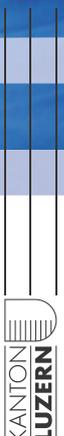


LUZERN



öV-Bericht 2018 bis 2021

*Entwurf Kantonsratsbeschluss
zum Bericht über die mittel- und langfristige
Entwicklung des Angebots
für den öffentlichen Personenverkehr*

Zusammenfassung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021. Der dritte 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 führt die bisherige Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren weiter. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den Entwicklungsspielraum, worauf die Strategie Rücksicht nimmt. Die Erfolgspositionen «kurze und verlässliche Reisezeiten», «einfach benutzbar», «gute Servicequalität», «am Puls der Zeit», «preiswert», «gepflegt» und «vernetzt» gelten weiterhin. In diesem dritten Bericht steht das Thema «am Puls der Zeit» im Zentrum: Wir arbeiten, feiern und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Dieser gut informierten 24/7-Gesellschaft und dem damit verbundenen aktuellen Umfeld ist auch in der Mobilität Rechnung zu tragen, soll der öffentliche Verkehr den Kundinnen und Kunden weiterhin eine optimale Mobilität ermöglichen. Die in den beiden früheren öV-Berichten festgelegten Ziele gelten unverändert mit angepassten Werten für die Jahre 2018 bis 2021:

- Der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration steigt von 20 Prozent im Jahr 2015 weiter bis 30 Prozent im Jahr 2021.
- Die Qualität wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von 55 Prozent im Jahr 2016 weiter auf 58 Prozent im Jahr 2021.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist im Bahnausbau schritt 2030/2035 als zu realisierendes Vorhaben, mindestens mit ersten Projektetappen und mit der Möglichkeit einer Vorfinanzierung, enthalten.

Folgende Schlüsselprojekte sind in Bearbeitung oder abgeschlossen:

- Durchgangsbahnhof Luzern mit Durchmesserlinien zur langfristigen Weiterentwicklung des Bahnangebots (Bestandteil Bahnausbau schritt 2030/2035),
- Angebotskonzept zum Bahnausbau schritt 2030/2035 in der Planungsregion Zentralschweiz (Weiterbearbeitung durch Bundesamt für Verkehr),
- «AggloMobil tre» zur kurz- und mittelfristigen Weiterentwicklung des Busnetzes in der Agglomeration Luzern (beschlossen vom Verbundrat am 23. Oktober 2015),
- Projekt zur verbesserten Zusammenarbeit in der öV-Branche mit dem Ziel, im Verbund gemeinsam die Qualität der öV-Dienstleistungen zu erhöhen und den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu vereinfachen. Zu diesem Zweck werden in diversen Bereichen Aktivitäten abgestimmt, gemeinsame Aufgaben einer Stelle übertragen, dabei die Innovation der Transportunternehmung gefördert und deren spezielles Know-how genutzt.

Die wichtigsten Massnahmen im öV-Bericht für den Zeitraum 2018 bis 2021 sind:

- verlängerte S61 Luzern–Wolhusen–Willisau und damit verbunden die Neuausrichtung des Busnetzes in Luzern West,
- Fertigstellung der Ausrichtung des Busnetzes auf die S-Bahn und damit verknüpft Planung und Bau diverser öV-Verknüpfungspunkte, einschliesslich Inbetriebnahme der Trolleybusverlängerung nach Ebikon,
- schrittweise Umsetzung von «AggloMobil tre»,
- neue RBus-Linie 3 Littau–Würzenbach mit wirtschaftlicher elektrischer Traktion,
- weitere Angebotsoptimierungen sowie
- verstärkte Kundenausrichtung des Tarifverbunds durch verbesserte Zusammenarbeit.

Die Beiträge an die Transportunternehmen (Abgeltungen) schwanken aufgrund der jährlich vorgesehenen, unterschiedlich kostenwirksamen Massnahmen. Die per 2020 vorgesehene Tarifierhöhung kann die höheren Abgeltungen nur teilweise kompensieren. Die resultierenden Defizite werden über das Eigenkapital des Verkehrsverbundes Luzern ausgeglichen. Dabei wird von konstanten Verhältnissen (Bundesbeteiligung, Energiepreise, Zinshöhe, Nachfrage usw.) ausgegangen. Als Folge der in den Aufgaben- und Finanzplänen effektiv eingestellten Mittel lagen die Kantons- und Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund Luzern im Vergleich zu den im zweiten öV-Bericht 2014 bis 2017 ausgewiesenen Beträgen um rund 15 Millionen Franken tiefer, was Kanton und Gemeinden in diesem Umfang weniger belastete. Gemäss aktueller Planung ist das Eigenkapital des Verkehrsverbundes Luzern bis 2021 fast aufgebraucht. Damit der in diesem öV-Bericht vorgesehene Angebotsausbau wie geplant realisiert werden kann, sind die Beiträge von Kanton und Gemeinden ab 2021 wieder um insgesamt 2 Millionen Franken auf rund 81,5 Millionen Franken zu erhöhen, wie dies im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2018–2021 vorgesehen ist.

Die Infrastrukturausgaben basieren auf der kantonalen Planung zu den öV-Investitionen gemäss AFP 2018–2021. Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, um die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Aus Sicht des Verbundrates wären daher höhere Investitionsmittel erforderlich.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	5
1.1 Gesetzliche Grundlagen.....	5
1.2 Vernehmlassungsverfahren	5
1.3 Einbettung im kantonalen Planungsumfeld	6
1.4 Rückblick / Erfolgskontrolle	7
1.5 Berichtaufbau	10
2 Ausgangslage	10
2.1 Raumplanung	10
2.2 Aktueller Stand des öffentlichen Verkehrs	11
2.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr.....	14
2.4 Nachfragerück- und -ausblick	15
2.5 Weiterentwickelte Verkehrsmitteloptionen.....	17
2.6 Organisation	19
3 Gesamtbild öffentlicher Verkehr	20
3.1 öV-Vision (Zielzustand 2050)	20
3.2 Planungen in verschiedenen Horizonten	22
3.3 Erfolgspositionen	22
3.4 Leitidee der Strategie 2018 bis 2021	23
3.5 Ziele.....	23
4 Strategische Stossrichtungen	23
4.1 Strategie Verkehrsangebot und -infrastruktur.....	23
4.2 Strategie Tarifverbund Passepartout.....	27
4.3 Strategie ergänzende Mobilitätsangebote	28
4.4 Ausgesuchte Querschnittsthemen	31
5 Massnahmen	36
5.1 Schlüsselplanungen.....	36
5.2 Massnahmen für die Jahre 2018 bis 2021	45
6 Finanzierung Betrieb und Infrastruktur	50
6.1 Betrieb (Angebot, Rollmaterial)	51
6.2 Infrastruktur	55
6.3 Behindertenfahrdienst	56
6.4 Gemeindebeiträge	57
6.5 Würdigung Verbundrat.....	57
7 Antrag	58
Entwurf	59
Beilagen	60

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den dritten Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021.

1 Einleitung

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäss § 13 Absatz 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) ist Ihrem Rat alle vier 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 (KRG; 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 2018 bis 2021 liegt zum dritten 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 dritte Bericht führt die im öV-Bericht 2012 bis 2015 respektive 2014 bis 2017 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 2021 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 2018 bis 2021 verankerten Strategie die erforderlichen Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öV 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 2018 bis 2021 wurden Bundesbehörden, 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 knapp 90 Stellungnahmen ein, darunter Eingaben von den in Ihrem Rat vertretenen Parteien, von fünf regionalen Entwicklungsträgern, vom Verband Luzerner Gemeinden, vom Bund, von Dienststellen des Kantons, von zahlreichen Gemeinden, diversen Transportunternehmen, von Mobilitäts- und Wirtschaftsverbänden und von einigen 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 2018 bis 2021 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 ausgewogen und mehrheitsfähig und zudem grundsätzlich ein nützliches Planungsinstrument sei. Wiederholt verlangt wurde, dass zur (grundsätzlich gut taxierten) Vision nun passende Infrastrukturen realisiert werden müssen. Der Durchgangsbahnhof Luzern wird als die richtige langfristige Lösung gesehen und weiterhin auch von Nachbarkantonen gestützt. Begrüsst wird aber auch ein schrittweiser Angebotsausbau hin zum Zielbild, auf Hauptachsen zum Beispiel mit Regionalexpress-Verbindungen (RE). Die Verlängerung der S61 (inkl. nötige Busoptimierungen) findet gutes Echo in Luzern West. Oft erwähnt wird der Wunsch, auf der S-Bahn den 15-Minuten-Takt einzuführen, was allerdings erst mit dem Durchgangsbahnhof Luzern möglich wird.

Die Summe der zahlreichen Angebotswünsche vor allem aus der Luzerner Landschaft zeigt die Erwartung, dass die Standortnachteile auf der Landschaft wenigstens zum Teil mit einer guten öV-Erschliessung abgedeckt werden sollen. Kritisiert wird, dass die dicht bebaute Agglomeration anders beplant wird als die eher dünn besiedelte Landschaft. Der öV-Ausbau zum Campus Sursee (Seminar, Hallenbad, Schulungen) wird hingegen durchwegs begrüsst. Mehrmals erwähnt wird auch die Vision Wiggertalbahn, für die nächste Planungsschritte gefordert werden. Als erster Schritt hin zur Vision sieht dieser Bericht die Einführung einer beschleunigten Buslinie Willisau-Nebikon vor (Wiggertal-Express WTE). Die Mehrheit der Agglomerationsgemeinden unterstützt die nächsten Ausbauschritte mit der Durchmesserlinie 20/24 und dem weiteren Ausbau des RBus-Netzes. Die Weiterentwicklung der elektrischen Traktion wird zahlreich erwähnt. Hier sind nächste Schritte aufzuzeigen und anzugehen. Die Massnahmen zur ergänzenden Mobilität werden vielfach begrüsst. Diese sollen weiterentwickelt werden, wobei das Kosten-Nutzen-Verhältnis beachtet werden muss. Einige Gemeinden interessieren sich für Taxito und möchten über das weitere Vorgehen informiert werden.

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer äussern sich negativ zu den Massnahmen im Rahmen vergangener Sparvorlagen. Da und dort wünscht man sich auch alte Konzepte wieder zurück. Zahlreiche Stellungnehmende wünschen sich mehr Angebot zu tieferen Kosten für die öffentliche Hand. Ideen dazu wurden aber nicht mitgegeben. Mehrfach wird auf die mangelnde Infrastruktur explizit beim Bahnhof Rothenburg (Station) hingewiesen. Hier soll gemäss zahlreichen Voten investiert werden. Zudem sollen weitere infrastrukturelle Anpassungen zur öV-Bevorzugung folgen. Die positiven Erkenntnisse zur Busspur beim Pilatusplatz sollen Anreiz für weitere Massnahmen in diese Richtung sein.

Bezüglich Tarif wird die Schnittstelle Rotkreuz als Problem erwähnt. Hier sind Lösungen nötig, da bald grosse Neubaugebiete bezogen werden. Die Transportunternehmen sind gegenüber einer engeren Zusammenarbeit im Tarifverbund eher kritisch eingestellt. Die Stossrichtung, dass eine Transportunternehmung Dienstleistungen für alle im Verbund organisierten Transportunternehmen erbringt, wird mit diesem öV-Bericht jedoch weiterverfolgt. Neben dem hohen Kundennutzen ermöglicht die Zusammenarbeit auch einen effizienten Betrieb. Zahlreiche Stellungnahmen sind von der Entgleisung im Bahnhof Luzern und vom mehrtägigen Unterbruch des Bahnbetriebs geprägt, die in die Zeit des Vernehmlassungsverfahrens fielen. Die Darstellungen zu den finanziellen Auswirkungen wurden durchwegs als transparent und schlüssig beurteilt.

1.3 Einbettung im kantonalen Planungsumfeld

Neben dem öV-Bericht enthalten die Kantonsstrategie für den Zeitraum ab 2015, der kantonale Richtplan, das Agglomerationsprogramm Luzern und das Bauprogramm für die Kantonsstrassen direkt und indirekt Aussagen zur Rolle und zur erwünschten Entwicklung des öV im Kanton Luzern.

Gemäss der Kantonsstrategie für den Zeitraum ab 2015 steht Luzern für Lebensqualität und ist ein Innovationsmotor. Stadt und Land stärken sich gegenseitig. Schwerpunkte bilden unter anderen ein ausgeglichener Finanzhaushalt, ein optimaler Innovations- und Wissenstransfer und ein wirtschaftsfreundliches Umfeld. Dazu gehören als wichtiges Standbein leistungsfähige Verkehrssysteme. Der Kanton wird gestärkt, indem seine Regionen und Zentren durch leistungsfähige Verkehrssysteme verknüpft und so an die grossen nationalen und internationalen Verkehrsachsen angebunden werden.

Gemäss dem am 26. Mai 2015 teilweise revidierten kantonalen Richtplan, den Ihr Rat mit Kantonsratsbeschluss vom 14. September 2015 und der Bundesrat am 22. Juni 2016 genehmigt hat, erfolgt die Siedlungsentwicklung und -verdichtung verstärkt dort, wo bereits vorhandene und ausbaufähige Infrastrukturen und gute öV-Ange-

bote bestehen. Mit neuen Gemeindekategorien kann die überkommunale Abstimmung und gemeindespezifische Entwicklung der Bauzonen zudem besser organisiert werden. Im Raum «Luzern Agglomeration» wird der öV zur Erhöhung der Gesamtkapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt. Im Agglomerationsgürtel und entlang der Hauptentwicklungsachsen ist der Modalsplit zugunsten des öV zu erhöhen. Der Raum «Luzern Landschaft» wird durch ein Grundangebot des öV an die Hauptentwicklungsachsen und die Regional- und Subzentren angebunden.

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation 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 Durchgangsbahnhof Luzern und Gesamtsystem Bypass liegt das Schwergewicht bei den übrigen Massnahmen auf dem öV 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. Im Rahmen der Prüfung des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation kam der Bund zum Schluss, im Verkehrsbereich bestehe die Stärke des Agglomerationsprogramms Luzern darin, dass die bestehenden Kapazitätsprobleme mit umfassenden Optimierungsmassnahmen so weit als möglich entschärft werden sollen. Zudem werde eine gute Konzeption zur Verbesserung des öV 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 (Durchgangsbahnhof Luzern, Gesamtsystem Bypass). Schliesslich verlangt der Bund auch zusätzliche Verbesserungen zur siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraums unter Einbezug aller Verkehrsmittel. Diese Einwände, aber auch die Weiterentwicklung der Abstimmung Siedlung und Verkehr sind im Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation, das unser Rat am 6. Dezember 2016 unter Einbezug der Nachbarkantone Nidwalden und Schwyz verabschiedet hat, aufgenommen worden. Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation befindet sich zurzeit beim Bund in Prüfung.

Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthält alle Projekte für den motorisierten Individualverkehr, den öV und den Langsamverkehr auf dem Kantonsstrassennetz. Relevant für die aktuelle öV-Berichtsperiode wird das von Ihrem Rat im Jahr 2018 zu beschliessende Bauprogramm für die Jahre 2019 bis 2022 sein.

1.4 Rückblick/Erfolgskontrolle

A. Die nachfolgende Tabelle 1 führt die Bemerkungen an, die Ihr Rat zu den bisherigen Berichten überwies, und gibt den aktuellen Stand dazu wieder.

Tabelle 1: Erfolgskontrolle zu den Bemerkungen Ihres Rates zu bisherigen öV-Berichten

öV-Bericht	Bemerkungen	Status (in Klammern: realisiert auf Fahrplanjahr)
2012–2015	Im Raum Luzern ist die Inbetriebnahme von Tangentiallinien bereits während der ersten Berichtsperiode anzustreben.	<p>Folgende Tangentiallinien sind realisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kriens–Horw (2014) – Meggen–Ebikon (2014) – Kriens–Emmenbrücke (2017) – Littau–Emmen (2017) <p>Bei folgenden Linien ist die Planung weit fortgeschritten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Emmen–Waldibrücke-Rental (2018) – Ebikon–Littau (2019)
2014–2017	Der geplante Rollmaterialersatz auf der Linie Luzern–Wolhusen–Bern (via Entlebuch) ist wie geplant umzusetzen.	<p>Umsetzung wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rollmaterialersatz S6 (2014) – Teilersatz Rollmaterial RE (2016) – Teilersatz Rollmaterial RE (2017) – Rollmaterialersatz S7 (2017) <p>Damit ist die Voraussetzung geschaffen, um weitere Züge (RE/S7) ab 2017 zu flügeln und die S61 ab Dezember 2019 zu verlängern (Luzern–Wolhusen–Willisau)</p>

öV-Bericht	Bemerkungen	Status (in Klammern: realisiert auf Fahrplanjahr)
	Bei der Realisierung von neuen Umsteigeknoten von Bus und Bahn wird darauf geachtet, dass die Reisezeiten nicht verlängert werden und der Takt nicht ausgedünnt wird.	Getätigte Taktausdünnungen sind Konsequenzen aus Sparaufträgen. Bei der Anbindung Bahn/Bus gilt sonst, dass eingesparte Mittel auf den Zubringerlinien zur Taktverdichtung eingesetzt werden. Die Reisezeit ist für jede Einzelfahrt individuell, zum Beispiel <ul style="list-style-type: none"> – Ruswil–Luzern Bahnhof (60/S1): 36 Minuten – Ruswil–Luzern Bahnhof (61): 35 Minuten – Ruswil–Luzern Kasernenplatz (61): 21 Minuten (ohne Stau) – Ruswil–Luzern Littau (64/S6): 35 Minuten Wichtig bleibt, dass viele Fahrtenwünsche abgedeckt werden können. Die Auslastung und das Wachstum aller Linien sind eine jährliche Standardaufgabe im Prozess des Jahresfahrplans.
	Der öV-Bericht soll künftig mit einer Erfolgskontrolle betreffend die aufgeführten Massnahmen ergänzt werden.	Mit diesem Kapitel und der Umsetzungsliste in der Beilage 2 wird der Bemerkung entsprochen. Parallel enthält der jährliche Geschäftsbericht des Verkehrsverbundes Nachfragedaten von Bahn und Bus sowie alle Finanzkennzahlen (siehe Daten unter www.vvl.ch/kennzahlen)
	Privat finanzierte Infrastrukturen sollen in die strategischen und konzeptionellen Überlegungen mit einbezogen werden.	Erwartete privat finanzierte Infrastrukturen wie Wohnungs- und Gewerbebauten sind durch das kantonale Verkehrsmodell zellenscharf erfasst. Der Verkehrsverbund Luzern als Anwender des Modells nutzt die Daten als Grundlage für seine Planungen (z. B. in «AggloMobil»). Bei den restlichen erwarteten, privat finanzierten Infrastrukturen stützt sich der VVL auf behördenverbindliche Planungsinstrumente wie zum Beispiel das Agglomerationsprogramm. Dort sind zum Beispiel Parkierungsanlagen grösserer Dimension erfasst und werden in diesem Instrument mit den restlichen Verkehrsträgern abgestimmt.
	Bestehende, funktionierende Busbuchten sollen nicht rückgebaut werden.	Die Umsetzung dieser Bemerkung ist durch die jeweilige Infrastruktureigentümerin umzusetzen und wird für den Bereich der Kantonsstrassen konsequent berücksichtigt.
	In der Agglomeration Luzern ist die Buspriorisierung konsequent umzusetzen.	Während sich beim motorisierten Individualverkehr Störungsminuten kumulieren, ist beim System öV mit der Bündelung von Transportbedürfnissen und Anschlüssen rasch eine Reiseetappe gebrochen. Es resultieren Wartezeiten zum Beispiel bei einer Anschluss-S-Bahn im 30-Minuten-Takt. Im öV müssen zudem auf stark ausgelasteten Abschnitten Stehplätze und damit verminderter Komfort zu Spitzenzeiten in Kauf genommen werden. Eine Bevorzugung ist daher unerlässlich. Beispiele für Buspriorisierungsanlagen sind die Busspur Pilatusstrasse oder die Busspuren am Seetalplatz rund um den neuen Bushub (s. Beilage 2). Eine weitere wirkungsvolle Massnahme ist die Busbevorzugungsanlage auf der Luzernerstrasse in Ebikon. Ein detaillierter Umsetzungsstand enthält das aktuelle Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Ausblick: Mit der Umsetzung der Gesamtverkehrskonzepte Agglomerationszentrum Luzern sowie Luzern Süd und Ost kann die Buspriorisierung weiter verbessert werden.

B. Über den Stand der Zielerreichung gibt Tabelle 2 Auskunft. Die Qualität konnte in der Kundenbefragung 2016 mit dem Wert von 74 Punkten zumindest gehalten werden (der Wert 2010 ist nach Justierungen in der Berechnungsmethode seit der Kundenbefragung 2014 entsprechend rückgerechnet). Der von den Transportunternehmen allein beeinflussbare «Fahrleistungsindex» ist 2016 mit 76 Punkten neu separat erfasst. Wie Tabelle 2 zeigt, hat sich der Modalsplit im Agglomerationsgürtel zwischen 2010 und 2015 dagegen nicht wie gewünscht entwickelt. Somit wurde das Ziel für 2017 von 30 Prozent (aus dem öV-Bericht 2014 bis 2017) im Vergleich zum neusten Wert von 20 Prozent (2015) deutlich verfehlt (s. Kap. 2.2). Erfreulich ist die Entwicklung des Kostendeckungsgrades. Hier steuern alle Beteiligten zur Verbesserung bei: die Transportunternehmen durch effiziente Transportleistungen, der Verkehrsverbund Luzern durch Bestellung optimierter Angebote und der Fahrgast durch erhöhte Ticketpreise. Die Spielräume sind bei allen Beteiligten aber zunehmend ausgeschöpft. Unter dem Punkt «Qualität» war im letzten Bericht noch das Qualitätsaudit aufgeführt. Diese Messung wurde zwischenzeitlich eingestellt, da die Resultate kaum mehr neue Erkenntnisse zutage förderten und die Transportunternehmen bereits eine gute Qualität erbringen.

Tabelle 2: Überblick über den Stand der Zielerreichung

	Ausgangslage Gründung VVL	Ziel öV-Bericht 2012 bis 2015	Aktueller Wert	Ziel öV-Bericht 2014 bis 2017
Jahr	2010	2015	2016	2017
Modalsplit Agglomerationsgürtel (Tagesdistanz)	24	18	20	30
Qualität				
a) Kundenzufriedenheit	74	76	74	76
b) Fahrleistungsindex	–	–	76	79
Kostendeckungsgrad	47	50	55	51
Stand Planungen	Die Planungen im Kompetenzbereich des Kantons sind auf Kurs. So werden zum Beispiel AggloMobil-Programme rechtzeitig abgeschlossen, damit sie als Grundlage für den öV-Bericht oder die Agglomerationsprogramme dienen. Die Bahnplanung liegt seit dem 1. Januar 2016 im Kompetenzbereich des Bundes. Gestützt auf national abgestimmte Angebote werden Infrastrukturen von Bahnanlagen (Bahnstrecken und Bahnhöfe) durch das eidgenössische Parlament genehmigt. Die Kantone finanzieren den Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit und werden über die Planungsregion in die Bahnausbau Schritte einbezogen.			
Finanzplanung	Über die Finanzierung gibt der Geschäftsbericht des Verkehrsverbundes jährlich Auskunft. Die Aufgabe, das Mobilitätswachstum durch Mehrangebot ohne Steigerung des Beitrags der öffentlichen Hand aufzunehmen, bleibt eine Herausforderung. So gilt es, das bestehende Angebot weiter zu optimieren.			

C. Neben Zahlen und Planungen ist vor allem das tatsächlich realisierte Ergebnis wichtig. Dieses kann unter den gegebenen Randbedingungen als positiv gewertet werden: Beilage 2 gibt einen Überblick über alle Massnahmen, die im Zeitraum 2014 bis 2017 umgesetzt wurden. Wird die Tabelle mit den geplanten Massnahmen im öV-Bericht 2014 bis 2017 verglichen, konnten weit über 90 Prozent der Massnahmen umgesetzt werden. Verbleibende Themen sind Gegenstand dieses Berichts und mussten teilweise wegen der erforderlichen Priorisierung zeitlich erstreckt werden. Speziell zu erwähnende Umsetzungsbeispiele sind (in Klammern Angabe des entsprechenden Fahrplanjahrs):

- Fahrzeitverkürzung und integraler 15-Minuten-Takt der S-Bahn und neue Züge in der Hauptverkehrszeit auf der Zentralbahn inkl. Anpassung des Busnetzes in Luzern Süd (2014),
- Ausbau Hauptverkehrszeit-Angebot S99 und Erweiterung Abendangebot S9 an Wochenenden (2016 und 2017),
- Rollmaterialänderungen LuzernWest mit Nina-Zügen bei der S-Bahn (2014) und Lötschberger-Zügen beim Regionalexpress (2016/2017),
- Einführung von RBus auf der Linie 1 (2014) und Linie 2 (2017) sowie Inbetriebnahme des Trolleybusses nach Büttenen (2014),
- Neukonzept Raum Neuenkirch-Sempach mit der Linie 70 (2014) und Linie 60 (2016),
- Anbindung der Linie 51 an die S-Bahn (2015),
- Inbetriebnahme der Busspur Pilatusstrasse mit Fahrzeitgewinn bis zu 2 Minuten (2014),
- Inbetriebnahme Bushub und zahlreicher Bevorzugungsanlagen am Seetalplatz (2017),
- optimiertes öV-Konzept Zofingen–Reiden–Richenthal (2016),
- Vereinfachung des Tarifzonenplans LU/OW/NW, was einen Quantensprung im Tarifwesen darstellt: Aus 35 Abo- und 79 Billett-Zonen wurden 29 einheitliche und einfach merkbare Zonen (2015),
- Lancierung des Job-Abos für Pendler und der Quattrotageskarte für Gruppen im Freizeitverkehr (2014),
- verbesserte Kundeninformation in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen, zum Beispiel öV-Live-Echtzeitdaten für Smartphone, Abfahrtsbildschirme und QR-Code an Haltestellen (2014), mobile Ticketlösung öV-Ticket (2015) und einheitliche Liniennetzpläne für Luzern, Ob- und Nidwalden (2017).

1.5 Berichtaufbau

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 Schwerkraft stark auf die Ausgangslage bei der Infrastruktur und beim Angebot des öV. Dieses Thema griff der (zweite) Bericht 2014 bis 2017 auf, und er entwickelte eine zu den übrigen behördenverbindlichen Planungsinstrumenten passende Vision, woraus sich kurz-, mittel- und langfristige Strategien ableiten liessen. Er enthielt aber auch konkrete Massnahmen für die Berichtsperiode. Ihre zustimmende Kenntnisnahme dieses zweiten Berichts vom 31. März 2014 bildet die Basis dafür, die Strategie in ähnlichem Rahmen fortzuschreiben. Im Kapitel 2 wird die Ausgangslage basierend auf aktuellsten Daten und Rahmenbedingungen dargestellt. Umfassender stellt der Bericht aber im Kapitel 3 die Strategie für die Entwicklung des öV 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 im 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.

2 Ausgangslage

2.1 Raumplanung

Das Raumkonzept Schweiz des Bundes 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 unbebauter Räume wird verzichtet.
- Steuerung der Mobilität: Die Schweiz betreibt und unterhält ein raum- und energie-sparendes 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.

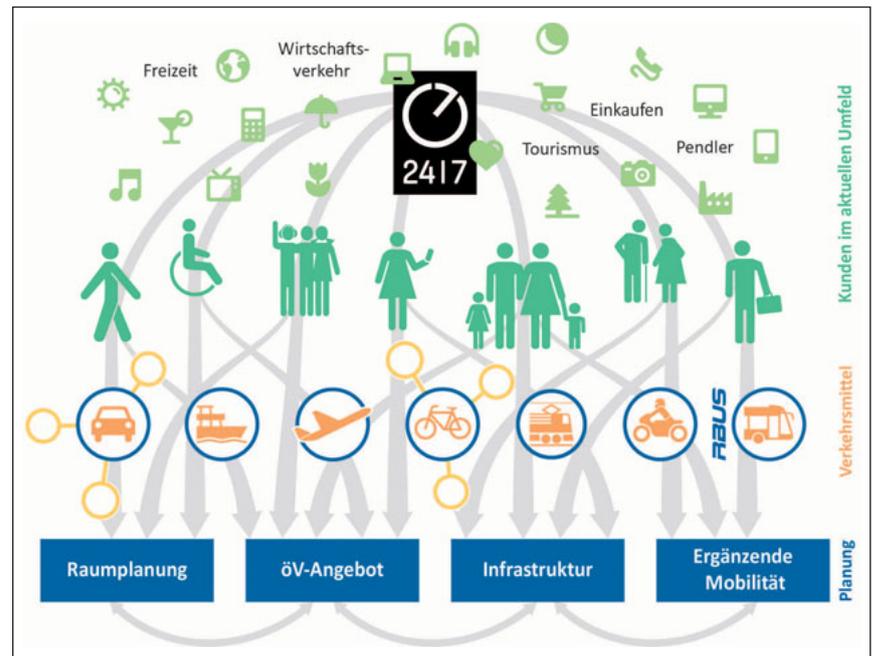
Die nationalen Stossrichtungen sind auch in der kantonalen Raumplanung verankert. Die künftige Siedlungsentwicklung soll weitestgehend nach innen erfolgen. Das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt. Die Entwicklung wird entlang der Achsen von Luzern nach Sursee–Olten, Ebikon–Zürich und Horw–Ob-/Nidwalden gefördert. Als richtungsweisende 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 öV und den Langsamverkehr – abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung und die Umwelt – nachhaltig erschlossen werden sollen. Im Raum «Luzern Agglomeration» wird der öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt priorisiert (öV-Bevorzugung). In der Hauptentwicklungsachse dient der öV vor allem der Vernetzung der Zentren und Gemeinden. Im Fokus steht insbesondere die Verbesserung der Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern, aber auch die Anbindung an ausserkantonale Zentren. Durch Kapazitätserweiterungen und Aufwertung von Umsteigepunkten und -beziehungen wird die Attraktivität des öV gesteigert. Dem motorisierten Individualverkehr wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt. Entlang der Nebenachsen und im Raum «Luzern

Landschaft» stellt der öV vor allem die Grundversorgung und die Anbindung an die Zentrums- und Gemeinden in der Landschaft sicher und gewährleistet eine gute Anbindung an die Zentren entlang der Hauptentwicklungsachse.

2.2 Aktueller Stand des öffentlichen Verkehrs

Bei der uns frei gegebenen Verkehrsmittelwahl sind es die Menschen, die ihre Mobilität passend wählen. Daher sollen zuerst die Bedürfnisse der Fahrgäste – also der Kundinnen und Kunden des öV – betrachtet werden.

Grafik 1: Ändernde Kundenbedürfnisse ausgelöst durch zeitoptimierte und mobile Lebensstile



- Die Grafik 1 zeigt die Logik, welcher der vorliegende Bericht vermehrt folgen will:
- Kundinnen und Kunden im aktuellen Umfeld: Auszugehen ist von der sich stetig stärker ausprägenden 24/7-Gesellschaft. Wir arbeiten, feiern und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Das öffentliche Leben findet also fast 24 Stunden und an 7 Tagen statt. Zeichen dieser Entwicklung sind beispielsweise die wachsende Anzahl Geschäfte mit langen Öffnungszeiten an Tankstellen und Bahnhöfen. Auch die zahlreichen Kultur- und Freizeitangebote sind zeitlich länger verfügbar als noch vor einigen Jahren. Angesichts des erreichten Wohlstands fordern Kundinnen und Kunden von Dienstleistungen immer mehr Komfort, Flexibilität und Tempo. Gerade für den öV ist dies eine Herausforderung, da die Bündelung von Transportwünschen meist in diesen Punkten Zugeständnisse machen muss. Die Flexibilisierung der Gesellschaft findet zudem nicht nur im Privaten statt. Zunehmend werden flexible Arbeitszeitmodelle und Lernmethoden angestrebt, was sich ebenfalls auf den Verkehr auswirken wird.
 - Verkehrsmittel: Nicht zuletzt durch die Digitalisierung wird es viel einfacher, passende Verkehrsmittel für seine Reise zu wählen, die einem auch nicht mehr zwingend selber gehören müssen (Sharing). Wegen der grossen Kundennachfrage entwickelt sich zum Beispiel das Fernbusnetz in Europa rasant. Daher befasst sich dieser Bericht auch mit dem Fernbus als weiteren Verkehrsträger, der für die Mobilität zur Verfügung steht.
 - Planung: Abgeleitet aus dem Gesagten gilt es, die richtigen Schlüsse für die Mobilitätsplanung zu ziehen. Dazu sind neu auch Überlegungen zur ergänzenden Mobilität erforderlich (s. Kap. 4.3). Gleichzeitig ist stetig zu hinterfragen, ob Projekte noch immer zum aktuellen Umfeld passen oder ob diese angepasst und optimiert werden müssen.

Insgesamt ist dem aktuellen Umfeld und den damit einhergehenden Technologieentwicklungen also mehr politische Beachtung zu schenken. Gleiches gilt für die Folgen der in Kapitel 2.5 noch näher erläuterten Informations- und Automatisierungstechnologie bei Verkehrsmitteln.

Zur konkreten Ausgangslage des öV im Kanton Luzern: Der öV umfasst 17 Bahn-, 2 RBus-, und 78 Buslinien (Stand Fahrplan 2017). Das 1245 km lange Streckennetz erschliesst gegenwärtig etwas mehr als 930 Haltestellen. Einen Überblick über das Liniennetz vermittelt Beilage 1.

Gut ein Drittel der öV-Linien befindet sich in der Agglomeration Luzern. Der öV muss neben der Grundversorgung der Luzerner Landschaft eine gute Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern gewährleisten sowie leistungsfähig und effizient sein (vgl. § 2 Abs. 2 öVG). In Luzern Süd verkehrt die S-Bahn dank Infrastrukturausbauten bereits im 15-Minuten-Takt, auf den restlichen nachfragestarken Strecken im 30-Minuten-Takt und auf den weiteren Strecken im Stundentakt. Die Züge auf dem Normalspurnetz (SBB, BLS, SOB) sind in den Spitzenzeiten gut ausgelastet, einzelne Züge haben die Kapazitätsgrenze erreicht. Ausserhalb der Hauptverkehrszeit hat das System genügend Kapazität. Das Bahnnetz der Region Luzern hat viele einspurige Abschnitte, bei denen Kreuzungsmöglichkeiten fehlen (Emmenbrücke–Lenzburg, 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.

Durch die schrittweise Umsetzung der Konzepte AggloMobil uno, due und tre sind zahlreiche Buslinien neu als Zubringer zum S-Bahn-System im Einsatz. Ergänzt werden diese Linien durch Direktkurse, die zusammen mit städtischen Linien in der Innenstadt aber noch unzuverlässig verkehren. Fahrpläne können deshalb teilweise nicht eingehalten werden, sodass Anschlüsse gebrochen werden. Die notwendigen Gegenmassnahmen mit weiteren unproduktiven Fahrzeugen verursachen zusätzliche Betriebskosten. Abhilfe schaffen Infrastrukturprojekte, wie sie unter anderem das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern enthält. Noch bestehen zu wenige Durchmesserlinien innerhalb der Agglomeration. Zudem gilt es, zur Entlastung der Kernstadt weitere Tangentialverbindungen zu realisieren.

In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern. 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.

Bei den Tarifverbunden sind Entwicklungen auf nationaler Ebene prägend. Wichtige Entscheide – auch mit Auswirkungen für den Tarifverbund Passepartout, der sich über die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden erstreckt (Beilage 1) – werden in der Vereinigung der Verbunde getroffen. Mit dem SwissPass wird eine neue Vertriebstechologie eingeführt. Darauf kann nun mit neuen Tarifprodukten aufgebaut werden. Eine Herausforderung sind die Verkaufskanäle. Dank vergleichsweise günstiger Technologie, bereitgestellt durch die Digitalisierungsindustrie, sind zahlreiche innovative Ticket-Apps lanciert, die um die Gunst der Kundinnen und Kunden buhlen. Erwartet wird, dass sich der Markt wieder konsolidieren wird. Parallel werden bestehende Ticketkanäle wie Schalter oder Automaten adäquat für eine weitere Einsatzperiode gerüstet, aber in der Anzahl reduziert.

Die Einwohnerinnen und Einwohner äusserten sich in der Bevölkerungsbefragung 2015 des Kantons Luzern grundsätzlich positiv über den öV. Auf einer Skala von 0 bis 10 beurteilen 74 Prozent der Befragten den öV mit Werten zwischen 7 und 10 als gut bis sehr gut. Gegenüber der letzten Befragung ist dieser Wert jedoch gesunken (2009: 81%). Auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV) fiel der Wert von 74 Prozent im Jahr 2009 auf 63 Prozent im Jahr 2015. Dieses Ergebnis passt zu den Antworten auf die Frage «Was sind derzeit die grössten Probleme im Kanton Luzern?». Am meisten genannt wurde nämlich der Verkehr (MIV und öV). Die gesunkene Zufriedenheit beim MIV und öV fällt insbesondere bei den 25- bis 54-Jährigen sowie bei der Bevölkerung der Stadt, der Agglomeration und der grösseren ländlichen Gemeinden auf. Die Situation der Velofahrerinnen und -fahrer wird zudem am seltensten als gut beurteilt: Lediglich 50 Prozent der Luzerner Bevölkerung hält diese für gut.

