

# Verkehrsverbund Luzern

öV-Bericht 2022 bis 2025

RK RSM LuzernPlus

26. Oktober 2021

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Konsistenz zum Planungsumfeld

Abgestimmt mit den Planungen im Umfeld (Auswahl)





# Berichtsaufbau und -inhalt

Weiterentwicklung bisheriger öV-Berichte

- öV-Bericht 2022 bis 2025 ist «altrechtlich» nach bisherigen Grundsätzen und Vorgaben erarbeitet.
  - Aufbau orientiert sich an bisherigen öV-Berichten.
  - Inhalt umfasst sowohl Strategie wie Massnahmen und beleuchtet Gesamtsystem öV inkl. Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln.
- Aber: inhaltlich kongruent zu neuen Planungswerken.

# Schwerpunktthemen

Umfassen Ausgangslage, Ziele, Stossrichtungen und Massnahmen

VERNETZUNG



KAPAZITÄT



ZUVERLÄSSIGKEIT



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Zielerreichung öV-Bericht 2018 bis 2021

Durchzogenes Bild

Ziel	Status
Der <b>Modalsplit-Anteil</b> des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration steigt von 20 Prozent im Jahr 2015 weiter bis 30 Prozent im Jahr 2021 (bezogen auf die Tagesdistanz).	✘
Die <b>Qualität</b> wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten (76 Punkte bei Kundenzufriedenheit).	✓
Die <b>Kantons- und die Gemeindebeiträge</b> entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.	✓
Der <b>Kostendeckungsgrad</b> verbessert sich von 55 Prozent im Jahr 2016 weiter auf 58 Prozent im Jahr 2021.	✓
Der <b>Durchgangsbahnhof Luzern</b> ist im Bahnausbauschnitt 2030/2035 als zu realisierendes Vorhaben, mindestens mit ersten Projektetappen und mit der Möglichkeit einer Vorfinanzierung, enthalten.	✘



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

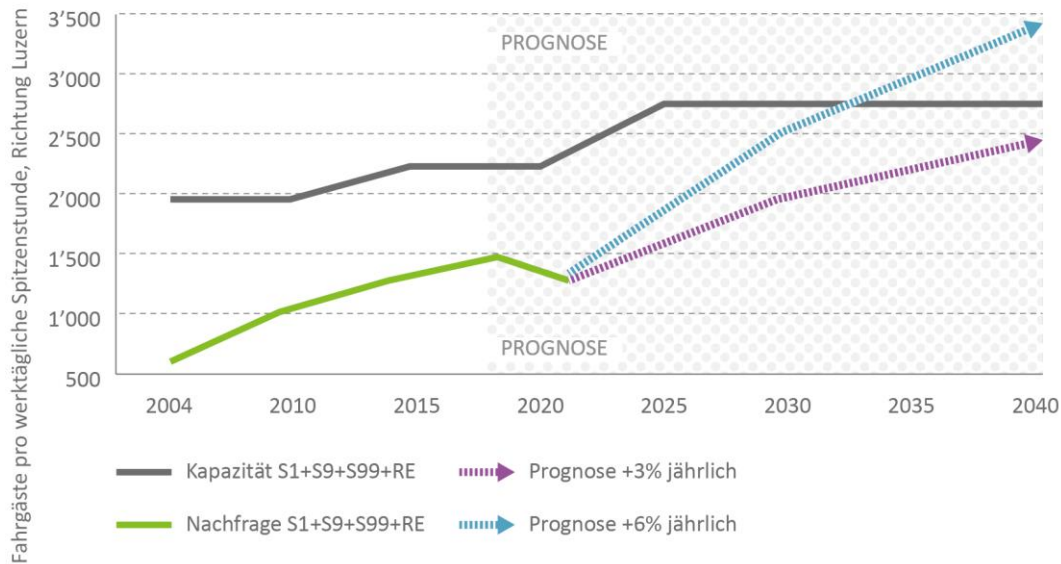
Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

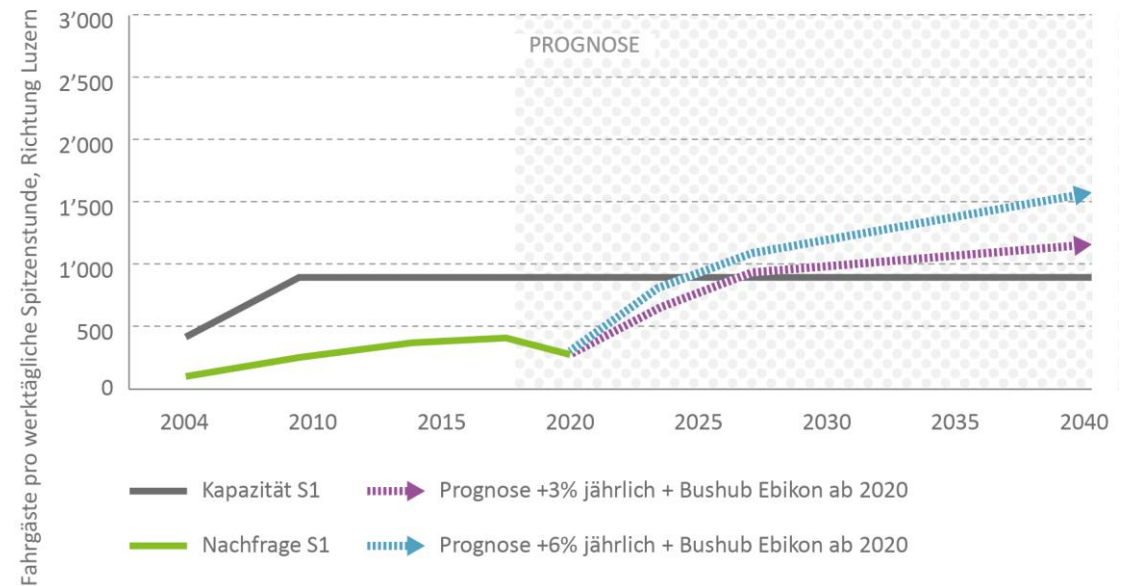


# Schwerpunktthema «Kapazität»

Heutiger Stand und Prognose: Engpässe zeichnen sich ab



Datenquelle: VVL | TU



Datenquelle: VVL | TU

## Nachfrage- und Kapazitätsentwicklung S-Bahn und RE im Querschnitt Emmenbrücke–Luzern (Morgenspitzenstunde Richtung Luzern).

