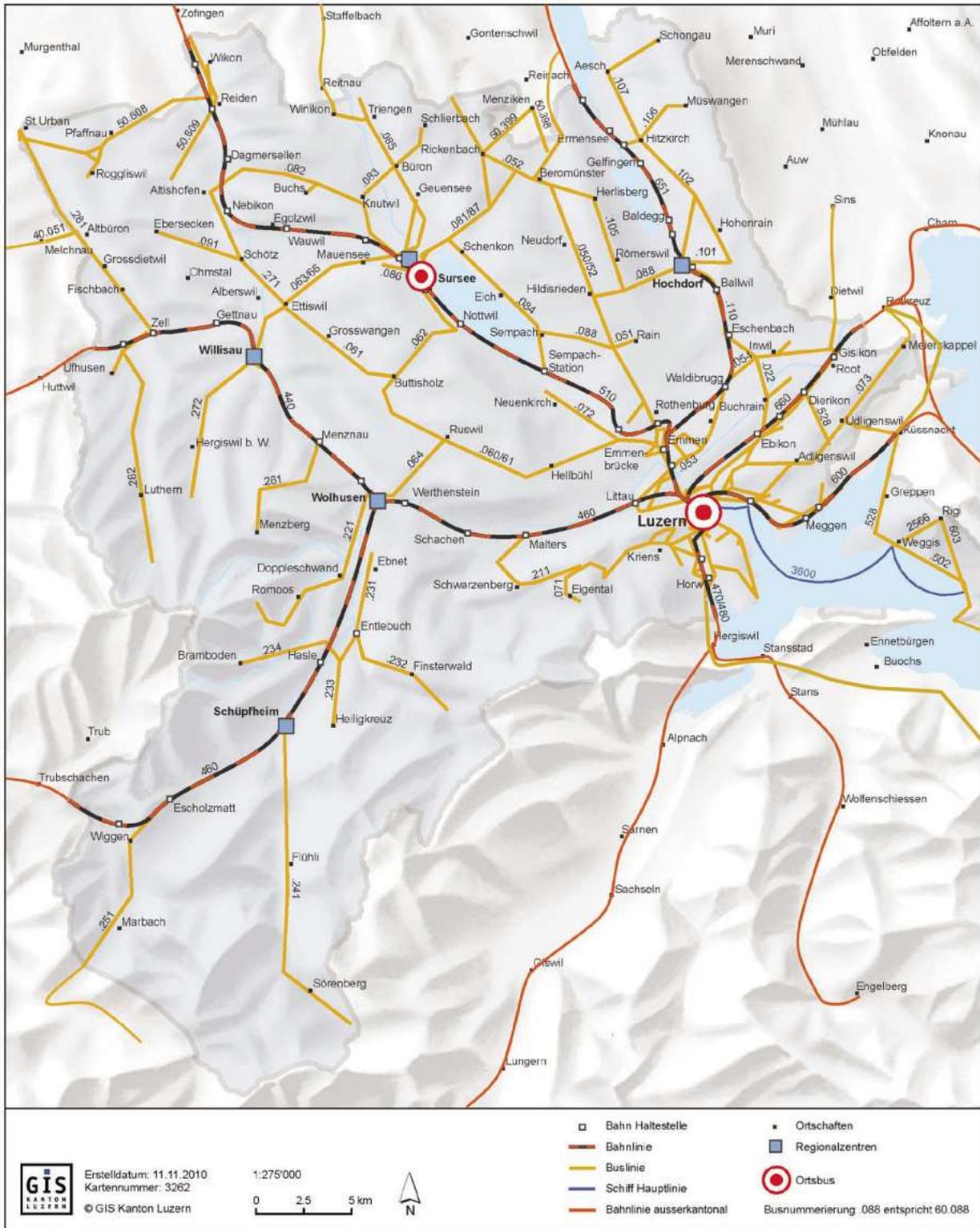
- Infrastruktur Zentralbahn auf S-Bahn-Standard anheben und Aufhebung der bestehenden Niveauübergänge in Luzern
- Kosten und Nutzen des Projekts Tiefbahnhof Luzern aufzeigen
- Infrastruktur Wolhusen–Langenthal (BLS) auf S-Bahn-Standard anheben
- Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch optimale Gestaltung der Umsteigestationen