Rund ein Viertel der Luzerner Bevölkerung nutzt zur Fortbewegung hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel. Gemäss der zuvor erwähnten Umfrage nutzen vor allem die jüngsten und die ältesten Bevölkerungskreise den öV stark: Bei den 15- bis 24-Jährigen ist gut die Hälfte hauptsächlich mit dem öV unterwegs; bei den 65- bis 79-Jährigen fast ein Drittel. In der Stadt und der Agglomeration werden öffentliche Verkehrsmittel stärker frequentiert als in ländlichen Gemeinden, und Frauen nutzen diese häufiger als Männer. 68 Prozent der öV-Nutzenden sind mit dem Netz zufrieden, 75 Prozent bewerten ihre eigene Situation im Verkehr als gut. Gut 6 von 10 Lu-

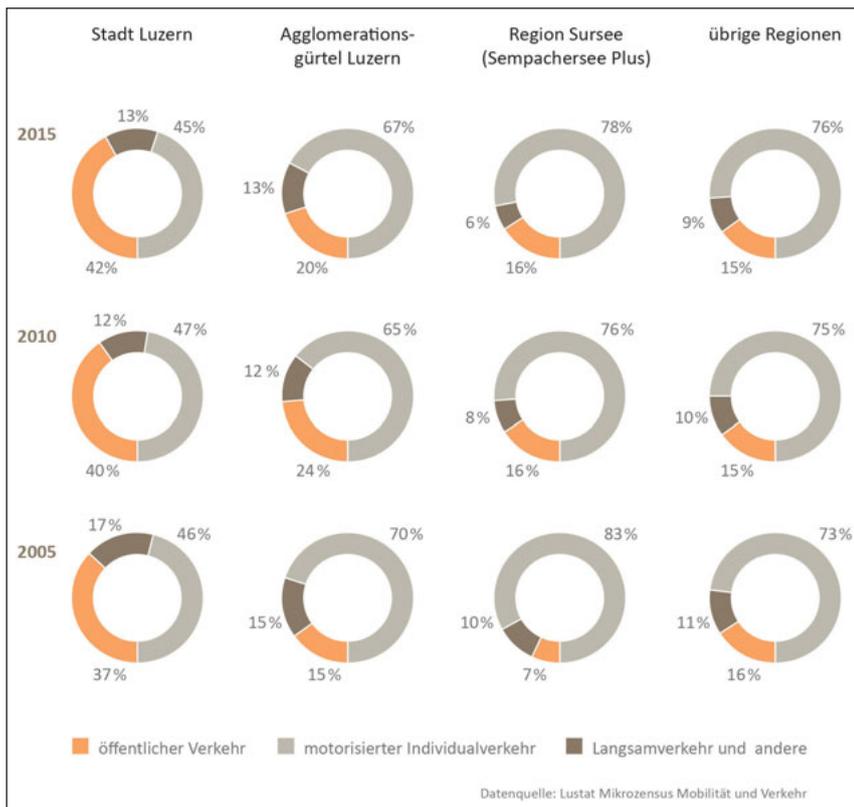
zernerinnen und Luzerner finden, die vom Kanton getätigten Ausgaben für den öV seien gerade richtig; 1 von 3 Personen spricht sich für eine Erhöhung der Ausgaben aus. Für rund die Hälfte der Luzerner Bevölkerung ist die Ausgabenhöhe für den Strassenbau stimmig; ein Fünftel verlangt höhere Ausgaben. Während sich die öV-Nutzenden überdurchschnittlich häufig mehr Mittel für den öV wünschen (43%), fordern die Auto- und Motorradfahrenden dies verstärkt für den Strassenbau (28%). Gegenüber den früheren Befragungen ist der Anteil an Personen, die mehr Geld in den Strassenbau investieren wollen, angestiegen, während der Anteil an Personen, die vermehrt in den öV investieren wollen, leicht gesunken ist.

Der nationale Mikrozensus Mobilität und Verkehr dient dazu, die Mobilität der Schweizer Bevölkerung statistisch zu erfassen. Die Erhebung wird alle 5 Jahre vom Bundesamt für Statistik durchgeführt und gehört zum System der neuen Volkszählung. Es werden jeweils rund 60000 zufällig ausgewählte Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr liefert unter anderem Antworten auf Fragen, welche Verkehrsmittel verwendet werden, welche Distanzen die Bevölkerung täglich zurücklegt und aus welchen Gründen sie unterwegs ist (Verkehrszwecke). Die Resultate der Erhebung ermöglichen unter anderem gezielte und faktenbasierte Entscheide in den Bereichen Verkehrspolitik und Raumplanung. Die letzte nationale Befragung wurde im Jahr 2015 durchgeführt. Im Mai 2017 stellte der Bund erste Resultate vor: Die Schweizer Wohnbevölkerung legte 2015 im Inland pro Person und Tag durchschnittlich 36,8 Kilometer zurück und benötigte dafür 90,4 Minuten. Verglichen mit dem Jahr 2010 hat sich die Tagesdistanz pro Person kaum verändert. Über die zwei vergangenen Jahrzehnte (seit 1994) kann jedoch ein Anstieg um 5,5 km beziehungsweise 18 Prozent festgestellt werden. Wichtigstes Verkehrsmittel bleibt mit einem Distanzanteil von 65 Prozent das Auto. Erneut etwas dazugewonnen hat die Bahn: Ihr Anteil stieg gegenüber 2010 von 19 auf 20 Prozent. Knapp zwei Drittel der täglichen Distanzen im Inland, nämlich 23,8 Kilometer, werden mit dem Auto zurückgelegt, ein Fünftel (7,5 km) mit der Eisenbahn. Deutlich kleiner sind die Anteile der Fussstrecken mit 5 Prozent und des öffentlichen Strassenverkehrs mit 4 Prozent. Wenn allerdings statt der Distanzen die Unterwegszeit betrachtet wird, steigt der Anteil des Fussverkehrs auf mehr als ein Drittel (36%), während die Anteile des Autos und der Eisenbahn deutlich sinken (auf 41% bzw. 8%). Im Mittel sind die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz täglich eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs.

Beeinflusst wird die Mobilität auch durch den Wohnort: Die Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomerationen legen mit 34,8 Kilometern pro Person und Tag deutlich kürzere Strecken zurück als die Bevölkerung der übrigen Landesteile (42,5 km). Ausserdem benützen sie weniger das Auto, dafür häufiger den öffentlichen Verkehr. Mit Abstand wichtigster Verkehrszweck ist und bleibt die Freizeit. Rund 44 Prozent der Tagesdistanzen im Inland werden im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Es folgen die Arbeitswege mit einem Anteil von 24 Prozent und die Einkaufswege mit 13 Prozent. Die Auslandsdistanzen haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen. 2015 beliefen sie sich auf insgesamt 11 100 Kilometer pro Person, was einem Anteil an der Jahresmobilität von 45 Prozent entspricht. Mehr als ein Drittel der Jahresmobilität, nämlich 9000 Kilometer, entfällt auf Strecken mit dem Flugzeug. Mehr als drei Viertel der Haushalte (78%) besaßen im Jahr 2015 mindestens ein Auto, 65 Prozent ein Velo. Gegenüber 2010 ist der Autobesitz der Haushalte um 1 Prozentpunkt, der Velobesitz um 3 Prozentpunkte zurückgegangen. Gleichzeitig hat sich der Anteil der Haushalte mit E-Bike auf tiefem Niveau verdreifacht: von gut 2 Prozent auf 7 Prozent.

Lustat wertet gestützt auf verdichtete Befragungen die Kennzahlen für das Luzerner Kantonsgebiet aus. Erwartet werden ähnliche Werte wie auf nationaler Ebene. Ein erster Einblick bietet Grafik 2. Die Entwicklung passt, wäre da nicht der Rückgang des öV-Anteils im Agglomerationsgürtel von 24 Prozent im Jahr 2010 auf 20 Prozent im Jahr 2015. Dieser liegt in einer leichten Abnahme von je 2 Prozent bei Bahn und Bus begründet, während der MIV im gleichen Zeitraum zulegte. Damit liegt der Modalsplit 2015 im Agglomerationsgürtel – wie in Grafik 2 gezeigt – für den öffentlichen Verkehr neu bei 20 Prozent, für den motorisierten Individualverkehr bei 67 Prozent und für den Langsamverkehr bei 13 Prozent. Es wird sich bei nächsten Messungen im Jahr 2020 zeigen, ob der Rückgang des öV-Anteils im Agglomerationsgürtel mit den geplanten Investitionen ab 2015 gestoppt und in einen Anstieg umgewandelt werden konnte.

Grafik 2: Verkehrsmittelwahl (Modalsplit, Tagesdistanz)

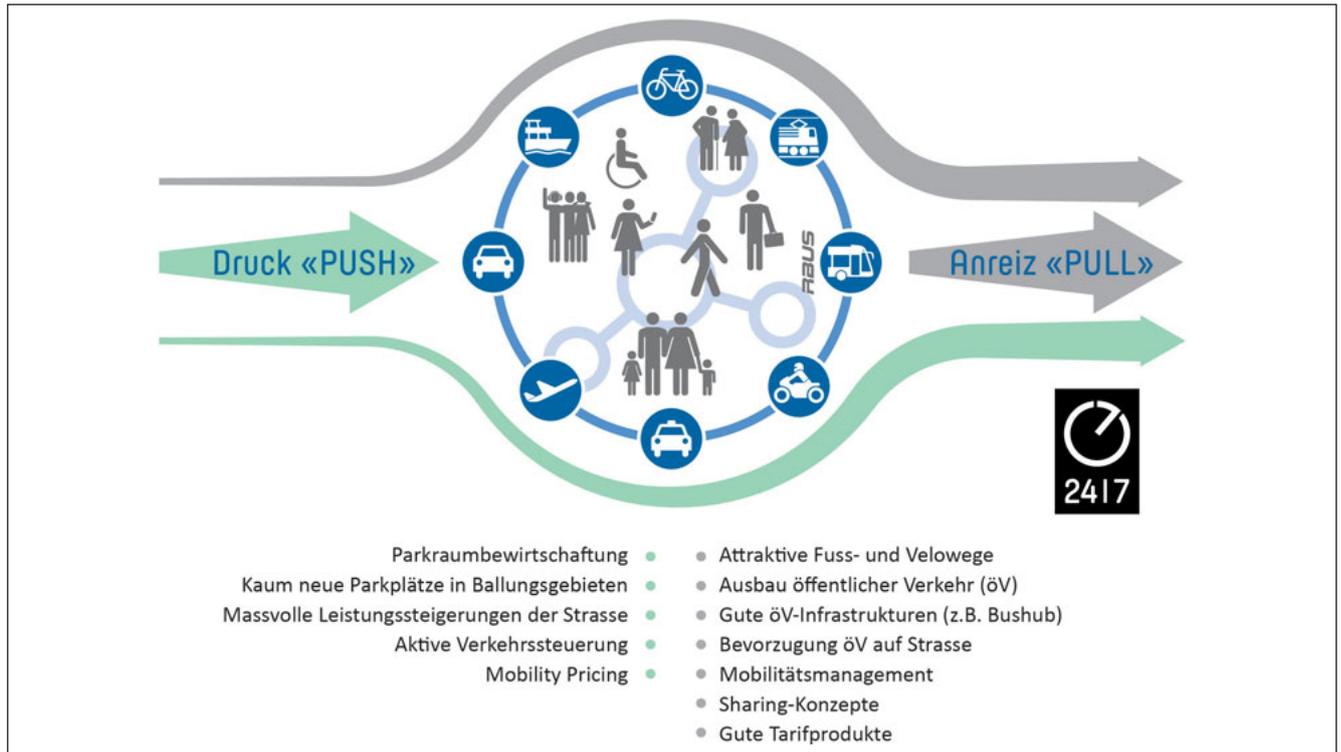


2.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Studie Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr vom August 2015, hat zum Thema Siedlung und Verkehr die Basis für alle verdichteten Siedlungsräume gelegt.

Es geht in Zukunft vermehrt darum, Anreize und Druck koordiniert einzusetzen, um den Verkehr gemäss den Zielen und herrschenden Randbedingungen zu lenken. Ein Ziel des Bundes und der kantonalen Richtplanung ist es, die Siedlungen zu verdichten. Durch die Verdichtung steigt jedoch die Anzahl der Mobilitätsnutzenden, die gemäss Statistik zudem immer weitere Wege zurücklegen. Nur wenn Arbeit, Freizeit und Einkauf örtlich näher beisammen liegen, können die Wege wieder verkürzt werden. Gesamthaft wird ein weiteres Mobilitätswachstum erwartet. Der Richtplan bezeichnet in diesem Zusammenhang effiziente Verkehrsträger, mit welchen diese Anforderungen angegangen werden können. Allerdings stehen dafür nur begrenzte Mittel zur Verfügung. Zudem sind Verkehrssysteme grösstenteils gebaut und werden nur noch punktuell ergänzt. Wie das Beispiel Durchgangsbahnhof Luzern zeigt, kann neue Infrastruktur meist nur sehr teuer im Untergrund realisiert werden, weil in den dichten Siedlungen der Platz begrenzt und unter allen Verkehrsteilnehmenden aufgeteilt werden muss. Es ist folglich ein Gebot der Stunde, Massnahmen (s. Grafik 3) und insbesondere auch neuere Themen (Sharing, Mobilitätsmanagement) verstärkt anzugehen.

Grafik 3: Abstimmung Siedlung und Verkehr (entwickelt aus Grafik Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr)

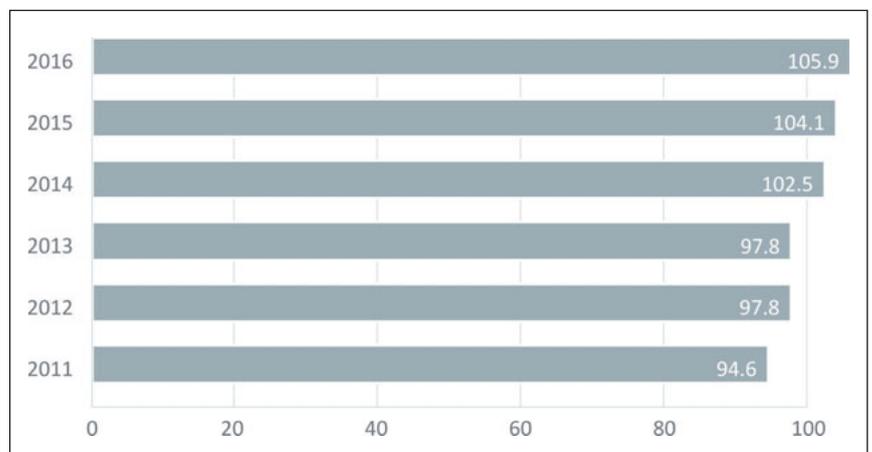


2.4 Nachfragerück- und -ausblick

Bezüglich Nachfrage erheben die Transportunternehmen jährlich Daten, die dann vom Verkehrsverbund Luzern zusammengestellt werden. Diese und weitere Daten werden im Monitoring Gesamtverkehr Luzern in jährlichen Kennblättern und alle fünf Jahre in einem umfassenden Bericht zur Verfügung gestellt. Nachfolgende Grafik 4 aus dem Geschäftsbericht 2015 des Verkehrsverbundes Luzern zeigt die beförderten Personen.

Die Zentralschweiz hat auf dem Bahnnetz eine beachtliche Entwicklung hinter sich. Das dokumentieren die Zahlen der in der Region tätigen Bahnunternehmen BLS, SBB, SOB und Zentralbahn. Ein besonders starkes Fahrgastwachstum weisen die Bahnhöfe in der Agglomeration Luzern und die Bahnachse Sursee–Luzern–Zug auf (Beilage 3).

Grafik 4: Entwicklung Fahrgäste Bahn und Bus (Einsteiger in Mio./ohne Fernverkehr/Ist-Werte) auf den vom Verkehrsverbund mitbestellten Linien



In der nachfolgenden Tabelle 3 werden pro Bahnstrecke die Anzahl Fahrgäste in beide Richtungen dargestellt. Gezählt werden sämtliche Reisenden zwischen zwei Bahnstationen in Regional- und Fernverkehrszügen eines durchschnittlichen Werktags. In absoluten Zahlen sind die Bahnstrecken Rothenburg Dorf–Emmenbrücke–Luzern und Ebikon–Luzern am stärksten gewachsen. Ebenfalls ein beachtliches Wachstum weist die Bahnstrecke Luzern Allmend/Messe–Luzern auf, die in den vergangenen Jahren markant ausgebaut wurde.

Tabelle 3: Entwicklung Bahnkorridore (Einsteiger in Mio./ Fern- und Regionalverkehr)

Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken									
Bahnstrecke	Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag							Differenz	
	Basisjahr 2004	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2004–2016 Absolut	%
Ebikon–Luzern	21'300	30'500	31'800	31'900	31'500	32'000	32'600	11'300	53
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10'100	13'800	14'000	14'100	16'800	18'400	18'800	8'700	86
Littau–Luzern	7'400	7'700	7'600	7'800	8'400	8'500	8'600	1'200	16
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3'600	4'400	4'500	4'200	4'600	4'400	4'500	900	27
Emmenbrücke–Luzern	17'900	32'000	33'000	33'300	33'800	34'700	36'000	18'100	101
Rothenburg Dorf–Emmenbrücke Gersag	14'700	26'600	27'200	27'500	28'100	28'800	30'000	15'300	104
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3'400	4'400	4'500	4'500	4'400	4'600	4'700	1'300	37

Einen repräsentativen Ausblick auf das Mobilitätswachstum der Zukunft ist der nachfolgenden Tabelle 4 zu entnehmen, die der Studie Vision Mobilität 2050 der ETH Zürich und der Hochschule St.Gallen (HSG) vom Oktober 2015 entstammt. Diese kombinierte Personen- und Güterverkehrsstudie fasst 85 unterschiedlichste Studien unter Berücksichtigung aller Akteure (Regulator, Integrator, Nutzer, Ersteller, Betreiber, Besteller und Betroffene) zusammen und enthält viele Themen, die auch der vorliegende öV-Bericht 2018 bis 2021 behandelt. Aus der Tabelle geht eindrücklich das weiter ansteigende Wachstum der öV-Personenverkehrskilometer hervor. Darauf gilt es sich vorzubereiten.

Tabelle 4: Mittelwerte der erwarteten Verkehrsentwicklung bis 2050

Verkehrsträger	2010/2015 (BFS/BAZL)	2030 Basis-Zenario (ARE/BAZL)	Vision Mobilität Schweiz 2050
Personenverkehr öV (Mrd. pkm/a)	23.6 (100%)	27.9 (118%)	32.5 (138%)
Personenverkehr MIV (Mrd. pkm/a)	88.7 (100%)	103 (116%)	99.3 (112%)
Güterverkehr Schiene (Mrd. tkm/a)	11.1 (100%)	16.9 (152%)	17.2 (155%)
Güterverkehr Strasse (Mrd. tkm/a)	17 (100%)	19.5 (115%)	20.5 (121%)
Passagiere Luft (Mio. Pax/a)	44 (100%)	65 (148%)	75 (170%)
Fracht Luft (Mio. t/a)	0.4 (100%)	0.6 (150%)	0.7 (175%)

Quelle: Vision Mobilität Schweiz, (ETH/HSG, Okt. 2015)

2.5 Weiterentwickelte Verkehrsmittelooptionen

Im letzten öV-Bericht wurden die verschiedenen Verkehrsmittel aufgelistet, die das Transportbedürfnis im Kanton Luzern abdecken. Zu diesen Transportmitteln wurden Stärken und Schwächen angeführt, was deren optimale Einsatzbereiche erahnen lässt. Nachfolgend werden die Eigenschaften der Verkehrsmittel kurz zusammengefasst:

Bahn:

- + Fährt auf unabhängigem Trasse schnell, zuverlässig und komfortabel mit hoher Beförderungskapazität.
- Die Infrastruktur ist teuer, hat einen langen Planungsvorlauf und ist stark abhängig von nationalen Konzepten.

Fazit: Die Bahn garantiert zuverlässige Fahrten zwischen den Zentren. Sie verbindet zudem alle wichtigen Städte mit Luzern und ist ideal bei grossem Passagiervolumen.

Bus mit elektrischer Traktion (u. a. Trolleybus):

- + Hohe Leistungsfähigkeit mit RBus-Fahrzeugen und zudem umweltfreundlich (wenig Lärm und keine Abgase, da Ökostrom eingesetzt wird).
- Ohne Bevorzugung zu Hauptverkehrszeiten unzuverlässig unterwegs und derzeit noch von Fahrleitungen abhängig.

Fazit: Rückgrat und Feinverteiler der S-Bahn in der Agglomeration Luzern.

Diesel-/Hybridbus:

- + Flexibel in der Fahrzeuggrösse und der Linienführung. Er braucht ausser der Strasse wenig spezielle Infrastruktur.
- Ohne Bevorzugung zu Hauptverkehrszeiten unzuverlässig unterwegs, schwieriger Betrieb bei hohen Fahrgastströmen und höhere Emissionen (Lärm und Abgase vor Ort).

Fazit: Ideales Transportmittel für Quartiere, den Regionalverkehr und mittelstark besiedelte Gebiete. Meist auch Zubringer zum S-Bahn-System.

Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad):

- + Steht jederzeit und individuell zum Personentransport zur Verfügung.
- Hoher Platzbedarf im fahrenden Verkehr und höhere Emissionen (Lärm und Abgase vor Ort). Parkflächen für Autos brauchen Platz. Als Massentransportmittel wenig geeignet.

Fazit: Ideales Transportmittel für die individuelle Reise. Bestens geeignet im ländlichen Raum zur individuellen Erschliessung und zum Materialtransport.

Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr):

- + Steht jederzeit, individuell und kostengünstig zur Verfügung, ist gesundheitsfördernd und vergleichsweise platzsparend.
- Beschränkte Reichweite und witterungsabhängig komfortabel.

Fazit: Ideale Fortbewegungsmittel auf kurzen Strecken und bei guter Witterung.

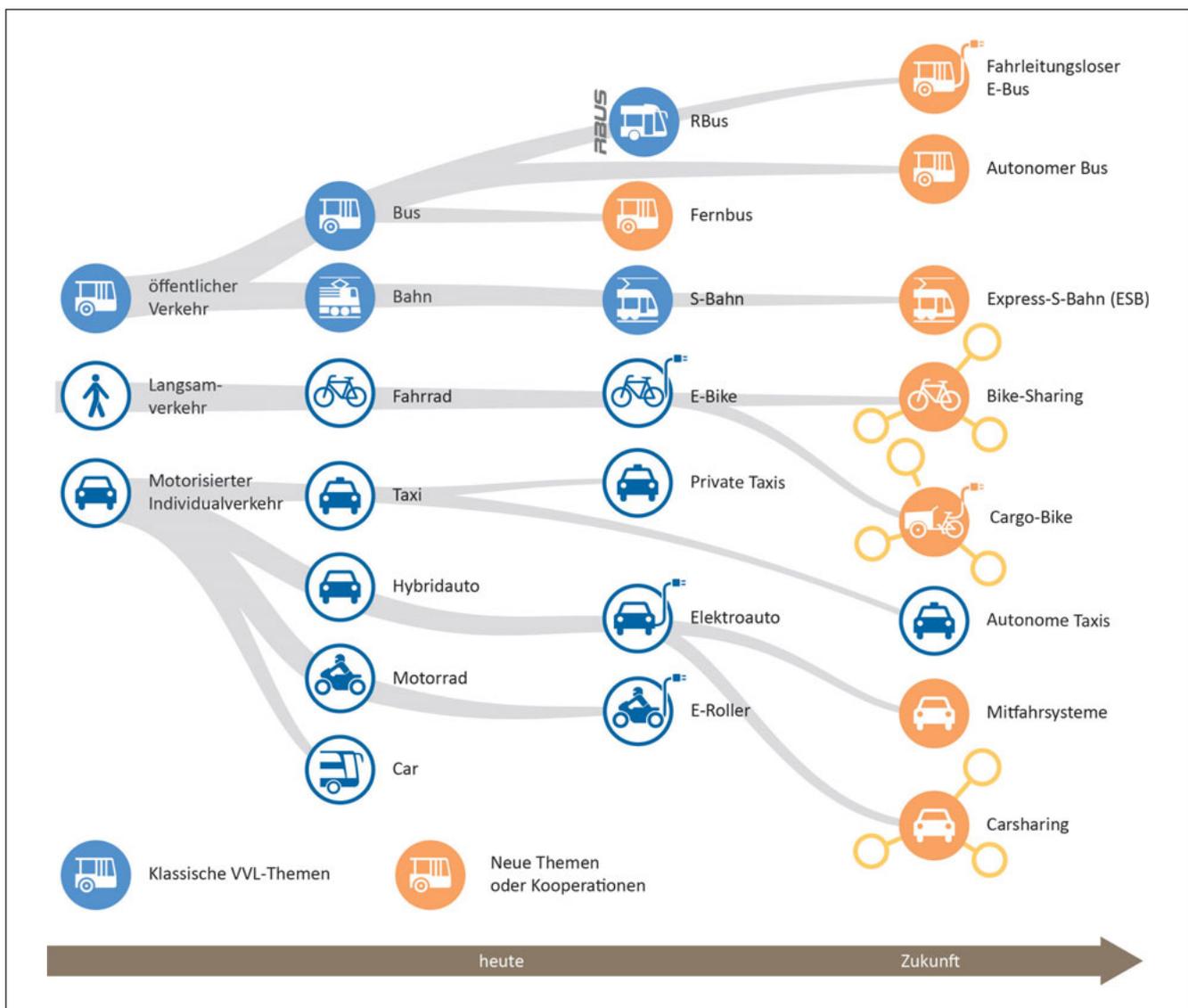
Die nachfolgende Grafik 5 gibt einen Überblick über die stetige Weiterentwicklung dieser Verkehrsträger. Da kaum Verkehrsmittel abgelöst werden, wird die Auswahl immer grösser. Die zuvor beschriebene Einzelbetrachtung von Verkehrsträgern macht weiterhin Sinn, Weiterentwicklungen sind aber dennoch zu beachten. So wandeln sich Verkehrssysteme zum Beispiel infolge der schleichenden Durchdringung der Informations- und Automatisierungstechnologie. Angetrieben von Produkten der Digitalisierung (z. B. Sharing-Apps) ändert sich auch die Kundenbeziehung. Damit optimieren sich Verkehrsträger laufend und können kaum mehr isoliert betrachtet werden. 2050 gleichen Verkehrsmittel wohl nur noch äusserlich den heutigen:

- Die elektrische Traktion beim Bus entwickelt sich laufend weiter. Die bereits in Luzern zirkulierenden RBusse sind mit einer Batterie ausgestattet, die anstelle eines Dieselaggregats Notfahrten ermöglicht. Mittelfristig können diese Batterien durch stärkere Pakete ersetzt werden, welche die teilweise fahrleitungslose Fahrt ermöglichen werden. Zurzeit ist noch offen, ob bei dieser Technik die Wirtschaftlichkeit bei einer Life-Cycle-Betrachtung gegeben ist und sich Fahrleitungen ge-

gebenfalls partiell ersetzen lassen. Eine Studie in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern untersucht diese Thematik.

- Zum autonom fahrenden Bus bestehen Pilotprojekte, namentlich von PostAuto in Sion. Betriebliche und rechtliche Erfahrungen werden zeigen, wie sich diese Thematik weiterentwickelt. Von einem regulären Betriebseinsatz oder Ersatz heutiger Betriebsformen ist in der Berichtsperiode 2018 bis 2021 nicht auszugehen. Langfristig könnten sich aber insbesondere für die öV-Erschliessung auf der Landschaft oder in Quartieren neue Möglichkeiten eröffnen. Zeichnen sich rasche Projektfortschritte ab, sind mit Blick auf anstehende Investitionen ins öV-Angebot auch Versuchsbetriebe denkbar.
- Immer mehr Verkehrsexpertinnen und -experten erwarten, dass mit autonomen Fahrzeugen langfristig eine Revolution der Mobilität ausgelöst wird. In der vielbeachteten Studie Megafon (Modellergebnisse geteilter autonomer Fahrzeugflotten des öffentlichen Nahverkehrs) vom 12. Dezember 2016 wurden in neun Szenarien die Auswirkungen unterschiedlicher Sharing-Konzepte untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge durch die Nutzung geteilter Fahrzeugflotten deutlich reduzieren lässt. Die Verkehrsleistung geht allerdings nur zurück, wenn zu rund 50 Prozent Ridesharing-Systeme genutzt werden, das heisst, wenn ein Fahrzeug von mehr als einer Person benutzt wird. Befürchtet wird jedoch ein Zuwachs der Verkehrsleistung der einzelnen Fahrzeuge und damit einhergehend – im Vergleich zum heutigen Modalsplit – gar ein sinkender öV-Anteil. Voraussetzung für einen zuverlässigen Verkehrsfluss ist folglich nach wie vor eine Stabilisierung des Mobilitätswachstums und eine Erhöhung des Wagenbesetzungsgrades.

Grafik 5: Entwicklung und Überblick der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel (nicht abschliessend)



- Bei der Elektrifizierung von Fahrzeugen wird eigentlich nur das Produkt verändert. Statt mit einem Verbrennungsmotor wird das Fahrzeug elektrisch angetrieben und ist bei tiefem Strombezug umweltfreundlich. Platzbedarf oder Kapazitätsprobleme können damit nicht gelöst werden.
- Bei der Weiterentwicklung der S-Bahn steht weniger das Fahrzeug als vielmehr der betriebliche Einsatz im Fokus. Durch eine Aufteilung der S-Bahn in überall haltende Linien (ISB) und ergänzende Express-Linien (ESB) soll eine für Kundinnen und Kunden spannende Produktdifferenzierung realisiert werden. Durch die Beschleunigung von Linien zwischen Subzentren wird der Verdichtung Rechnung getragen.
- Es ist zu erwarten, dass mit der Digitalisierung das Sharing von Gütern wie Autos oder Velos einfacher wird. Zudem gibt es einen schleichenden Trend, sich die Mobilität passend zusammenzustellen. Um dies kostengünstig zu gestalten, verzichten immer mehr Menschen auf den Besitz von Fahrzeugen. Diesen Trend gilt es zu beachten. Aus ähnlichen Gründen erfreuen sich auch Mitnahmesysteme wachsender Beliebtheit. Zahlreiche Firmen unterstützen diese Mobilitätsform bei ihren Mitarbeitenden, damit die wachsende Mobilität ohne Infrastrukturausbauten, etwa auch bei Parkierungsanlagen, aufgefangen werden kann.

2.6 Organisation

Der öffentliche Verkehr ist über alle Staatsebenen (Bund, Kanton, Gemeinde) hinweg organisiert. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr hält auf kantonaler Stufe fest, wie der öffentliche Verkehr im Kanton Luzern organisiert ist.

Angebot

Bund: Beim Angebot (Regionalverkehr ohne Ortsverkehr) wird ein substanzieller Teil vom Bund mitfinanziert. Daher werden Beschaffungen oder öV-Angebotsausbauten der Kantone eng mit dem Bund koordiniert.

Die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) wurde 1995 als Behördenkonferenz der Fachdirektorinnen und -direktoren des öV gegründet. Im schweizerischen Kontext nimmt die ZKöV im Verbund mit dem Kanton Tessin seit 1996 die Funktion einer Regionalkonferenz im öffentlichen Verkehr wahr. Die ZKöV repräsentiert neu auch die Planungsregion Zentralschweiz und ist Ansprechperson des Bundes bei der Erarbeitung der Bahnausbau Schritte.

Verkehrsverbund Luzern (VVL): Dem als öffentlich-rechtliche Anstalt tätigen VVL obliegt die Planung und Festsetzung des Verkehrsangebotes, die Bestellung der Verkehrsleistungen sowie die Steuerung der Wirtschaftlichkeit des öV. 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.

Gemeinde: Die Gemeinden können das Angebot für den öffentlichen Personenverkehr durch eigene Massnahmen ergänzen, zum Beispiel im Schülerverkehr, soweit diese dem Angebot des Verkehrsverbundes Luzern nicht zuwiderlaufen (vgl. § 8 Abs. 1 öVG).

Infrastruktur

Bund: Bei der Infrastruktur von Bahnanlagen (Bahnstrecke und Bahnhöfe) liegt die Zuständigkeit seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Die Kantone finanzieren den zur Finanzierung der Bahninfrastruktur eingerichteten Fonds (Bahninfrastrukturfonds [BIF]) mit und werden bei den Bahnausbau Schritten über die Planungsregionen einbezogen.

Kanton: Der Kanton Luzern ist, wo nicht Sache der Transportunternehmen, unter anderem für die Erstellung von öV-Infrastrukturanlagen verantwortlich. öV-Infrastrukturen sind im Bauprogramm für die Kantonsstrassen (z. B. öV-Bevorzugungsmassnahmen) und im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) bei den Planrechnungen unter Investitionen öffentlicher Verkehr (z. B. Bushubs oder neue Fahrleitungsanlagen) aufgeführt.

Gemeinde: öV-Bevorzugungsanlagen auf Gemeindestrassen, Haltestellen auf Gemeindestrassen und Wartehallen auf Gemeindegebiet sind Sache der zuständigen Gemeinde.

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:

Tarifverbundauschuss: Der Tarifverbundauschuss ist das Lenkungs-gremium des Tarifverbundes Passepartout. Er setzt sich aus den Bestellern (Bund, VVL, Kantone Ob- und Nidwalden) sowie aus vier Vertretern der Transportunternehmen zusammen.

Geschäftsstelle: Die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout ist in den VVL integriert und verantwortlich für den operativen Betrieb des Tarifverbundes. Insbesondere verantwortet sie das Umsatzbudget und die Marketing-massnahmen. Zudem ist sie für die Einnahmenverteilung, das Tarifmanagement und die Tarifzonen zuständig.