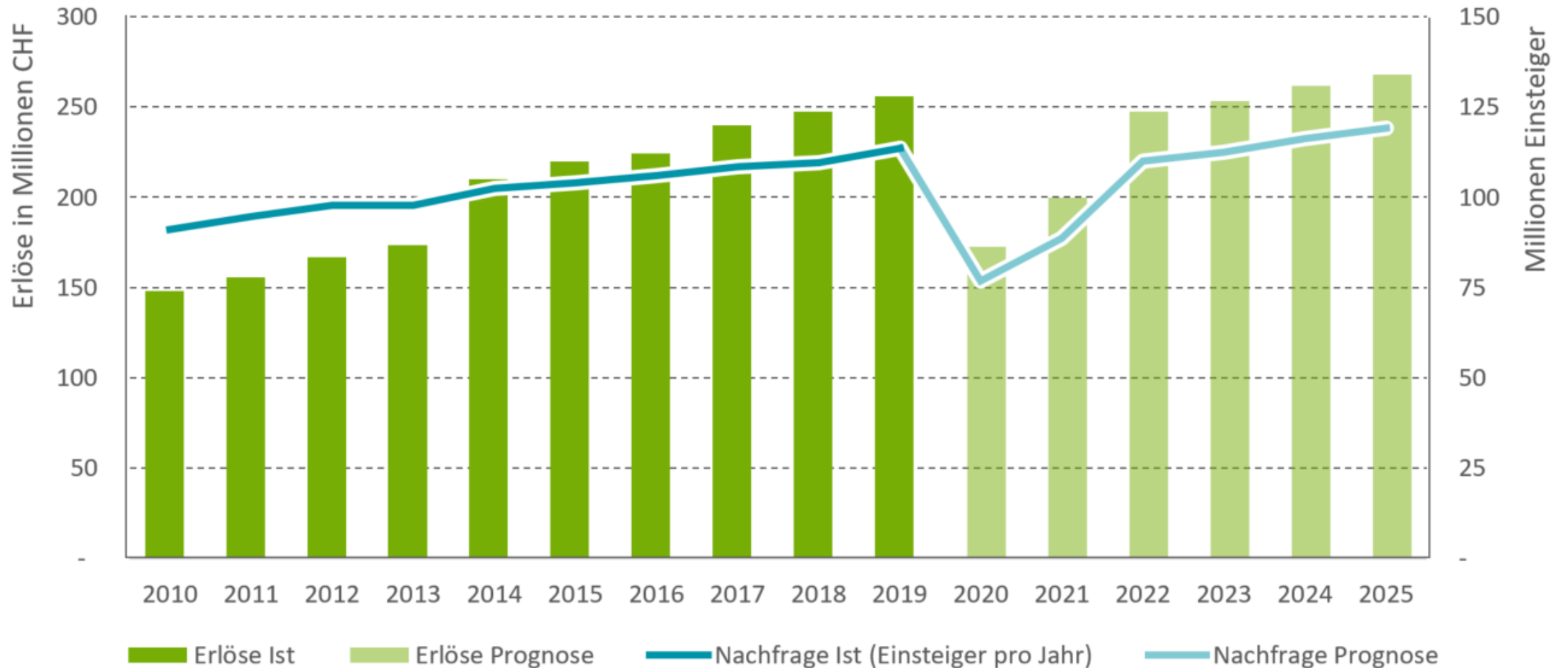
- Nachfragerückgang infolge Covid-19 indikativ dargestellt.
- Ab 2025 inkl. Dosto auf RE Luzern-Olten und neuer S11 Sursee-Luzern.

## Nachfrage- und Kapazitätsentwicklung S-Bahn im beispielhaften Querschnitt Ebikon–Luzern (Abendspitzenstunde Richtung Luzern).

- Nachfragerückgang infolge Covid-19 indikativ dargestellt.

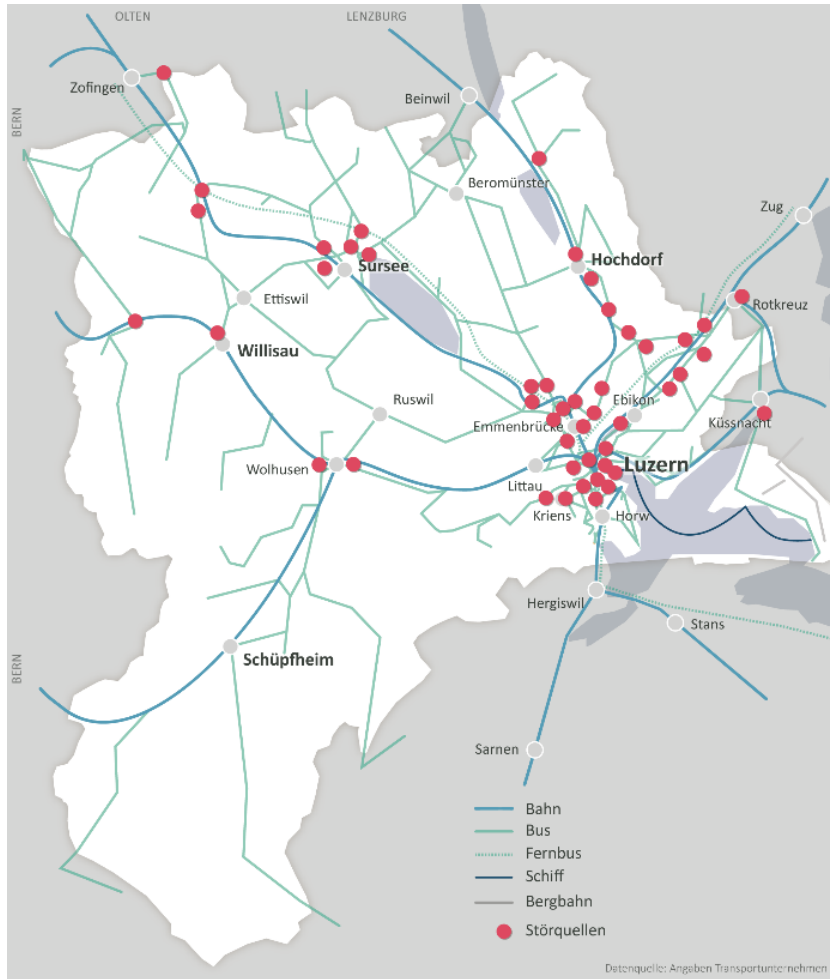
# Schwerpunktthema «Kapazität»

