



öV-Bericht 2022 bis 2025

Strategie für den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern

Entwurf für die Vernehmlassung

Vernehmlassung vom 25. Oktober 2021 bis 28. Januar 2022

Informationen und Unterlagen:

www.vvl.ch/oev-bericht

Verkehrsverbund
Luzern

Ausgangslage

Der öffentliche Verkehr im Kanton Luzern hat einen guten Standard und deckt viele Bedürfnisse ab. Es bestehen zahlreiche Herausforderungen, insbesondere in den drei **Schwerpunktt Themen** Zuverlässigkeit, Kapazität und Vernetzung.



Staus führen zu längeren Reisezeiten, Anschlussbrüchen und einer sinkenden Attraktivität des öV. Dies erschwert die aus Gründen der Effizienz und des Klimaziels politisch geforderten Verlagerung vom MIV zum öV. Zudem sorgen die Verlustzeiten für höhere Betriebskosten beim öV.



Die steigende Nachfrage verschärft Kapazitätsengpässe. Bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern können im Schienenverkehr die Kapazitäten nicht mehr entscheidend ausgebaut werden. Im Busbereich besteht grössere Flexibilität.



Die Verkehrsmittel sind noch zu wenig vernetzt, sowohl physisch an infrastrukturellen Verknüpfungspunkten, wie auch digital und tarifarisch. Die Verkehrsplanung erfolgte bisher vorwiegend in einer sektoralen Perspektive. Die Vernetzung bietet Chancen für eine effizientere Verkehrsabwicklung.

Die **Umfeldentwicklungen** bietet Chancen wie neue Herausforderungen:

- **Defossilisierung:** Es ist eine starke Bewegung in Richtung emissionsfreier, energieeffizienter und mit erneuerbaren Energien betriebener Mobilität im Gange.
- **Digitalisierung:** Die technologische Entwicklung mit der Digitalisierung bietet zahlreiche Chancen, birgt aber auch gewisse Herausforderungen.
- **Sharing Economy:** Verschiedene Formen des Teilens (Fahrzeuge, Fahrten oder Parkplätze) bieten Chancen für eine effizientere Verkehrsabwicklung. Gewisse Sharing-Formen führen im Gegenzug aber zu mehr Verkehr.
- **Gesellschaftliche Veränderungen:** Die gesellschaftlichen Veränderungen wirken sich auf die Mobilität aus, beispielsweise mit einer Zunahme im Freizeitverkehr.
- **Folgen der Covid-19-Pandemie auf den öV:** Die konkreten langfristigen Auswirkungen sind zu beobachten und die Umsetzungszeitpunkte von Massnahmen allenfalls zu justieren. Bis 2024 wird aufgrund verschiedener Faktoren mit einer Erholung der Nachfrage gerechnet und anschliessend mit einer weiteren Zunahme.