3 Gesamtbild öffentlicher Verkehr

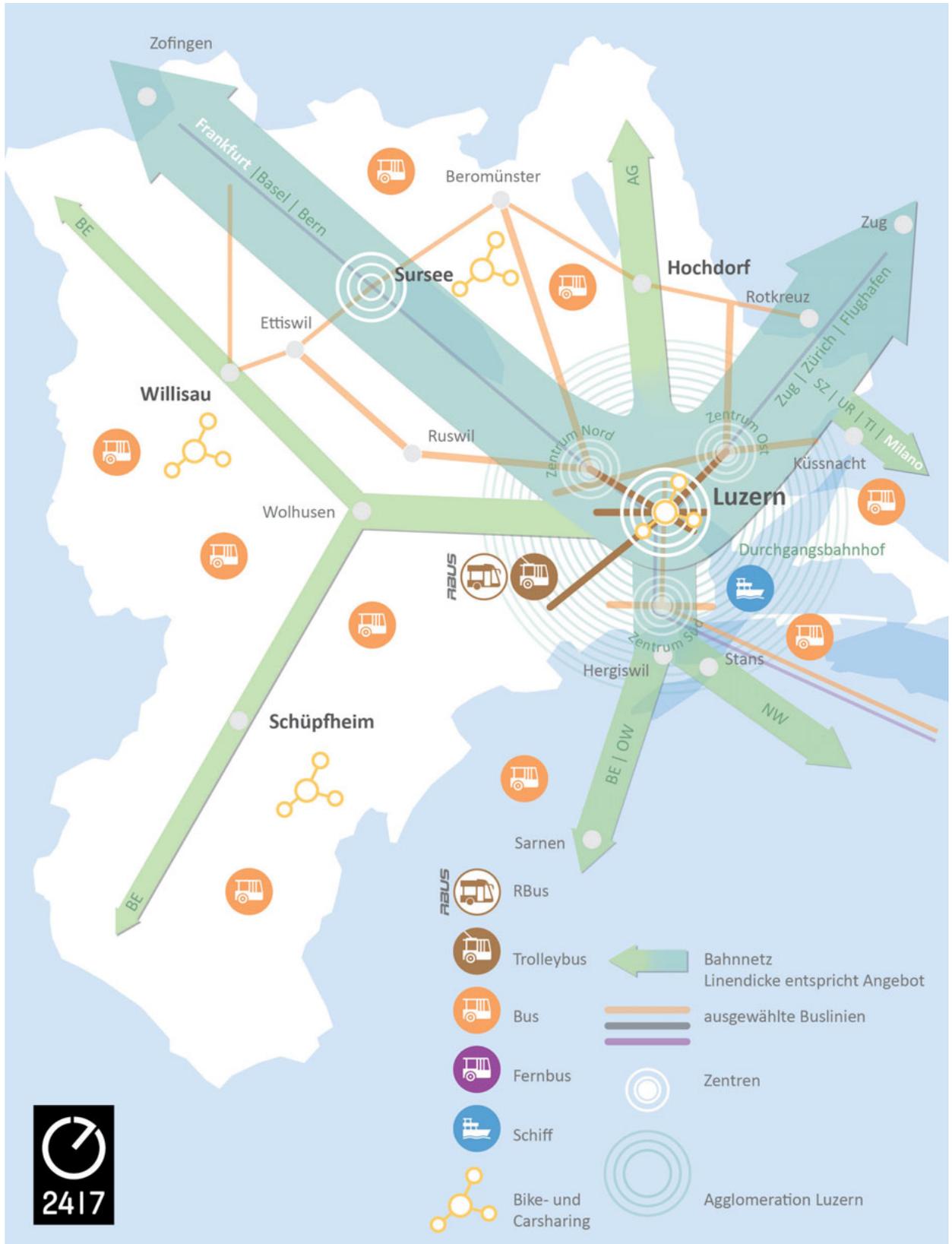
3.1 öV-Vision (Zielzustand 2050)

Der Zielzustand wurde bereits im letzten öV-Bericht dokumentiert und in der Vernehmlassung grossmehrheitlich für positiv befunden. Er deckt sich auch mit den Empfehlungen des Raumkonzepts Schweiz. Nochmals zusammengefasst die wichtigsten, in Grafik 6 dargestellten Punkte:

- Der Kanton Luzern liegt mitten in der Schweiz und optimal auf der europäischen Nord-Süd-Achse. Luzern bildet zudem das Tor zu den Kantonen Ob- und Nidwalden. Ins Metropolitanzentrum Zürich sind die Distanzen vergleichsweise kurz. Die Zentralschweiz hat ein vielfältiges touristisches und wirtschaftliches Angebot.
- Der Kanton 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 Hauptentwicklungsachsen (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 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 Durchgangsbahnhof Luzern und seinen Durchmesserlinien über das Hauptzentrum Luzern schnell verbunden. Neben durchgehenden S-Bahn-Linien halten in den Regional- und Agglomerationszentren auch die Express-S-Bahnen (ESB). Sie bieten eine direkte und überregionale Anbindung und sind eine gute Alternative zum Interregio-Verkehr von Grossstadt zu Grossstadt. Der Durchgangsbahnhof Luzern bringt aber auch Fahrzeitverkürzungen zwischen Frankfurt und Mailand und fördert damit die internationale Verflechtung.
- Die heute bestehenden Bahnhöfe der Zentren Sursee, Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd entwickeln sich zu attraktiven öV-Verknüpfungspunkten. Überlandbuslinien aus dem Raum «Luzern Landschaft» bringen als Zubringerlinie Fahrgäste zu modernen Verknüpfungspunkten, das heisst zu sogenannten Hubs. Dort kann der Fahrgast zwischen schnellem und zuverlässigem Bahn- und städtischem Nahverkehr in alle Richtungen 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. Grosse RBusse geniessen bei der öV-Bevorzugung einen speziellen Status und garantieren ein rasches und zuverlässiges Vorwärtskommen zu allen Tageszeiten. Zudem ist im dicht bebauten Kernbereich mit der elektrischen Traktion (Trolleybus) auch weiterhin eine umweltfreundliche Transportart im Einsatz. Weiter ergänzen innerhalb der Agglomeration kernnahe Direktverbindungen das Netz und eröffnen neue und schnellere Fahrmöglichkeiten unter den einzelnen Korridoren.

- In der Luzerner Landschaft bleibt mindestens die gesetzlich verankerte Grundversorgung weiterhin sichergestellt. Ausbauten folgen der Nachfrage und den finanziellen Möglichkeiten. Ein attraktives Busnetz, insbesondere zu Pendlerzeiten, bleibt weiterhin das Ziel. Buslinien verbinden dabei die grösseren Ortschaften und werden nachfrageorientiert auf Bahnanschlüsse ausgerichtet sowie an neue Bahnangebote angeschlossen. Überlandlinien werden auch untereinander besser vernetzt. Grosse Pendlerströme werden beschleunigt und weiterhin mit attraktiven Expresslinien bewältigt.

Grafik 6: öV-Vision beziehungsweise Zielzustand 2050



Diese öV-Vision ist nur schrittweise erreichbar. Im engen Finanzrahmen müssen zudem bestehende Angebote laufend auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Mit solchen Veränderungen geht aber auch das Ändern des individuellen Reiseverhaltens einher. Für die einen ändert damit der gewohnte Komfort, für andere ergeben sich ihre Wunschreisewege. Die Änderungen wirken sich in der Summe positiv aus, wie die im Kapitel 2.4 und in der Beilage 3 dokumentierten Nachfragesteigerungen zeigen. Zu erwähnen ist, dass Direktlinien aus der Landschaft ins Zentrum weiterhin Teil des Konzepts sind, selbst wenn solche Linien künftig kaum noch weiter verdichtet werden. Die knappen Finanzmittel werden vor allem für die Verbesserung der Zubringersysteme zur S-Bahn eingesetzt. Damit wird das Bahnsystem gestärkt, was die Nachfrage für den Durchgangsbahnhof Luzern stärkt.

Vor dem Hintergrund des zuvor beschriebenen (Kap. 2.2), sich ändernden Umfeldes wird die Vision wie folgt ergänzt:

- Bike- und Carsharing wird vor allem in verdichteten Siedlungen laufend wichtiger, denn dort ist der Verkehrsraum begrenzt. Es ist davon auszugehen, dass die Bevölkerung in solchen Siedlungen diese Angebote vermehrt nutzen wird.
- Das 24/7-Symbol soll kenntlich machen, dass die Betriebszeiten der Angebote den sich wandelnden Bedürfnissen anzupassen sind und zudem die Tarifangebote weiter und noch vermehrt kunden- und nutzerfreundlich auszugestalten sind.
- Mit dem Fernbus steht der Bevölkerung ein zusätzliches Transportmittel zur Verfügung (siehe auch nachfolgend Stossrichtungen Fernbus im Kap. 4.1.2).

3.2 Planungen in verschiedenen Horizonten

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

Tabelle 5: Planungshorizonte

Horizont	Merkmale
kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> – geplante Umsetzung bis 2021 – Finanzierung geplant oder gesichert – Lösungen für aktuelle Probleme
mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung zwischen 2021 und 2030 – Massnahmen mit langem Planungs- und Finanzierungsvorlauf
langfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Angebotsausbauten zur Bewältigung künftig erwarteter Nachfrage bis 2050

3.3 Erfolgspositionen

Noch immer gelten folgende Erfolgspositionen:

- *Kurze und verlässliche Reisezeiten*: Die Reisezeiten mit dem öV sind verlässlich, schnell und unabhängig von der aktuellen Verkehrssituation.
- *Einfach benutzbar*: Das Angebot ist zeitlich und örtlich gut verfügbar. Durchgehend systematisierte und abgestimmte Fahrpläne und Informationen 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 öV sind den Preis wert.
- *Gepflegt*: Der Marktauftritt widerspiegelt den Wert der Leistung.
- *Vernetzt*: Durch eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger an umgebauten öV-Drehscheiben entstehen für Fahrgäste kürzere Reisezeiten und mehr individuelle Fahrmöglichkeiten.

Im vorliegenden Bericht liegt der Fokus verstärkt auf dem Thema «*Am Puls der Zeit*»: Wir arbeiten, feiern und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Dieser 24/7-Gesellschaft und ihren Ansprüchen ist Rechnung zu tragen, soll der öV weiterhin den Kundinnen und Kunden eine optimale Mobilität ermöglichen. Um bei den Themen «*Einfach benutzbar*», «*Gute Servicequalität*» und «*Gepflegt*» voranzukommen, soll die Zusammenarbeit in der öV-Branche verbessert werden, worauf im Kapitel 5.1.6 näher eingegangen wird.

3.4 Leitidee der Strategie 2018 bis 2021

Wichtigste Leitidee des öV-Berichts 2012 bis 2015 war, einen Überblick über laufende Planungen zu geben sowie kurzfristige Massnahmen beim Platzangebot, bei der Zuverlässigkeit und beim Rollmaterial vorzusehen. Die Leitidee des öV-Berichts 2014 bis 2017 lautete, die im Zielzustand abgebildete Vision – abgestimmt auf die kantonale Planungsumgebung – weiterzuentwickeln. Es wurden Lösungen für alle Zeithorizonte (kurz-, mittel- und langfristig) aufgezeigt. Diese Lösungen sind nun schrittweise in Umsetzung. Dies vor allem, weil sie finanzierbar und aufwärtskompatibel sind.

Die Leitidee für den aktuellen Bericht 2018 bis 2021 lautet:

- Bisherige Strategie auf der Grundlage der neusten Fakten und des aktuellen Umfelds unter Beibehaltung der bisherigen Vision erneuern.
- Massnahmen für den Zeitraum 2018 bis 2021 sowie aktualisierte Stossrichtungen für alle weiteren Zeithorizonte aufzeigen.

3.5 Ziele

Die Ziele aus den bisherigen öV-Berichten werden übernommen, aber für die Jahre 2018 bis 2021 wie folgt aktualisiert:

- Der Modalsplit-Anteil des öV in der Agglomeration steigt von 20 Prozent im Jahr 2015 weiter bis 30 Prozent im Jahr 2021. Damit bleibt das Ziel des letzten öV-Berichts für das Jahr 2017 bestehen, es soll nun vier Jahre später erreicht werden.
- Die Qualität wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von derzeit 55 Prozent im Jahr 2016 weiter auf 58 Prozent im Jahr 2021.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist im Bahnausbau schritt 2030/2035 als zu realisierendes Vorhaben, mindestens mit ersten Projektetappen und mit der Möglichkeit einer Vorfinanzierung, enthalten.

4 Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen zeigen, wie die Vision aus dem Kapitel 3.1 und die konkreten Ziele aus dem Kapitel 3.5 erreicht werden sollen.

4.1 Strategie Verkehrsangebot und -infrastruktur

Das künftige Angebot des öV und die dafür notwendige Infrastruktur werden in Stossrichtungen aufgezeigt. Der Übersichtlichkeit halber sind die Stossrichtungen nach Verkehrsmitteln 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 beim internationalen Fernverkehr, in der Stadt und Agglomeration Luzern sowie in der Landschaft unterschieden (die unterschiedliche Ausgangslage 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 von den Transportunternehmen betrieben. Der VVL finanziert dieses Angebot nicht mit, wird aber zur Lösungsfindung meist einbezogen. Folgende Stossrichtungen werden im Fernverkehr verfolgt:

- *Kurzfristig:* Beim Fernverkehr ist kurzfristig keine Änderung möglich. Weitere Angebotsausbauten erfordern Investitionen in die Infrastruktur, wie sie im Bahnausbau schritt 2030/2035 Berücksichtigung finden sollen. Anzuführen ist der neue Fernverkehrs-Doppelstockzug, der voraussichtlich ab 2021 auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich heutige Fahrzeuge ablösen wird. Im internationalen Verkehr ist ein zusätzlicher Ausbau Richtung Norden (Frankfurt) und Süden (Mailand) anzustreben. Ab Dezember 2017 verkehrt – vorbehältlich der Trassenverfügbarkeit – um 9.18 Uhr neu eine Direktverbindung von Luzern via Gotthard-Basis-

tunnel nach Locarno (Ankunft um 11.15 Uhr). Die Verbindung um 10.18 Uhr ab Luzern fährt weiterhin direkt nach Lugano. Darüber hinaus profitiert Luzern von einer neuen Direktverbindung ab Frankfurt nach Mailand mit Abfahrt in Luzern um 12.18 Uhr. Der VVL setzt sich auch in Zukunft dafür ein, dass solche Zugverbindungen verdichtet werden.

- *Mittelfristig:* Gesichert ist im nationalen Bahnausbau schritt 2025 der 30-Minuten-Takt Luzern–Sursee–Zofingen–Bern (realisiert als Umwidmung einer stündlichen Verbindung Luzern–Basel. Auf dieser Destination kann damit künftig nur noch einmal direkt, das zweite Mal pro Stunde mit Umsteigen in Zofingen gereist werden). Im Korridor Olten eröffnet dies aus kantonaler Sicht den Spielraum für die Führung der Regionalexpresslinie im 30-Minuten-Takt und somit auch die Optimierung des Anschlusses Sursee–Olten–Zürich. Auf der Achse Luzern–Zug–Zürich ist die Systematisierung des IR-Angebots weiterhin gefordert (Abfahrtszeiten und Haltepolitik). Von Luzern nach Zürich sollen zudem weitere Verbindungen geschaffen werden. Der Kanton Luzern will diese als Regionalexpresszüge im 30-Minuten-Takt realisieren. Sie bedienen die wachsenden Regionalzentren mit den öV-Verknüpfungspunkten optimal. Auf Kantonsgebiet soll der Halt des Regioexpresses (RE) in Ebikon die nötige Kapazität unter anderem für den neuen Bushub Ebikon bringen. Fernverkehrslinien sind im Referenzangebot 2025 in Luzern betrieblich durchgebunden, was aufwärtskompatibel zum Langfristzustand ist.
 - *Langfristig:* Langfristiges Ziel auf nationaler Ebene ist der 30-Minuten-Takt nach Basel. In Richtung Zürich ist jede Viertelstunde eine Fernverkehrsverbindung vorgesehen. Dafür ist die Infrastrukturerweiterung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern unumgänglich. Damit 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, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse nicht zuletzt auch als Entlastung und schnellere Alternative zur Verbindung über den Knoten Zürich. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird somit eine schnelle Fahrt von Sursee nach Zürich via Luzern möglich.
 - *Generell:* In allen Zeithorizonten muss der Flughafenanschluss in Zürich durch mindestens eine Direktverbindung pro Stunde ab Luzern gewährleistet sein. Zudem sind wie heute Schnellzugshalte in Sursee vorzusehen. In der Verantwortung des Fernverkehrs liegt es auch, die grossen Subzentren in der Planung zu berücksichtigen und zu Pendlerzeiten beispielsweise mit Zusatzzügen zu bedienen.
- Beim Regionalverkehr (S-Bahn und gewisse RE) finanziert der VVL das Bahnangebot mit. Somit sind Lösungen beim Regionalverkehr innerhalb der Rahmenbedingungen der Infrastruktur und des Fernverkehrs massgeblich beeinflussbar.
- *Kurzfristig:* Die kurzfristige Angebotsoptimierung basiert auf dem aktuellen Angebot und auf der bestehenden Infrastruktur. Massnahmen bei der Verstärkung des Rollmaterials (Doppeltraktion) und eine akzeptierte, auf Luzern zugeschnittene Stehplatzkultur sind realisiert, und der entsprechende Spielraum ist ausgenutzt. Grundsätzlich werden Stehplätze bei der Fahrt innerhalb der Agglomeration zu Hauptverkehrszeiten, wenn nicht mehr für alle Fahrgäste ein Sitzplatz angeboten werden kann, akzeptiert. Auf der Strecke ins Seetal (S9) wird ab Dezember 2017 abends der 30-Minuten-Takt zwischen Luzern und Hochdorf eingeführt. Zudem werden die Bahnfahrzeuge modernisiert und für Behinderte zur barrierefreien Nutzung angepasst. Weitere Massnahmen resultieren aus den Angebotskonzepten zum Bahnausbau schritt 2030/2035, die aus Sicht des Kantons nach den entsprechenden Beschlüssen durch das Bundesparlament wegen hohen Nachfragedrucks vorgezogen eingeführt werden müssten. Im Bahnausbau schritt 2025 gesichert ist die Verlängerung der S61 Luzern–Wolhusen–Willisau. Im Raum Luzern Süd geht die neue S41 Luzern–Horw zu Pendlerzeiten in Betrieb. Im Korridor Küssnacht wird die Lösung für einen 30-Minuten-Takt für alle Stationen in der Systematisierung der S3 und des Voralpenexpresses gesehen. Der Kanton Aargau plant zudem bis 2021 den Ausbau seiner S-Bahn. So soll die heutige S8 Sursee–Olten mit der S29 nach Aarau–Brugg–Turgi verbunden werden. Die Eckbeziehung Sursee–Aarau profitiert davon durch verkürzte Fahrzeiten. Die SBB plant in der Schweiz an diversen Subzentren sogenannte Mobilitätshubs, bei denen alle Mobilitätsträger kombiniert werden sollen. Geplant ist, Ebikon dahingehend – zusammen mit den Investitionen der Gemeinde und des Kantons in den Bushub – zu entwickeln.
 - *Mittelfristig:* Der Kanton Luzern hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB bereits mehrfach darauf hingewiesen und im Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern wiederum aufgezeigt, dass der Bahnausbau schritt 2025 die Hauptentwicklungsachsen Olten–Sursee–Luzern–Ebikon–Zug–Zürich nicht berücksichtigt, obwohl dort die Engpässe und Wachstumsprognosen im Zentral-

schweizer Bahnnetz am grössten sind. Daher wird die Einführung von Regional-expresszügen Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Sursee–Olten nach Kräften und Zuständigkeit unterstützt.

- *Langfristig*: Den grossen Angebotssprung ermöglicht erst der nun auch vom Bund als Zielzustand bestätigte Durchgangsbahnhof Luzern. In Richtung Zug–Baar wird der 15-Minuten-Takt angeboten. Mit zusätzlichen Streckenausbauten kann der 15-Minuten-Takt auch bedarfsgerecht auf weiteren Korridoren eingeführt werden. Das RE-Angebot (Express-S-Bahn oder ESB) spielt weiterhin eine wichtige Rolle und deckt die Fahrtenwünsche zwischen S-Bahn und dem IR-Angebot – und damit der Regionalzentren – ab. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern können neue, schnelle und umsteigefreie Durchmesserlinien angeboten werden. Langfristig sind auch weitere S-Bahn-Haltestellen denkbar (Gütsch-Kreuzstutz, Paulusplatz, Littau-Ruopigen, Langensand-Steghof und Wolhusen-Markt [vgl. dazu auch Koordinationsaufgabe M5-3 des kantonalen Richtplans 2009, teilrevidiert 2015] sowie Horw See gemäss Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation). Im Bahnausbau schritt 2030/2035 wurden die beiden erstgenannten Haltestellen zur Prüfung aufgenommen.

4.1.2 Stossrichtungen Fernbus

Fernbusse stellen gemäss BAV einen sinnvollen, meist auf privater Initiative basierenden Bestandteil des öV dar. Während grenzüberschreitende Fernbuslinien keine Passagiere von einem Ort zum anderen in der Schweiz befördern dürfen (Kabotageverbot), unterstehen reine Binnenverkehrslinien der normalen Konzessionspflicht, die auch für sämtliche von der öffentlichen Hand bestellten regionalen Bahn- und Buslinien gilt. Bisher gibt es im Binnenverkehr erst wenige Fernbuslinien.

Luzern ist mit rund 70 Fernbuslinien (Stand 2016) bereits gut mit diesem Angebot erschlossen. Mehrheitlich führen die Linien Richtung Italien und Balkan. Dominiert wird der Markt zurzeit von vielen kleinen Anbietern. Die Professionalisierung schreitet jedoch rasch voran. Internationale Fernbuslinien werden ähnlich dem Fernverkehr der Bahntransportunternehmen eigenfinanziert betrieben und benötigen eine eidgenössische Bewilligung. Im dazugehörigen Verfahren werden jeweils auch der VVL und bei Haltestellen die Standortgemeinden angehört. Die Halteorte sind demnach ein wichtiges Element der Fernbuslinien. Gemäss Bundesrecht sollen diese mit dem restlichen öV-Netz gut verknüpft sein, damit die öffentliche Transportkette funktioniert. Der Markt ist wegen geringer Investitionen seitens der Betreibenden flexibel und dynamisch. Zahlreiche Anbietende setzen inzwischen auf moderne Busse, gute Informationsplattformen, einen modernen Auftritt, auf professionelles Marketing, einfaches Ticketing usw.

Folgende Stossrichtungen werden bei den Fernbuslinien verfolgt:

- *Kurzfristig*: Die internationale Anbindung mit Bussen soll im Rahmen der Bewilligungen koordiniert werden. Fernbusse können dabei Vorläufer von Bahnverbindungen sein, da heute gewisse Verbindungen nicht rentabel angeboten oder wegen Schieneninfrastrukturengpässen erst langfristig (mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs) nach Luzern geführt werden können. Im Raum Agglomeration Luzern wird gegenwärtig oft die mit dem öV nicht erreichbare Autobahnraststätte Neuenkirch oder der Carparkplatz Inseli als Halteort gewählt. Mit Blick auf die künftige Umnutzung des Inselis ist in der Agglomeration Luzern ein gut mit dem öV verknüpfter zentraler Fernbusterminal bereitzustellen (so auch als Massnahme im Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation vorgesehen). Aus Kundensicht müsste ein solcher Fernbusterminal möglichst nahe an der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Luzern liegen oder mit diesem direkt verbunden sein.
- *Mittelfristig*: Inlanddestinationen sind durch das BAV zu prüfen. Wie für den Raum Luzern der Tellbus (Luzern–Altdorf via Autobahn A2) oder der Flugbus (Frühkurse Luzern–Zürich Flughafen via A4) zeigen, kann der Bus auf längeren Inlanddistanzen das Gesamtsystem öV auch stärken.

4.1.3 Stossrichtungen Bus in der Stadt und Agglomeration Luzern

Die Basis nachfolgender Überlegungen bleibt die Absicht, keine neuen Verkehrssysteme aufzubauen. Der VVL setzt auf die bestehenden Verkehrsmittel und will die jeweiligen Systeme stärken und weiterentwickeln.

Bis anhin setzte sich der öV in der Stadt und Agglomeration Luzern aus den beiden Systemen S-Bahn und Bus zusammen. Mit Eröffnung der S-Bahn 2004 wurden neue Haltestellen realisiert, so zum Beispiel Kriens Mattenhof. Weitere zentrums-

nahe S-Bahn-Haltestellen wie Paulusplatz oder Kreuzstutz sind erst nach 2030 mit der neuen Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern möglich. Auch der Takt auf der S-Bahn kann erst mit dem Durchgangsbahnhof verdichtet werden.

Mit dem RBus wurde eine weitere Ebene zwischen Bus und Bahn geschaffen, die bezüglich Funktion, Kapazität und Image eine ähnliche Rolle wie das Tram übernimmt. Für das RBus-System gelten folgende Stossrichtungen:

- *Kurzfristig:* Umzusetzen sind bis 2022 die Kernelemente der Busangebotsplanung «AggloMobil tre», dem in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation eingeflossenen Konzept zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern. Es beruht auf dem Konzept «AggloMobil due» (Bahn/Bus-Verknüpfung, grössere Busse, bessere Vernetzung und mehr Bevorzugung), welches Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2018 beinhaltet und derzeit umgesetzt wird. Schwerpunkte des Konzepts «AggloMobil tre» (siehe auch Kap. 5.1.2) sind der Ausbau des RBus zu einem hochwertigen Bussystem für Stadt und Agglomeration Luzern, mehr Durchmesserlinien innerhalb des urbanen Siedlungsraums (Voraussetzung ist der Doppelbusperron beim Bahnhof Luzern) und einheitliche Taktstandards. Für den RBus bedeutet dies konkret die Realisierung der Linie 3 Littau-Würzenbach mittels elektrischer Traktion (Fahrleitungen, Batterie oder eine Kombination davon).
- *Mittelfristig:* Der RBus-Standard für die nachfragestarken Doppelgelenktrolleybuslinien ist in der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen und umzusetzen. Angedacht ist, den RBus an Lichtsignalanlagen noch besser zu bevorzugen und Bauprojekte für Bevorzugungsanlagen prioritär zu realisieren. Mit der neuen Verknüpfung auf der Linie 2 zwischen Sprengi und Hirtenhof soll schliesslich die dritte Durchmesserlinie mit RBus-Standard zur Verfügung stehen.
- *Langfristig:* Das sternförmige RBus-Netz wird langfristig weitgehend auf Busspuren zuverlässig betrieben. Verlängerungen zu weiteren öV-Verknüpfungspunkten sind denkbar, sofern die Agglomeration weiter wächst.

Die Stossrichtungen beim übrigen Bussystem sind:

- *Kurzfristig:* Durchmesserlinien (z. B. die Linie 20/24) verbinden die Agglomeration gemäss dem Konzept «AggloMobil tre» optimal via neuem Durchmesserperron am Bahnhof Luzern. Einheitliche Taktstandards garantieren ein ähnliches Angebot bei ähnlicher Siedlungsdichte. Die Kurse zu Pendlerzeiten werden gemäss Nachfrage ausgebaut. Darüber hinaus verbindet der Tellbus weiterhin den Kanton Uri via Autobahn A2 mit der Agglomeration Luzern.
- *Mittelfristig:* Quartierlinien der Agglomeration sind vermehrt auf die höher hierarchisierten öV-Systeme auszurichten. Dabei ist auch die Weiterentwicklung der elektrischen Traktion mitzubehalten. Insbesondere ist bei einem allfälligen Ausbau der Linie 4 die Traktion zu überprüfen. Des Weiteren ist denkbar, dass eine direkte Buslinie das Zentrum Nord (Seetalplatz) mit dem Zentrum Ost Rontal via Sedel verbindet.
- *Langfristig:* Das Busnetz ist auf die künftig zur Verfügung stehende Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie und das damit mögliche dichtere Taktangebot auszurichten.

Für beide Systeme RBus und Bus gilt es, die Betriebszeiten kurzfristig so anzupassen, dass für die 24/7-Gesellschaft optimale Mobilitätslösungen angeboten werden können. Bei den letzten Bahnverbindungen sollen noch Anschlüsse auf das RBus-Netz bestehen. In Abstimmung mit dem Nachtangebot (Kap. 4.3.4) sind gute Konzepte für die Kundinnen und Kunden zu suchen.

4.1.4 Stossrichtungen Bus im Raum «Luzern Landschaft»

Die Region Sursee als zweitgrösstes kantonales Zentrum liegt auf einer kantonalen Hauptentwicklungsachse und entwickelt sich zeitlich versetzt ähnlich wie die Agglomeration Luzern. Folgende Angebotsentwicklungen sind geplant:

- *Kurzfristig:* Ausbau des Busangebots zum Campus Sursee (Linie 86), eines der grössten Bildungs- und Seminarzentren der Schweiz. Mit dem überregionalen Projekt Sportarena wird dort 2019 eine Sporthalle und ein grösseres Hallenbad eröffnet, was die Attraktivität der gesamten Anlage weiter erhöht. Für den öV-Angebotsausbau wird eine Beteiligung des Campus angestrebt. Mit dem Ausbau der Linie 87 (Moischer Express) am Nachmittag/Abend wird die öV-Verfügbarkeit ab Sursee Richtung Schenk- und Beromünster weiter verbessert. Eine bessere Abendschliessung wird auch auf der nachfragestarken Linie 85 Sursee-Schöftland angestrebt. Mit dem neuen Busterminal Sursee soll der öV-Verknüpfungspunkt attraktiv gestaltet und abgestimmt auf die zukünftige Nachfrage dimensioniert werden.

- *Mittelfristig*: In der Region Sursee nimmt die Mobilität städtische Verhältnisse an. Zu prüfen sind Durchmesserlinien etwa zum Campus Sursee, wodurch im Vergleich mit heutigen Radiallinien zum Bahnhof Sursee mehr direkte Fahrtenwünsche abgedeckt werden können.
- *Langfristig*: Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern kann das Bahnangebot gesteigert werden. In der Folge wird auch das Busangebot ab Sursee in die Luzerner Landschaft ausgebaut.

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

- *Kurzfristig*: Die übrigen Zentren Schüpfheim, Wolhusen, Willisau, Hochdorf, Küssnacht, Zofingen und Rotkreuz sind weiter zu stärken. Zudem gilt es, das Überlandbusangebot auf die Bahn auszurichten. Gemäss kantonalem Richtplan ist dies bei den Zentren in der Agglomeration Luzern sowie in Nebikon, Reiden, Sempach-Neuenkirch, Malters, Hitzkirch, Menznau und Escholzmatt vorgesehen. 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, das punktuell mit schnellen, direkten Expresslinien für den Pendlerverkehr ergänzt wird (Trans-Seetal-Express, Willisau-Express, Möischer-Express, Riviera-Express, Surental-Schnellverbindungen, Wiggertal-Express). Letztgenannte Express-Linie ist Teil der Optimierung des Busnetzes in diesem Raum. So werden diese und weitere öV-Linien auf das neue Bahnangebot mit der verlängerten S61 Luzern–Wolhusen–Willisau ausgerichtet. Die durch die Bahn nicht abgedeckte Verbindung Seetal–Rotkreuz wird durch den Bus weiter gestärkt (Ausbau Trans-Seetal-Express). Schülerinnen und Schüler sowie Pendlerströme bei Linien mit generell tiefer Nachfrage sollen im gleichen Kurs gebündelt werden.
- *Mittelfristig*: Die Buskapazität wird der Nachfrage entsprechend ausgebaut. Weitere Tangentiallinien in der äusseren Agglomeration, etwa von Malters nach Kriens, sind denkbar. Überprüfungen laufen jeweils in den Planungen «AggloMobil».
- *Langfristig*: Das Busnetz ist auf die künftig zur Verfügung stehende Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern und das damit mögliche dichte Taktangebot auszurichten. Die neuen öV-Verknüpfungspunkte in der Agglomeration Luzern sind ausgebaut und erprobt in Betrieb. Dank mehr Umsteigemöglichkeiten werden diese Punkte weiter gestärkt.

4.1.5 Stossrichtungen Schiff und Bergbahnen/Lifte

- *Schiff*: Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) ist im touristischen Verkehr nahezu eigenfinanziert unterwegs. Sie fährt – ausgenommen die Abo-Zone für Weggis und Vitznau – ausserhalb des Tarifverbundes Passepartout. Der VVL finanziert gewisse Pendlerleistungen. Weiterhin anzustreben ist eine bessere Integration der touristischen Schifffahrt in das öV-Angebot (z.B. Anerkennung des Passepartout im Luzerner Seebecken).
- *Bergbahnen/Lifte*: Wegen fehlender öffentlicher Strassen leistet die Rigibahn einen wichtigen Beitrag zur Basiserschliessung der ständigen Wohnbevölkerung auf und an der Rigi. Der VVL beteiligt sich an der Finanzierung der Grunderschliessung. Mit der Gütschbahn ist bereits eine kurze Bergbahn in der Agglomeration Luzern Teil des Passepartout. Weitere Bahnen oder Lifte sind zur besseren Erschliessung ebenfalls denkbar.

4.2 Strategie Tarifverbund Passepartout

Im Tarifverbund Passepartout wird – wie in anderen Verbänden – das System «Raum und Zeit» angewendet. Das bedeutet, dass die Kundinnen und Kunden in den gelösten Zonen während der zeitlichen Gültigkeit Bahn und Bus in beliebige Richtungen benutzen können. Die Preise werden anhand der Anzahl Zonen berechnet. Fährt ein Kunde oder eine Kundin über einen Tarifverbund hinaus, kommt der nationale Streckentarif zur Anwendung (direkter Verkehr). Der Tarifverbund Passepartout ist bestrebt, zum einen die verschiedenen Regelungen in den Tarifverbänden zu harmonisieren und zum anderen die zwei öV-Tarifsysteme zu verschmelzen. Diese auch nationale Bestrebung ist sinnvoll und zielt auf eine einheitliche und einfache Tarifung für Kundinnen und Kunden ab.

- *Kurzfristig*: Mit dem SwissPass steht ein nationaler Standard und eine zeitgemässe Technik zur Verfügung, um neben Abonnements des direkten Verkehrs (General- und Halbtaxabonnemente) bald auch Verbundabonnemente auf einer Chipkarte

zu führen. Sowohl das öV-Angebot wie auch Angebote von Drittpartnern sollen auf dem SwissPass sukzessiv ausgebaut werden. Mit dem zukünftigen Preissystem Schweiz soll das Ziel «eine Reise, ein Ticket» erreicht werden. In einem ersten Schritt werden bei den Abonnementen die Strecken des direkten Verkehrs mit Zonen verknüpft (Modul-Abo). In einem zweiten Schritt soll dies auch bei den Billetten ermöglicht werden. Bei den Verkaufskanälen wird dem aktuellen Umfeld Rechnung getragen. Schalter bleiben nötig, damit Personen mit weitergreifenden Anliegen beraten werden können und nicht technikaffine Personen ebenfalls ein Ticket kaufen können. Schalter sollen aber unter den Transportunternehmen sinnvoll und abgestimmt ein Netz bilden. Dazu sind Standorte unter den Transportunternehmen zu koordinieren und nötigenfalls zu straffen. Automaten werden, soweit mit Blick auf die Kundenbedürfnisse sinnvoll, schrittweise reduziert und durch mobile Kanäle ersetzt. Mobile Kanäle sind im Verbund benutzerfreundlich und übersichtlich zu betreiben. Mit den auf dem SwissPass gespeicherten Angeboten sind auch Kombinationsangebote, wie Kombipreise für öV und Velo-Sharing, anzustreben.

- *Mittelfristig:* Mit dem System «Check in-Check out» wird für alle Reisenden in der Schweiz der Komfort eines Generalabonnements angestrebt. Systematisch werden die Fahrgäste automatisch beim Ein- und Aussteigen erfasst (oder sie erfassen sich bei bestimmten Systemen selber). Den Reisenden wird in der Folge am Monatsende eine Abrechnung zu ihren Fahrten zugestellt. Organisatorisch soll die Kooperation zwischen direktem Verkehr und Verbunden vertieft und die Realisierung der öV CH AG angestrebt werden. Doppelspurigkeiten werden eliminiert, die Schalter der Transportunternehmen weiter harmonisiert. Denkbar sind auch neutrale Contact-Center im Passepartout, die im Mandat betrieben würden (s. Kap. 5.1.6).

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

- *Kurzfristig:* Das Preisniveau soll jenem des direkten Verkehrs und damit dem nationalen Tarif folgen. Damit wird die Preiserhöhung einheitlich vollzogen und bleibt nachvollziehbar. Daueraufgabe bleiben die Marketingaktivitäten. Neben den grundlegenden Kommunikationsmassnahmen ist der Fokus noch verstärkt auf die Kundenbindung zu legen.
- *Mittelfristig:* Auf den Hauptentwicklungsachsen soll eine gute Übereinstimmung zwischen Zonentarif und Kundenbedürfnissen erzielt werden.

Der Tarifverbund Passepartout ist der Zusammenschluss der marktverantwortlichen Transportunternehmen. Der Tarifverbund sieht seine Aufgabe in erster Linie bei der Bewirtschaftung der Tarifprodukte. Damit sich die Einnahmen optimal entwickeln, müssen die marktverantwortlichen Transportunternehmen und der VVL ihre Aktivitäten koordinieren. Der VVL definiert daher basierend auf § 9 Absatz 2e öVG folgende Massnahmen (detailliertere Beschreibung im Kap. 5.1.6):

- *Kurzfristig:* Sobald Pilotprojekte im Rahmen der zukünftigen Zusammenarbeit im Verbund realisiert sind, sollen weitere Mandate gemeinsam angepackt werden.
- *Langfristig:* Die Transportunternehmen sollen sich verstärkt organisatorisch verbinden, damit eine Stelle für den ganzen Verbund Dienstleistungen effizient und ohne Doppelspurigkeiten anbieten kann.