## Annahmen zu Auswirkung Covid-19-Pandemie auf Nachfrage

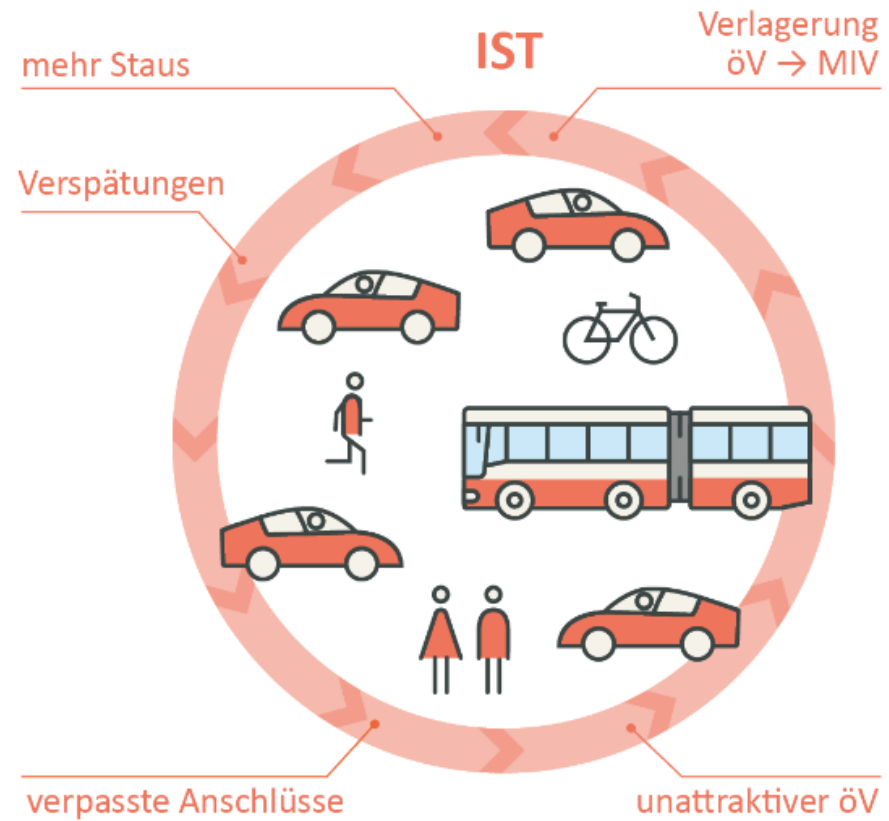


# Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

Heutiger Stand: Verlustzeiten führen zu ineffizientem Gesamtverkehrssystem



weniger Mobilität auf gleicher Fläche





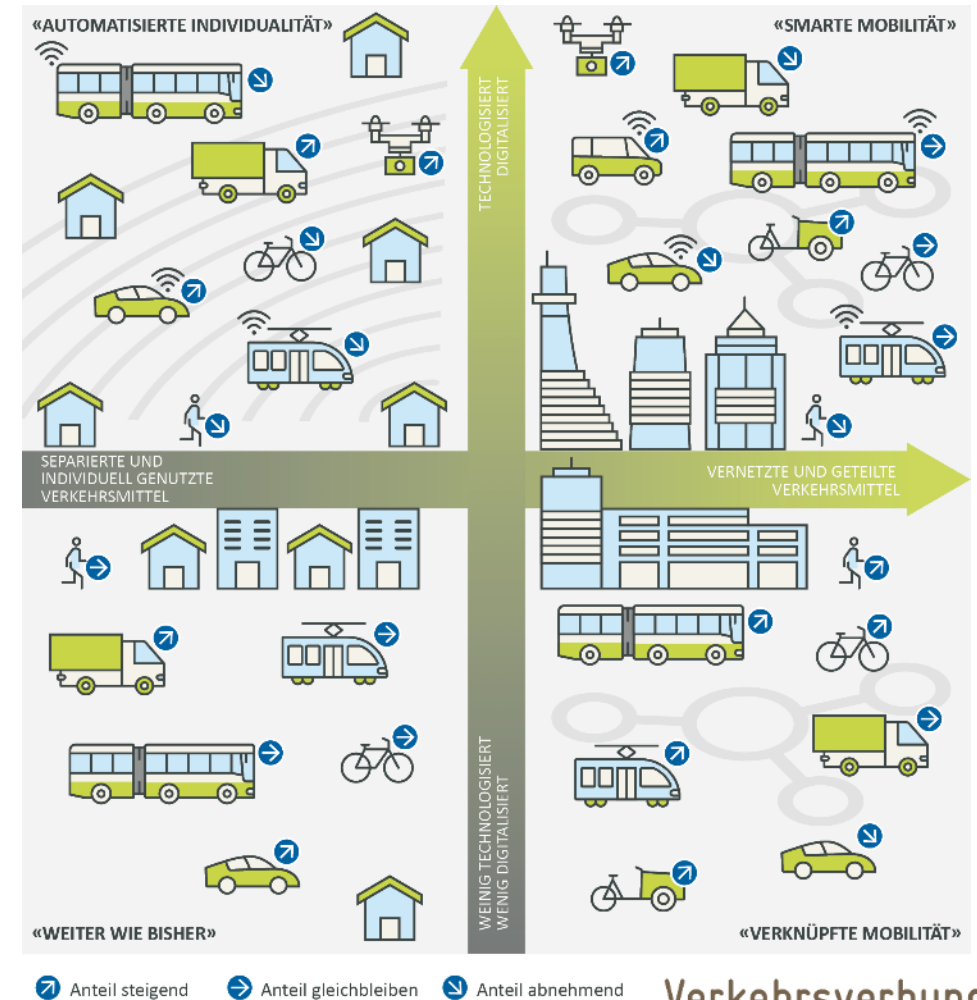
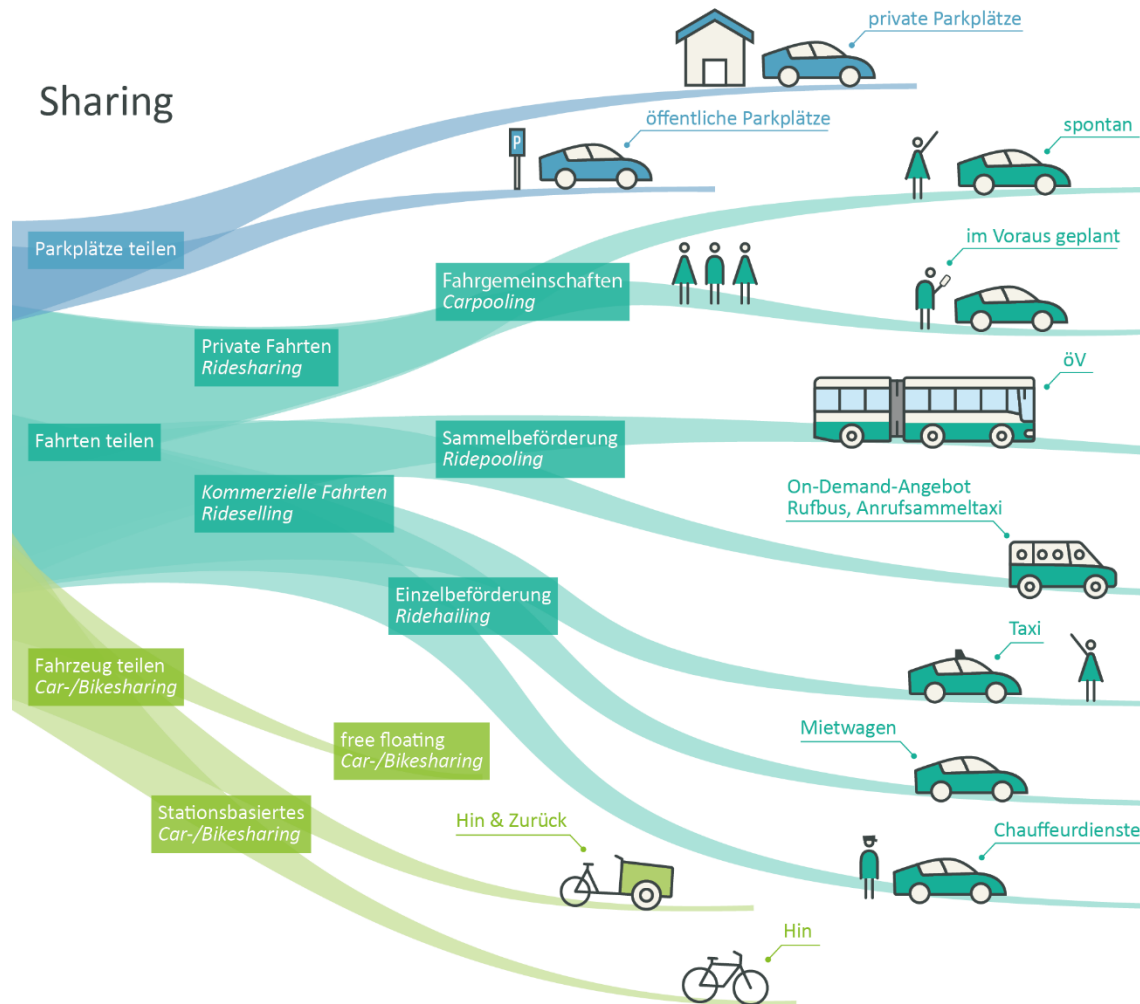
# Schwerpunktthema «Vernetzung»