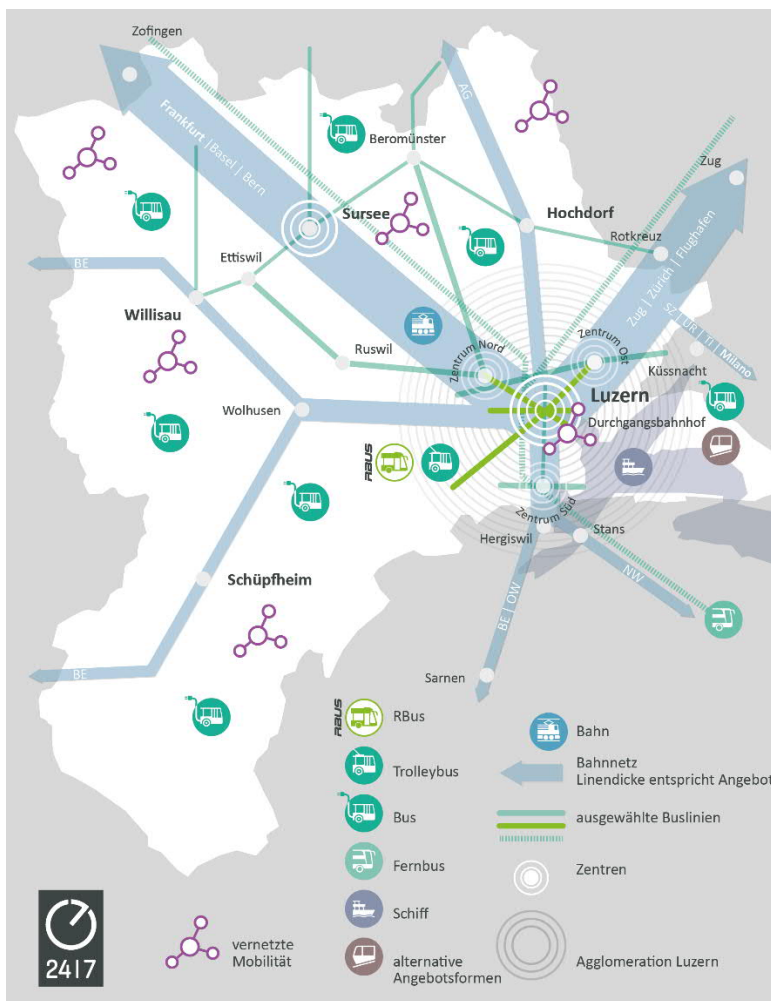
→ Details im Kapitel 2

Rückblick Zielerreichung öV-Bericht 2018 bis 2021

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| ✘ Modalsplit (öV-Anteil) | (✓) Kostendeckungsgrad |
| ✓ Kundenzufriedenheit | (✘) Realisierung Durchgangsbahnhof |
| ✓ Kantons- und Gemeindebeiträge | |

→ Details im Kapitel 1.5.2

Zielzustand bis 2050



- **Leistungsfähige Bahnlinien** verkehren häufig, schnell und direkt durch den **Durchgangsbahnhof Luzern** und verbinden die verschiedenen Zentren
- Hochwertiges **RBus**-Netz im Agglomerationsbereich
- Auf Bahnangebot abgestimmtes regionales **Busnetz** erschliesst ganzen Kanton
- **Alternative Angebotsformen** in bestimmten Zeiten und Gebieten, sofern zweckmässiger als klassisches öV-Linienangebot
- Mit öV vernetzte Mobilitätsangebote wie **Bike- und Carsharing** erweitern öV-Einzugsgebiete
- **Fernbuslinien** ergänzen Bahn zweckmässig
- **Multimodale Verkehrsdrehscheiben** vernetzen verschiedene Mobilitätsangebote

→ Details im Kapitel 3.1

Ziele bis 2025

- **Kapazität:** Gezielter Kapazitätsausbau ermöglicht zusätzliche öV-Nachfrage von rund 6% bis 2025 (Basis 2019).
- **Zuverlässigkeit:** Erhöhung Zuverlässigkeit zur Reduktion der zur HVZ gegenüber der NVZ (bei gleichen Fahrplanangebot) eingesetzten Bussen von 10 (2021) auf 7 (bis 2025).
- **Nachfrage:** Differenzierte Entwicklung Modalsplit des öV bis 2025:
 - Stadt Luzern: Wachstum von 42% (2015) auf 45%.
 - Agglomeration Luzern: Wachstum von 20% (2015) auf 30%.
 - Ländlicher Raum: Wachstum von 16% (2015) auf 20%.
- **Qualität:** Halten von 76 Punkten bei Kundenzufriedenheit.
- **Umwelt:** Wachstum Anteil E-Busse von rund 20% (2019) auf 30% bis 2025.
- **Finanzen:** Kostendeckungsgrad erreicht 57% bis 2025 (inkl. Investitionen in E-Bus, ausbleibenden Tariferhöhungen und Erlösrückgang infolge Covid-19).

→ Details im Kapitel 3.2

Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen zeigen den Weg, wie die bestehenden und kommenden Herausforderungen gemeistert und die Ziele bis 2025 erreicht werden können. Der Fokus liegt auf den drei **Schwerpunktthemen**:



ZUVERLÄSSIGKEIT
 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement vermeiden und verlagern den Verkehr und machen ihn verträglich. Dies ist Voraussetzung, damit der öV schnell, leistungsfähig und attraktiv ist und die politisch gewollte Verkehrsverlagerung eintritt. Diese Verlagerung ist nötig zur Erreichung des Klimaziels. Dazu soll unter anderem der RBus zu einem hochwertigen Bussystem weiterentwickelt und für den öV gute Rahmenbedingungen während der Bauphasen von Grossprojekten geschaffen werden.



KAPAZITÄT
 Letzte Spielräume im Bahnangebot werden genutzt und das Busangebot bedarfsgerecht ausgebaut. Begleitend sind Auslastungs- und Mobilitätsmanagement erforderlich, damit die erwartete Nachfrage bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern abgewickelt werden kann.



VERNETZUNG
 An multimodalen Verkehrsdrehscheiben – Bahnhöfe oder auch Orts- und Quartierzentren – werden verschiedene Mobilitätsangebote mit dem öV vernüpft. Digitale Mobilitätsplattformen und tarifarische Kombinationen erleichtern die Vernetzung.