4.3 Strategie ergänzende Mobilitätsangebote

4.3.1 Fahrgastinformation

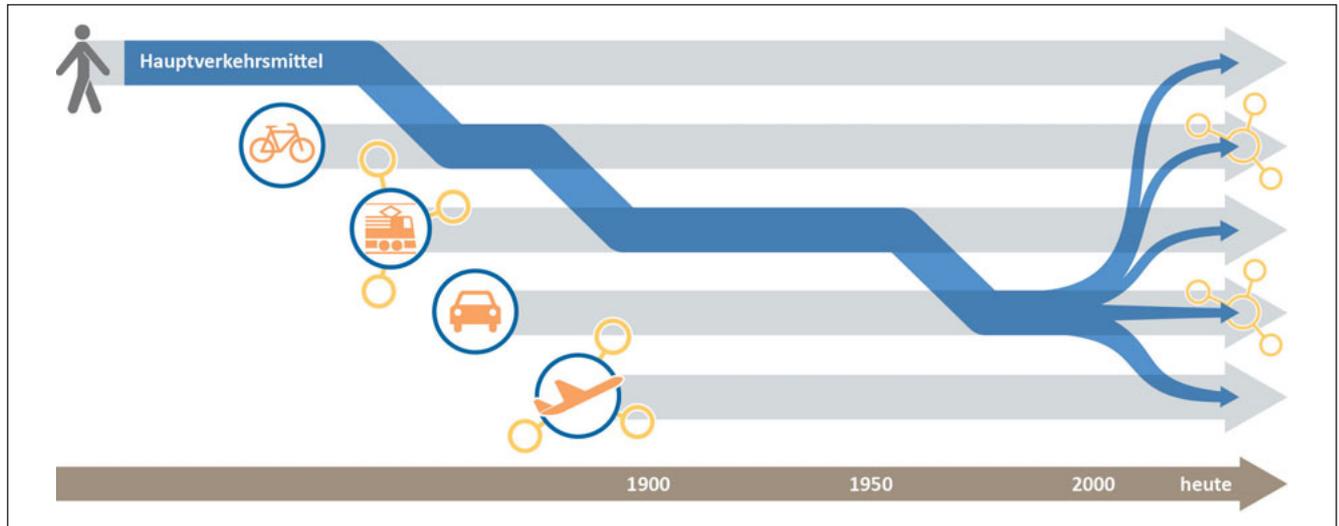
Mit dem Online-Fahrplan öV-Live ist die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) für die Pflege und Weiterentwicklung der Fahrgastinformationen für alle Transportunternehmen im Verbund zuständig (vgl. Kap. 5.1.6). Die Entwicklung ist wie folgt anzugehen:

- *Kurzfristig:* Weiterhin stehen die Daten allen Datendrehscheiben und Anbietern von Digitalprodukten transparent und kostenlos zur Verfügung (Prinzip «Open Data»), damit diese für Kundinnen und Kunden optimierte Informationsprodukte herstellen können. So werden Echtzeitinformationen über die Grenzen der verschiedenen Transportunternehmen hinaus abrufbar. Auch der Verbund betreibt eine auf Einfachheit und Werbefreiheit ausgerichtete Plattform. Weiterhin sind Anschlussbildschirme an den wichtigsten öV-Verknüpfungspunkten einzusetzen und Dritte für deren Nutzung zu motivieren (z. B. in Firmen). Mit den Daten sollen aber auch weitere Anliegen, wie die elektronische Anschlusssicherung an wichtigen öV-Verknüpfungspunkten, realisiert werden.
- *Mittelfristig:* Innerhalb der Branche ist eine Reduktion auf wenige Produkte anzustreben, welche die Echtzeitdaten des Verbundes nutzen.

4.3.2 Sharing

Wie in Grafik 7 unten dargestellt, liessen sich über Jahrzehnte hinweg die jeweiligen Hauptverkehrsmittel nennen. Heute sind wir in der Lage, das jeweils passende Transportmittel für die anstehende Reise individuell zu wählen. Verkehrsmittel werden privat geteilt oder als Dienstleistung bezogen.

Grafik 7: Vom typischen Hauptverkehrsmittel hin zum Sharing



Der Begriff Sharing Economy, seltener auch Share Economy, ist ein Sammelbegriff für Firmen, Geschäftsmodelle, Plattformen, Online- und Offline-Communities und Praktiken, die eine geteilte Nutzung von ganz oder teilweise ungenutzten Ressourcen ermöglichen.

Die Sharing Economy wächst in der Schweiz stetig. Fahrräder, Transporter oder Autos sind in der Nähe verfügbar. Mit Mobility Carsharing kennen wir einen gestandenen Sharing-Anbieter mit langer Tradition. Bei der Gründung 1997 stand mit der gemeinsamen Selbsthilfe und dem energie-, rohstoff- und umweltschonenden Betrieb von Fahrzeugen als ökologische und ökonomische Alternative zum privaten Eigentum jedoch noch eine andere Motivation im Vordergrund als heute. Sharing Economy zeigt einen gesellschaftlichen Wandel, der auf einen nachhaltigen und effizienteren Konsum abzielt. Zusätzlich sollen die eigenen Kosten verringert werden. Vieles zu besitzen, ist – insbesondere für die jüngere Generation – nicht mehr nur Status, sondern auch Last. Deshalb wird vermehrt geteilt statt besessen. Das Konzept von der Sharing Economy erfindet Branchen wie die Hotellerie (Airbnb), Musik (Spotify) oder Film (Netflix) neu. Auch die Mobilität ist davon betroffen. Neuere Vertreter in der Mobilitätsbranche sind Uber, Parku oder Sharoo. Grundlage dieser Angebote ist meistens eine App.

Die strategische Erfolgsposition «Vernetzt» kann durch das Sharing dort weiter gestärkt werden, wo beispielsweise das öV-Netz die Feinverteilung nicht mehr effizient erbringen kann. Kollektive Fahrten können meist nur dort wirtschaftlich angeboten werden, wo eine Mindestnachfrage gebündelt werden kann. Häufig vermag der VVL öffentliche Transportleistungen auf der Landschaft, die über das Grundangebot hinausgehen, nicht zu finanzieren. Sharing-Systeme basieren auf dem vorhandenen motorisierten Individualverkehr und sind ein möglicher Lösungsansatz. Durch die Erhöhung des Wagenbesetzungsgrades profitiert damit auch der MIV von einem effizienteren Betrieb. Zu moderaten Kosten kann dieser MIV für die Allgemeinheit rund um die Uhr und während sieben Tagen in der Woche zugänglich gemacht werden. Auch die Stadt Luzern nimmt sich dem Thema an: Sie kooperiert beispielsweise bereits mit Nextbike (Bikesharing). Weitere Anfragen von Sharing-Diensten liegen vor. Weiter setzt sich die Zentralbahn für das Teilen von Elektro-Ladestationen ein.

Sharing Economy hat auch Auswirkungen auf die Organisation bei den Transportunternehmen. Früher wurden alle Innovationen innerhalb des Unternehmens geschaffen. So hat beispielsweise noch vor zehn Jahren jedes Transportunternehmen selbständig eine Fahrplan-Applikation programmiert. Heute wird zunehmend die Zusammenarbeit mit externen Unternehmen gesucht. Im Fall des Fahrplans stellt das Transportunternehmen einfach die Daten zur Verfügung – so zum Beispiel die Zugerland Verkehrsbetriebe der Firma Google. Diese Art der Zusammenarbeit wird auch in der Sharing Economy gelebt.

Zusammengefasst soll die öffentliche Hand Sharing grundsätzlich dort fördern und koordinieren, wo sich brachliegendes Potenzial nutzen lässt. Dabei gilt es, bestehende Angebote zweckmässig zu ergänzen, die Koordination zu gewährleisten, Zuständigkeiten zu regeln und innerhalb des Verbundes oder der Region ein möglichst einheitliches Sharing-Angebot zur Verfügung zu stellen. Mittelfristig soll die öffentliche Hand Anreize für das Ride-Sharing prüfen.

- *Kurzfristig:* An öV-Drehscheiben und in dicht bebauten Gebieten kann Sharing die individuelle Mobilität garantieren und den Einzugsbereich von Haltestellen vergrössern. Die Thematik gilt es im Verbund zu koordinieren (s. Kap. 5.1.6). Zusammen mit dem öV-Netz kann damit die Transportkette für Kundinnen und Kunden nachhaltig verbessert werden. Das Sharing wird von Unternehmen bereits genutzt und soll weiter gefördert werden. So lassen sich die Fahrzeugflotten optimieren und Mitarbeitende für einen gemeinsamen Pendlerweg motivieren. Mit dem SwissPass steht seitens der öV-Branche auch die Technik zur Verfügung, um Tarifangebote zu kombinieren. Kooperationen sind mit Bike- und Carsharing-Unternehmen zu suchen und einzuführen. Das spontan nutzbare Taxito wird als Mitfahrssystem in der Region Luthern, Willisau, Zell fortgeführt und kann auf Standorte ausgedehnt werden, in denen sich das öV-Angebot zurzeit nicht ausbauen lässt. Geplant ist, das Sharing-System ab 2019 entweder zwischen Schüpfheim und Sörenberg oder im Seetal zwischen Hitzkirch und Fahrwangen einzuführen. Voraussetzung ist, dass dies von den betroffenen Gemeinden und den regionalen Entwicklungsträgern als sinnvoller Mobilitätsausbau unterstützt wird, den bestehenden öffentlichen Verkehr nicht konkurrenziert und vom VVL und den Gemeinden finanziert werden kann. Im Weiteren ist es denkbar, das System ab 2020 zwischen Malers und Kriens nach der Strassensanierung über das Renggloch zu betreiben. Zudem sind weitere neue Projekte zu Ridesharing zu lancieren.
- *Mittelfristig:* Denkbar ist, dass öV-Unternehmen neben öV-Leistungen auch weitere Verkehrsträger anbieten und für den Verbund im Mandat betreiben. Solche Überlegungen müssen unter den Transportunternehmungen abgestimmt sowie mit Kanton und Gemeinden entwickelt werden.

4.3.3 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Damit kann eine hohe Mobilität sichergestellt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt werden. Dies dient wiederum einer qualitativen Verbesserung des Verkehrssystems und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Kanton Luzern ist das Mobilitätsmanagement im kantonalen Richtplan als Koordinationsaufgabe M1-2 verankert. Der VVL gestaltet das Mobilitätsmanagement mit (vgl. § 9 Abs. 2b öVG). Dabei kann auf Erfahrungen beim Kantonsspital Luzern, bei der Hirslanden Klinik St. Anna, beim Campus Sursee und bei der IG Seetalstrasse in Emmen zurückgegriffen werden.

Für das Mobilitätsmanagement wird folgende Strategie verfolgt:

- *Kurzfristig:* Das Mobilitätsmanagement für Unternehmen soll auf dem bereits definierten SBB-Mandat aufbauen. Dabei steht der VVL in der Projektorganisation für eine positive Weiterentwicklung des öV. Vermehrt sollen auch die Angebotsmassnahmen des VVL auf ergänzende und damit unterstützende Initiativen von Dritten abgestimmt werden (u.a. Einführung von Job-Abonnements oder sonstigen sinnvollen Anreizsystemen). In einem noch näher zu bestimmenden Mandat «Marktbearbeitung Veranstaltungen» sollen Veranstalter in Bezug auf eine optimale Organisation der Mobilität beraten werden. Ziel ist es, wo sinnvoll, die Kosten des öV-Angebots in den ordentlichen Eintrittspreis für die Veranstaltung zu integrieren, indem bereits in der Bewilligungsphase steuernd eingewirkt wird. Ein besonderes Augenmerk gilt es auch auf die Schulbildung zu legen. Mit dem Schul- und Erlebniszug der SBB konnten bereits gute Erfahrungen gesammelt werden. Für Privatpersonen sind weiterhin Mobilitätsinformationen in Neuzuzügersets, Kampagnen (etwa basierend auf der erfolgreichen Zusammenarbeit mit den Strassenverkehrsämtern der Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden) und via «Luzernmobil» zu verbreiten.
- *Mittelfristig:* Wie im kantonalen Richtplan in der Koordinationsaufgabe M1-2 vorgesehen, sollen Information, Beratung, Bewusstseinsbildung, Mobilitätsausbildung, Angebotskoordination sowie Vertrieb und Förderung neuer Mobilitätsdienstleistungen durch die Errichtung einer oder mehrerer Mobilitätszentralen realisiert werden, die möglichst örtlich konzentriert attraktive Dienstleistungen in den verschiedenen Handlungsfeldern anbieten.

4.3.4 Weiterentwicklung Nachtangebot

Die bereits beschriebene 24/7-Gesellschaft ist insbesondere am Wochenende auch nach Mitternacht unterwegs. So ist ein Restaurantbesuch nach einem KKL-Konzert nichts Aussergewöhnliches. Clubveranstaltungen beginnen vielfach erst zu fortgeschrittener Zeit und dauern dann bis tief in die Nacht. Das Nachtnetz ist daher ein wichtiges Angebot für Kulturinteressierte jeglichen Alters. So fahren zum Beispiel viele Kundinnen und Kunden von Zürich nach Luzern ins KKL oder umgekehrt von Luzern nach Zürich. Mit dem Nachtnetz ist nach der Anreise mit dem öV auch der Rücktransport bis in die Morgenstunden gesichert.

Das heutige Nachtangebot wird Freitag- und Samstagnacht sowie an Grossanlässen, wie die Fasnacht und das Luzerner Fest, angeboten und gliedert sich innerhalb des Passepartout-Tarifverbundes in drei unterschiedliche Netze. Auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich betreibt die SBB einen Nachtzug (RegioExpress). Der Nachtstern ist als reine Buslösung mit 12 Linien in den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden der grösste Anbieter (Liniennetz in der Beilage 5). Dieses Nachtnetz wird von den Transportunternehmen vbl, PostAuto, Rottal Auto AG und Auto AG Rothenburg eigenständig – meist unter finanzieller Beteiligung der bedienten Gemeinden – betrieben. Der kleinste Dienstleister im Nachtangebot ist der Seetaler Pyjama-Express. Dieser Bus bedient die Strecke Luzern–Hochdorf–Ermensee.

Die drei Netze haben drei verschiedene Tarifsysteme. Während auf dem Nachtzug der SBB der normale Tarif mit einem Nachtzuschlag von 5 Franken gilt, haben der Nachtstern und der Pyjama-Express Spezialtarife. Der Nachtzuschlag des SBB-Nachtzugs ist zudem auf zahlreichen weiteren Nachtnetzen gültig, so zum Beispiel beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) oder beim Tarifverbund Zug, nicht aber beim Nachtstern oder beim Pyjama-Express. Im ZVV gibt es ausserdem Sponsorings von Privaten. So finanziert eine Bank ihren Kundinnen und Kunden den Nachtzuschlag, wenn sie diesen benützen. Die unterschiedlichen Linienführungen haben teilweise auch markante Auswirkungen auf die Fahrzeit. So dauert beispielsweise eine Fahrt von Luzern nach Horw mit dem Nachtbus 27 Minuten länger als am Tag. Die Merkbarkeit des Nachtangebots ist eingeschränkt. Das führt zu Unsicherheiten bei den Fahrgästen, was die Nutzung dieser Leistung erschwert oder gar verhindert.

Mit dem kontinuierlichen Ausbau des öV-Tagangebots haben sich in den vergangenen Jahren darüber hinaus auch die Betriebszeiten des ordentlichen öV-Netzes ausgeweitet. Die Grenzen zwischen dem bestellten öV und den Nachtnetzen verschwinden zunehmend. Weiter lässt sich feststellen, dass die letzten regulären Verbindungen unterschiedlich spät abfahren. Ein einheitlicher Standard fehlt. Die letzte S-Bahn nach Wolhusen beispielsweise fährt in Luzern um 0.16 Uhr ab, während die letzte Verbindung nach Sursee um 0.49 Uhr verkehrt.

Die Strategie beim Nachtangebot lautet wie folgt:

- *Kurzfristig:* Die heutigen Nachtangebote sollen gemeinsam von den heutigen Betreibenden und den öV-Bestellern überprüft werden. Dabei sind nationale Standards anzustreben, die jeweils sinnvollen Transportmittel Bahn und Bus anzubieten, ein Nachtnetz zu bilden und die Schnittstellen mit den letzten Kursen des bestellten Verkehrs zu klären. Das entsprechende Projektgefäss zur Umsetzung dieser Ziele ist im Kapitel 5.1.6 beschrieben. Diese Planungen können auch Impulse für das bestellte Abendangebot zur Folge haben.
- *Mittel- bis langfristig:* Das Nachtnetz wird der Nachfrage entsprechend entwickelt.

4.4 Ausgesuchte Querschnittsthemen

4.4.1 Strategie Qualität

Verschiedene Massnahmen dienen der Qualitätserhaltung.

- Kundenzufriedenheitsumfrage: Ein erster Pfeiler der Qualitätssicherung des Verkehrsverbundes Luzern stellt die Kundenzufriedenheitsumfrage dar. Periodisch wird die Servicequalität der verschiedenen Bahn-, Bus- und Schifflinien im Kanton Luzern erfragt. Die gewählte Methodik wird mittlerweile von vielen andern Regionen der Deutschschweiz angewendet. Damit ist die Vergleichbarkeit sowohl mit den Ergebnissen der früheren Jahre als auch mit anderen Regionen gewährleistet. Im Rahmen der Kundenbefragung aus dem Jahr 2016 bei über 3000 Personen wird – wie bereits vor zwei und vier Jahren – der gute Wert von 74 Punkten erreicht. Eine höhere Bewertung geben die Fahrgäste dem Angebot und der Qualität der Bahn. Die kontinuierliche Verbesserung des regionalen Bahnverkehrs machte sich bemerkbar. So stieg der Wert der Bahnunternehmen im Passepartout-Gebiet von 74 auf 75 Punkte. Es ist davon auszugehen, dass unter anderem das moderne Rollmaterial auf dem RegioExpress Luzern–Wolhusen–Bern,

längere Züge zu Pendlerzeiten und zusätzliche S-Bahnen zu dieser Steigerung beigetragen haben. Immer unzufriedener äussern sich die Fahrgäste zur Pünktlichkeit zu den Hauptverkehrszeiten in der Stadt und Agglomeration Luzern. Von 2006 bis 2014 reduzierte sich der Wert um 12 Punkte. In der Messung von 2016 kommt es zu einer Trendwende: Der Wert stieg auf tiefem Niveau von 56 Punkten auf 57 Punkte, was wohl auf die Ende 2014 verlängerte Busspur auf der Pilatusstrasse zurückzuführen ist, die eine zuverlässige und schnelle Fahrt zum Bahnhof Luzern ermöglicht. Schlechter als noch 2014 beurteilen die Fahrgäste die Kommunikation bei Verspätungen. Die Bewertung sank von 68 auf 66 Punkte. Die Fahrgäste erwarten im Störfall bessere Informationen in den Fahrzeugen und auf mobilen Geräten. Hingegen geben die Kundinnen und Kunden der Verständlichkeit des Passepartout-Tariffsystems bessere Noten. Dank dem neuen Tarifzonenplan stieg der Wert markant von 55 auf 60 Punkte.

- Ein zweiter Pfeiler für die Qualitätssicherung ist die quantitative Messung im Monitoring Gesamtverkehr Luzern, die alle 5 Jahre im Hauptbericht publiziert wird. Die öV-Qualität wird dabei als durchschnittliche Geschwindigkeit von repräsentativen Buslinien erfasst. Im neusten Bericht 2017 steht dazu folgendes Fazit: Der Vergleich zwischen den drei Erhebungszeitpunkten zeigt, dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit im Stadtgebiet zwischen 2011 und 2016 auf drei Strecken zugenommen (Pilatusplatz–Bahnhof, Maihof–Weggismatt und Bundesplatz–Kantonalbank) und auf drei Strecken abgenommen hat (Kasernenplatz–Kreuzstutz, Kantonsspital–Kreuzstutz, Europe–Luzernerhof). Die Zunahme der Fahrgeschwindigkeit auf den genannten Abschnitten ist der Busspur Pilatusstrasse sowie dem Bau und der Inbetriebnahme der öV-Bevorzugungsanlage in Ebikon (Dosierung Verkehrsmenge Richtung Maihof) zu verdanken. Die grösste durchschnittliche Geschwindigkeitsreduktion ist zwischen Kantonsspital und Kreuzstutz festzustellen, wo sich die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit um 10,4 km/h verringerte. Eine elektronische Busspur und weitere öV-Bevorzugungsmassnahmen sind zur Verbesserung der Situation geplant. Im Agglomerationsgürtel blieb die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in der Abendspitzenstunde im Zeitraum 2011 bis 2016 in etwa gleich.
- 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 mit vier Transportunternehmen Zielvereinbarungen abgeschlossen werden. Die Kosten und die Qualität sind voneinander abhängig. Eine Transportunternehmung kann trotz hoher Kosten gut beurteilt werden, wenn sie eine entsprechend überdurchschnittliche Qualität aufweist. Jede Luzerner Transportunternehmung hat den Zielvorstellungsbereich erreicht. In einigen der ebenfalls teilnehmenden Kantonen Aargau, Bern, Thurgau und St. Gallen trifft dies für einzelne Linien noch nicht zu.
- Der Bund betreibt auf nationaler Ebene neu ein eigenes Qualitätsmanagementsystem (QMS). Offen ist, ob dieses das bewährte System des Verkehrsverbundes Luzern ersetzen kann. Statt auf Kundenumfragen setzt es mehrheitlich auf Pünktlichkeitsauswertungen und Testpersonen. Aussagekräftige Resultate dieses Systems liegen noch keine vor.

4.4.2 Minderung der Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten

In Kapitel 2.2 wird das aktuelle Umfeld thematisiert. Seit einiger Zeit wird die Arbeitswelt flexibler gestaltet. So arbeitet gemäss Lustat im Jahr 2011 in der Stadt Luzern bereits jede dritte erwerbstätige Person Teilzeit. Mit WorkSmart lancierten namhafte nationale Firmen eine Initiative, mit der sie ihre flexible Arbeitsweise dokumentieren und Dritte dazu bewegen wollen, durch Unterzeichnung einer Charta auch diesen Weg zu beschreiten. Während der Gewinn für Mitarbeitende individuell zu beurteilen ist, helfen flexible Arbeitsformen bei der Minderung der Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten. Damit können die bestehenden Ressourcen (Infrastrukturen oder Rollmaterial) effizienter genutzt werden. Zudem schonen wegfallende Fahrten die Umwelt. Knapp formuliert gilt: WorkSmart macht Sinn, weil es ein Unsinn ist, jeden Tag zu Stosszeiten im Stau pendeln zu müssen, wenn die gleiche Arbeit dezentral zu Hause

oder von flexiblen Arbeitsorten wie Coworking Spaces aus erledigt werden kann. Es sind aber nicht nur die Arbeitnehmenden zu Hauptverkehrszeiten unterwegs. Schlecht abgestimmte Schulbeginnzeiten grosser Schulen führen dazu, dass grosse Schüler- oder Studierendenzahlen gleichzeitig ihren Schulort aufsuchen oder verlassen (mit entsprechender Belastung des Verkehrssystems).

Eine Studie im Auftrag der SBB, des Kantons Bern, der Post und der Swisscom nennt ebenfalls Fakten zum Thema Pendler- und Ausbildungsverkehr. In der Region Bern belaufen sich die öV-Kosten zur Bewältigung der Hauptverkehrszeit im Jahr 2015 auf eine Grössenordnung von etwas mehr als 40 Millionen Franken jährlich, Tendenz steigend. Auf der Strasse manifestiert sich die Problematik ausgeprägt in den immer wiederkehrenden Verkehrsstaus zu Spitzenzeiten. Ein Pilotversuch zeigte zudem das Potenzial: Während vor dem Versuch 75 Prozent der rund 250 teilnehmenden Arbeitnehmenden während der Hauptverkehrszeiten anreisten, fanden nach dem Versuch nur noch 38 Prozent der Pendlerfahrten zu Spitzenstunden statt. Mit rund 20 Prozent Anteil am Gesamtverkehr zu Hauptverkehrszeiten ist auch der Ausbildungsverkehr ein Feld mit Hebelwirkung. Wären Schulen bereit, morgens später zu starten, liesse sich gemäss der Studie bei Umsetzung eines optimierten 9-Uhr-Stundenplans – also möglichst kein Schulbeginn vor 9 Uhr – am Morgen eine Abnahme des Ausbildungsverkehrs von 84 Prozent erreichen. In der Abendspitze würde eine leichte Zunahme von 19 Prozent resultieren.

In der Zentralschweiz kann das Beispiel der Hochschule Luzern für den Campus Rotkreuz positiv angeführt werden. Seit der Eröffnung im September 2016 reisen 1800, ab 2018 bei Vollausbau rund 3800 Studierende sowie rund 250 Mitarbeitende nach Rotkreuz. Die überwiegende Mehrheit wird im hochfrequentierten Korridor Luzern–Rotkreuz unterwegs sein, da weitere Hochschulstandorte um Luzern angesiedelt sind. In den Nebenverkehrszeiten verfügen die Züge heute über genügend Kapazität. Mittels Analyse von Postleitzahlen der Campusnutzenden resultierten nachfolgende Schulzeiten: Die Vorlesungen beginnen nun um 9 Uhr und enden entweder um 15.15 Uhr oder um 18 Uhr. So wird das heutige öV-Angebot optimal ausgelastet. Diese Lösung ist aus Gesamtsicht einiges günstiger als ein weiterer Ausbau des Bahnangebots zu Hauptverkehrszeiten. Ein Ausbau ist zudem erst mittel-, um Luzern gar langfristig möglich, da die bestehenden Infrastrukturen an die Kapazitätsgrenze gelangt sind und Ausbauten hohe Investitionen auslösen. Studierende und Angestellte des Hochschulcampus profitieren mit dieser Lösung kurzfristig von einer höheren Reisequalität.

- *Kurzfristig:* Die Thematik der hohen Fahrgastfrequenzen zu Hauptverkehrszeiten ist über alle Departemente hinweg auch im Kanton Luzern anzugehen. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Notwendigkeit eines ausgeglichenen Finanzhaushalts kann der öV nicht beliebig ausgebaut werden. Es müssen alternative Massnahmen gesucht und gefördert werden. Entsprechendes Potenzial findet sich bei Hochschulen, Grossunternehmen, Verwaltungen von Kanton und Gemeinden, aber auch bei jedem Kleinbetrieb. Besondere Möglichkeiten ergeben sich bei äusseren Veränderungen wie etwa mit dem Neubau der kantonalen Verwaltung am Seetalplatz, wo solche Überlegungen zum einen die Akzeptanz bei den Mitarbeitenden erhöhen und zum andern kleiner dimensionierte Verkehrsinfrastrukturen erlauben (z. B. kleineres Parkhaus).
- *Mittelfristig:* Anzugehen ist die Fragestellung, ob nicht auch Investitionen in Projekte zu tätigen sind, die zum Ziel haben, die Verkehrsspitzen zu Hauptverkehrszeiten zu brechen. Erste Studien etwa der Metropolitankonferenz Zürich zeigen bestehende und neue Ansätze, angefangen bei der Änderung der Anreizsysteme bei Unternehmen, übergehend zu neuen Tarifmodellen, endend bei der Schulstandortplanung (tertiäre Bildung).

4.4.3 Wirtschaftlichkeit

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

- Im Kapitel 2.5 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.
- Mit dem Konzept «AggloMobil due» werden mit bescheidenen Infrastruktur- und Betriebsmehrkosten bis zu 40 Prozent mehr Kapazität bereitgestellt. Mit dem Einsatz von weiteren grossen Fahrzeugen wie Doppelgelenktrolleybussen (RBus) wird die Kapazität gemäss Konzept «AggloMobil tre» in den Hauptkorridoren nochmals um rund 20 Prozent erhöht. Grosse Fahrgastströme werden also im Sinn der Wirtschaftlichkeit mit grossen statt mit immer dichter fahrenden Bussen bewältigt. Im Weiteren trägt die bessere Verknüpfung von Bahn und Bus zur

Wirtschaftlichkeit des öV bei, indem Bus und S-Bahn nicht mehr zeitgleich parallel zueinander verkehren. Schliesslich nimmt bei wirksamer Busbevorzugung die Zuverlässigkeit (und damit die Fahrplanstabilität) zu. So fällt der heute noch erforderliche Einsatz zusätzlicher teurer Fahrzeuge für die betrieblich instabile Abendspitze weg.

- Der Kostendeckungsgrad ist ein wichtiger Indikator für die Wirtschaftlichkeit. Der VVL misst diesen. Zudem ist in diesem öV-Bericht ein Zielwert dazu definiert.
- Die Mobilität auf der Landschaft ist für den öV und somit für den VVL eine grosse Herausforderung. Kollektive Fahrten können meist nur dort wirtschaftlich angeboten werden, wo eine Mindestnachfrage gebündelt bewältigt werden kann. Oft lassen sich öffentliche Transportleistungen auf der Landschaft über das Grundangebot hinaus nicht finanzieren. Die Landschaft darf aber nicht vernachlässigt werden, da deren Ausbauwünsche gleichermassen wie jene auf den Hauptentwicklungsachsen und situationsgerecht zu beachten sind. Viele öV-Angebote auf der Landschaft sind optimiert, stehen daher bei einem weiteren Ausbau vor hohen Sprungfixkosten (etwa aufgrund des Einsatzes eines zusätzlichen Fahrzeugs). Statt solche Kosten zu finanzieren, werden neue Wege gesucht, um bei schwacher Nachfrage und aufgefächerter Siedlungsstruktur die öffentliche Mobilität trotzdem weiter zu fördern. Nach einer Analyse von Möglichkeiten steht zur Diskussion, auf den auf der Landschaft gut genutzten motorisierten Individualverkehr und damit zusammenhängend auf ein Mitfahrssystem wie Taxito zu setzen. Von der Erhöhung des Wagenbesetzungsgrades profitiert auch der motorisierte Individualverkehr dank eines effizienteren Betriebs.
- Im Rahmen der Ausschreibungsstrategie sind alle Linien im Kanton Luzern einer Kosten- und Qualitätsanalyse unterzogen worden. Dank Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen konnten die Kosten erheblich reduziert werden.
- Neue Linien sowie Linien mit ungenügender Qualität werden – wo zweckmässig – ausgeschrieben.
- 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. Die entsprechenden Regeln in den §§ 5 und 8 öVV zu den Angebotsstufen und zu den minimalen Kostendeckungsgraden geben die Grenze der Optimierung vor.

4.4.4 Behindertengleichstellung und -fahrdienst

Öffentliche Anlagen sind bis 2023 an den durch das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]; SR 151.3) vorgegebenen Standard betreffend Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen anzupassen. Zuständig für die Umsetzung sind die jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer. Die nachfolgende Tabelle 6 gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand der Massnahmen im Kanton Luzern.

Tabelle 6: Stand Umsetzung 2016 der Massnahmen im öV gemäss Behindertengleichstellungsgesetz

Thema	Massnahme	Anzahl (Total)	Anzahl (BehiG-tauglich)	Zuständig
Fahrzeuge				
Bus	Niederflur	33	33	Auto AG Rothenburg
	Klapp rampen	33	33	
Bus	Niederflur	36	36	Auto AG Schwyz
	Klapp rampen	36	36	
Bus	Niederflur	56	56	PostAuto Schweiz AG
	Klapp rampe	56	56	
	Hochboden mit Lift	3	3	
	Kleinbusse ohne Rampe	4		
Bus	Niederflur	21	21	Rottal Auto AG
	Klapp rampen	21	21	
Bus	Niederflur	140	140	vbl
	Klapp rampen	140	140	
Bus	Niederflur	9	9	ZVB
	Klapp rampen	9	9	

Thema	Massnahme	Anzahl (Total)	Anzahl (BehiG-tauglich)	Zuständig
Bahn	Fahrzeuge	Von den Bahnlinien sind folgende Fahrzeuge mit Stand 2016 noch nicht BehiG-tauglich (in Klammern die geplante Umsetzung) – Seetalbahn (SBB, 2019) – Voralpenexpress (SOB, 2020) – Teilweise Fernverkehr (SBB)		BLS SBB SOB Zentralbahn
Bahnhöfe und Haltestellen				
Haltestelle	Perron passend zum Fahrzeug	11	6	BLS
Haltestelle	Perron passend zum Fahrzeug	45	24	SBB
Haltestelle	Perron passend zum Fahrzeug	3	3	Zentralbahn
Haltestelle	Bushaltestellen auf Gemeindestrassen	zirka 250	nicht erhoben	Gemeinden (ausser Stadt Luzern)
Haltestelle	Bushaltestellen auf Gemeindestrassen	157	2	Stadt Luzern
Haltestelle	Bushaltestellen auf Kantonsstrassen	493	zirka 80	vif
Kommunikationssysteme und Billettausgabe				
Ticketautomat Bahnen	Optimiert für Bedienung behinderter Menschen	109	16*	SBB
Ticketautomat Passepartout	Optimiert für Bedienung behinderter Menschen	314	314**	TU-Gemeinschaft
Informationssysteme	Optimierung gemäss Anforderungen BehiG	Bei Überarbeitung der Systeme werden neueste Vorschriften berücksichtigt. Die Mehrheit der Systeme ist bereits optimiert.		Systembetreiber
Hinweise				
* Geplanter Ersatz bis 2021				
** Alle 314 Billettautomaten der Betriebsgemeinschaft S-POS halten die ergonomischen Vorschriften des BehiG ein (Bedienungselemente unterhalb der Höhe von 130 cm, ausser dem Münzeinwurf – dieser darf höher sein, wenn das bargeldlose Bezahlssystem die maximale Höhe von 130 cm einhält, was bei den Automaten der Fall ist). Das MMI (Machine Man Interface) ist gemäss dem Style Guide von ZEIX aufgebaut, der die Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes berücksichtigt. Zudem unterstützen alle Automaten den Vierquadranten-Modus, der eine extra grosse Schrift anzeigt.				

Der VVL stellt sicher, dass Personen ab 16 Jahren mit Wohnsitz im Kanton Luzern, die den öV nicht oder nur eingeschränkt nutzen können, für Alltagsfahrten ein Kontingent von Fahrgutscheinen zur Verfügung gestellt wird, die nicht durch Dritte (z.B. Sozialversicherungen) bezahlt werden. Es handelt sich unter anderem um Fahrten zum Einkauf, zu kantonalen oder kommunalen Einrichtungen, zum Coiffeur, zur Pflege von sozialen Kontakten oder zu kulturellen Anlässen. Die Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden ist mit der Organisation beauftragt. Sie prüft die Berechtigung und vergibt sogenannte Tixi-Taxi-Bons.

4.4.5 Freizeitverkehr, Schulbus und touristischer Verkehr

Der öV umfasst weitere Bereiche, für welche die nachfolgenden Stossrichtungen gelten:

- *Freizeitverkehr*: Statistische Auswertungen zeigen sowohl bei der Anzahl der Wege als auch bei den Tagesdistanzen einen hohen Anteil Freizeitverkehr. Während der Pendler- und der Einkaufsverkehr wiederkehrend verlaufen, 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. Viele Freizeitaktivitäten finden lokal statt. In der Stadt und Agglomeration Luzern ist

das Angebot des öV bereits heute an allen Wochentagen gut ausgebaut und spielt daher auch in der Freizeit eine wichtige Rolle. Die derzeit bestehende Grunderschliessung bildet für den individuellen Tourismus eine genügend gute Ausgangslage. Individuelle Angebote wie Alpentaxis bleiben eine gewünschte Ergänzung zum öffentlich mitfinanzierten Grundangebot. Nach langjähriger Vorarbeit von Passepartout und Luzern Tourismus wurde 2016 die Einführung eines Hotel-Tickets beschlossen. Ab 2017 erhalten alle Gäste, die in einem Hotel in der Stadt Luzern übernachten und dafür einen Kurtaxenbeitrag entrichten, neu das Luzern Hotel-Ticket. Das Ticket berechtigt zu kostenlosen Fahrten mit Bus und Bahn innerhalb der Tarifzone 10 von Passepartout in der 2. Klasse. Es ist am Tag der Anreise, während des gesamten Aufenthaltes und am Tag der Abreise gültig. Finanziert wird es aus den Kurtaxen, die jeder Hotelgast zusätzlich zu den Übernachtungskosten entrichtet. Das Ticket wird also durch den Gast selbst finanziert. Ein analoges Angebot in der Region Sursee/Sempach ist anzustreben.