Heutiger Stand: Vernetzung nur in Teilen vorhanden

- Seit jeher: Bus-Bahn-Verknüpfung ausserhalb Agglomeration
- Seit 2016: zunehmende Bus-Bahn-Verknüpfung auch innerhalb Agglomeration
- Ab 2003: Park+Ride und Bike+Ride
- Bisher vorwiegend sektorale Betrachtung (sowohl bei Infrastruktur wie bei digitalen Hilfsmitteln)
- Kaum Sharing-Angebote an Bahnhöfen und Bushaltestellen
- Dynamische Umfeldentwicklung ermöglicht Chancen für bessere (digitale) Vernetzung, beinhaltet aber auch Gefahren bzw. Herausforderungen.

# Weitere Umfeldthemen

## Sharing Economy und Digitalisierung als relevante Treiber des Mobilitätsumfelds



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

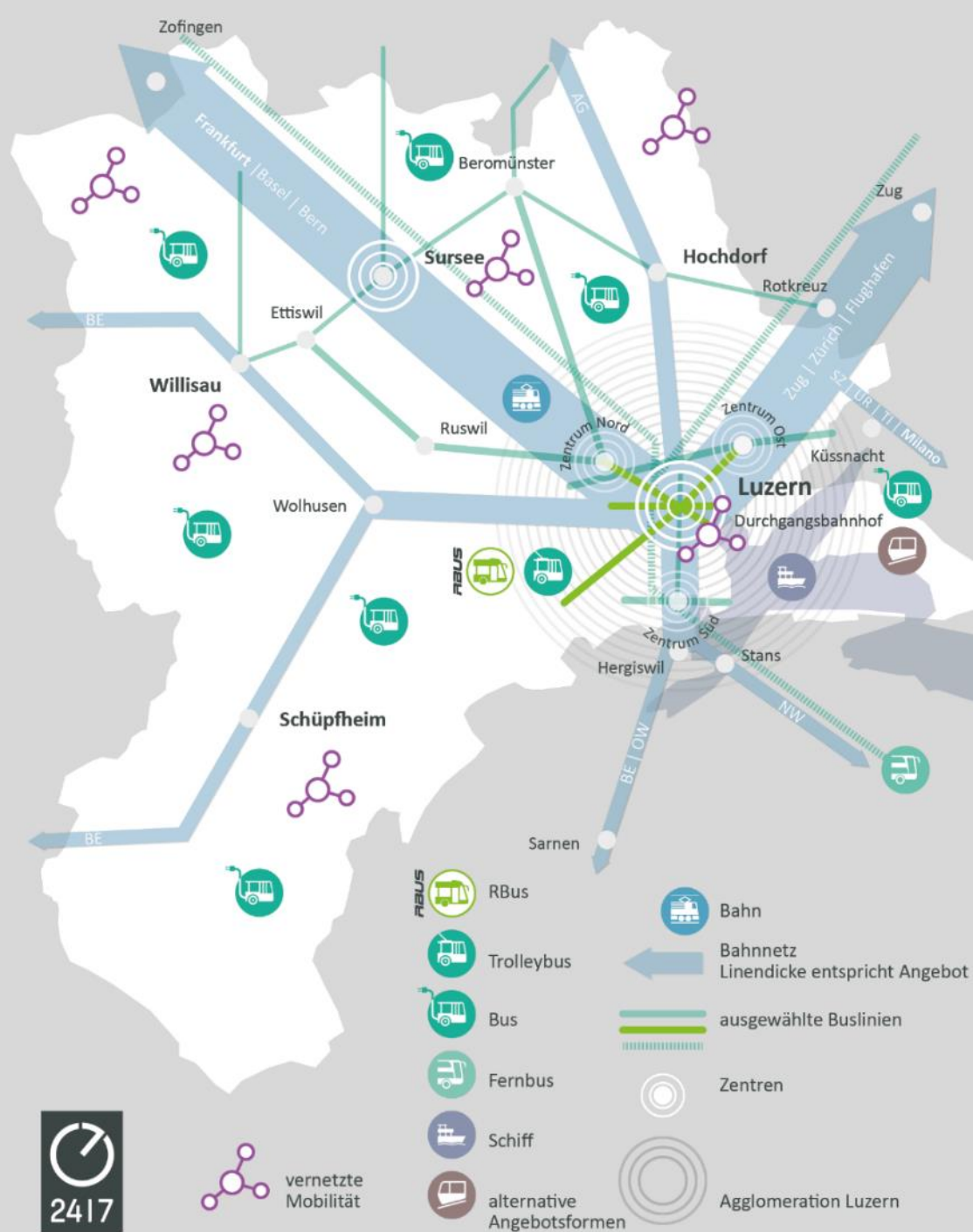
Fazit und  
nächste Schritte



# Zielzustand 2050

Fortführung bisherige Strategie

- Bisheriges Zielbild 2050 mit geringen Aktualisierungen
  - Stärkere Betonung auf Vernetzung
  - Berücksichtigung und Differenzierung ergänzender und alternativer Angebotsformen
  - Ergänzung mit E-Bus und Fernbus





# Ziele bis 2025

## Ambitionierte Zielsetzungen

- **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).