Die drei Schwerpunktthemen stehen gegenseitig in positiver Wechselwirkung:

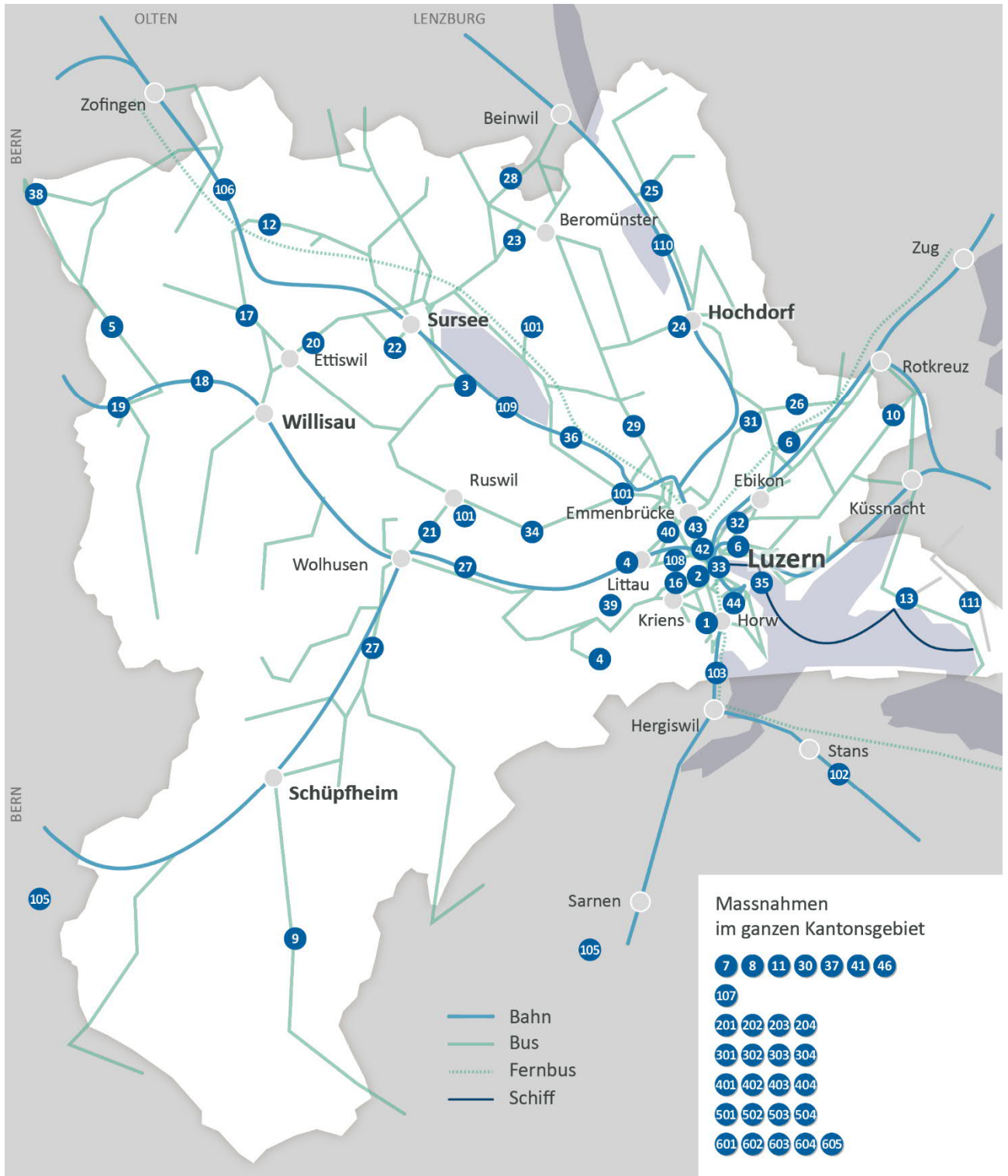
- Eine höhere Zuverlässigkeit sorgt für eine höhere Leistungsfähigkeit des öV. Die dadurch bessere Ausnutzung der Kapazität sorgt wiederum für kürzere Haltezeiten an Haltestellen.
- Eine bessere Zuverlässigkeit sorgt für sichere Anschlüsse an den Vernetzungspunkten. Durch optimale Anschlüsse können kürzere Reisezeiten erreicht werden.
- Mittels Vernetzung der Verkehrsmittel können die angebotenen Kapazitäten effizienter genutzt werden. Die Kapazitäten müssen dafür natürlich passend dimensioniert werden.

Zudem werden strategische Stossrichtungen für **weitere wichtige Aspekte** formuliert.