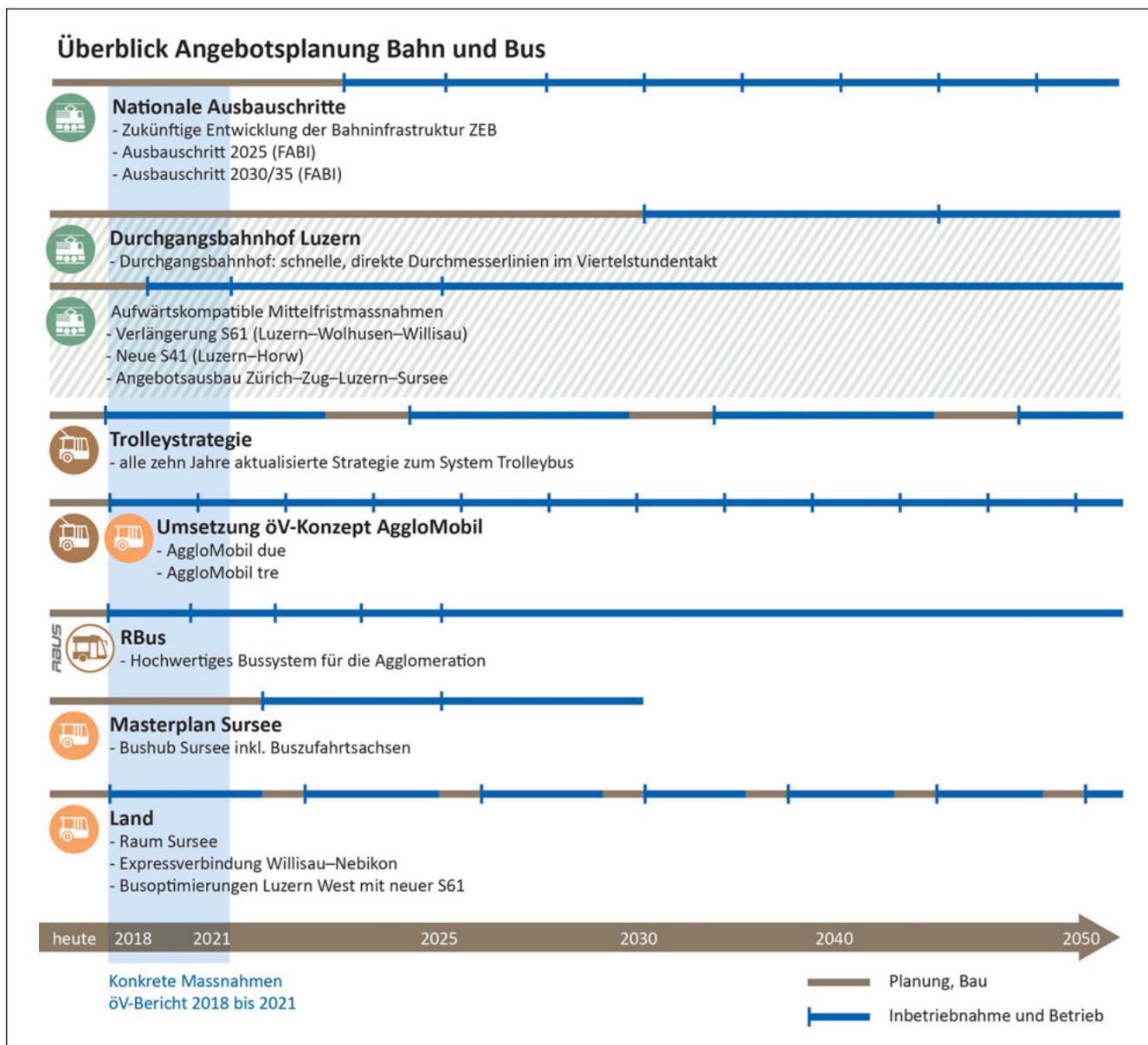
- *Schulbus*: Bei einer weiten Anreise zum Schulort ist der öV für den Schülertransport geeignet. Wo immer möglich wird das Transportbedürfnis mit den regulären Linien abgedeckt. Dabei gilt es, die Pendler- und Schülerströme in dünn besiedelten Regionen zu bündeln. Steht kein öffentlicher Verkehr zur Verfügung, ist ein Schulbus sinnvoll. Die Bewilligung für solche Personentransporte erteilt der VVL.
- *Touristischer Verkehr*: Für den rein touristischen Verkehr ist der VVL nicht zuständig. Gleichwohl ist es Aufgabe des VVL, sich dafür einzusetzen, dass die touristischen Anlagen mit dem öV gut erschlossen sind, damit der öV für die Hin- und Rückreise eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten kann.

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 untenstehende Grafik 8 gibt einen Überblick über die laufende Planung sowie die Inbetriebnahme von Bahn- und Busprojekten.

Grafik 8: Planungsumgebung Angebot Bahn und Bus



5.1.1 Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Mittelfristangebot 2025

Durchgangsbahnhof Luzern

Die vier Hauptargumente für den Durchgangsbahnhof Luzern im Überblick:

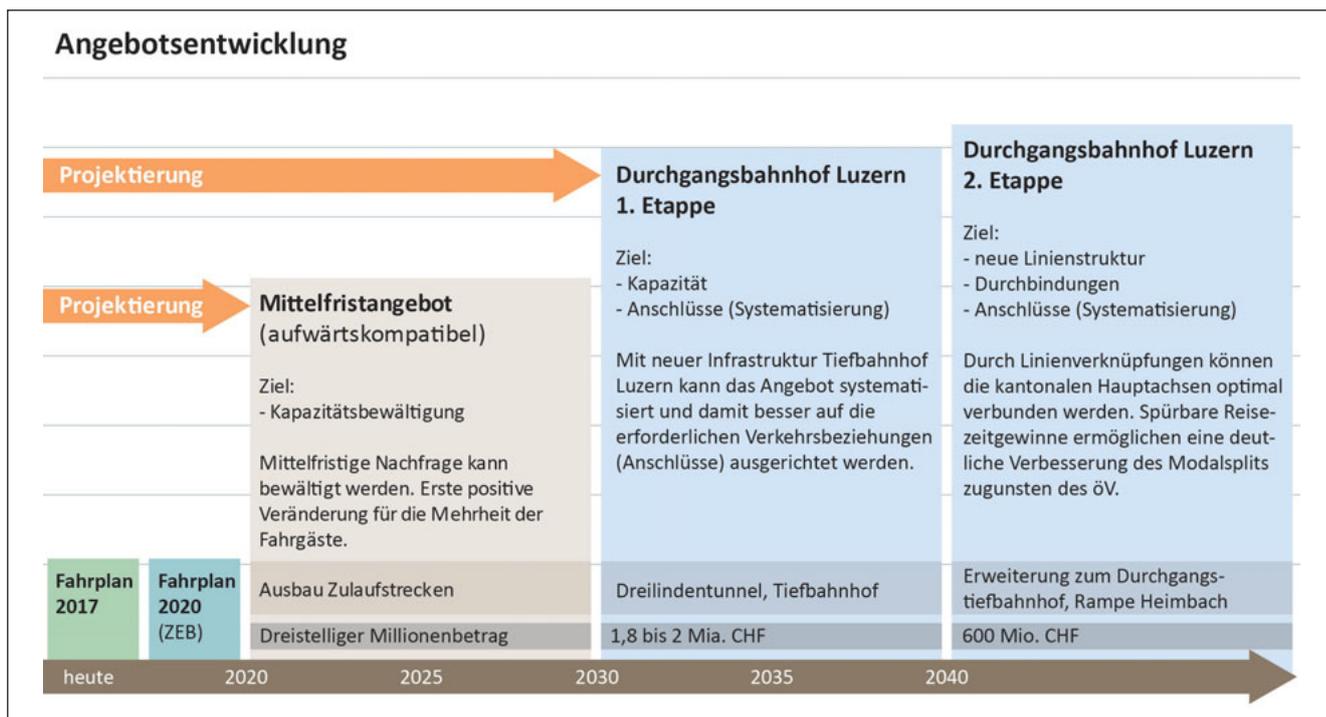
- Der Durchgangsbahnhof ist ein Schlüsselement der schweizerischen Schienenmobilität: Er verkürzt die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse und entlastet damit den Knoten Zürich. Neue Durchbindungen wie Zug–Genf oder Olten–Rotkreuz vernetzen die Schweiz noch besser.
- Der Durchgangsbahnhof verbessert den öV im Kanton Luzern und in der Zentralschweiz: Er verkürzt die Reisezeiten, schafft mehr Kapazität und Flexibilität in der Angebotsgestaltung, dies vor allem auf der hoch belasteten Strecke Zürich–Zug–Luzern–Sursee, und trägt wesentlich zu einer Effizienzsteigerung bei.
- Der Durchgangsbahnhof setzt raumplanerische und wirtschaftliche Impulse. So verbindet er Hauptentwicklungsachsen und spielt Entwicklungsflächen im Zentrum von Luzern für Wohnen und Arbeiten frei.
- Der Durchgangsbahnhof bietet eine zukunftsfähige Lösung für den drittgrössten Bahnhof der Schweiz.

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Im Jahr 2016 ist er der sechstgrösste Schweizer Bahnhof bezüglich Ein- und Aussteigende oder – genau mit gleicher Frequenz zusammen mit Genf – der drittgrösste Bahnhof gemessen an den Personenbewegungen. 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 oder lösen umfangreiche Infrastrukturmassnahmen aus. Der Durchgangsbahnhof 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 Durchgangsbahnhof Luzern bringt aber auch die gewünschte Fahrzeitverkürzung Richtung Zug–Zürich und integriert Luzern – mit weiteren Infrastrukturausbauten Richtung Zürich – ins schweizerische Bahnknotensystem.

Der Kanton Luzern hat nach der Gutheissung des Kredits für die Planung eines Durchgangsbahnhofs durch die Stimmberechtigten am 29. November 2009 die SBB mit der Ausarbeitung des Vorprojekts beauftragt. Das im Juli 2013 präsentierte Vorprojekt für den Durchgangsbahnhof Luzern zeigt die genaue Linienführung in Lage und Höhe, die Baumethoden für die einzelnen Abschnitte, die geologischen Abklärungen, die Etappierung 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 Durchgangsbahnhof Luzern geführt. Dieser befindet sich unter den heutigen Geleisen 8 bis 13. Mit dem 2 km langen Neustadtunnel ergibt sich eine durchgehende Linie in Richtung Basel und Bern, Luzern West und Seetal. Der Durchgangsbahnhof Luzern beseitigt den Kapazitätsengpass im öV 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 Durchgangsbahnhof betragen gemäss kantonalen Berechnungen 2,4 Milliarden Franken.

Die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern wurde dank intensiven Bemühungen der gesamten Zentralschweiz in den Bahnausbau 2025 aufgenommen. Der Kanton Luzern strebt mit allen Mitteln an, dass der Bund, dem die Federführung obliegt, das Projekt zügig weiterentwickelt. Dafür soll die bestehende Zusammenarbeit mit dem BAV und den SBB weitergeführt werden. Mit dem Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern vom 8. September 2015 wurde Ihr Rat über den Projektstand informiert. Der Bericht zeigte erneut die erwarteten Kapazitätsengpässe, die Resultate des Vorprojekts, den gesammelten Nutzen aus der separaten Nutzenstudie, aber auch Ansätze auf, wie man das Ziel schrittweise erreichen kann (s. Grafik 9). Weiter zeigt der Bericht, wie sich eine Vorfinanzierung durch den Kanton gestalten könnte. Ihr Rat beauftragte unseren Rat, mit einer kantonalen Vorfinanzierung zu einer vorgezogenen Realisierung des Durchgangsbahnhofs beizutragen und dieses Zielbild konsequent zu vertreten.

Grafik 9: Künftige Angebotsentwicklung Luzern bei der Bahn



Nationaler Bahnausbau schritt 2025 (Mittelfristangebot)

Da der Durchgangsbahnhof Luzern erst nach 2030 in Betrieb genommen werden kann, sind im Zeitraum zwischen 2020 und 2030 aufwärtskompatible Massnahmen nötig, um die Kapazitätsengpässe zu bewältigen.

Der Bahnausbau schritt 2025 beinhaltet Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken und bringt Verbesserungen innerhalb der Ballungsräume und im Agglomerationsverkehr. Insbesondere ist die Projektierung für den Kapazitätsausbau Zug-Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern) ausdrücklich Bestandteil des Bahnausbau schritts 2025 (vgl. Art. 1 Abs. 2p des Bundesbeschlusses über den Bahnausbau schritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur). Das bereits bis auf die Minute definierte Referenzkonzept 2025 weist gemäss BAV eine hohe Planungsqualität auf. Für Luzern präsentiert sich das Referenzkonzept 2025 (Stand 12/2015) wie folgt:

- Umwidmung der Verbindung Luzern-Basel zugunsten von Luzern-Bern, da im Zulauf Luzern die Infrastruktur keinen Spielraum für neue Zugverdichtungen zulässt. Nach Basel kann damit künftig nur noch einmal direkt, das zweite Mal pro Stunde mit Umsteigen in Zofingen gereist werden.
- Im Fahrplankonzept 2025 sind zudem erste aufwärtskompatible Verbesserungen vorgesehen. Im Fernverkehr wird die Innerschweiz direkt mit der Ostschweiz verbunden, indem Züge von Bern über Luzern nach Zürich stündlich weiter nach Konstanz verkehren. Zudem wird die heutige S61 Luzern-Schachen neu von Luzern bis Willisau geführt. Richtung Luzern Süd ist mit der S41 Luzern-Horw eine S-Bahn-Linie in der Hauptverkehrszeit abgebildet. Sie kann im Fahrplan 2022 verkehren, sofern die doppelspurige Einfahrt der Zentralbahn in Luzern und der Ausbau des Bahnhofs Horw abgeschlossen sind. Ins Seetal ist der zusätzliche Fahrweg Hochdorf-Luzern weiterhin enthalten. Fernverkehrslinien sind im Referenzangebot 2025 in Luzern betrieblich durchgebunden. Weitere Ausbauvorhaben sind ab 2021 neue Abstellanlagen in Wolhusen sowie ab 2024 in Betrieb gesetzte Signale zur Zugfolgezeitverkürzung in der Einfahrt Luzern.

Alle diese Verbesserungen bringen das Bahnsystem in Luzern schrittweise vorwärts. Einige Massnahmen aus der im letzten öV-Bericht enthaltenen Planung «Mittelfristangebot Bahn 2025» vom 24. April 2014 wurden jedoch nicht in den Bahnausbau schritt 2025 aufgenommen. Das Referenzkonzept 2025 enthält somit noch nicht alle ausgewiesenen Bedürfnisse der Region Luzern. Der stossende Umstand, dass der Bahnausbau schritt 2025 die Hauptentwicklungsachsen Olten-Sursee-Luzern-Ebikon-Zug-Zürich nicht berücksichtigte, obwohl dort die Engpässe und Wachstumsprognosen am grössten sind, ist beim zuständigen BAV deponiert. Weitere Massnahmen resultieren gemäss BAV jedoch aus den Angebotskonzepten zum Bahnausbau schritt 2030/2035, die aus Sicht des Kantons nach den entsprechenden Beschlüssen der eidgenössischen Räte wegen des hohen Nachfragedrucks vorgezogen eingeführt werden müssten.

Nationaler Bahnausbau schritt 2030/2035

Als Ausgangslage für die Entwicklung des Bahnausbau schrittes 2030/2035 stehen dem BAV eine Bedarfsanalyse, eine Zusammenstellung der Angebotskonzepte im Regionalverkehr und eine erste Auslegeordnung zu nationalen Angebotskonzepten im Personenfern- und im Güterverkehr zur Verfügung. Aus diesen Unterlagen wurden regionale Module abgeleitet, die eine oder mehrere Angebotsverbesserungen sowie die zugehörige Infrastruktur beinhalten. Die Module wurden anschliessend vom BAV bewertet und nach Dringlichkeitsstufen geordnet. Module der ersten Dringlichkeitsstufe werden zurzeit zu Gesamtkonzepten mit Umsetzungshorizont bis 2030/2035 zusammengefügt. In den Angebotskonzepten für den Regionalverkehr sind die Problemlagen ohne den geforderten Angebotsausbau sowie das Vorgehen zur Reduktion der Überlast dargelegt (vgl. Regionales Angebotskonzept 2030 der ZKöV vom 27. November 2014). Die für dieses Angebotskonzept notwendigen Abklärungen und Studien wurden durch die Planungsregionen erstellt und finanziert. Die nachfolgende Modulbildung und der weitere Prozess standen unter der Federführung des BAV und werden auch von diesem finanziert.

Die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) wies Ende 2014 übereinstimmend mit dem Kanton Luzern darauf hin, dass die Zentralschweiz bei den bisherigen Bahnausbau schritten kaum berücksichtigt wurde, obwohl die Region eine beachtliche Entwicklung hinter und vor sich hat. Deshalb soll die Zentralschweiz nun vom Bahnausbau schritt 2030/2035 substanziell profitieren. Das im November 2014 von der ZKöV eingereichte Angebotskonzept enthält unter anderem mehr Bahnverbindungen auf den Hauptentwicklungsachsen, insbesondere auf dem Abschnitt Zürich–Zug–Luzern–Sursee. Weiter setzt das Konzept auf mehr Durchmesserlinien, welche die nationalen sowie regionalen Zentren noch besser miteinander verbinden und die Kapazitäten erhöhen. So sollen beispielsweise die heutigen Linien auf der Achse Bern–Zofingen–Sursee–Luzern–Zug–Zürich miteinander verbunden werden, was den Fahrgästen viele neue Direktverbindungen eröffnet (z. B. Sursee–Zürich oder Zug–Rotkreuz–Rontal–Bern). Mit der Verdichtung der S-Bahn zu den Hauptverkehrszeiten umfasst das Angebotskonzept auch notwendige Ausbauten Richtung Obwalden und Nidwalden. In der ganzen Zentralschweiz wird zudem eine Systematisierung der Angebote angestrebt. Dies bedeutet in der Regel mindestens den 30-Minuten-Takt, bei entsprechender Nachfrage auch einen dichteren Takt.

Die Position der ZKöV enthält folgende Forderungen:

- Die Projektierung des Zimmerberg-Basistunnels II und des Durchgangsbahnhofs Luzern muss unverzüglich aufgenommen werden (wie im genehmigten Bahnausbau schritt 2025 bereits vorgesehen).
- Der Zimmerberg-Basistunnel II und der Durchgangsbahnhof Luzern sind als zu realisierende Vorhaben in den Bahnausbau schritt 2030/2035 aufzunehmen. Wegen der Überlast ist der Zimmerberg-Basistunnel II dringlich. Die vollständige Finanzierung ist im Bahnausbau schritt 2030/2035 vorzusehen. Für den Durchgangsbahnhof Luzern ist mindestens eine etappierte Umsetzung in Betracht zu ziehen.
- Die Grundlagen für eine Vorfinanzierung der Projekte sind zu ermöglichen.

Im Herbst 2017 hat der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage zum nächsten Bahnausbau schritt 2030/2035 verabschiedet und in eine breite Vernehmlassung gegeben. Nach der Vernehmlassung folgt Ende 2018 die Botschaft zuhanden des Parlaments, ab 2019 die Beratung des Ausbaus schritts im Parlament.

Gemäss Vernehmlassungsvorlage soll der Zimmerberg-Basistunnel II als zu realisierendes Vorhaben in den Bundesbeschluss über den Bahnausbau schritt 2030/2035 Eingang finden. Zudem ist vorgesehen, dass der Bundesbeschluss Projekte anführt, die durch Dritte vorfinanziert werden können. Zu diesen Projekten zählt die Vernehmlassungsvorlage auch den Durchgangsbahnhof Luzern. Der Bund bewertete nämlich in seiner standardisierten NIBA-Analyse das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Moduls mit dem Zimmerberg-Basistunnel II und dem Durchgangsbahnhof Luzern als gut. Die Bundesplanungen zum Bahnausbau schritt 2030/2035 zeigten zudem erneut, dass erst ein Durchgangsbahnhof Luzern für den Knoten Luzern und die Zentralschweiz eine nachhaltige weitere Bahnentwicklung zulässt. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist in der Zwischenzeit also auch seitens des Bundes als richtige Lösung für die künftige Bahnentwicklung anerkannt. Allerdings muss die vom Bund vorgeschlagene Vorfinanzierungslösung für die Kantone tragbar sein und bedarf in diesem sowie in weiteren Punkten noch einiger Klärungen.

5.1.2 öV-Konzept «AggloMobil tre»

«AggloMobil tre» ist ein Konzept zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022 (vgl. Liniennetz in der Beilage 4). Es beruht auf dem Konzept «AggloMobil due», das Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2018 beinhaltet und zurzeit umgesetzt wird. Mit diesen Konzepten will der VVL dem veränderten Mobilitätsverhalten und dem prognostizierten Mobilitätswachstum aus der angestrebten Siedlungsentwicklung gerecht werden. Die AggloMobil-Konzepte sind eingebettet in den kantonalen Richtplan und in die Agglomerationsprogramme. Zum besseren Verständnis seien hier nochmals kurz die vier Pfeiler des Konzepts «AggloMobil due» angeführt:

1. Bus mit S-Bahn an modernen Bushubs verknüpfen.
2. Kapazität durch grössere statt immer dichter fahrende Busse ausbauen.
3. Buslinien vernetzen (z. B. mit Tangentiallinien).
4. Zuverlässigkeit durch Busbevorzugungsanlagen verbessern.

Im Konzept «AggloMobil tre» wurden folgende Schwerpunkte bearbeitet:

- Ausbau RBus: Das System RBus ist ein erhöhter Standard für Doppelgelenktrolleybuslinien, das den Fahrgästen beinahe die Vorteile eines Tramsystems bietet. Der Ausbau von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur soll schrittweise bis 2025 erfolgen. Damit werden die Kapazitäten ausgebaut und die Zuverlässigkeit erhöht. Geplant ist die Einführung von RBus auf den weiteren Linien 8 und 12 (Durchbindung zur neuen RBus-Linie 3). Auf den Linien 1 und 2 hat die Umsetzung mit Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge in den Jahren 2014 und 2017 bereits begonnen.
- Durchmesserlinien: Immer noch verkehrt ein Grossteil der Buslinien radial zum Bahnhof Luzern. Mit der Verknüpfung eines Teils dieser Buslinien zu Durchmesserlinien wird das öV-System besser vernetzt. Die Fahrgäste profitieren von einer umsteigefreien Fahrt innerhalb der Stadt und Agglomeration Luzern. Weiter sorgen Durchmesserlinien für besser ausgelastete Fahrzeuge in der Innenstadt und leisten einen wichtigen Beitrag für ein flüssiges Gesamtverkehrssystem. In einem ersten Schritt entsteht mit der Verknüpfung der Linien 20 und 24 eine direkte Verbindung zwischen Horw, Luzern und Meggen. Mit der Verknüpfung der Linien 12 und 8 soll in einem zweiten Schritt eine direkte Verbindung zwischen Littau und Würzenbach geschaffen werden (neue RBus-Linie 3).
- Einheitliche Taktstandards: Vergleichbare Korridore und Quartiere werden mit einheitlichen Takten und zu einheitlichen Betriebszeiten bedient. Hierzu werden die Kapazitäten und Takte auf das Nachfragepotenzial abgestimmt.

5.1.3 Zentrumsregion Sursee Plus

Die Stadt Sursee bildet gemeinsam mit ihren Nachbargemeinden das zweite Zentrum des Kantons Luzern. Nach einem bereits sehr starken Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum in den vergangenen Dekaden wird auch in Zukunft eine dynamische Entwicklung erwartet. Diese Entwicklung erfordert Anpassungen beim Verkehrssystem. So soll der öV als Verkehrsmittel gestärkt werden und einen Grossteil der künftigen Verkehrsnachfrage aufnehmen. Hierfür muss der öV schrittweise ausgebaut, der zentrale Umsteigeknoten Bahnhof Sursee aufgewertet und der strassengebundene öV möglichst ohne Behinderung betrieben werden. Mit der Einführung des 30-Minuten-Taktes der IR-Züge zwischen Luzern und Bern erhält die Zentrumsregion Sursee eine funktionierende Transportkette Bahn-Bus nicht nur in Richtung Luzern, sondern auch in Richtung schweizerisches Mittelland. Voraussetzung für den Erfolg des öV ist jedoch auch eine Raumplanung, die eine kompakte Siedlungsentwicklung fördert. Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans und dem vom regionalen Entwicklungsträger Sursee-Mittelland erarbeiteten Zukunftsbild sind auch in diesem Bereich die Grundlagen erarbeitet worden.

Der Masterplan Bahnhof Sursee (gleichnamiger Schlussbericht vom 11. Juni 2015) zeigt die Rahmenbedingungen für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnhofs Sursee und seines Umfeldes auf. Kurz- bis mittelfristig soll am heutigen Standort beziehungsweise leicht gegen Süden verschoben der neue Busbahnhof entstehen. Dies bedingt Anpassungen im Bereich der Veloabstellplätze und der Verkehrslösung für den motorisierten Individualverkehr. Der Durchgangsverkehr soll auf die Umfahrungsstrassen gelenkt werden. Die Lage des Busbahnhofs wurde nochmals breit untersucht. Auch Lösungsansätze mit einer Aufteilung des Busbahnhofs auf Sursee und Oberkirch wurden untersucht. Als Bestlösung bestätigt wurde jedoch die heutige, leicht nach Süden verschobene Lage, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die geplanten langfristigen Gleisverlängerungen und -ergänzungen und die neuen Nutzungsschwerpunkte in Sursee und Oberkirch.

Langfristig soll das Aufnahmegebäude der SBB nach Süden (in den Bereich der heutigen Mobility-Abstellplätze) verschoben werden, wo auch eine neue Personenunterführung entstehen soll. Diese erschliesst die Mittelperrons von Süden her und ist Teil einer neuen Fuss- und Veloverbindung zwischen Sursee und Oberkirch. Mit einem städtebaulichen Konzept wurde aufgezeigt, wie die Attraktivität des Bahnhofs Sursee mit Nutzungen (einschliesslich Hochhäuser und höhere Häuser) in Wert gesetzt werden kann. Die neuen Nutzungen haben Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr so rasch als möglich auf das übergeordnete Strassennetz (Entlastungsstrasse, Ringstrasse u. a.) zu lenken. Auf diese Weise können der Bahnhofplatz und die umliegenden Quartiere entlastet werden. Um dies zu erreichen, sind flankierende Massnahmen in Sursee und Oberkirch zu erarbeiten und umzusetzen. Klar ist, dass einzelne Knoten (etwa der Knoten Bahnhofstrasse–Christoph-Schnyder-Strasse) an die Kapazitätsgrenze gelangen.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen für die angestrebten Verbesserungen im Busverkehr sind erst noch zu schaffen. Die entsprechenden Massnahmen, die eine Priorisierung und Beschleunigung der Buslinien umfassen, sind im Konzept motorisierter Individualverkehr von Sursee Plus aufgezeigt.

5.1.4 öV-Angebot Luzern West mit S61 Luzern–Wolhusen–Willisau

Der Bund sieht in seinem Bahnausbaustritt 2025 ab Dezember 2019 die Verlängerung der S-Bahn-Linie S61 Luzern–Schachen nach Willisau vor. Dazu notwendige Infrastrukturausbauten, etwa die Kreuzungsstation Menznau, sind im Bau. Damit profitiert die ganze Region zu Pendlerzeiten von einer dritten stündlichen Direktverbindung nach Luzern, die aufgrund der zunehmenden Nachfrage notwendig ist. Der Regionalexpress Luzern–Wolhusen–Bern und die S-Bahn-Linien S6 und S7 stossen an ihre Grenzen.

Die Verlängerung der S61 ist ein wichtiger und aufwärtskompatibler Zwischenschritt zum Durchgangsbahnhof Luzern. Die Linie zwischen Luzern und Willisau wird ab Dezember 2019 als beschleunigte S-Bahn (Express-S-Bahn ESB) betrieben und bedient die Stationen Littau, Malters, Wolhusen und Menznau. Sie trägt zu einer wesentlichen Verbesserung des öV-Angebots für die nachfragestarken Relationen Malters, Wolhusen und Willisau bei. Aufgrund der äusserst engen Fahrplankonstellation kann die S-Bahn in Schachen nicht mehr halten. Allerdings wird die wegfallende Zugverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert. Bestehen bleiben der Halt der S6 in Schachen und damit die zwei Bahnverbindungen nach/von Luzern in den Hauptverkehrszeiten. Nach/von Wolhusen wird das öV-Angebot gar verbessert.

Dank gezielten Angebotsoptimierungen der bestehenden Buslinien in den von der verlängerten S61 bedienten Bus-Bahn-Knoten soll die verlängerte S61 zusätzliche Fahrgäste aufnehmen. Gleichzeitig lässt sich damit eine Entlastung der nachfragestärksten Regionalexpress erreichen, wovon auch die Region Entlebuch dank weniger überlasteten Zügen in der Hauptverkehrszeit profitiert. Ziel ist, das ganze öV-System in den Korridoren Malters–Wolhusen, Wolhusen–Langenthal und Wolhusen–Langnau dank besseren Transportketten und kürzeren Reisezeiten nachfragegerechter zu gestalten. Das gilt auch für den Korridor Dagmersellen–Nebikon–Schötz–Willisau, der seit Jahren eine nur ungenügende öV-Qualität aufweist. Der Handlungsbedarf ist hier erkannt und bereits im letzten öV-Bericht aufgezeigt worden. Das Angebot (Stichwort Wiggertal-Express) soll optimiert und ausgebaut werden.

5.1.5 Tarifverbund Passepartout (LU, OW, NW)

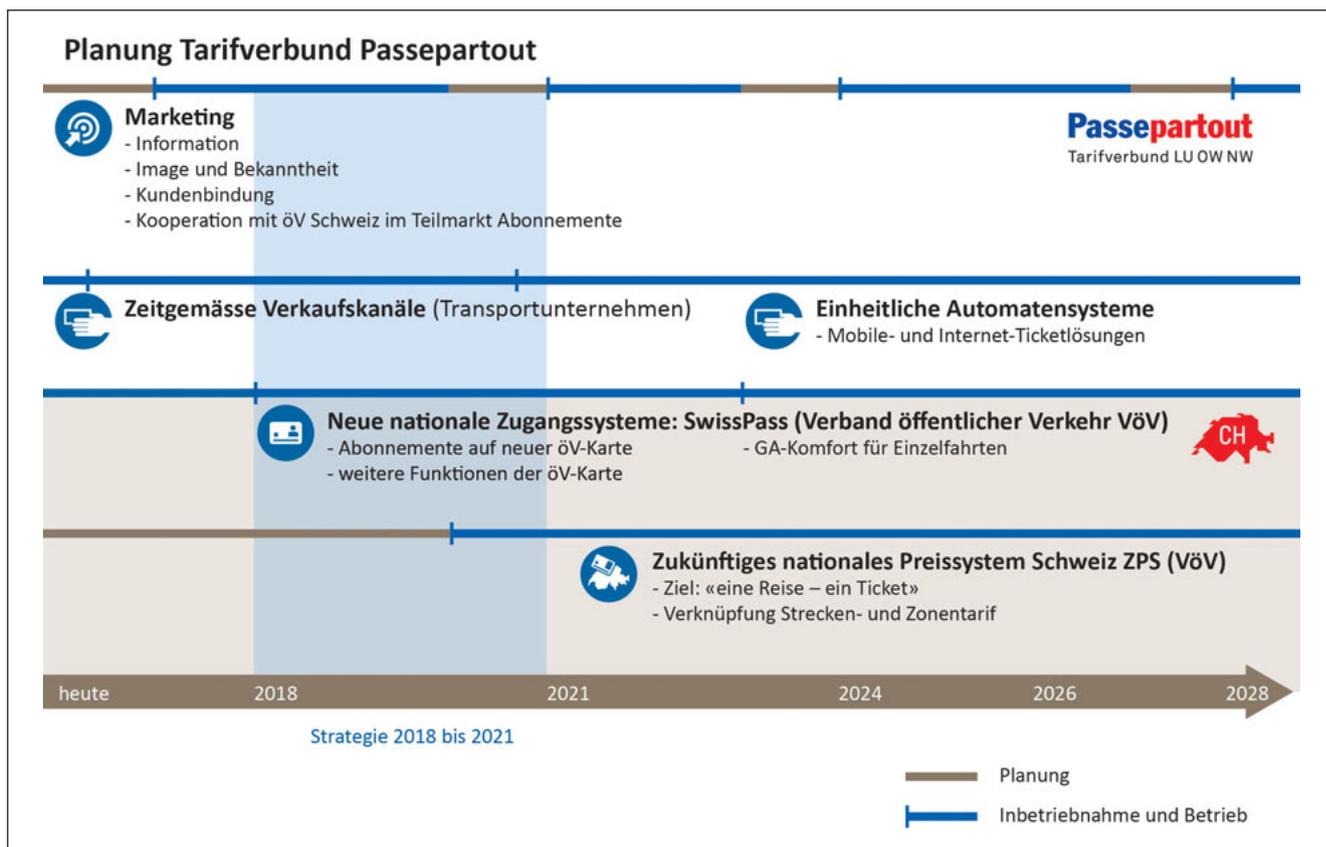
Beim Tarifverbund Passepartout werden die folgenden Stossrichtungen in zahlreichen Planungen weiterverfolgt:

- Die Marketingmassnahmen bewerben weiterhin die Produkte des Tarifverbundes Passepartout. Bestehende Kundinnen und Kunden werden gepflegt, und neue werden gezielt angeworben. 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 weiterhin gemeinsam bearbeitet.
- Die im Tarifverbund zusammengeschlossenen Transportunternehmen sind für zeitgemässe Verkaufskanäle besorgt. Weiterhin sind in geeigneter Weise Schalter zu betreiben. Ergänzend sind anstelle der laufend zu reduzierenden Ticketautomaten vermehrt mobile Lösungen anzubieten. Die Verkaufskanäle sind in einem vernünftigen Gleichgewicht zu halten, das heisst, deren Anzahl ist stets zu hinter-

fragen. Im Bereich des Mobile Ticketing wird aktuell durch die marktverantwortlichen Transportunternehmen eine Vielzahl von Lösungen präsentiert. Jede Lösung hat Vor- und Nachteile. Zudem bietet jede Ticket-App nur eine Auswahl an Tickets an. Insellösungen und nicht abgestimmte Alleingänge sind aus Kundensicht und auch aus finanziellen Gründen zu vermeiden. Den im Tarifverbund zusammengeschlossenen Transportunternehmen obliegt die Verantwortung, die Ticket-Apps für Kundinnen und Kunden verständlich zu betreiben.

- Der national eingeführte SwissPass ist ein Datenträger, auf dem bereits Abonnemente des direkten Verkehrs (General- und Halbtaxabonnemente) und demnächst auch Verbundabonnemente auf einer Chipkarte gespeichert werden. Das hat den Vorteil, dass die Kundschaft für verschiedene Abonnemente nur eine Karte braucht. Der SwissPass wird laufend ausgebaut. So soll es künftig möglich sein, auch Einzelbillette auf den SwissPass zu laden.

Grafik 10: Planungsumgebung Tarifverbund Passepartout



- Im nationalen Projekt «Zukünftiges Preissystem Schweiz» wird die Betriebs- und Innovationsfähigkeit des öV-Vertriebs sichergestellt. Das neue Preissystem wird die bisherigen Systeme ablösen und als Vertriebsdrehzscheibe für die gesamte Schweiz dienen. Das Ziel «eine Reise, ein Ticket» wird damit für die Kundschaft Wirklichkeit.
- In Anbetracht der knappen öffentlichen Mittel sind regelmässige Tarifmassnahmen zur anteilmässigen Finanzierung der nachfragebedingten Kapazitätsausbauten vorgesehen. Die Tarifmassnahmen sollen wenn möglich den Preisanpassungen auf nationaler Ebene folgen.
- Der Tarifverbund Passepartout soll den Wirtschaftsraum Luzern–Zug noch besser abdecken. Dazu sind Abstimmungen mit dem Tarifverbund Zug vorzusehen.

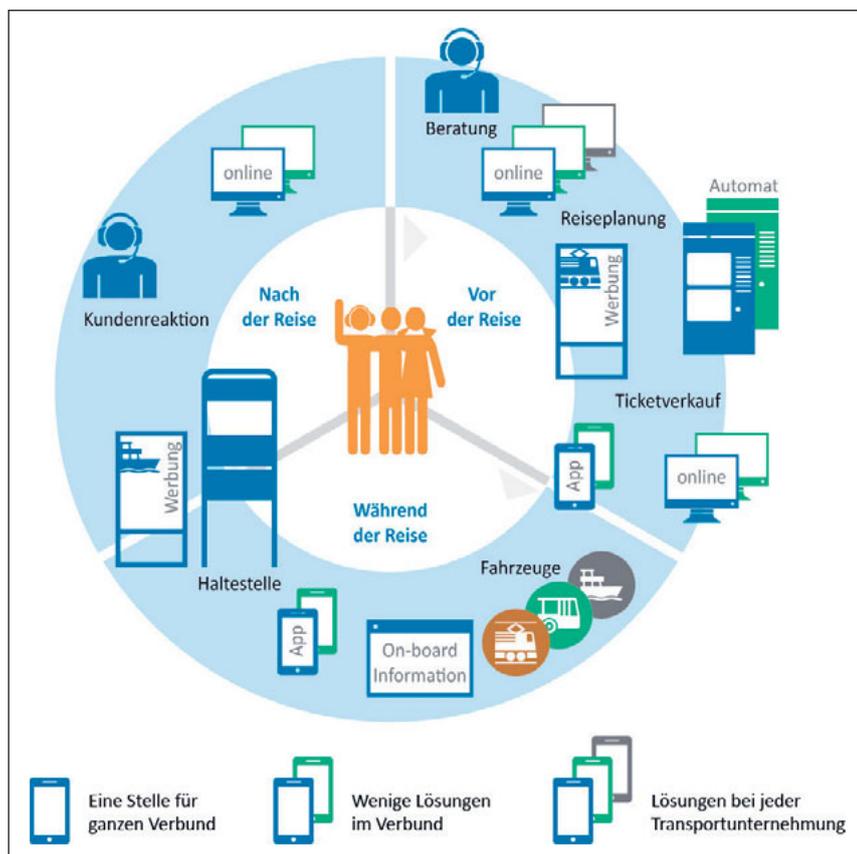
5.1.6 Verbesserte Zusammenarbeit in der öV-Branche

Der Verkehrsverbund Luzern entstand am 1. Januar 2010 als öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit aus dem Zusammenschluss des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern (öVL), der Geschäftsstelle Passepartout und der kantonalen Abteilung öV. Gemäss § 9 Absatz 2 öVG ist

der VVL für den öffentlichen Personenverkehr zuständig, soweit einzelne Aufgaben nicht dem Kanton obliegen. Folgende Aufgaben sind explizit genannt (Auszug):

- Planung und Festsetzung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr,
- Ausschreibung von Verkehrsleistungen, Bestellverfahren und Abschluss von Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen,
- Massnahmen für den Tarifverbund und dessen Verwaltung,
- Mitwirkung bei der Gestaltung des Mobilitätsmanagements,
- Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Bundes und der Kantone, mit den Gemeinden, mit den sie vertretenden regionalen Entwicklungsträgern und mit den Transportunternehmen sowie Koordination unter den Beteiligten.