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Schwerpunktthema «Kapazität»

Stossrichtungen und Massnahmen: Umsetzen wo möglich und finanzierbar



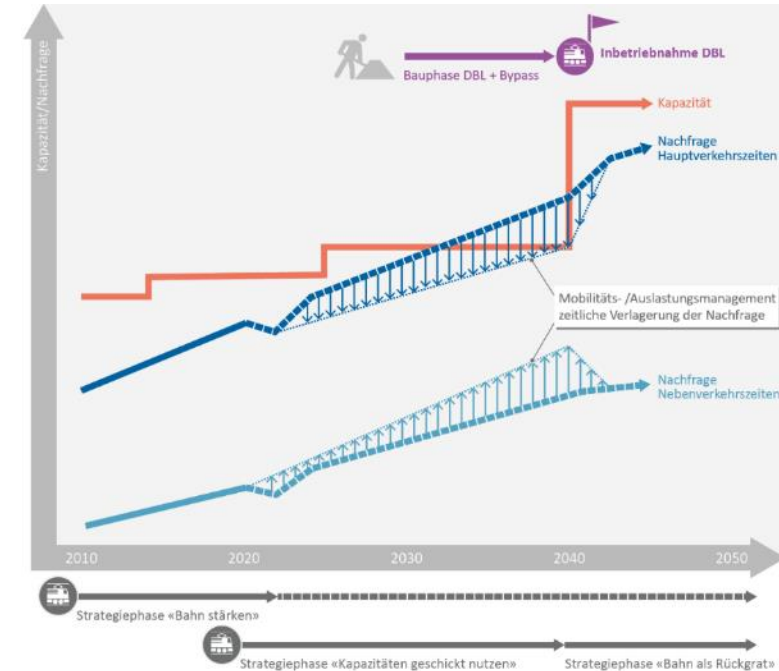
Mittelfristig realisierbar bzw. in Prüfung:

- Doppelstockzüge auf RE Luzern-Olten per 2025
- Zusätzliche HVZ-Züge S11 Luzern-Sursee per 2025 in Prüfung
- Bis Inbetriebnahme DBL keine weiteren Kapazitäten realisierbar.
  - Auslastungs- und Mobilitätsmanagement notwendig



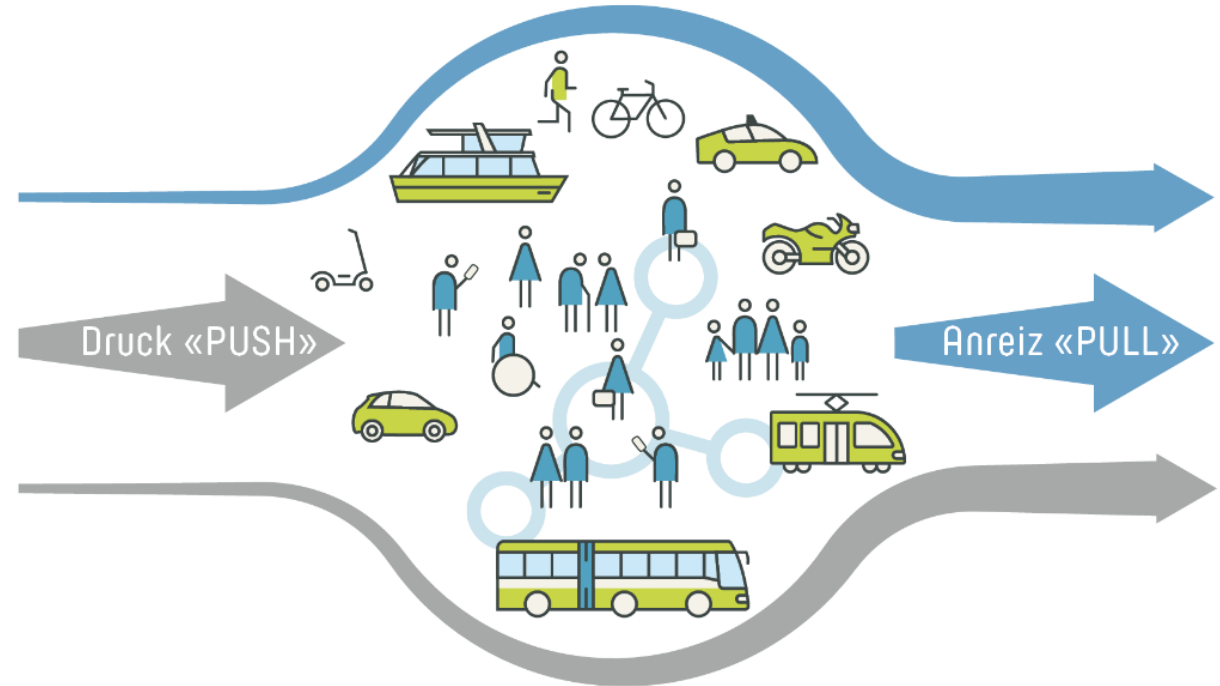
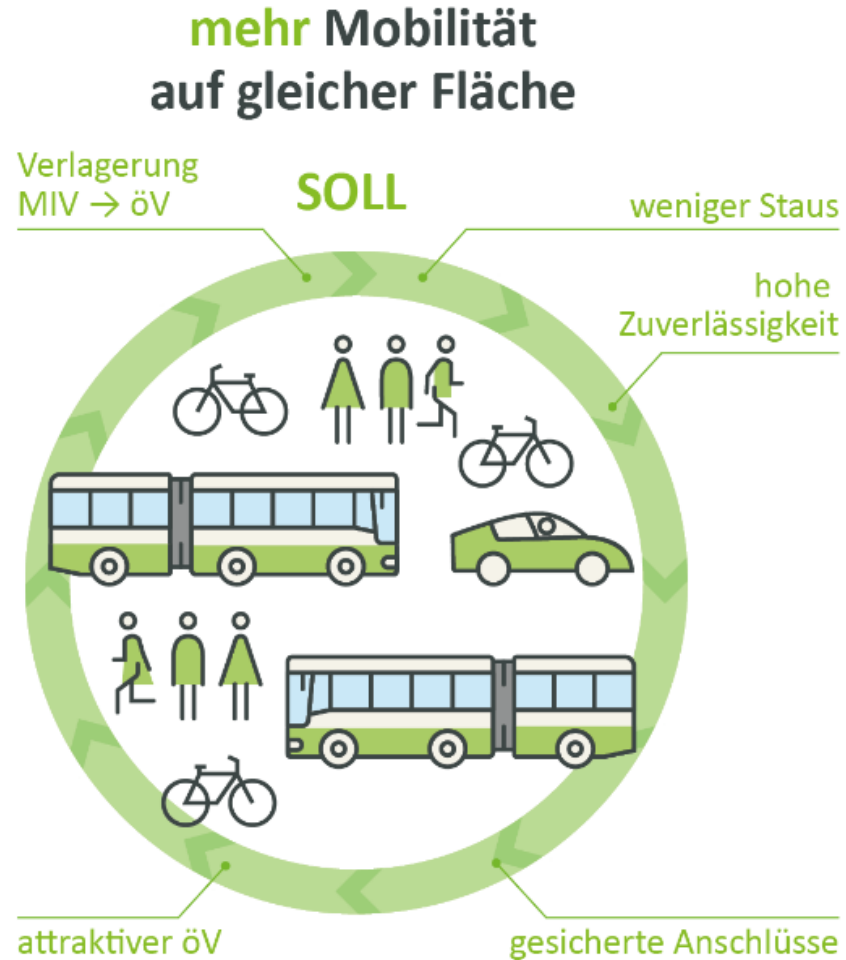
Kapazitäten (fast) flexibel ausbaubar:

- Dichtere Taktintervalle wo erforderlich
- Höhere Leistungsfähigkeit wird durch bessere Zuverlässigkeit unterstützt



# Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

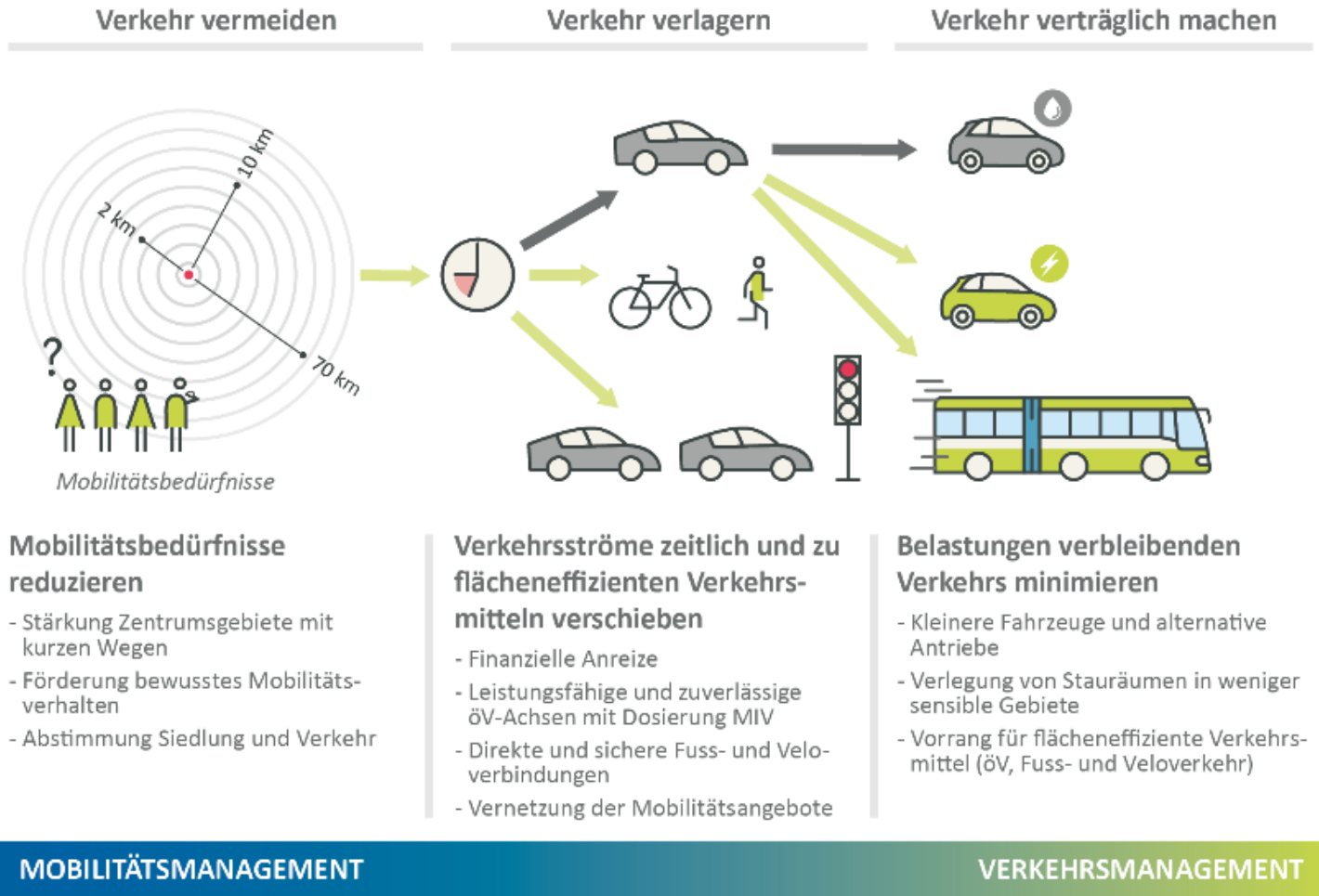
Handlungsspielräume: gesamtverkehrliche Betrachtung angezeigt



- Parkraumbewirtschaftung
- Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten
- Massvolle Leistungssteigerungen der Strasse
- Aktive Verkehrssteuerung
- Mobility Pricing
- Attraktive Fuss- und Velowege
- Ausbau öffentlicher Verkehr (öV)
- Optimale Vernetzung (Infrastruktur, Tarife, digitale Plattformen)
- Bevorzugung öV auf Strasse
- Mobilitätsmanagement
- Sharing-Konzepte
- Gute Tarifprodukte

# Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

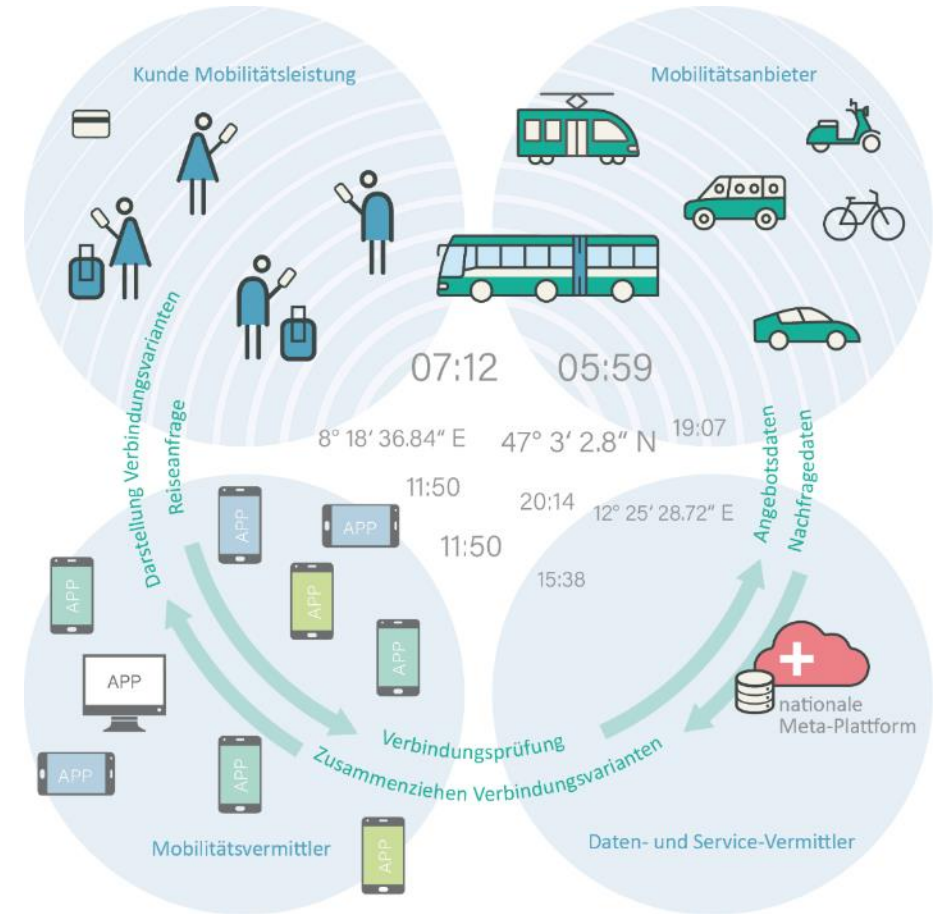
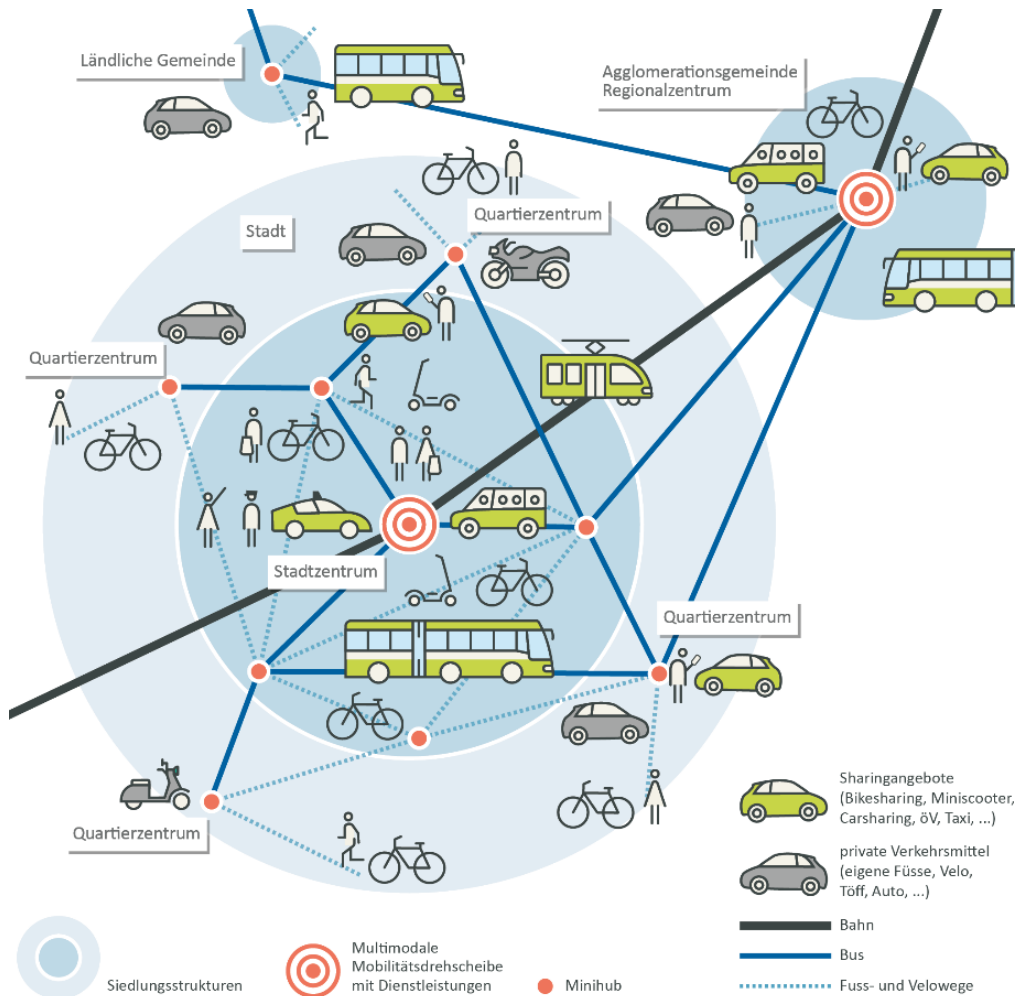
Stossrichtung: 3V-Prinzip mit Mobilitäts- und Verkehrsmanagement + Vernetzung



➤ Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich machen und Verkehrsmittel vernetzen als wichtige Gelingensvoraussetzung zur Erreichung der Ziele des öV-Berichts (und der Ziele in den darauf abgestimmten Planungen).

# Schwerpunktthema «Vernetzung»

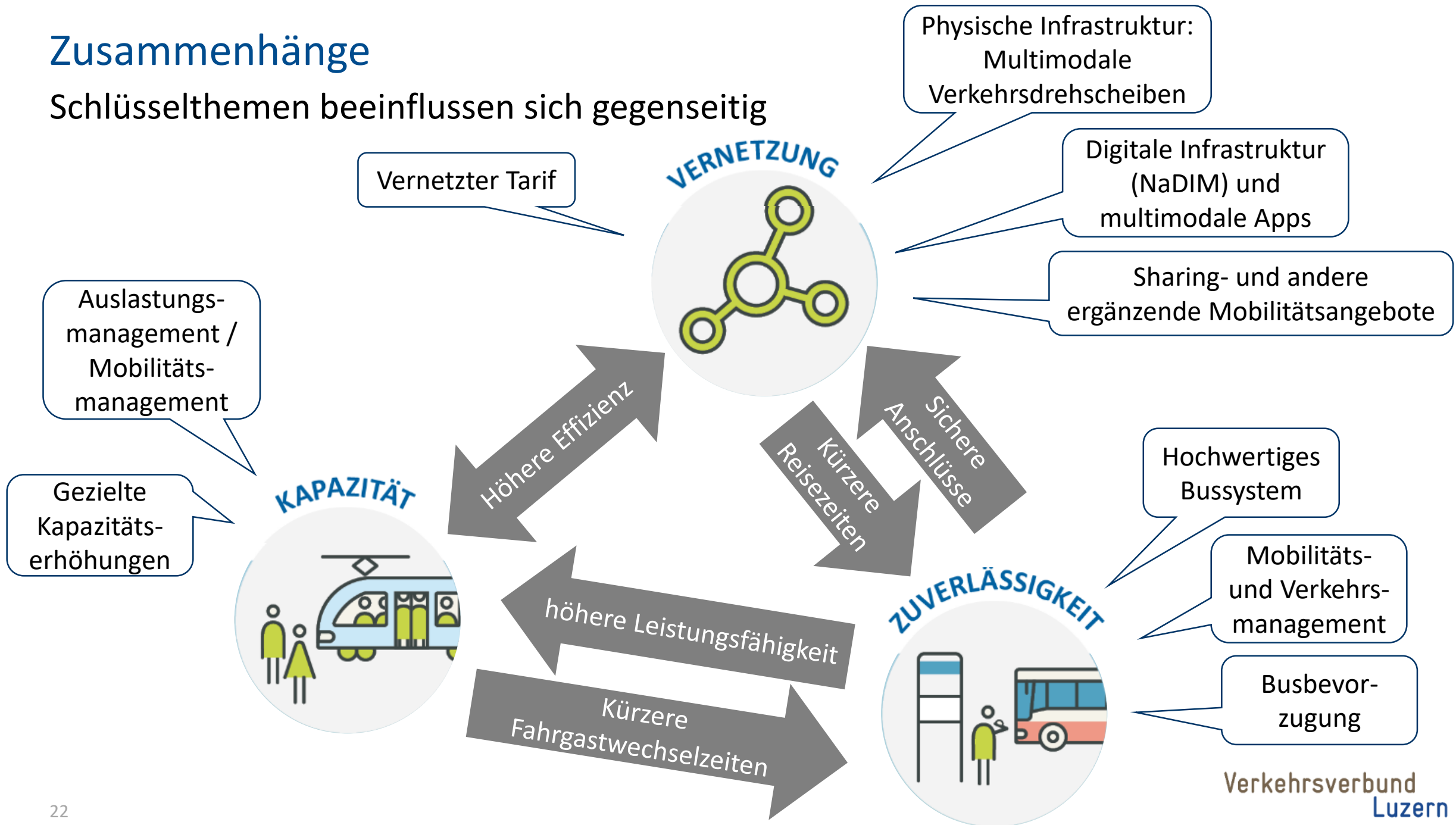
## Stossrichtungen und Massnahmen: infrastrukturelle und digitale Vernetzung