- **Optimale Erschliessung des Kantons Luzern:** Die verschiedenen öV-Angebote wie Fernverkehr, S-Bahnen, Busse und ergänzende Mobilitätsangebote erschliessen die verschiedenen Räume des Kantons Luzern. Taktangebote werden bedarfsgerecht vereinheitlicht und erste und letzte Verbindungen optimiert.
- **Defossilisierung des öV:** Auf Basis der E-Bus-Strategie, welche regelmässig auf die neuesten Markt- und Technologieentwicklungen aktualisiert wird, wird die kontinuierliche Defossilisierung des öV vorangetrieben.
- **Neue, ergänzende und alternative Mobilitätsangebote:** Zu Zeiten oder in Gebieten, wo solche Mobilitätsangebote die Erschliessung effizienter und zweckmässiger sicherstellen, können sie anstelle von konventionellen öV-Linien zum Einsatz gelangen.












→ Details im Kapitel 4

Massnahmen



Auswahl von Massnahmen






Angebot, Rollmaterial und Werkstätten

-   • Neues Nachtangebot mit normalem Ticketsortiment
-  • Neue S41 Luzern-Horw
-  • Doppelstockzüge RE Luzern-Olten
-  • Linienumlegung asm nach Klinik St. Urban
-  • Neues Angebotskonzept Luzern Süd
-  • Neue Linie 80 Sursee-Wauwil-Altishofen
-  • Grössere Busse, Taktverdichtungen, zusätzliche Kurse
-  • Verbesserungen im Freizeitverkehr
-  • Erste Umsetzung E-Bus-Strategie mit Depotlader-Pilotlinien und Batterie-Trolleybus
-  • Regelmässige Überprüfung Technologien

Massnahmen mittel-/langfristig

-  • Weitere Umsetzung E-Bus-Strategie
-  • Schrittweise Umsetzung Bus 2040
-  • Stärkere Vernetzung Mobilitätsangebote
-  • Realisierung Durchgangsbahnhof Luzern und begleitende Massnahmen mit Umsetzung Bahn-Angebotskonzept 2040

Weitere Massnahmen zur Förderung des öV

-  Förderung ergänzender und alternativer Mobilitätsangebote und multimodaler Vernetzung
-  Weiterentwicklung und Umsetzung Mobilitätsmanagement
-  Kommunikation
-  Zusammenarbeit im Verbund
-  Tarifoptimierungen

Schlüsselplanungen

- Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof Luzern (DBL):
Attraktives Bahnangebot mit häufigen, schnellen und direkten Verbindungen
- Bus 2040: Evolution vor DBL und Revolution mit Inbetriebnahme DBL
- Zuverlässigkeit verbessern: Schnelleres und leistungsfähigeres Busnetz
- Vernetzung Mobilitätsangebote: Verknüpfungspunkte definieren

Bedürfnisse an Infrastruktur

- Zeitnahe Umsetzung von Busbevorzugungsmassnahmen inkl. Verkehrsmanagement
- Zeitnahe Umsetzung Bushubs/Verkehrsdrehscheiben

2022 bis 2025

mittel- und langfristig

→ Details im Kapitel 5

Finanzierung

Die vorgesehenen Massnahmen sind mit den finanziellen Möglichkeiten abgestimmt. Die im öV-Bericht 2018 bis 2021 im Jahre 2021 vorgesehene Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge wird nun per 2022 vorgenommen. Die finanziellen Folgen von Covid-19 mit hohen Erlösausfällen und damit höheren Abgeltungen sowie weitere Risiken wie auch Chancen mit finanziellen Auswirkungen sind noch mit Unsicherheiten behaftet. Bei sich verändernden finanziellen Rahmenbedingungen ist es möglich, dass Massnahmen nicht innerhalb der Berichtsperiode umgesetzt werden können.

→ Details im Kapitel 6

Weiteres Vorgehen

Vernehmlassung

Die Vernehmlassung zum öV-Bericht wird vom 25. Oktober 2021 bis 28. Januar 2022 durchgeführt und damit zeitlich teilweise überlagert zu den Vernehmlassungen zum Projekt Zukunft Mobilität Kanton Luzern und zum Bauprogramm Kantonsstrassen 2023-2026.

Die Vernehmlassung des öV-Berichts 2022 bis 2025 wird elektronisch mit dem Online-Tool «E-Mitwirkung» durchgeführt. Alle Informationen und Unterlagen zum Vernehmlassungsverfahren sind unter www.vvl.ch/oev-bericht verfügbar.

Überarbeitung und politische Beschlüsse

Der öV-Bericht 2022 bis 2025 wird aufgrund des Vernehmlassungsergebnisses überarbeitet. Anschliessend erfolgt die Freigabe durch den Verbundrat zuhanden des Regierungsrats und danach die Freigabe durch den Regierungsrat zuhanden des Kantonsrats. Der Kantonsrat nimmt vom öV-Bericht Kenntnis (zustimmend, neutral oder ablehnend) und kann Bemerkungen anbringen.

Weitere Informationen und Zugang zur Vernehmlassung:
www.vvl.ch/oev-bericht

Oktober 2021