Grafik 11: Durchgängigkeit und Vernetzung des Produkts öV



Eine Bilanz im Jahr 2015 zeigte, dass bei einzelnen Aufgaben noch Optimierungsmöglichkeiten bestehen, insbesondere auch zur rascheren Erreichung der in Kapitel 3.5 formulierten Ziele. Wo Aufgaben entweder allein durch den VVL (z.B. Bestellverfahren) oder durch die Transportunternehmen (z.B. Betriebsofferte) zu erbringen sind, werden diese meist optimal erfüllt. Dagegen sind übergreifende Aufgaben schwieriger anzugehen und zu führen.

Gemäss Mikrozensusanalysen bewegen sich die Fahrgäste in immer grösseren Aktionsradien. Sie sind also je Reise – wie in Grafik 11 dargestellt – oft mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und mit mehreren Transportunternehmen unterwegs. Sie wollen dabei das Mobilitätsangebot aus einer Hand erhalten, müssen aber heute die Informationen für ihre Reise noch aus diversen Quellen beziehen. Der geschilderte Trend – auch unter dem Begriff «Integrierte Mobilität» zusammengefasst – erfordert, dass bestehende und neue Verkehrsangebote zur Schaffung einer neuen, vernetzten Mobilität verbunden werden. Für die Planung solcher Angebote ist gemäss öVG wiederum der VVL zuständig.

Gemäss den Vorgaben des öVG soll der VVL für die Koordination unter den Beteiligten besorgt sein. Da er nur klar bestimmte Bereiche hoheitlich leiten kann, startete er ein Zusammenarbeitsprojekt unter dem Titel «Zukünftige Zusammenarbeit im Verbund (ZZiV)». Dabei sollen die Beteiligten an organisationsübergreifenden Themen transparent zusammenarbeiten. Dabei fallen Entscheide immer in den dafür zuständigen Gremien. Vermehrt sollen aber – wie aus anderen Schweizer Verbänden bekannt – organisationsübergreifende Themen gemeinsam angepackt werden. Das lässt sich nur effizient und effektiv umsetzen, wenn eine oder wenige Stellen diese Aufgabe für den ganzen Verbund übernehmen (s. Grafik 11). Die dafür zustän-

dige Stelle ist in einem transparenten Prozess, indem sich alle Interessierten bewerben können, zu bestimmen. Ziele aus der entsprechenden Projektskizze sind:

- öV-Wahrnehmung durch die Fahrgäste verbessern und damit den Zugang zum öV vereinfachen,
- gemeinsam die Qualität der Dienstleistungen erhöhen,
- die Marktbearbeitung abstimmen,
- die Innovation der Transportunternehmen weiter fördern,
- integrierte Mobilität stärken,
- spezielles Know-how der Transportunternehmen nutzen, damit alle davon profitieren,
- klare Zuständigkeiten schaffen,
- Doppelspurigkeiten reduzieren und
- mit gleichem Mitteleinsatz zusätzliche Kundinnen und Kunden gewinnen und damit den Kostendeckungsgrad weiter verbessern.

Seit 2015 werden diese Stossrichtung der Zusammenarbeit anhand von überblickbaren Pilotmandaten und insbesondere der Prozess von der Erteilung eines Auftrags bis zur Erfolgskontrolle geprüft. Erfolgreich abgeschlossen ist das Mandat öV-Live (vgl. s. Kap. 4.3.1), das Mandat für einheitliche Buslinienetzpläne (PostAuto) sowie das Mandat für das Key Account Management (SBB), bei dem eine Stelle Unternehmen im Mobilitätsmanagement berät. Vorläufig zurückgestellt wurde das Mandat Kontaktstelle Passepartout (Telefon und E-Mail), da sich die Transportunternehmen hier zurzeit einzeln in der Pflicht sehen. Dem vorliegenden Bericht angefügt sind die weiteren gemeinsam anzugehenden Themen (vgl. Beilage 10), auf die sich die für dieses Projekt eingesetzte Kerngruppe geeinigt hat.

Aus Sicht des Verkehrsverbundes Luzern sind darüber hinaus die folgenden Themen mit hoher Priorität anzugehen:

- Weiterentwicklung Nachtnetz (vgl. Kap. 4.3.4),
- Sharing (vgl. Kap. 4.3.2),
- Marktbearbeitung Veranstaltungen (vgl. Kap. 4.3.3),
- Stärkung S-Bahnen in der Zentralschweiz,
- gemeinsame Social-Media-Bewirtschaftung in der öV-Branche,
- gemeinsame Dachkampagne 2018 und 2020 sowie
- Mobilitätsausbildung in den Schulen.

Diese umfangreicheren Aufträge sollen in einem ersten Schritt mit allen Beteiligten strategisch abgestimmt und anschliessend nach der im Projekt «Zukünftige Zusammenarbeit im Verbund (ZZiV)» festgelegten Methodik an einen Beauftragten vergeben werden.

5.2 Massnahmen für die Jahre 2018 bis 2021

In der folgenden Übersicht sind die aus der Strategie abgeleiteten, in den Jahren 2018 bis 2021 geplanten Massnahmen dargestellt:

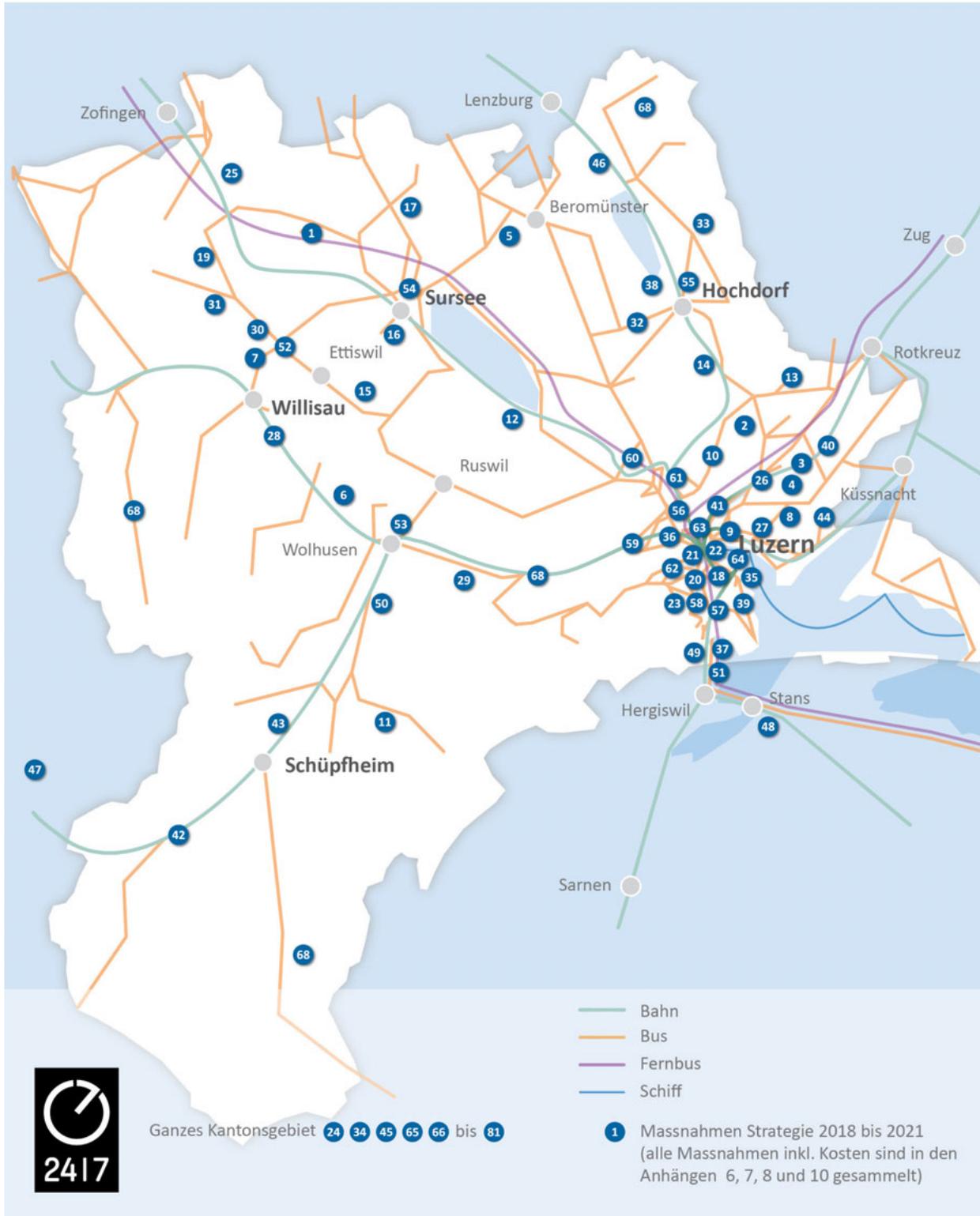
- Die Massnahmen sind in Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur sowie Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote unterteilt. Die Beilagen 6 bis 10 geben einen detaillierten Überblick über die Kosten der einzelnen Massnahmen gemäss aktuellem Planungsstand.
- Unter den jeweiligen Titeln sind die Massnahmen in der Abfolge ihrer zeitlichen Realisierung dargestellt. Unterschieden werden Planung, Inbetriebnahme und Betrieb.
- Alle Massnahmen erhalten eine Nummer. Wo mehrere Massnahmenkategorien (Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur) betroffen sind, wird die gleiche Nummer verwendet. Die nachfolgende Übersichtskarte verortet die Massnahmen im Kanton.
- Die Realisierung von Infrastrukturmassnahmen für den Bus ist insbesondere auch vom geltenden Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen und dessen Umsetzung abhängig. Die Finanzierung erfolgt durch die für den Strassenbau reservierten Mittel. Das gilt auch für das kommende, sich in Ausarbeitung befindliche Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen, das von Ihrem Rat noch zu beraten und zu beschliessen sein wird.

Die berücksichtigten Massnahmen sind ein Destillat aus allen sinnvollen Angebotswünschen. Sie passen in den Finanzrahmen (vgl. Kap. 6). Berücksichtigt wurden:

- Bahnangebotsmassnahmen, für die der Bund Infrastrukturen verbindlich bereitstellt (z. B. Kreuzungsstation Menznau für den Betrieb der S61 oder Doppelspur Zentralbahn im Bahnhof Luzern für den Betrieb der S41); auf dieses neue Bahnangebot wird auch das nachgelagerte Busnetz ausgerichtet,
- Busangebotsmassnahmen aufbauend auf realisierten Infrastrukturen (z. B. optimiertes Busangebot zum Campus Sursee, öV-Angebot im Rontal),

- Ausbauten dort, wo der kantonale Richtplan oder das Agglomerationsprogramm Luzern den Mehrverkehr mit dem öV abwickeln will, namentlich in der Agglomeration Luzern und auf den kantonalen Hauptentwicklungsachsen,
- Ausbauten, die im letzten öV-Bericht 2014 bis 2017 bereits angeführt waren, teilweise aber aufgrund von Sparanstrengungen oder Projektverzögerungen zurückgestellt wurden.

Die Massnahmen werden im ordentlichen Offert- und Bestellverfahren alle zwei Jahre durch den zuständigen Verbundrat genehmigt. Der Angebotsbeschluss des Verbundrats basiert auf weiter optimierten Planungen, Offerten und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.



Massnahmen – Angebot (inkl. des dazugehörigen Rollmaterials)

Planung	Inbetriebnahme/Betrieb	Text blau	aus öV-Bericht 2014 bis 2017
		1	271, 91 Verbesserte Erschliessung Raum Altishofen, Nebikon Dagmersellen
		2	111, 22 Neue Linie Ebikon-Mall–Inwil–Waldibrücke (Ersatz Linie 54 und Abschnitt L22 Reussbrücke–Inwil)
		3	23 Taktverdichtung aufgrund Eröffnung Mall of Switzerland
		4	529 ganztägiger Stundentakt bis Root D4 (Verlängerung)
		5	87 Verbessertes Angebot am Nachmittag/Abend zwischen Sursee, Schenkon, Gunzwil, Beromünster (Moischer Express)
		6	S6, S7, RE Flügelung S6 und S7/RE bis Betriebsschluss (Systematisierung Angebot am Abend und kein Umstieg mehr in Wolhusen)
		7	271 Verdichtung zwischen Willisau, Alberswil, Nebikon über Mittag (3 Kurspaare für den 30 Minuten Takt)
		8	73 Systematisierung Angebot
		9	14 Mobilitätsmanagement Hirslanden/St. Anna (Schliessung Taktlücke So Vormittag, Taktverdichtung HVZ Mo–Fr)
		10	12, 40 Anschlussoptimierungen Luzern–Nord, Taktverdichtung HVZ Flugzeugwerke bis Waldibrücke
		11	232 Linienverlängerung im Sommer zwischen Entlebuch Gfellen ins Langis (Finanzierung durch Dritte)
		12	S1 Zusätzliche Doppeltraktionen Sursee–Luzern–Baar (SBB)
		13	110 TSE Taktverdichtung Transeetalexpress (TSE), Hochdorf–Eschenbach–Gisikon–Rotkreuz
		14	S9 Verlängerung Halbstundentakt am Abend bis Hochdorf, u.a. Busanschlüsse in Emmenbrücke und Gersag
		15	60, 61, 63, 64 Fahrplanoptimierungen/Taktlücken schliessen 65, 221, 272, 81
		16	86 Ausbau Linie 86 (vorbehaltlich Beteiligung Campus)
		17	85 Surental: Verbesserte Abenderschliessung Mo–Fr (Voraussetzung für Campus-Erschliessung am Abend)
		18	14 Busführung durch Arsenalstrasse

Planung

Inbetriebnahme/Betrieb

Text blau aus öV-Bericht 2014 bis 2017

2017

2018

2019

2020

2021

2022

Massnahmen – Angebot (inkl. des dazugehörigen Rollmaterials)

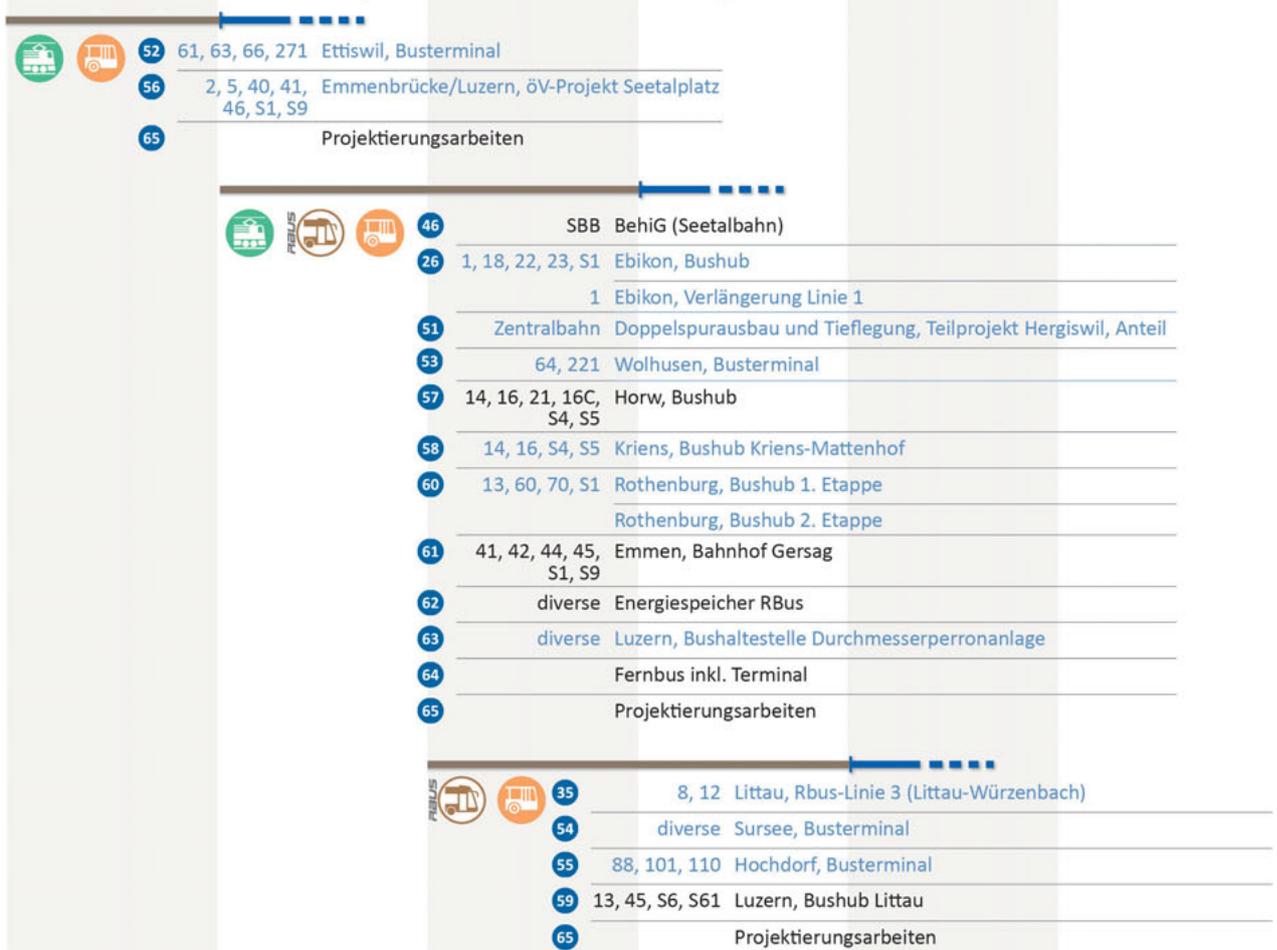
Icon	Year	Measure
  	19	WTE Neue HVZ-Linie Wiggertal-Express (WTE), Willisau-Nebikon
	20	21 Busführung durch Motelstrasse
	21	9, 11, 15 Umsetzung Quartierschliessungskonzept Bramberg, Dattenberg, Sonnen- und Schattenberg inkl. Rollmaterial
	22	diverse Optimierung Angebot auf letzte S-Bahnkurse am Bahnhof Luzern
	23	14 Busführung via Bahnhof Mattenhof (Pilatusarena, Überbauung Mattenhof I)
	24	alle Refit Automaten S-Pos Gesellschaft
	25	S8, S29 Durchbindung Sursee-Olten-Turgi
	26	1 RBus-Netzergänzung Ebikon (Verlängerung L1 via Bushub Ebikon nach Mall of Switzerland) 22, 23 Einkürzung zum öV-Knoten Ebikon und Rückverlängerung L22 bis Gisikon-Root und L23 bis Gisikon Weitblick 18 Neue Tangentiallinie Littau-Ebikon Bahnhof
	27	20, 24 Durchbindung der Linie 20/24 inkl. Taktanpassung, Ennethorw–Meggen Tschädigen, Bereinigung Liniensplitting Meggen/Horw
	28	S61 Verlängerung S61 ab Schachen bis Willisau (BLS), Vollkosten
	29	210 Optimierung auf S61: Busergänzung Werthenstein bei Einführung S61: Malters–Schachen–Wolhusen (Spital)
	30	271 Optimierung auf S61
	31	91 Optimierung auf S61: Optimierung Ebersecken–Schötz
	32	101, 105 Verbesserung der Abenderschliessung ab S9 für Hochdorf, Hohenrain, Baldegg, Römerswil
	33	106, 107 Verbesserung der Abenderschliessung ab S9 für Hitzkirch, Aesch, Schongau, Müswangen, Hämikon
34	diverse Verdichtungen Bus zu Hauptverkehrszeiten	
35	8,12 Durchbindung der Linie 12/8 Littau–Würzenbach (RBus-Linie 3), Einkürzung auf Abschnitt Hirtenhof–Luzern Bhf	
 	36	12 Verlängerung Tschuopis
	37	S41 Neue S-Bahn S41 Luzern–Horw (Zentralbahn)
	38	S9 Zusätzliche Doppeltraktionen (SBB)
	39	2, 8 Durchbindung der Linie 2/8 (RBus Linie 2) 9, 19 Anpassung Linie 9 und 19 aufgrund Durchbindung der Linie 2/8
	40	LU–ZG–ZH Mittelefristangebot Bahn mit Regionalexpress (Halt Ebikon)
	41	diverse Abschreibungen Fahrleitungsanpassungen

Massnahmen – Rollmaterial (ohne Angebotsänderung)

	42	BLS Refit NINA
	43	BLS Refit FIS
	44	SOB Neues Rollmaterial Voralpenexpress VAE
	45	Flirt APFZ (Refit Kundeninformation und -sicherheit)
	46	S9 Anpassung Seetaler an BehiG, Sanierung & Modernisierung Fahrzeuge
		47
48		Zentralbahn Neu- und Umbau Werkstätten
49		Zentralbahn Ersatz Rollmaterial IR Luzern–Engelberg
50		BLS Integraler Einsatz Lötschberger S6/S7 inkl. Nachrüstung ECTS Level 2



Massnahmen – Infrastruktur (verantwortlich Kanton Luzern)



Massnahmen Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote



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 (u. a. Arbeitsplatzangebot, Kosten für den Individualverkehr oder Modalsplit unter den Verkehrsmitteln) und räumlichen Änderungen (Verlagerung von Schulen, Ansiedlung von Freizeitzentren, Ausbau von Bildungsstätten) möglich.

Auf Bundesebene wurde Anfang Mai 2017 beschlossen, das bisherige Finanzierungsinstrument des Zahlungsrahmens durch einen Verpflichtungskredit zu ersetzen. Zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2018 bis 2021 werden Mittel im Umfang von rund 4 Milliarden Franken bereitgestellt. Damit soll mehr Sicherheit bei der mittelfristig zu erwartenden Entwicklung der Abgeltungen geschaffen werden. Im vorgesehenen Umfang kann der von den Transportunternehmen angemeldete Mehrbedarf, insbesondere für neues Rollmaterial, Erneuerung und Ersatz von weiteren Betriebsmitteln und geplante Angebotsausbauten, nicht finanziert werden. Es wird erwartet, dass die öV-Branche und die Kundschaft je ein Drittel dieser Mehrkosten tragen, die öffentliche Hand das letzte Drittel. Die Kantone müssen daher bereit sein, ihre Mittel ebenfalls aufzustocken. Für die im Kanton Luzern vorgesehenen Massnahmen wurde von einer Mitfinanzierung des Bundes im bisherigen Rahmen, das heisst von 47 Prozent für den Regionalverkehr, ausgegangen. Die für die Jahre 2016 und 2017 zur Verfügung gestellten Bundesmittel wurden nicht vollständig in Anspruch genommen. Die für die nächste Vierjahresperiode vorgesehenen Bundesmittel reichen, soweit sie dem Kanton Luzern zustehen, gemäss neusten Zahlen zur gemeinsamen Finanzierung des Regionalverkehrs gemäss Planung aus.

Mit dem Konsolidierungsprogramm 2017 (KP2017) wurden die Kantonsbeiträge gegenüber der bisherigen Finanzplanung für das Jahr 2018 um 1 Million Franken gekürzt, nachdem die Beiträge bereits in den Vorjahren reduziert worden sind. So waren im letzten öV-Bericht 2014 bis 2017 als öV-Abgeltungsbeitrag für die Jahre 2016 und 2017 noch je 41,3 Millionen Franken vorgesehen, im AFP 2018–2021 sind dagegen für das Jahr 2017 nur noch 38,8 Millionen Franken und für die weiteren Jahre 39,6 Millionen Franken (2018), 39,8 Millionen (2019 und 2020) und 40,8 Millionen Franken (2021) eingestellt. Die Gemeindebeiträge sind jeweils gleich hoch.

Nachfolgend einige erläuternde Ausführungen zur Finanzierung der bestellten Verkehrsleistungen:

- Der VVL bestellt im Regionalverkehr das Angebot zusammen mit dem Bund und bei kantonsübergreifenden Linien zusätzlich zusammen mit den Nachbarkantonen. Beim Agglomerationsverkehr tritt der VVL als alleiniger Besteller auf. Das Kapitel 6.1.1 gibt einen Überblick über die Finanzierung der gesamten Abgeltungen, die der VVL auslöst. In der Verbundrechnung (Kap. 6.1.2) erscheint nur noch der Anteil, den die Transportunternehmen vom VVL erhalten (zusammen mit weiteren Beiträgen für bestellte Leistungen). Der VVL wird vom Kanton und von den Luzerner Gemeinden refinanziert. Die Entwicklung dieser Beiträge zeigt das Kapitel 6.1.3.
- Bei der Infrastruktur ist das Transportunternehmen oder der Kanton Luzern federführend. Der Kanton kann sich finanziell an Infrastrukturausbauten für den öV beteiligen, wenn die Transportunternehmen ihn um eine Mitfinanzierung ersuchen. Mitfinanziert wird die Infrastruktur im Weiteren von den Gemeinden und Dritten. Weiter überweist der Kanton Luzern die Beiträge für den Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Grossprojekte (BIF) an den Bund. Das Kapitel 6.2.1 zeigt die Entwicklung dieser Kantonsbeiträge. Die Luzerner Gemeinden tragen gestützt auf § 23 Absatz 1 öVG die Hälfte der vom Kanton übernommenen Kosten (Kap. 6.2.2).
- Infrastrukturmassnahmen für den öffentlichen Busverkehr auf den Kantonsstrassen (Bushaltestellen, Busspuren, öV-Bevorzugungsmassnahmen usw.) sind im geltenden Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen enthalten. Diese Massnahmen werden durch die für den Strassenbau zweckgebundenen Einnahmen finanziert (Beilage 9). Das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen befindet sich in Ausarbeitung und wird von Ihrem Rat noch zu beraten und zu beschliessen sein.
- Im Weiteren ist der VVL im Auftrag des Kantons die verantwortliche Drehscheibe für die Finanzierung des Behindertenfahrdienstes. Der Kanton und die Luzerner Gemeinden teilen sich gegenwärtig diese Kosten (Kap. 6.3).

6.1 Betrieb (Angebot, Rollmaterial)

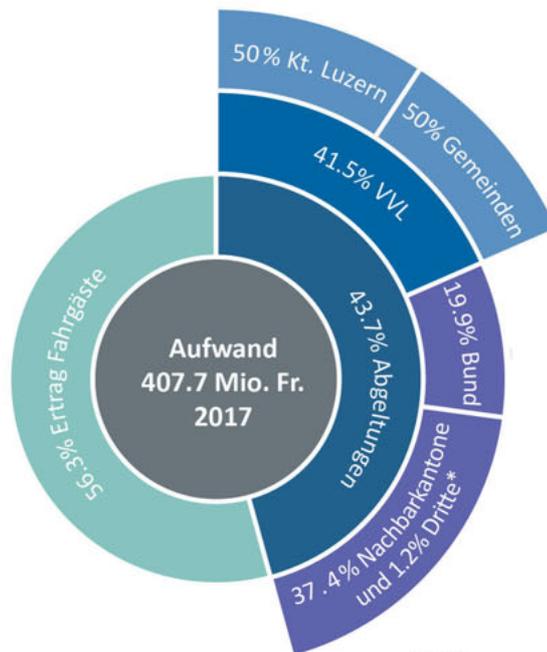
6.1.1 Abgeltungen

Auf der Basis der mit den Transportunternehmen vereinbarten Abgeltungen für das Fahrplanjahr 2017 wird in der nachfolgenden Grafik 12 die Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und Regionalverkehrs im Kanton Luzern dargestellt. Die Transportunternehmen weisen für das Jahr 2017 einen Aufwand von 407,8 Millionen Franken für die geplanten Verkehrsleistungen aus. Im letzten öV-Bericht lag dieser Aufwand für das Jahr 2013 noch bei 346,1 Millionen Franken. Die Erhöhung ist vor allem auf ausserkantonale und daher auch von Drittkantonen mitfinanzierte Angebotsausbauten, die durch den VVL mitbestellt werden, zurückzuführen. So wurde beispielsweise der Voralpenexpress Luzern–St. Gallen im Rahmen der Neugestaltung der S-Bahn St. Gallen ausgebaut oder auf der Zentralbahn neues Rollmaterial eingeführt, das über Luzern hinaus bis nach Engelberg und Interlaken verkehrt. Dem Aufwand von 407,8 Millionen Franken stehen erwartete Erträge von 229,6 Millionen Franken gegenüber. Die Differenz (= Abgeltung) von 178,2 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 getragen. Die verbleibenden ungedeckten Kosten sind – nach Abzug von Beiträgen Dritter – durch den VVL zu begleichen, der seinen Aufwand zu gleichen Teilen vom Kanton und von den Gemeinden zurückerstattet erhält.

Auf der Aufwandseite wurden die für die nächsten vier Jahre zu erwartenden Kosten für Angebots- und Rollmaterialänderungen, die Erhöhung der Trassenpreise und die Distributionskosten (sie müssen ab 2018 brutto ausgewiesen werden) berücksichtigt, die jährliche Teuerung ist mit 0,5 (2018) beziehungsweise 1 Prozent (ab 2019) eingerechnet. Für die Angebots- und Rollmaterialänderungen sowie für weitere ergänzende Mobilitätsangebote sind in den Beilagen 6, 7 und 10 die Gesamtkosten – also ohne Erlöse und Finanzierungsanteile von Bund, Dritten und Nachbarkantonen – ausgewiesen. Zusätzlich erwarten wir von den Transportunternehmen weiterhin Effizienzsteigerungen im Umfang von jährlich 0,3 Prozent, das sind mindestens 4,9 Millionen Franken über die nächsten vier Jahre. Auf der Ertragsseite sind aufgrund eines allgemeinen Nachfragewachstums, aufgrund von Angebotsmassnahmen, Wirkungen aus den ergänzenden Mobilitätsangeboten und Preiserhöhungen höhere Erträge eingerechnet. Separat sind zudem die Distributionserlöse (Bruttoprinzip ab 2018) aufgeführt. Über die nächsten vier Jahre werden 17,1 Millionen Franken Mehrerträge aus den Billettverkäufen und Einnahmen von 3,4 Millionen Franken seitens der publikumsintensiven Einrichtungen erwartet. Damit wird der anvisierte Kostendeckungsgrad von 57 Prozent erreicht. Der vom VVL zu übernehmende Abgeltungsanteil berechnet sich auf der Basis der heute gültigen Finanzierungsregeln gegenüber dem Bund und den beteiligten Nachbarkantonen. Bei den kantonsüberschreitenden Linien sind die Anpassung der S8 Sursee–Olten zur S29 Sursee–Olten–Turgi sowie die Mehrkosten der Gelenktriebwagen-Sanierungen berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt ist die Änderung des Einnahmenverteilungsschlüssels beim Tarifverbund Passepartout ab 2018. Dieser wird alle vier Jahre auf der Basis von Nachfrageerhebungen neu fixiert. Durch diese Änderung wird der vbl, die hauptsächlich Leistungen für den Agglomerationsverkehr erbringt, rund 1,3 Millionen Franken weniger Verbundertrag zufließen. Ursachen sind unter anderem die gewünschte bessere Bahn- und Busverknüpfung, aber auch neue Durchmesserlinien innerhalb der Agglomeration mit der Folge, dass weniger Personen umsteigen müssen (z. B. Durchbindung Linie 14 Brühlstrasse–Luzern Bahnhof–Horw Zentrum). Da der VVL alleiniger Besteller der vom Bund nicht mitfinanzierten vbl-Leistungen ist, werden die Abgeltungen in der gleichen Höhe steigen, bei anderen Transportunternehmen aber nicht in gleicher Weise sinken, da etwa bei der Bahn Bund und Nachbarkantone als Mitbesteller ebenfalls profitieren.

Grafik 12: Entwicklung von Aufwand, Ertrag und Abgeltungen

Überblick Aufwand 2017



*Dritte
Direktbeiträge Gemeinden
bisherige publikumsintensive Einrichtungen usw.

Entwicklung 2018 bis 2021

	2018	2019	2020	2021
Aufwand				
Gesamtkosten Vorjahr	407,8	423,1	424,9	441,0
Angebotsänderungen (gemäss Massnahmenliste)	4,7	1,0	3,4	1,4
Angebotsänderungen ausserhalb des Kantons Luzern bei kantonsüberschreitenden Linien	–	–	10,0	0,1
Rollmaterial Mehr/Minderkosten (gemäss Massnahmenliste)	1,5	–0,2	2,6	1,6
Erhöhung Trassenpreise	2,1	0,3	–	–
Distributionskosten (Einführung Bruttoprinzip)	8,2	0,5	–	–
Teuerung	0,6	1,2	1,2	1,2
Effizienzsteigerung	–1,8	–1,0	–1,1	–1,1
Total Aufwand	423,1	424,9	441,0	444,2
Ertrag				
Gesamtertrag Vorjahr	229,6	241,3	245,8	255,7
Distributionskosten (Einführung Bruttoprinzip)	4,8	–	–	–
Nachfragesteigerung	6,4	4,0	2,7	1,1
Ertragsänderung ausserhalb des Kantons Luzern bei kantonsüberschreitenden Linien	–	–	4,6	0,2
Mehrertrag mobilitätsergänzende Massnahmen	–	–	0,4	0,3
Preisanpassung	–	–	2,2	–
Betrag Mall of Switzerland	0,5	–	–	–
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	–	0,5	–	–
Total Ertrag	241,3	245,8	255,7	257,3
Abgeltung				
Total Abgeltung	181,8	179,1	185,3	186,9
davon Verkehrsverbund Luzern (ohne Fernverkehr)	77,2	76,3	77,5	77,4
davon Änderung Einnahmenverteilungsschlüssel Passepartout	0,9	–	–	–
Kostendeckungsgrad	57%	57%	57%	58%

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 wird im Zeitraum von 2017 bis 2021 von 81,4 Millionen Franken auf 85,1 Millionen Franken steigen. Die Kantons- und Gemeindebeiträge erhöhen sich gemäss AFP 2018–2021 von 78,2 Millionen Franken auf 81,6 Millionen Franken. Diese Erhöhung erlaubt es, den Angebotsausbau 2020, der vor allem die Verlängerung der Linie 1 zur Mall of Switzerland und die Verlängerung der S61 nach Willisau beinhaltet, nachhaltig finanzieren zu können. Beim Behindertenfahrdienst ist die Finanzierung für die Jahre nach Ablauf der Vereinbarung (Ende 2019) noch nicht geregelt. Die Zuständigkeit und die Finanzierung wird im Rahmen der Aufgaben- und Finanzreform AFR18 überprüft. Bei den Beiträgen von Transportunternehmen handelt es sich um Mittel zur Finanzierung der Geschäftsführung des Tarifverbundes Passepartout.

Tabelle 7: Rechnung Verkehrsverbund Luzern

Aufwand (in Mio. CHF)	Rechnung	Budget				
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Personalaufwand	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5
Sachaufwand	2.7	3.5	3.6	3.6	3.7	3.7
Beiträge an Transportunternehmen (Abgeltung und weitere Beiträge)	72.9	75.5	78.2	77.3	78.5	78.4
Beiträge für Ersatzbetrieb	-	-	-	0.5	0.7	0.9
Behindertenfahrdienst	0.8	0.8	0.8	0.9	.*	.*
ergänzende Mobilitätsangebote (Beilage 10)	0.1	-	0.4	0.7	0.7	0.6
Abschreibungen	0.2	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0
Total Betriebsaufwand	78.1	81.4	84.6	84.6	85.1	85.1
Ertrag (in Mio. CHF)						
Kantons- und Gemeindebeiträge (inkl. Behindertenfahrdienst)	78.2	78.2	79.9	80.4	79.6	81.6
Beiträge Dritter	0.4	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3
Beitrag Mall of Switzerland	-	0.1	0.5	0.5	0.5	0.5
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	-	-	-	0.5	0.5	0.5
Ausgleich Guthaben für Behindertenfahrdienst	0.3	0.2	-	-	-	-
Beiträge von Transportunternehmen	1.8	1.9	2.0	1.9	1.9	1.9
Total Betriebsertrag	80.7	80.6	82.7	83.6	82.8	84.8
Betriebsergebnis	2.6	-0.8	-1.9	-1.0	-2.3	-0.3
a.o. Ertrag	0.5					
Jahresergebnis	3.1	-0.8	-1.9	-1.0	-2.3	-0.3
Rückerstattung	-2.0	-1.7				
Ergebnisvortrag	8.9	6.4	4.5	3.5	1.2	0.9

*Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement und VVL noch offen

6.1.3 Finanzierung (Kanton und Gemeinde)

Die Kantonsbeiträge an den VVL sind im AFP 2018–2021 eingestellt. Die Gemeindebeiträge sind gleich hoch wie die Summe dieser Kantonsbeiträge.