Kurzbeschreibung der Massnahmen

Ausbau Zentralbahn	Ausbau auf Doppelspur in Luzern und in Hergiswil als Grundlage für einen attraktiven S-Bahn-Fahrplan, neue Haltestelle Allmend Luzern. Stand: im Bau.
Tiefbahnhof Luzern	Das Projekt bildet die Grundlage für den notwendigen Fahrplanausbau in der Region Luzern. Planung Vorprojekt, Kosten und Nutzen aufzeigen. Realisierung mittel- bis langfristig.
Busbahnhof Willisau	Willisau ist ein Regionalzentrum und ein wichtiger Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Nach dem Umbau des Bahnhofs wird die Umsteigesituation für Busbenutzende verbessert. Stand: im Bau.
Umbau Bahnhof Malters	Wichtiger, im Zentrum gelegener und umsatzstarker Bahnhof mit ungenügendem Standard. Der Bahnhof wird modernisiert und erhält neue Perronzugänge (Unterführung). Stand: im Bau.
Neubau Bahnhof Rigi-Kaltbad	Die Rigi-Bahnen modernisieren den Bahnhof Rigi-Kaltbad. Bund und Kanton Luzern leisten Beiträge nach Eisenbahngesetz. Stand: in Vorbereitung.
Substanzerhaltungen/ Erneuerungen BLS	Abschnittsweise Erneuerungen auf der Linie Wolhusen–Langenthal gemäss Mittelfristplan BLS. Leistungsvereinbarungen zwischen der BLS, dem Bund sowie den Kantonen Bern und Luzern.
Erweiterungs- investitionen BLS	Ausbaustandard der Linie Wolhusen–Langenthal verbessern, zum Beispiel mit neuen Sicherungsanlagen, Bahnhofausbauten usw. Stand: Mittelfristplan BLS (zu überprüfen).
Ausbau Bahninfra- struktur Luzern West	Heutige Zusatzzüge Luzern–Schachen sollen bis zum Knotenpunkt Wolhusen verlängert werden. Der Nutzen dieser Züge steigt damit erheblich. Stand: Konzept.
Neue S-Bahn- Stationen, Halte- stellenunterhalt	Der Kanton Luzern hat den Bau neuer S-Bahn-Haltestellen (Emmenbrücke Gersag, Baldegg Kloster, Hochdorf Schönau, Meggen Zentrum, Verkehrshaus, Buchrain, Root D4) finanziert. Für den Unterhalt und die Instandsetzung muss er den SBB jährliche Beiträge leisten. Diese jährlichen Zahlungen an die einzelnen Haltestellen sollen abgeschlossen werden mit Einmalzahlungen (Restbarwert), um eine erhöhte Flexibilität bei den zukünftigen Investitionen zu erhalten und den administrativen Aufwand zu senken.
Sanierung Bahnübergänge	Der Kanton beteiligt sich an den Kosten der Sicherung und Aufhebung von Bahnübergängen der SBB und der BLS. Der überwiegende Anteil der Übergänge ist inzwischen gesichert. Stand: in Umsetzung.

Projekt Seetalplatz, Fahrleitung und Bahnhofplatz	Im Rahmen des Gesamtprojekts Seetalplatz werden mit der neuen Buslinienführung neue Trolleybusfahrleitungen erforderlich und ein neuer Busbahnhof realisiert. Stand: Bauprojekt.
Buskonzept Rontal, Infrastruktur- anpassungen	Das Rontal soll mit einem neuen Buskonzept erschlossen werden. In Ebikon ist im Bahnhofbereich eine attraktive Umsteigestation geplant. Stand: Konzept.
Umbau Bahnhof Rothenburg Station	Der Bahnhof soll zukünftig verstärkt als Umsteigestation Bahn-Bus genutzt werden. Die ungenügende Bahnhofgestaltung muss den Bedürfnissen der Reisenden angepasst werden (Zugang zu den Perrons, Bushaltestelle). Stand: Konzept.
Umstieg Bahn-Bus, Bus-Bus, diverse Bahnhöfe/Halte- stellen	Attraktive Umsteigestationen sind eine wichtige Zielsetzung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. An verschiedenen Standorten besteht Handlungsbedarf, zum Beispiel in Horw, Kriens Mattenhof, Wolhusen, Sursee, Emmenbrücke Bahnhof, Emmenbrücke Sprengi und Ebikon. Stand: Konzept.
Ausbauten S-Bahn (Haltestellen, Strecken)	Mittel- bis langfristig werden ergänzend zum Tiefbahnhof Luzern weitere Infrastrukturausbauten bei der Bahn nötig. Stand: Konzept.

Liniennetz öffentlicher Verkehr (Bahn, Bus und Schiff)



Erstelldatum: 11.11.2010
Kartenummer: 3262
© GIS Kanton Luzern



- Bahn Haltestelle
- Ortschaften
- Regionalzentren
- Ortsbus
- Bahnlinie
- Buslinie
- Schiff Hauptlinie
- Bahnlinie ausserkanton
- Busnummerierung .088 entspricht 60.088