Tabelle 8: Finanzierung des Verbundaufwandes

in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021
Verbundorganisation (Personal- und Sachaufwand, Abschreibungen)	4.3	5.1	5.3	5.3	5.2	5.3
Beiträge an Transportunternehmen	72.9	75.5	78.2	77.3	78.5	78.4
Beiträge für Ersatzbetrieb	-	-	-	0.5	0.7	0.9
Ergänzende Mobilitätsangebote (Beilage 10)	0.1	-	0.4	0.7	0.7	0.6
Behindertenfahrdienst	0.8	0.8	0.8	0.9	-*	-*
Total Verbundaufwand	78.1	81.4	84.7	84.7	85.1	85.2
Beiträge Dritte und Transportunternehmen	-2.5	-2.4	-2.8	-3.1	-3.1	-3.1
Verbundaufwand nach Beiträge Dritte und Transportunternehmen	75.6	79.0	81.9	81.6	82.0	82.1

Finanzierung Kanton und Gemeinden in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021
Beitrag Kanton (gemäss AFP 2018-2021)	38.8	38.8	39.6	39.8	39.8	40.8
Beitrag Kanton für Behindertenfahrdienst	0.3	0.3	0.4	0.4	-*	-*
Beitrag Gemeinden	38.8	38.8	39.6	39.8	39.8	40.8
Beitrag Gemeinden für Behindertenfahrdienst	0.3	0.3	0.4	0.4	-*	-*
Total Kantons- und Gemeindebeiträge	78.2	78.2	80.0	80.4	79.6	81.6
Abweichung zum Bedarf	2.6	-0.8	-1.9	-1.2	-2.4	-0.5

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

6.1.4 Fazit Betrieb

In den vergangenen vier Jahren sind kontinuierliche Verbesserungen und Ausbauten beim öV initialisiert, geplant und umgesetzt worden. öV-Massnahmen sind selten kostendeckend. Sie benötigen Mittel der öffentlichen Hand. Für den eingesetzten Franken wurde auch stetig eine bessere Leistung erbracht. Der Kostendeckungsgrad konnte schneller und nachhaltig erhöht werden, die Nachfrage stieg jährlich. Angebotsänderungen und -ausbauten, wie etwa die per Dezember 2016 neu eingeführte Trolleybuslinie 5, werden erfahrungsgemäss erst in drei Jahren breit akzeptiert sein. Gleichzeitig laufen die Planungen für die nächsten Ausbauschritte. Namentlich die Eröffnung der Mall of Switzerland bedingt eine adäquate Angebotserweiterung im Rontal. Es wird für die Transportunternehmen und den VVL eine Herausforderung sein, einerseits die Leistungen effizienter zu erbringen und andererseits die Erträge nachhaltig weiter zu steigern. Nur so kann – unter Einrechnung der Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen – der erwartete Kostendeckungsgrad von 57 Prozent beziehungsweise 58 Prozent im Jahr 2021 erreicht werden. Eingriffe ins Angebot und übermässige Tarifmassnahmen würden die bisherigen Erfolge gefährden, weshalb der VVL – wie auch im AFP 2018–2021 vorgesehen – eine Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge ab 2021 einrechnet.

Neben den klassischen Massnahmen beim Angebot werden in diesem Bericht vermehrt auch ergänzende Mobilitätsangebote angeführt. Sie sind eine Massnahme, um die Auslastung im öV weiter zu steigern, da der öV mit einer solchen Massnahme noch breiter angeboten werden kann (Kombinationen mit weiteren Verkehrsträgern, Vergrösserung des Einzugsgebiets der Haltestelle durch Velonutzung usw.). Zudem können solche Angebote – im Vergleich zu einem klassischen öV-Angebot – eine sehr kostengünstige Mobilitätsdienstleistung sein. Sie sind regelmässig als Anschubfinanzierung gedacht, die später von Dritten selbsttragend finanziert werden.

Die Beiträge an die Transportunternehmen werden im Jahr 2018 im Vergleich zu 2017 um rund 2,7 Millionen Franken erhöht, im folgenden Jahr sind sie rückläufig, da

Effizienzmassnahmen und Erlössteigerungen zu greifen beginnen. Im Jahr 2020 steigen die Beiträge aufgrund der Angebotsmassnahmen nochmals deutlich an, 2021 sinken sie dann wieder leicht. Erstmals aufgeführt sind die heute bekannten Beiträge für die Einrichtung von Ersatzbetrieben im Bereich von Baustellen, die von den Transportunternehmen geltend gemacht werden können, wenn die Kosten dafür nicht Teil des Strassenprojekts sind. Die grössten Treiber bei den Beiträgen an Transportunternehmen sind die geplanten Angebotsmassnahmen und Rollmaterialerneuerungen. Effizienzgewinne und Zielvereinbarungen können die Kostensteigerungen teilweise ausgleichen. Durch das erwartete allgemeine Nachfragewachstum, die Nachfragesteigerung aufgrund der Angebotsausbauten und die ergänzenden Mobilitätsangebote werden die Abgeltungen trotz der per 2020 vorgesehenen Tarifierhöhung wachsen. Einen positiven Einfluss haben die erwarteten Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen, die über die vier Jahre zu einem Ertragswachstum von 3,4 Millionen Franken beitragen. Diese Ertragssteigerungen erhöhen den Kostendeckungsgrad bis 2021 auf 58 Prozent.

Die getroffenen Annahmen enthalten Risiken. Weitere Sparpakete beim Kanton, eine stagnierende oder rückläufige Entwicklung der Nachfrage, unsichere Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen, Verzögerungen bei den notwendigen Infrastrukturausbauten und die Kostenbeiträge für die Bahn-Werkstätten sind einige davon. Das anvisierte Nachfragewachstum bedingt ein weiteres Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum verbunden mit flankierenden Massnahmen zum Umstieg auf den öV (Modalsplitänderung). Dabei muss die Zuverlässigkeit des öV im urbanen Raum verbessert, die Parkplatzbewirtschaftung an die Kapazitätsgrenze der Strasse angepasst und die Auslastung des öV erhöht werden (vgl. Kap. 2.3). Nur mit einer Erhöhung der Nachfrage bleiben die Aussichten für die Zentralschweiz intakt, bei den zukünftigen Bahnausbauten berücksichtigt zu werden. Die erhöhte Nutzung des öV bietet aber auch Chancen. So kann beispielsweise im urbanen Raum der durch flächeneffiziente Verkehrsmittel gewonnene Platz neu genutzt werden. Umweltauswirkungen werden minimiert, Ressourcen besser genutzt.

6.2 Infrastruktur

In der Projektliste in der Beilage 8 sind die in den vorstehenden Kapiteln vorgesehenen Infrastrukturprojekte aufgelistet. Die Projektauflistung und die entsprechenden Kosten basieren auf den Angaben im AFP 2018–2021.

6.2.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten umfassen jeweils nur den Anteil, den der Kanton Luzern zu tragen hat. Namentlich bei der Zentralbahn finanzieren der Bund und die beteiligten Nachbarkantone die Einzelprojekte mit. Die Bushubs und die Verbesserungen der Umstiege an den Bahnhöfen werden zudem von den Gemeinden und Bahnen mitfinanziert. Neben diesen kantonalen Investitionen zahlt der Kanton jährlich einen Beitrag in den BIF.

Tabelle 9: Infrastrukturbeiträge öffentlicher Verkehr (Investitionen und Beiträge für BIF)

in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021
<i>Projekte</i>						
Infrastrukturkosten gemäss AFP 2018-2021 (Beilage 8)	7.7	8.3	15.2	18.6	20.1	20.6
Total Infrastrukturkosten	7.7	8.3	15.2	18.6	20.1	20.6
<i>AFP 2018-2021 (Investitionsrechnung)</i>						
Total Finanzmittel	11.1	7.9	9.1	12.8	11.7	11.7
<i>Projektüberhang</i>						
Abweichung	3.4	-0.4	-6.1	-5.8	-8.4	-8.9
<i>AFP 2018-2021 (Erfolgsrechnung)</i>						
Entschädigung an Bund (BIF)	20.9	20.7	22.1	22.8	23.6	23.6

6.2.2 Finanzierung

Grundsätzlich tragen der Kanton und die Gemeinden die Investitionsbeiträge je zu 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.

Bereits ab 2015 sind die Investitionsbeiträge der Gemeinden angepasst worden, damit der Kostensprung durch die ab 2016 an den BIF zu leistenden Beiträge etwas abgedeutet werden kann. Das Guthaben der Gemeinden für Investitionen wird als Vorauszahlung in der nachfolgenden Tabelle als separate Zeile aufgeführt. Wie daraus hervorgeht, wird das Guthaben Ende 2021 aufgebraucht sein. Die Finanzplanung sieht keine erneute Bildung von Rückstellungsreserven für allfällige höhere Investitionsbeiträge vor.

Tabelle 10: Investitionskostenbeiträge Gemeinden

in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021
Total Finanzmittel gemäss AFP 2018-2021 (Beilage 8)	7.7	7.9	9.1	12.8	11.7	11.7
Entschädigung an Bund (BIF)	20.9	20.7	22.1	22.8	23.6	23.6
Total Infrastrukturbeiträge	28.7	28.6	31.2	35.6	35.3	35.3
Anteil Gemeinden (50%, gemittelt über 4 Jahre)	14.3	14.3	17.2	17.2	17.2	17.2
./.. Vorauszahlung	-4.8	-2.1	-2.5	-1.5	-1.0	-0.5
Nettoinvestitionsbeitrag Gemeinden	9.5	12.2	14.7	15.7	16.2	16.7
Guthaben (+)/Schuld (-) der Gemeinden kumuliert	7.6	5.5	3.0	1.5	0.5	-

6.2.3 Fazit Infrastruktur

Die im AFP 2018–2021 eingestellten Mittel sind ab dem Jahr 2018 tiefer als der Bedarf. Stark fallen die Kosten für den öV-Anteil des Projekts Seetalplatz und für die Erschliessung der Mall of Switzerland ins Gewicht. Diese Ausgaben können weder reduziert werden, noch ist es sinnvoll, die Erschliessung der Mall of Switzerland zu verschieben. Sollen die finanzwirksamen Verträge mit der Mall of Switzerland eingehalten und passend dazu geplante Projekte wie der Bushub Ebikon umgesetzt werden, ist eine Aufstockung der Mittel unumgänglich, zumal zusätzlich einige seit Jahren verschobene Projekte anzugehen sind, um insbesondere eine Verbesserung der Umstiege Bus-Bahn in der Agglomeration Luzern zu erreichen.

Die Kostenbeteiligung der Gemeinden wird ab 2018 steigen. Hauptgrund dafür sind die steigenden Beiträge in den BIF sowie die höheren Investitionsausgaben ab 2018. Der Anstieg wird durch die bereits getätigten Vorauszahlungen abgeschwächt, die an die geschuldeten Jahrestanchen angerechnet werden. Das Guthaben der Gemeinden wird Ende 2021 aufgebraucht sein.

6.3 Behindertenfahrdienst

Seit Oktober 2011 führt Pro Infirmis Luzern, Obwalden und Nidwalden die Anlaufstelle für die Ausgabe von Tixi-Taxi-Bons. Die Nachfrage der Berechtigten, der ausgebenen und eingelösten Bons und der Fahrten anbietenden ist kontinuierlich gewachsen. Gemäss der Leistungsvereinbarung, die noch bis Ende 2019 gilt, stehen 2017 0,6 Millionen, 2018 0,75 Millionen und 2019 0,85 Millionen Franken zur Verfügung, die je zur Hälfte durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden. Zur Einhaltung der Budgets mussten Massnahmen getroffen werden. So wurde der Berechtigtenkreis eingeschränkt, und es werden in Härtefällen keine zusätzlichen Bons abgegeben.

6.4 Gemeindebeiträge

Zusammenfassend ergeben sich für die Gemeinden folgende jährliche Beiträge:

Tabelle 11: Beiträge Gemeinden

in Mio. CHF	Rechnung 2016	Budget 2017	2018	2019	2020	2021
Anteil Verbundorganisation und Beiträge an Transportunternehmen	38.8	38.8	39.6	39.8	39.8	40.8
Rückerstattung	-1.0	-0.8				
Anteil Behindertenfahrdienst	0.3	0.3	0.4	0.4	_*	_*
Gemeindeanteil an Entschädigung Bund (BIF)	10.4	10.4	11.1	11.4	11.8	11.8
Investitionsbeiträge	-0.9	1.8	3.6	4.3	4.4	4.9
Gesamtbeitrag Gemeinden	47.6	50.5	54.7	55.9	56.0	57.5

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

Die Gemeindebeiträge steigen in den nächsten Jahren stetig an. Im Vergleich mit dem letzten öV-Bericht sind sie aufgrund des Beitrags in den BIF wesentlich höher. Die Beiträge für die Investitionsbeiträge sind tiefer.

6.5 Würdigung Verbundrat

Seit der Verabschiedung des letzten öV-Berichts 2014 bis 2017 hat sich insbesondere das finanzielle Umfeld stark gewandelt. Jährliche Sparpakete führten zu Kürzungen der Kantonsbeiträge und somit auch der Gemeindebeiträge. So sind von den ursprünglich für den Zeitraum 2014 bis 2017 geplanten Kantons- und Gemeindebeiträgen von insgesamt 326,9 Millionen Franken noch 312 Millionen Franken, also 4,7 Prozent weniger, zur Verfügung gestanden. Gleichzeitig gilt das im Richtplan und im Agglomerationsprogramm Luzern verankerte Ziel, das durch die Siedlungsverdichtung und -vergrößerung ausgelöste Mobilitätswachstum durch den öV aufzufangen. Trotz den Beitragsreduktionen konnten viele der geplanten Massnahmen umgesetzt, die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad über Erwarteten verbessert werden. Dies spricht dafür, dass den Kundinnen und Kunden zeitgemässe öV-Systeme zur Verfügung gestellt wurden und das Angebot rege genutzt wird.

Die Perspektiven sind jedoch durchgezogen. Die kumulierten – fast immer positiven – Jahresergebnisse der Vorjahre haben das Eigenkapital auf 7,3 Millionen Franken anwachsen lassen. Diese Reserve wird in den nächsten vier Jahren abgebaut. Eine Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge wird damit trotz negativer Jahresergebnisse vorerst vermieden. Damit der Angebotsausbau gemäss diesem öV-Bericht wie geplant realisiert werden kann, sind die Beiträge von Kanton und Gemeinden ab 2021 um insgesamt 2 Millionen Franken auf 81,6 Millionen Franken zu erhöhen, wie es im AFP 2018–2021 nun auch vorgesehen ist. Aus Sicht des Verbundrates wäre für die Umsetzung der Massnahmen eine Beitragserhöhung ab 2021 von 3 Millionen Franken notwendig. Mittels einzelner Projektverzögerungen konnte die Beitragserhöhung mit Rücksicht auf das aktuelle finanzpolitische Umfeld auf 2 Millionen Franken reduziert werden. Die Finanzierung der Ende 2021 anstehenden Massnahmen, insbesondere die Einführung der S41 und die Änderungen im Rollmaterialeinsatz auf der S6/S7, sind allerdings in den kommenden Aufgaben- und Finanzplanungen zu thematisieren.

Die vorliegende Planung birgt auch vom VVL nicht direkt beeinflussbare Risiken. Die relevanten Risiken sind die Nachfrageentwicklung und damit die Erlöse, die Höhe der Kosten für Ersatzbetriebe, höhere Betriebskosten für einen stabilen Betrieb, die Erneuerung der Werkstätten und zum Teil die Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen. Die letztgenannten Beiträge sind ab 2019 voll eingerechnet, obwohl diese von den Betroffenen teilweise noch nicht akzeptiert und Gegenstand von Rechtsmittelverfahren sind. Im schlechtesten Fall steigt der Finanzbedarf über die kommenden vier Jahre infolge dieser Risiken um rund 7,1 Millionen Franken.

Auf der Investitionsseite ist die Finanzlage ebenfalls risikobehaftet. Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten zu finanzieren. Aus Sicht des Verbundrates sind die Investitionsmittel daher in den nächsten Aufgaben- und Finanzplanungen nachhaltig zu erhöhen.

Um die Risiken in anstehenden Planungsphasen zu reduzieren, werden – neben höheren Kantons- und Gemeindebeiträgen ab 2021 – auch alle Beteiligten weiter in

die Pflicht genommen. So sollen die Kosten gegenüber der bisherigen Grobplanung nochmals optimiert, innovative Ansätze zur Förderung des öV trotz Sparumfeld forciert und den flankierenden Massnahmen, die den öV attraktiver machen, stets der Vorzug gegeben werden. So können beispielsweise mit einem zweckmässigen Mobilitätsmanagement Anreize zur Verkehrsmittelwahl gegeben werden, was die Nachfrage und damit die Einnahmen nachhaltig steigert. In den vergangenen sieben Jahren wurde mit den öffentlichen Geldern beim VVL haushälterisch umgegangen, die realistischen Ziele konnten erreicht und Planungen schrittweise hin zum Zielbild umgesetzt werden. Auf diesem Pfad ist gemeinsam weiterzugehen.

7 Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, von unserem öV-Bericht 2018 bis 2021 in zustimmendem Sinn Kenntnis zu nehmen.

Luzern, 14. November 2017

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)
2018 bis 2021**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in den Bericht des Regierungsrates vom 14. November 2017,

beschliesst:

1. Vom Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021 wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

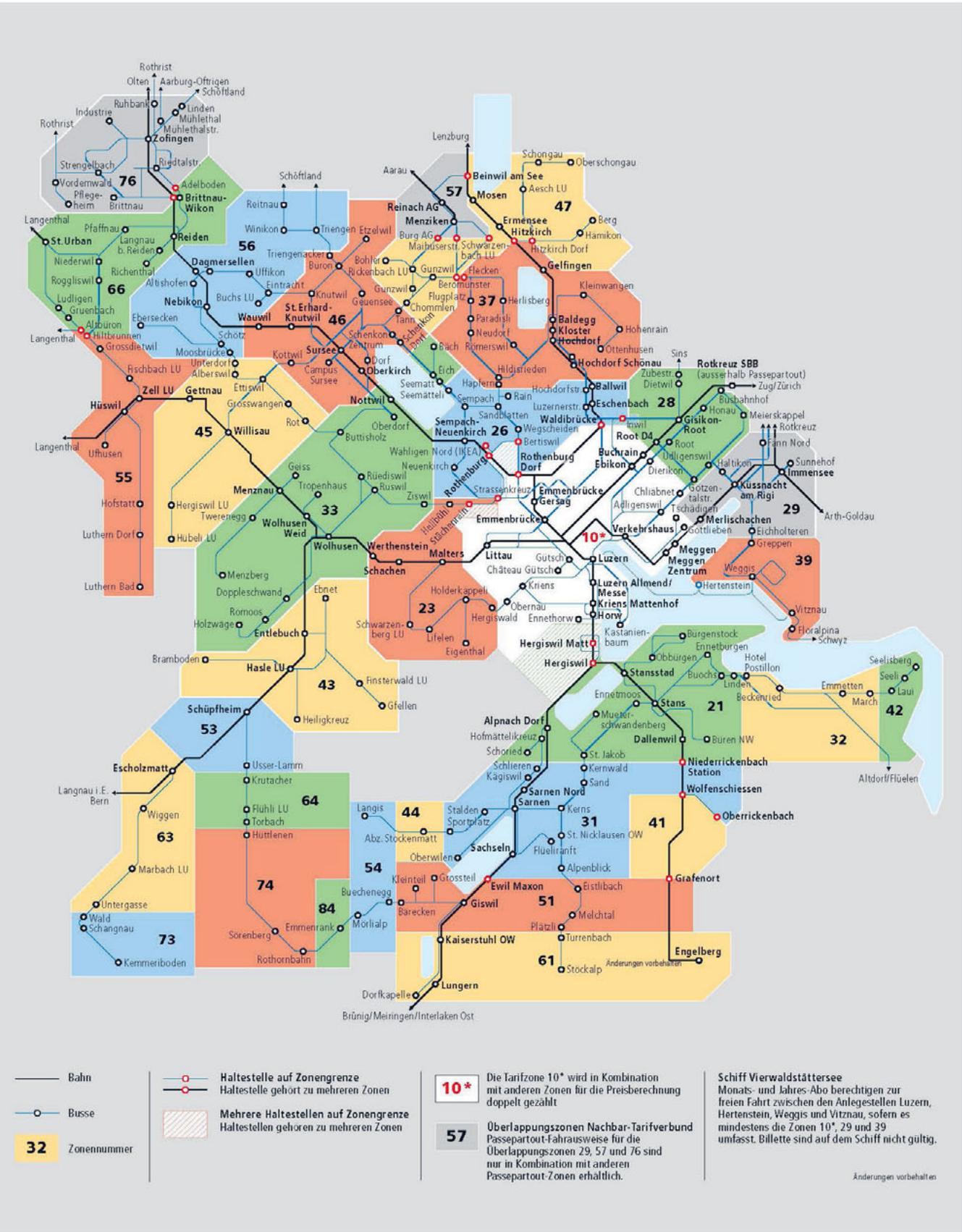
- Beilage 1: Linien- und Tarifzonenplan
- Beilage 2: Massnahmen-Erfolgskontrolle Zeitraum 2014 bis 2017
- Beilage 3: Ein- und Aussteiger 2008 bis 2014 Luzerner Bahnhöfe
- Beilage 4: Liniennetz Zielzustand «AggloMobil tre»
- Beilage 5: Liniennetz Nachtangebot «Nachtstern» 2017
- Beilage 6: Massnahmen 2018–2021 Angebot, Anteil Verkehrsverbund Luzern
- Beilage 7: Massnahmen 2018–2021 Rollmaterial, Anteil Verkehrsverbund Luzern
- Beilage 8: Massnahmen 2018–2021 Infrastruktur, öV-Investitionen, Anteil Kanton Luzern (verantwortlich Kanton Luzern)
- Beilage 9: Massnahmen 2018–2021 Infrastruktur, Bauprogramm Kantonsstrassen (verantwortlich Kanton Luzern)
- Beilage 10: Massnahmen 2018–2021 Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote
- Beilage 11: Abgeschlossene Planungen

Tarifzonen

Gültig ab 11.12.16

Passepartout

Tarifverbund LU OW NW



Beilage 2: Massnahmen-Erfolgskontrolle Zeitraum 2014 bis 2017

Umgesetzte Massnahmen im Zeitraum des zweiten öV-Berichts 2014 bis 2017

Kategorien	Linie	Agglomerationsprogramm	Massnahme	Umgesetzte Massnahmen (Fahrplanjahr)			
				2014	2015	2016	2017
Bahn	ZB	X	Fahrzeitverkürzung, integraler 15-Minuten-Takt S-Bahn, Züge in der Hauptverkehrszeit	X			
Infrastruktur	ZB	X	Zentralbahn Luzern-Hergiswil NW (u.a. Tieflegung, Doppelspur, Haltestelle Allmend)	X			
Bahn	LIX		Neue Fahrzeuge Luzern-Interlaken-Express (LIX)	X			
Bahn	VAE		Refit und längere Züge Voralpenexpress (VAE)	X			
Bahn	BLS		Rollmaterialänderung NINA Luzern-West S6, S61	X			
RBus	1		Neue Fahrzeuge RBus	X			
Bus	15, 16, 21, 31	X	Ausrichtung Busnetz auf S-Bahn (Luzern Süd) inkl. Ausbau Ortsbus Kriens (HVZ) und Durchmesserlinie 14/31, Tangentiallinie 16 und 21	X			
Bus	53, 502, 528, 529	X	Optimierung Raum Küssnacht & Rigigemeinden mit Rotkreuz	X			
Bus	6, 25	X	Verlängerung Trolleybus Büttene	X			
Infrastruktur	6, 25		Fahrleitung Büttene	X			
Bus	70, 72	X	Optimiertes öV-Konzept mit neuer Linie 70, Stärkung Bahn/Bushub Rothenburg und Sempach-Neuenkirch	X			
Infrastruktur	70, 84, 88		Neuenkirch, Ausbau Busterminal Neuenkirch-Sempach	X			
Bus	84, 88	X	Neue Ausrichtung und Linienführung Eich, Bäch (mit neuen Haltestellen), Schenkon, Sursee	X			
Bus	73	X	Neue Linienführung via Brüelstrasse (mit neuen Haltestellen)	X			
Bus	25, 26	X	Neue Tangentiallinie Ottigenbühl-Ebikon-Unterlöchli-Adligenswil-Brüelstrasse-Meggen	X			
Bus	81, 82, 83, 89		Ersatz Publicar Night durch Linienbetrieb	X			
Bus	272, 271		Verbesserung Erschliessung Willisau	X			
Bus	86		Verbesserung der Erschliessung Stadt Sursee	X			
Bus	26	X	Anbindung an Bushub Ebikon	X			
Bus	502		Rigigemeinden-Küssnacht: Morgenerschliessung Wochenende	X			
Bus	4		Taktveränderung und Umstellung auf Gelenktrolleybus	X			
Infrastruktur	diverse	X	Busspur Pilatusstrasse	X			
Fahrgastinformation	alle		öV-LIVE, Echtzeitinformation mit App, Abfahrtsmonitoren, QR-Code	X			
Tarif	alle		Lancierung Passepartout Job-Abo	X			
Tarif	alle		Lancierung Passepartout Quattro-Tageskarte	X			
Infrastruktur	13		Neue Busstrasse Rothenburg Station - IKEA	X			
Bus	diverse		Verbesserungen im Freizeitverkehr	X	X		
Lift	Gütsch		Quartierserschliessung		X		
Tarif	alle	X	Vereinfachung Tarifzonenplan Passepartout		X		
Kommunikation	alle		Passepartout Neuauftritt Marketing		X		
Kommunikation	S-Bahn		10 Jahre S-Bahnen in der Zentralschweiz		X		
Ergänzende Mobilität	Luzern West		Pilotprojekt Mitfahrsystem (Taxito)		X		
Bus	84		Neue Linienführung Stadt Sempach (mit neuer Haltestelle Hütschern)		X		
Tarif	alle		Neue App öV-TICKET		X		
Infrastruktur	diverse		Aufwertung Rothenburg Dorf und Bahnperron P55		X		
Mobilitätsmanagement	diverse		Luzerner Kantonsspital		X		
Fahrgastinformation	alle		Fahrzeugausrüstungen (Kundeninformationen)	X	X	X	
Bus	Tellbus		Ausbau Kursangebot Tellbus Luzern-Altendorf		X	X	
Bus	18, 19	X	Kapazitätserweiterung (Fahrzeug)			X	
Bus	9, 10		Taktanpassung			X	
Bus	24, 25		Bereinigung Linienenden Tschädigen/Gottlieben			X	
Bus	13, 50, 51, 52, 53		Neue Gelenkbusse (Ersatzbeschaffung)			X	
Bus	22, 23		Notweniger Kapazitätsausbau Abendangebot			X	
Kommunikation	BUWD		Jeder Tag ist öV-Tag (mit Jubiläen)			X	
Kommunikation	Passepartout	X	30 Jahre Passepartout			X	
Bus	50, 51, 52	X	Optimiertes öV-Konzept, Stärkung Bahn/Bushub Rothenburg Dorf			X	
Bus	60, 61	X	Optimiertes öV-Konzept, Stärkung Bahn/Bushub Rothenburg			X	
Bus	110		Ausbau TransSeetalExpress (TSE) zwischen Gisikon-Root und Rotkreuz			X	
Bus	608, 609, 271, 281		Optimiertes öV-Konzept Zofingen-Reiden-Richenthal			X	
Bahn	LEX		Neue zusätzliche Spätverbindung von Luzern-Engelberg-Express (LEX)			X	
Bahn	S1		Zusätzliche Doppeltraktionen und Taktlückenschliessung am Abend			X	
Mobilitätsmanagement	alle		Neuzugerset Kanton Luzern			X	
Bahn	RE		Neue Züge RE Luzern-Wolhusen-Bern (Lötschberger)			X	X
Bahn	S99		Ausbau HVZ-Angebot S99 und Erweiterung Abendangebot S9 an Wochenenden			X	X
Infrastruktur	diverse		Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd (Seetalplatz)				X
Bahn	RE, S7		Rollmaterialänderung NINA/Lötschberger S7, Flügelung Luzern-West RE/S7				X
Bahn	IR Nord-Süd		Eröffnung Gotthardtunnel (Reisezeitverkürzung, Bahnangebotsausbau)				X
Bus	5	X	Neue Tangentiallinie Kriens-Seetalplatz (Trolleybus) inkl. Trolleybusinfrastruktur				X
RBus	1		Taktveränderung RBus				X
Bus	40, 46	X	Neue Linienverküpfungen, Anbindung an Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd, Stärkung Bahn mit Einstellung L13/53				X
Bus	2	X	Neue Fahrzeuge RBus, neue Führung am Seetalplatz, Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd				X
Bus	41-45		Optimierung Emmer Buskonzept auf Bushub Seetalplatz				X
Bus	23		Verbesserung öV-Erschliessung Mall of Switzerland (1. Schritt)				X
Bus	8		Neue Fahrzeuge RBus				X
Mobilitätsmanagement	alle		Mandat Key Account Management (Mobilitätsmanagement in Unternehmen)				X
Fahrgastinformation	alle		Mandat Vereinheitlichung Linien- und Tarifzonenpläne				X
Bus	12		Einstellung Abend- und Sonntagsangebot Littau Gasshof - Ruopigenhöhe				X
Bahn	Zentralbahn		Neue Verstärkungsmodule für den S-Bahn-Betrieb				X

Beilage 3: Ein- und Aussteiger 2008 bis 2016 Luzerner Bahnhöfe

Bahnhaltestelle	2008	2010	2012	2014	2016*	Differenz von 2008 bis 2016	
						Absolut	in %
Baldegg	210	247	274	261	274	+64	+30%
Baldegg Kloster	525	728	747	610	670	+145	+28%
Ballwil	662	692	708	669	721	+59	+9%
Brittnau-Wikon	183	173	210	167	192	+9	+5%
Buchrain	847	1283	1452	1502	1652	+805	+95%
Dagmersellen	871	889	1006	1013	1095	+224	+26%
Ebikon	862	1139	1442	1475	1772	+910	+106%
Emmenbrücke	2483	3084	3579	3821	4427	+1944	+78%
Entlebuch	694	909	790	926	950	+256	+37%
Ermensee	103	133	128	126	133	+30	+29%
Eschenbach	764	872	908	882	957	+193	+25%
Escholzmatt	808	949	861	968	956	+148	+18%
Gelfingen	255	303	330	360	361	+106	+42%
Gersag	1741	2462	3140	3396	3720	+1979	+114%
Gettnau	171	180	180	196	243	+72	+42%
Gisikon-Root	787	1065	1087	1187	1265	+478	+61%
Hasle LU	140	112	137	153	156	+16	+11%
Hitzkirch	726	934	957	909	1007	+281	+39%
Hochdorf	1843	2113	2170	1990	1998	+155	+8%
Hochdorf Schönau	409	593	683	698	703	+294	+72%
Horw	1281	1721	1857	2439	2494	+1213	+95%
Hüswil	68	61	70	62	64	-4	-6%
Kriens Mattenhof	1019	1265	1513	1714	1822	+803	+79%
Littau	691	924	963	1053	1139	+448	+65%
Luzern	70816	81165	87707	91847	**	**	**
Luzern-Verkehrshaus	357	458	523	548	515	+158	+44%
Malters	2017	2429	2624	2666	2702	+685	+34%
Meggen	107	118	129	135	98	-9	-8%
Meggen Zentrum	268	313	356	441	460	+192	+72%
Menznau	400	478	469	507	533	+133	+33%
Mosen	132	166	163	165	179	+47	+36%
Nebikon	1291	1386	1601	1555	1627	+336	+26%
Nottwil	741	828	871	921	1020	+279	+38%
Oberkirch	322	396	431	498	534	+212	+66%
Reiden	1382	1507	1713	1540	1717	+335	+24%
Root D4	544	901	928	993	1100	+556	+102%
Rothenburg	228	332	523	851	1283	+1055	+463%
Rothenburg Dorf	910	1131	1164	1132	1487	+577	+63%
Schachen LU	347	381	406	567	533	+186	+54%
Schüpfheim	1401	1722	1584	1831	1783	+382	+27%
Sempach-Neuenkirch	1593	1833	2046	2132	2366	+773	49%
St. Erhard-Knutwil	122	133	145	120	121	-1	-1%
Sursee	8473	11232	12047	13145	**	**	**
Waldibrücke	490	558	616	615	665	+175	+36%
Wauwil	646	718	888	956	1038	+392	+61%
Werthenstein	81	103	107	123	118	+37	+46%
Willisau	1718	1713	1828	2010	2027	+309	+18%
Wolhusen	3665	4436	4652	4396	4736	+107	+29%
Wolhusen Weid	147	221	222	228	250	+103	+70%
Zell	563	556	540	617	610	+47	+8%

Kategorien angelehnt an Richtplan 2015:

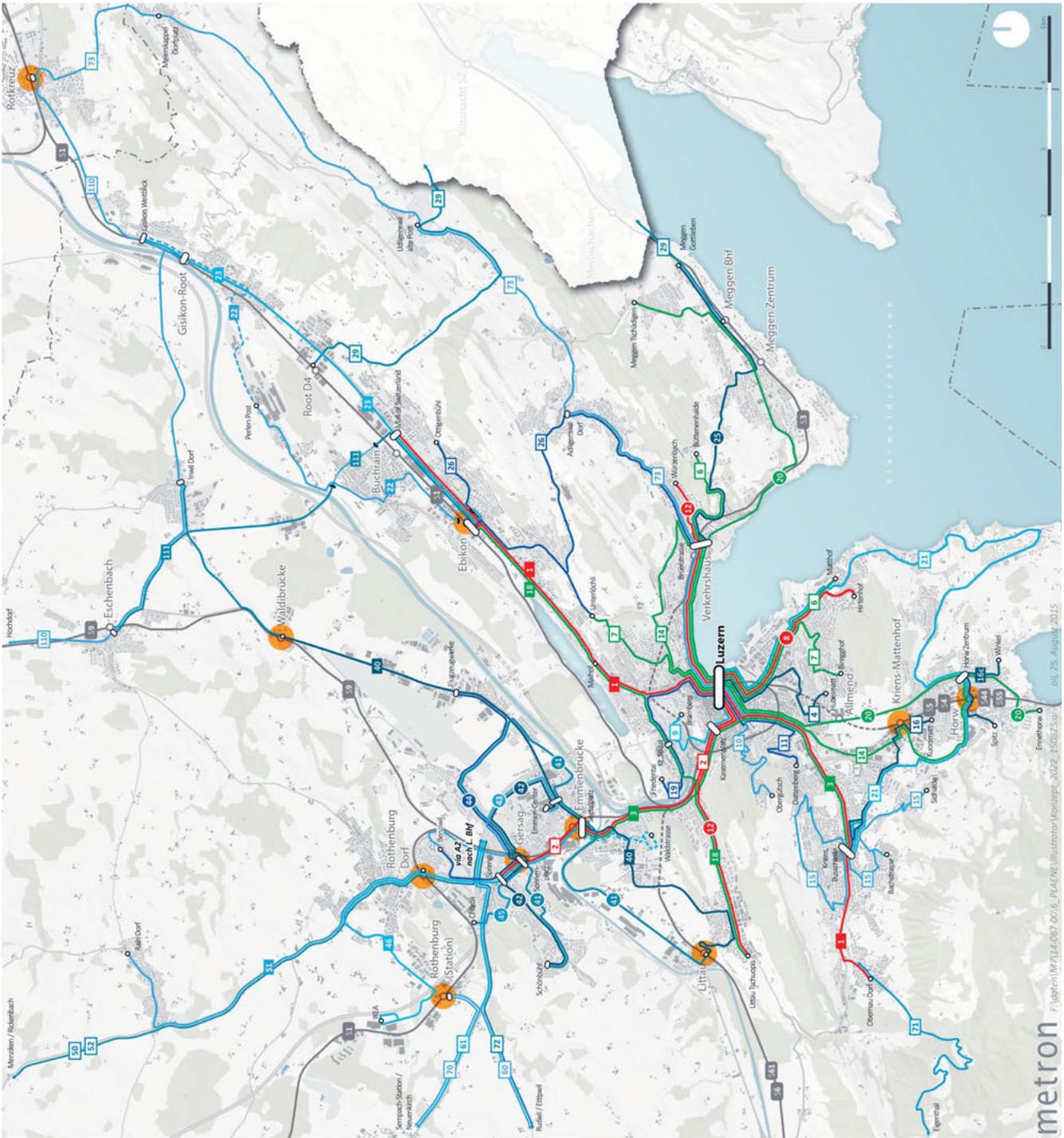
Zentren
Bushubs Agglomeration
Wichtige kantonale Bushubs

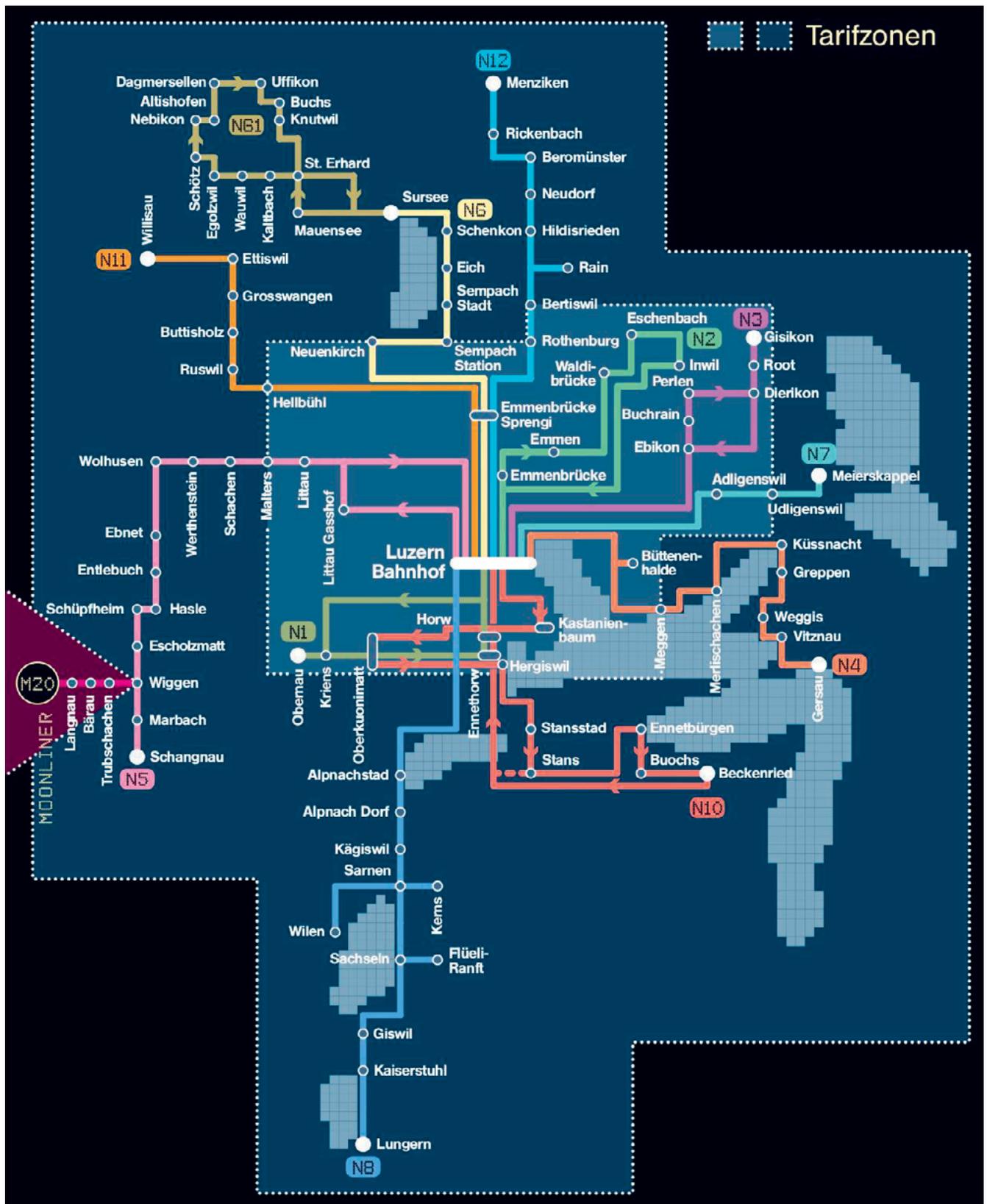
Quelle: SBB AG, Personenverkehr, Unternehmensentwicklung, Nachfrageentwicklung, (Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr, DWV)

* Provisorische Daten 2016 des Regionalverkehrs. Definitive Daten liegen Ende 2017 vor.

** Ein- und Aussteigerdaten Fernverkehr liegen Ende 2017 vor.

Beilage 4: Liniennetz Zielzustand «AggloMobil tre»





Das Nachtstern-Netz ist in zwei Tarifzonen unterteilt.

- Die Fahrt innerhalb einer Tarifzone kostet 7 Franken. Führt die Fahrt durch beide Zonen, kostet sie 10 Franken.
- In den Nachtstern-Bussen gilt ausschliesslich der Nachtstern-Tarif (keine Ermässigung mit GA, Halbtax, Passetout-Abos, Gleis 7 usw.).
- Mobile-Tickets und Online-Tickets sind nicht gültig.
- Die Tickets sind nur beim Fahrpersonal im Nachtstern-Bus erhältlich.

Neben dem Nachtstern betreibt die SBB einen Nachtzug (RegioExpress RE Zürich–Luzern). Im Seetal verkehrt der Pyjama-Express (Strecke Luzern–Hochdorf–Ermensee).

Beilage 6: Massnahmen 2018-2021 Angebot, Anteil VVL

Massnahmen 2018-2021 Angebot, Anteil Verkehrsverbund Luzern

Massnahmen-nummer	Art	Linie	Agglomerations-programm	Massnahme	Änderungskosten Periode 2018-2021	Periode 2018-2021				Kosten nach 2021
						2018	2019	2020	2021	
1	Bus	271, 91		Verbesserte Erschliessung Raum Altsihofen, Nebikon Dagersellen	170'000					
2	Bus	111, 22		Neue Linie Ebikon-Mal-Hwil-Waldbrücke (Ersatz Linie 54 und Abschnitt L22, Reusbrücke-Hwil)	895'000					100'000
3	Bus	23		Taktverdichtung aufgrund Eröffnung Mail of Switzerland	0	1'270'000		-1'270'000		
4	Bus	529		genutzbarer Stundentakt bis Root-D4 (Verlängerung)	66'000					
5	Bus	87		Verbessertes Angebot am Nachmittag/Abend zwischen Sursée, Schenkon, Guinzwil, Beromünster (Moischer Express)	48'000					
6	Bahn	56/57/RE		Fluglinie 56 und 57/RE bis Betriebschluss Systematelerung Angebot am Abend und kein Umstieg mehr in Wolhusen)	90'000					
7	Bus	271		Verdichtung zwischen Willisau, Alberswil, Nebikon über Mitttag (3 Kurspaare für den 30 Minuten Takt)	31'000					48'000
8	Bus	73		Systematisierung Angebot	27'000					
9	Bus	14	X	Mobilitätsmanagement Hirslanden/St. Anna (Schliessung Taktliche So Vormittag, Taktverdichtung HVZ Mo-Fr)	570'000					150'000
10	Bus	12, 40		Anschlussoptimierungen Luzern-Nord, Taktverdichtung HVZ Flugzeugwerke bis Waldbrücke	251'000					
11	Bus	232		Linienverlängerung im Sommer zwischen Entlebuch Gfellen ins Langis (Finanzierung durch Dritte)	0					
12	Bahn	51	X	Zusätzliche Doppeltraktionen Sursée-Luzern-Baar (SBB)	200'000					200'000
13	Bus	110 T5E		Taktverdichtung Transsee-Express (TSE), Hochdorf-Eschenbach-Gisikon-Rotkreuz	374'000					
14	Bahn	59		Verlängerung Halbstundentakt am Abend bis Hochdorf, u.a. Busanschlüsse in Emmenbrücke und Gersag	350'000					
15	Bus	60/61/63/64/65/221/272/81		Fahrplanoptimierungen / Taktlücken schliessen	278'000		27'000			
16	Bus	86		Ausbau Linie 86 (vorbehaltlich Beteiligung Campus)	495'000		335'000			
17	Bus	85		Surenal: Verbesserte Abenderschliessung MoFr (Voraussetzung für Campus Erschliessung am Abend)	115'000					
18	Bus	14	X	Busführung durch Arsenalstrasse	0					0
19	Bus	WTE		Neue HVZ-Linie Wiggental-Express (WTE), Willisau-Nebikon	150'000		150'000			
20	Bus	21	X	Busführung durch Motelstrasse	0					0
21	Bus	9, 11, 15		Umsetzung Quartierschliessungskonzept Bramberg, Dattenberg, Sonnen- und Schattenberg inkl. Rollmaterial	0					0
22	Bus	diverse		Optimierung Angebot auf letzte S-Bahnkurse am Bahnhof Luzern	267'000					267'000
23	Bus	14	X	Busführung via Bahnhof Mattenhof (Platzausarena, Überbauung Mattenhof I)	56'000					56'000
24	Bus	alle		Refit Automaten s-Pos. Gesellschaft	-1'075'000		480'000			-1'593'000
25	Bahn	58/529		Durchbindung Sursée-Othen-Turgi	192'000					168'000
26	RBus	1	X	RBus-Netzerhöhung Ebikon (Verlängerung L1 via Bushub Ebikon nach Mail of Switzerland)	4'435'000					4'435'000
26	Bus	22, 23	X	Einkürzung zum öv-Knoten Ebikon und Rückverlängerung L22 bis Gisikon-Root und L23 bis Gisikon Weitblick	-2'331'000					-2'331'000
26	Bus	18	X	Neue Tangentiallinie Littau - Ebikon Bahnhof	1'927'000					1'927'000
27	Bus	20, 24	X	Durchbindung der Linie 20/24 inkl. Taktanpassung, Einmehorw - Meggen-Tschädigen, Bereinigung Linienplitting Meggen/Horw	262'000					262'000
28	Bahn	561	X	Verlängerung S61 ab Schachen bis Willisau (BLS), Veilkosten	940'000					940'000
29	Bus	210		Optimierung auf S61: Busergänzung Werthenstein bei Einführung S61: Malers - Schachen - Wolhusen (Spital)	160'000					160'000
30	Bus	271		Optimierung auf S61	140'000					140'000
31	Bus	91		Optimierung auf S61: Optimierung Ebersöcken - Schätz	50'000					50'000
32	Bus	101/105		Verbesserung der Abenderschliessung ab S9 für Hochdorf, Hohenrain, Baldegg, Römerswil	69'000					69'000
33	Bus	106/107		Verbesserung der Abenderschliessung ab S9 für Hitzkirch, Aesch, Schongau, Müswangen, Hämkon	57'000					57'000
34	Bus	Div.		Verdichtungen Bus zu Hauptverkehrszeiten	200'000					200'000
35	RBus	8, 12	X	Durchbindung der Linie 12/8 Uttau-Würzenbach (RBus-Linie 3), Einkürzung auf Abschnitt Hirtenhof - Luzern Bhf	792'000					792'000
36	Bus	1, 2	X	Verlängerung Tschuopis	0					603'000
37	Bahn	S41	X	Neue S-Bahn S41 Luzern-Horw (Zentralbahn)	0					1'290'000
38	Bahn	S9	X	Zusätzliche Doppeltraktionen (SBB)	0					400'000
39	RBus	2, 8	X	Durchbindung der Linie 2/8 (RBus Linie 2)	Kostenschätzung offen					xxx
39	Bus	9, 19	X	Anpassung Linie 9 und 19 aufgrund Durchbindung der Linie 2/8	0					-840'000
40	Bahn	LU-ZG-ZH	X	Mittelfristangebot Bahn mit Regionalexpress (Halt Ebikon)	Kostenschätzung offen					xxx
41	Trolley	Div.	X	Abschreibungen Fahrleitungsanpassungen	252'000					47'000
Total					10'699'000	4'693'000	1'037'000	3'412'000	1'357'000	

Hinweis:
 > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierter Planungen.
 > Enthält eine Massnahme unter Kosten die Zahl 0, wird keine Kostenänderung erwartet.
 > Zu diesem Angebot nötige Infrastrukturen sind in den öV-Investitionen (Beilage 8) oder im Bauprogramm Kantonsstrassen enthalten (Beilage 9).
 > Die Planungen werden laufend weiter vertieft. Die Tabelle zeigt den Kostenstand Juli 2017.

Farbcodes:
 > blau: aus öV-Bericht 2014-2017
 > schwarz: neue Massnahmen öV-Bericht 2018-2021

Massnahmen 2018-2021 Rollmaterial, Anteil Verkehrsverbund Luzern

Massnahmen-nummer	Art	Linie	Agglomerations-programm	Massnahme	Änderungskosten Periode 2018-2021	Periode 2018-2021				Kosten nach 2021
						2018	2019	2020	2021	
42	Bahn	BLS		Refit NINA	-295'000					
43	Bahn	BLS		Refit FIS	112'000	53'000	-36'000			
44	Bahn	SOB		Neues Rollmaterial Voralpenexpress VAE	-1'600'000	-1'000'000	-1'000'000			-2'650'000
45	Bahn	Flirt		APFZ (Refit Kundeninformation und -sicherheit)	161'000	32'000	52'000			68'000
46	Bahn	S9		Anpassung Seetaler an BehIG, Sanierung & Modernisierung Fahrzeuge	5'400'000	700'000	2'500'000			1'300'000
47	Bahn	BLS		Neu- und Umbau Werkstätten	1'610'000	610'000	1'000'000			
48	Bahn	Zentralbahn		Neu- und Umbau Werkstätten	345'000		345'000			
49	Bahn	Zentralbahn		Ersatz Rollmaterial IR Luzern-Engelberg			xxx			xxx
50	Bahn	BLS		Integraler Einsatz Lötschberger S6/S7 inkl. Nachrüstung ECIS Level 2	-270'000		-300'000			4'480'000
Total					5'463'000	1'512'000	2'561'000	-205'000	1'595'000	5'583'000

Hinweis:
 > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierter Planungen.
 > Enthält eine Massnahme unter Kosten die Zahl 0, wird keine Kostenänderung erwartet.
 > Die Planungen werden laufend weiter vertieft. Die Tabelle zeigt den Kostenstand Juli 2017.

Massnahmen 2018–2021 Infrastruktur, öV-Investitionen, Anteil Kanton Luzern (verantwortlich Kanton Luzern)

Kosten Infrastruktur öV-Investitionen										
Massnahmen-nummer	Massnahmen-nummer AFP	Art	Linie	Agglomerationsprogramm	Massnahme	Budget	Periode 2019-2021		Restkosten nach 2021	
							2018	2019	2020	2021
Bahn										
46		Bahn	SBB		BehIG (Seetalbahn)			750'000	750'000	
51		Bahn	Zentralbahn		Doppelspurausbau und Tieflegung, Teilprojekt Hergiswil, Anteil		600'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000
öV-Verknüpfungspunkte Landschaft										
52		Bus	61, 63, 66, 271		Ettiswil, Busterminal		100'000	100'000		
53		Bus	64, 221		Wolhusen, Busterminal		500'000	500'000	1'000'000	
54		Bus	diverse		Sursee, Busterminal		100'000	100'000	4'000'000	4'000'000
55		Bus	88, 101, 110		Hochdorf, Busterminal		100'000	100'000	100'000	37'000'000
öV-Verknüpfungspunkte Agglomeration Luzern (AggloMobil)										
26		RBus	1, 18, 22, 23, S1	AP2 ÖV-6.2b	Ebilikon, Bushub		3'500'000	5'000'000	2'500'000	
56		RBus	2, 5, 40, 41, 46, S1, S9	AP2 ÖV-6.1b	Emmenbrücke/Luzern, öV-Projekt Seetalplatz		2'000'000	2'160'000		
57		Bus	14, 16, 21, 16C, S4, S5	AP2 ÖV-6.3b	Horw, Bushub		500'000	1'000'000	3'000'000	4'000'000
58		Bus	14, 16, S4, S5	AP3 ÖV-6.3b-3A	Kriens, Bushub Kriens-Mattenhof		600'000	1'000'000	2'000'000	3'000'000
59		Bus	13, 45, S6, S61	AP3 ÖV-6.4b-3A	Luzern, Bushub Littau					3'000'000
60		Bus	13, 60, 70, S1	AP2 ÖV-6.1e	Rothenburg, Bushub 1. Etappe			925'000		
60		Bus	13, 60, 70, S1	AP3 ÖV-6.1c-3A	Rothenburg, Bushub 2. Etappe			200'000	200'000	2'000'000
61		Bus	41, 42, 44, 45, S1, S9	AP3 ÖV-6.1b-3A	Emmen, Bahnhof Gersag		100'000	100'000	100'000	1'600'000
Elektrische Traktion (Trolleybus)										
26		RBus	1	AP2 ÖV-7.1, AP3 ÖV-7.3 3A	Ebilikon, Verlängerung Linie 1		6'000'000	5'000'000	2'500'000	
35		RBus	8, 12	AP3 ÖV-7.2-3A	Littau, Rbus-Linie 3 (Littau-Würzenbach)		200'000	200'000	2'000'000	4'500'000
62		RBus	diverse	AP3 ÖV-7.5-3A	Energiespeicher RBus					1'000'000
Diverses										
63			diverse	AP2 ÖV-1.2b	Luzern, Bushaltestelle Durchmesserperonanlage		550'000	1'000'000	500'000	
64			diverse	AP3 ÖV-1.1	Fernbus inkl. Terminal		300'000	300'000	1'200'000	1'200'000
65			diverse		Projektierungsarbeiten, div. Projekte		100'000	100'000	100'000	300'000
Total							15'150'000	18'610'000	20'075'000	30'900'000

AFP 2019-2021 (Vorabzug vom Juli 2017)	9'100'000	12'800'000	11'700'000	11'700'000
Projektüberhang	6'050'000	5'810'000	8'375'000	8'900'000

Hinweis:

- > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände. Die Genauigkeit der angegebenen Kosten ist daher auch unterschiedlich. Die Kosten gelten unter Vorbehalt detaillierter Planungen.
- > Stand Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2018 bis 2021 (Vorabzug vom Juli 2017)

Farbcodes:

- > blau: aus öV-Bericht 2014–2017
 - > schwarz: neue Massnahmen öV-Bericht 2018–2021
- Realisierung inkl. Inbetriebnahme

Beilage 9: Massnahmen 2018–2021 Infrastruktur, Bauprogramm Kantonsstrassen

Massnahmen 2018–2021 Infrastruktur, Bauprogramm Kantonsstrassen (verantwortlich Kanton Luzern)

Art	Linie	Agglomerationsprogramm 2.G.	Planimmer Bauprogramm	Massnahme	Periode 2015-2018					nach 2023
					2017	2018	2019	2020	2021	
Bus	div. Linien	x	1	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage		x				
Bus	div. Linien	x	2	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	x					
Bus	6,8,24,73		3	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen						
Bus	1, 71	x	7	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr						
Bus	1, 15, 16, 21, 71	x	8	Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	x	x	Topf B			
Bus	1		10	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen)		x				
Bus	91, 271		20	Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen						
Bus	61,72	x	22	Emmen, Knoten Lohnensäge, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	x					
Bus	div. Linien	x	26	Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus/Bahnhofstrasse in Koordination mit neuer Buslinie 3			Topf B			
Bus	2, 12, 18	x	28	Luzern, Kreuzstutz – Kasernenplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage			Topf B			
Bus	div. Linien	x	29	Emmen/Luzern, Seetalplatz	x					
Bus	div. Linien	x	31	Emmen, Sprengplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanchluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr			Topf B			
Bus	83, 85		38	Büron, Zentrum, Strassenausbau, Erstellen Radverkehrsanlage		x				
Bus	div. Linien	x	42	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen – Knoten Meierhöfi						
Bus	1, 22, 23	x	49	Ebikon, Einmündung Schloßstrasse (inkl.) – Einmündung Weichenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)		x	Topf B			
Bus	23		50	Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	x					
Bus	14, 21	x	55	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement		x	Topf B			
Bus	12	x	62	Luzern, Littau, Tschoups, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen	x					
Bus	272		66	Willisau, Chäpplimatt, Buswendeschleife mit Anpassung Bushaltestellen und Radund Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse – Wendeschleife	x					
Bus	div. Linien	x	75	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management			Topf B			
Bus	4,6,7,8,21	x	77	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Werkleitungen/Kriensbachkanal Stadt Luzern			Topf B			
Bus	1, 15, 16, 21, 71	x	78	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage			Topf B			
Bus	14	x	79	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr inkl. Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung						
Bus	div. Linien	x	80	Kupferhammer – Arsenalstrasse			Topf B			
Bus	61	x	82	Grosswangen, Ziegelmatte, Anpassung Bushaltestellen			Topf B			
Bus	2, 5	x	83	Luzern, Grenzweg – Flühmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage			Topf B			
Bus	2, 5	x	84	Luzern, Flühmühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur			Topf B			
Bus	2, 5	x	85	Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer			Topf B			
Bus	div. Linien	x	86	Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr			Topf B			
Bus	div. Linien	x	88	Emmen, Autobahnanchluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Böstfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr			Topf B			
Bus	45,46,50,52		90	Emmen/Rothenberg, Abschnitt Löhren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr			Topf B			
Bus	1, 19, 22, 23	x	92	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord			Topf B			
Bus	14, 16, 21	x	95	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement			Topf B			
Bus	73		97	Melerskappel, Bushaltestellen Käppelhof			Topf B			
Bus	20	x	98	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmatweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Busspur			Topf B			
Bus	111		108	Buchrain, Schachen – Autobahnanchluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr			Topf B			
Bus	22		110	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanabrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Aufweitung Kantonsstrasse			Topf B			
Bus	div. Linien	x	111	Luzern, Pilatusstrasse – Seebücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr in Koordination mit Tiefbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)					Topf C	
Bus	85		122	Trütschen, Einmündung K 50 Rössliplatz – Einmündung K 52 (inkl.) – Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltesteller					Topf C	
Bus	div. Linien	x	131	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen					Topf C	
Bus	12	x	133	Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19					Topf C	
Total										

Legende:
 > Die einzelnen Planungen haben unterschiedliche Planungsstände.
 > Stand Bauprogramm für Kantonsstrassen 2015-2018 vom 20. Juni 2014

Massnahmen 2018–2021 Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote

Massnahmen-nummer	Art	Agglomerations-programm	Massnahme	Total Kosten2018-2021	Periode 2018-2021				Kosten nach 2021
					2018	2019	2020	2021	
66	Tarif	X	Swisspass / ZPS Zukünftiges Preissystem Schweiz im Passepartout (TU-Aufgabe)	0					
67	Bus		Weiterentwicklung Nachtnetz (Mithilfe Planung des Abgleichs TU-VVL)	120'000	40'000				
68	Mitfahrssysteme		Spontanes Mitfahrssystem (öV-Ergänzung)	165'000	30'000	60'000	60'000	jährlich 60'000	
69	Mobilitätsmanagement	X	Marktbearbeitung Veranstaltungen (u. a. öV-Ticketintegration)	180'000	90'000				
70	Mobilitätsmanagement	X	Mobilitätsausbildung Schulen	120'000	30'000	30'000	30'000	jährlich 30'000	
71	Kommunikation		Stärkung Bahnsystem Zentralschweiz (S-Bahnen in der Zentralschweiz)	120'000	30'000	30'000	30'000	30'000	
72	Kommunikation		Periodische öV-Kampagnen für den ganzen Verbund (Dachkampagne)	240'000	120'000	120'000	120'000	2-jährlich 120'000	
73	Kommunikation		Gemeinsames Social Media in der öV-Branche	40'000		20'000	20'000	jährlich 20'000	
74	Mobilitätsmanagement		Sharing, u.a. Bike-Sharing an Haltestellen (Planung und Mithilfe Aufbau)	500'000	150'000	200'000	150'000	jährlich 150'000	
75	Infrastruktur		Definition Standard Haltestellenausrüstung (Mithilfe Planung)	50'000		50'000			
76	Mobilitätsmanagement	X	Weiterentwicklung öV-Plattformen (luzernmobil.ch)	200'000	100'000	100'000			
77	Mobilitätsmanagement	X	Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement Privatpersonen	100'000		50'000	50'000	jährlich 50'000	
78	Mobilitätsmanagement	X	Contact-Center Passepartout (Mithilfe Aufbau)	150'000		75'000	75'000	jährlich 75'000	
Total				1'985'000	590'000	615'000	535'000		

Laufende Mandate										
79	Mobilitätsmanagement	X	Mobilitätsmanagement in Unternehmen	120'000	70'000	50'000				
80	Fahrgastinformation		Weiterentwicklung öV-LIVE	200'000	50'000	50'000	50'000			
81	Fahrgastinformation		Netzpläne Bus, Weiterentwicklung Bus&Bahn	40'000		40'000				
Total				360'000	120'000	100'000	90'000	50'000		

Hinweis:

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

Farbcode:

> blau: aus öV-Bericht 2014-2017

> schwarz: neue Massnahmen öV-Bericht 2018–2021

Alle Berichte sind öffentlich zugänglich, abgelegt unter www.vvl.ch/planung

Titel	Verfasser/in	Kurzbeschreibung
Planungen für die Schweiz		
Brechen der Verkehrsspitzen	Metropolitankonferenz Zürich, 7.11.2016	Sammlung bestehender und neuer Ansätze zum Brechen von Verkehrsspitzen.
Hebel und Wege zur Optimierung der Auslastung im öV	KöV, SBB, VöV 03.03.2016	Der Schlüssel zu einer besseren Auslastung sowohl im öV als auch im motorisierten Individualverkehr liegt insbesondere in der Änderung des Verhaltens der Pendler zu Hauptverkehrszeiten.
Verkehrsperspektiven 2040	ARE, ASTRA, BAFU, BAV, BFE, August 2016	Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz über alle Verkehrsträger abgestimmt.
Vision Mobilität Schweiz 2050	ETH, HSG, Oktober 2015	Integrierte Planung von Personen- und Güterverkehr basierend auf für die Schweiz passende Werte. Die Studie vereint die Sichten aller Akteure und bildet daher eine realistische Vision 2050.
Raumkonzept Schweiz	Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 20.12.2012	Das Raumkonzept Schweiz ist ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung der Schweiz. Es ist das erste Strategiedokument in der Schweizer Raumentwicklung, das von allen Staatsebenen gemeinsam entwickelt und getragen wird.
Langfristperspektive Bahn	BAV, 20.04.2012	Der Bericht stellt dar, nach welchen Leitlinien das Bahnangebot in der Schweiz über das Jahr 2050 hinaus entwickelt werden soll.
Planungen für die Zentralschweiz		
Gesamtperspektive Zentralschweiz	SBB, ZKöV, April 2016	Die Zentralschweizer Kantone und die SBB stärken die Zusammenarbeit. Das Arbeitsprogramm mit Zeithorizont 2030 umfasst Angebote des Personen- und Güterverkehrs, die notwendige Eisenbahninfrastruktur und die Entwicklung von Arealen um Bahnhöfe.
Regionales Angebotskonzept Ausbauschnitt 2030	ZKöV, 27.11.2014	Wie in der neuen Bahninfrastruktur-Finanzierung FABI vorgesehen, haben die Zentralschweizer Kantone gemeinsam ein regionales Angebotskonzept für 2030 erarbeitet. Aufgrund des prognostizierten Engpasses beim Bahnangebot fordern die Zentralschweizer Kantone insbesondere mehr Verbindungen auf den stark wachsenden Hauptentwicklungachsen.
Planungen für den ganzen Kanton Luzern		
Kantonaler Richtplan 2015	Kanton Luzern, 26.05.2015	Teilrevidierter Richtplan. Die Teilrevision konzentriert sich auf den Zersiedelungsstopp und die Siedlungsentwicklung nach innen. Neuste öV-Themen sind aktuell abgebildet.
Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern	Kanton Luzern, 08.09.2015	Der Planungsbericht an den Kantonsrat über die Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern zeigt den Nutzen und die Notwendigkeit eines Durchgangsbahnhofs für Luzern auf.
Nutzenstudie Durchgangsbahnhof Luzern	Kanton Luzern, VVL, 12.03.2015	Der Durchgangsbahnhof Luzern überzeugt mit einem lokalen, regionalen und nationalen Nutzen. Kürzere Reise- und Umsteigezeiten, intensivere Fahrplankonzepte in alle Richtungen und ein ausgebauter Angebot im öV werden ermöglicht. Hinzu kommen zahlreiche wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten.
Monitoring Gesamtverkehr, Kennblatt 2014	Stadt Luzern, Kanton LU, VVL, 19.12.2014	Jährlich erhobenes Verkehrsaufkommen auf Luzerns Strassen und Schienen (gezählt an zahlreichen Zählstellen und mittels Fahrgastzählungen im öV).
Bauprogramm für Kantonsstrassen 2015 bis 2018	Kanton Luzern, 20.06.2014	Liste und Priorisierung von Kantonsstrassenprojekten (inkl. öV-Bevorzugungsmassnahmen auf Kantonsstrassen).
öV-Bericht 2014 bis 2017	Kanton Luzern, 12.11.2013	Planungsbericht des Regierungsrats über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2014 bis 2017.
Monitoring Gesamtverkehr	Stadt Luzern, Kanton LU, VVL, 01.11.2013	Datensammlung zum Gesamtverkehr im Kanton Luzern. Abbild sowohl des gemessenen Verkehrsaufkommens wie auch der Indikatoren zur Mobilität.
Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern	Kanton Luzern, 08.07.2013	Das Projekt Tiefbahnhof Luzern ist die zweckmässigste Variante, um die akuten Kapazitätsprobleme bei der Zufahrt zum Bahnhof Luzern zu lösen.
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 Regierungsrats über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2012 bis 2015
Rahmenplan Luzern	SBB, 08.09.2010	Zukünftige Infrastrukturentwicklung des Bahnknotens Luzern.
S-Bahn Luzern, langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof	SBB, 16.07.2010	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 Führungsinstruments 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, 09.03.2003	Planungsbericht des Regierungsrats 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, 11.01.2000	Planungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat über den öV im Kanton Luzern.
Planungen in der Agglomeration Luzern		
Mobilitätsberatung Seetalstrasse Emmen	VVL, IG Seetalstrasse, Gemeinde Emmen, Auto AG, SBB, 22.12.2016	Mit einem Firmen-Cluster durchgeführte Analyse des Verkehrsaufkommens (Nachfragestruktur), Ortung von Schwachstellen, übergeordnete Ziele für die Interessengemeinschaft, erreichter Grundsatz, sowie konkret durch alle Partner umzusetzende Massnahmen.
Mobilitätsberatung Klinik St. Anna Luzern	VVL, Hirslanden, Stadt Luzern, vbl, SBB, 11.07.2016	Analyse des Verkehrsaufkommens (Nachfragestruktur), Ortung von Schwachstellen, übergeordnete Ziele und vereinbarte Grundsatz, konkret durch alle Partner umzusetzende Massnahmen
Optimierung Gesamtverkehr Luzern Ost	Kanton Luzern, Gemeinde Ebikon, LuzernPlus, VVL, März 2016	Übersicht über die koordinierten Projekte bis 2020 zur Optimierung des Gesamtverkehrs Luzern Ost (Bushub Ebikon, Verlängerung Trolleybuslinie 1, Anpassung Erneuerung K17, Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost)
Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)	Kanton Luzern, Stadt Luzern, VVL, LuzernPlus, 03.03.2016	Weniger Staus und mehr Mobilität: Dies sind die Ziele des GVK. Durch eine Reduktion des Autoverkehrs zu den Hauptverkehrszeiten um 5 Prozent soll der Verkehr flüssiger gemacht werden. Dank des Ausbaus und der Bevorzugung des öV soll die zu erwartende Zunahme der Mobilität bewältigt werden.

AggloMobil tre	VVL, 23.10.2015	Mit AggloMobil tre hat der VVL ein Konzept zur Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022 erarbeitet. Das Konzept beinhaltet unter anderem die Einführung des Systems RBus auch auf den Linien 2, 8 und 12 sowie mehr Durchmesserlinien.
AggloMobil due - Detailkonzept Luzern Ost	VVL, AKP, 15.10.2014	Vertiefungsarbeiten Luzern Ost, gestützt auf das genehmigte Konzept AggloMobil due. Neben dem Zielzustand 2019 wird die schrittweise Umsetzung dargestellt.
BHLS-Studie	Hochschule Luzern, 05.06.2014	BHLS (Busses with a high level of service) für Luzern und andere Schweizer Städte. Grundlagen aus der Forschung und Situationsanalyse für Luzern, insbesondere für das System RBus
öV-Konzept Raum Vitznau-Küssnacht-Rotkreuz ab 2014 - Schlussbericht	Kanton Schwyz, Bezirk Küssnacht, VVL, Kanton Zug, 19.02.2013	Studie zur Überprüfung und Anpassung des öV-Angebotskonzepts für den Raum Vitznau-Küssnacht-Rotkreuz.
Bericht RBus	VVL, 17.12.2012	Konzept RBus zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung eines erhöhten Busbevorzugungsstandards für hochbelastete 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, 20.02.13	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, 12.02.2013	Die auf 10 Jahre angelegte Trolleybusstrategie fasst Grundsatzfragen zur Traktion für den Raum Luzern zusammen.
Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation	Kanton Luzern, 05.06.2012	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, 24.08.2012	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 puscht öV-Bevorzugungsmassnahmen.
öV-Konzept Rotal	Zweckverband ÖVL, 22.01.2010	Das neue öV-Konzept im Rotal stellt einen Paradigmenwechsel dar. Die Rotalachse wird als Rückgrat gestärkt (S-Bahn S1, 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 Busnetz auf S-Bahn Waldibrücke und Gersag sowie Linienergänzungen und -anpassungen zur besseren Erschliessung des Gemeindegebietes
Angebotskonzept 2009 Luzern-Emmen-Beromünster-Menzikon	Kanton Luzern, 03.06.2008	öV-Konzept Teil Nord: Sursee-Beinwil-Beromünster öV-Konzept Teil Süd: Raum Rain-Rothenburg Luzern.
Agglomerationsprogramm Luzern 1. Generation	Kanton Luzern, 10.04.2006	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, 12.01.2004	öV-Konzept für die Agglomeration Luzern mit Massnahmen im Bereich Angebot (Linienergänzung und -führungen) sowie Fahrplan (Harmonisierung Takt).
Trolleybusbericht	Zweckverband ÖVL, 19.04.2002	Rechtliche, ökonomische und finanzielle Abklärungen zum System Trolleybus für die Überlegungen zur Weiterentwicklung des Systems.

Planungen in der Region Sursee Mittelland

Masterplan Sursee	RET Sursee-Mittelland, Kanton LU, VVL, 11.06.2015	Der Masterplan Bahnhof Sursee zeigt die Rahmenbedingungen für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnhofs Sursee und seines Umfeldes auf.
Überprüfung öV-Angebot Sursee	VVL, 30.04.2015	Das Busangebot im Raum Sursee wurde kontinuierlich ausgebaut. Die Wirkung ist nun mittels gezielter Analysen in einer Art Monitoring - ähnlich den Analysen in der Agglomeration Luzern - aufgearbeitet.
Untersuchungen an der Busachse Rotta	Metron im Auftrag von VVL, 30.06.2014	Optimierungen und Ausbauabsichten im Rotal (Linien 60, 61, 62, 63, 64).
Regionalbuskonzept Rothenburg-Neuenkirch-Sempach-Eich-Sursee	VVL, 20.03.2013	Mit Fertigstellung der Bahnüberführung in Neuenkirch Sempach Station kann das öV-Konzept "östlicher Sempachersee" zeitgemäss angepasst werden.
Anpassung Angebotskonzept Linie 85 Sursee-Schöffland Linie 83 Etzelwil-St. Erhard	VVL, Kanton Aargau, 10.03.2011	Neues Konzept aufgrund Fahrzeugwechsel bei WSB.
Überprüfung und Anpassungen Angebotskonzept Raum Sursee	Kanton Luzern, 15.06.2010	Überprüfung und Anpassung der Buslinien im Raum Sursee, Fokus auf Agglomerationsentwicklung.
Buskonzept Zofingen-Reiden	Kanton Luzern, Kanton Aargau, 24.03.2003	Neukonzept aufgrund der Auswirkungen von Bahn 2000, Konzeptgrundlage für die Ausschreibung Wiggertal Los 2003.

Planungen in der Region Luzern West

öV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61	VVL (in Ausarbeitung)	Anpassungen des Busnetzes auf neue S61 Luzern-Wolhusen-Willisau ab Dez. 2019
Fahrplankonzept Luzern West/Rotal ab 2016	3B AG im Auftrag von VVL, 19.02.2015	öV-Erschliessung Rotal, Luzern West ab Fahrplanjahr 2016 (Zell, Fischbach, Grossdietwil, Altbüren, Pfaffnau, Roggliswil, Reiden).
Taxito - öffentlicher Individualverkehr	VVL, Taxito AG, 11.03.2014	Technischer Bericht über das Projekt Taxito im Kanton Luzern. Abgrenzung, Funktionsweise, Bedarfsanalyse und Umsetzung werden thematisiert.
öV-Konzept Raum Escholzmatt-Marbach-Schangnau	VVL, Kanton Bern, 22.03.2011	Wegen der Aufhebung des Bahnhofs Wiggen wurde die Busführung neu geplant.

Planungen in der Region Seetal

Kantonsübergreifendes Busan-gebot AG-LU	VVL, Gemeinden Seetal, Kt. AG, 19.12.2012	Fragestellung einer kantonsübergreifenden verbesserten Buserschliessung im Seetal.
Sanierung Seetalbahn	Kanton Luzern, Jahr 1999	Konzept Strassenbahn: Die Behördendelegation (BAV, Kantone AG und LU, SBB) einigten sich auf ein neues Konzept mit neuem, leichterem und schmalere Rollmaterial auf sanierter bestehender Linienführung.