# Zusammenhänge

Schlüsselthemen beeinflussen sich gegenseitig





Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

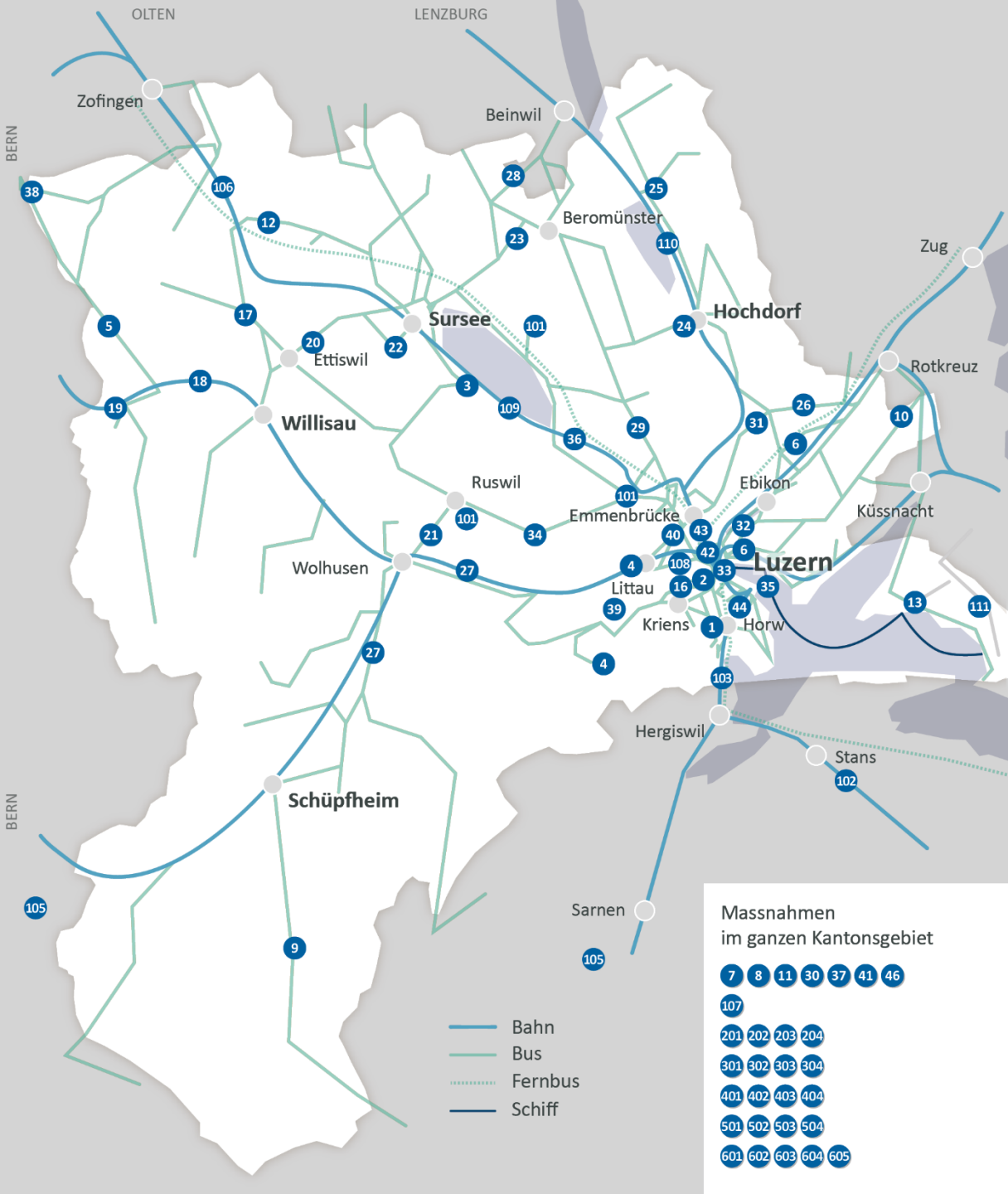
5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte



## Massnahmen 2022 bis 2025

Ausgewogene Verteilung der Massnahmen über den ganzen Kanton

- Angebots-, Rollmaterial- und weitere Massnahmen des VVL berücksichtigen Nachfrageentwicklung im Zuge der Covid-19-Pandemie sowie finanzielle Möglichkeiten.
- Für gelingendes Gesamtprodukt öV sind daneben etliche Infrastruktur-Massnahmen in der Verantwortung der Partner (insb. Strasseneigentümer) notwendig.

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Finanzierung

## Verbundrechnung: Entwicklung von Aufwand, Ertrag und Eigenkapital

In Mio. CHF	Rechnung 2020	Forecast 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024	Budget 2025
<i>Nachträge für Covid-19-Ausfälle</i>	12.0	10.0	3.6	1.0		
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>91.5</b>	<b>88.9</b>	<b>86.8</b>	<b>87.1</b>	<b>87.7</b>	<b>88.3</b>
<i>Kantons- und Gemeindebeiträge (inkl. Behindertenfahrdienst)</i>	80.4	80.4	82.4	82.4	82.4	82.4
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>82.7</b>	<b>83.3</b>	<b>85.3</b>	<b>85.3</b>	<b>85.3</b>	<b>85.3</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-7.3</b>	<b>-4.2</b>	<b>-1.0</b>	<b>-1.8</b>	<b>-2.4</b>	<b>-3.0</b>
<b>Ergebnisvortrag</b>	<b>16.2</b>	<b>12.00</b>	<b>11.00</b>	<b>9.2</b>	<b>6.8</b>	<b>3.8</b>

Erhöhung Kantons-  
und Gemeinde-  
beiträge um je 1 Mio.

# Finanzierung

## Chancen und Risiken

- + Verhaltensänderung in der Mobilität durch Klimadiskussion
- + Verschärfte Controllingkonzepte
- Unklare Nachfrage-entwicklung im Zuge der Covid-19-Pandemie
- Teuerung und Zinsentwicklung
- Personalrekrutierung bei Transportunternehmen
- Verzögerungen Infrastruktur (insb. Busbevorzugung und Vernetzung)
- Partiiell ausbleibende Mitfinanzierung durch Bund
- Rückzahlung VBL (aktuell eingerechnet)

Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische  
Stossrichtungen

5

Massnahmen

6

Finanzierung

Fazit und  
nächste Schritte

# Würdigung öV-Bericht 2022 bis 2025 durch Verbundrat

Stimmiges Gesamtwerk unter Berücksichtigung der besonderen Ausgangslage

- Trotz guter **Ausgangslage** ist beim öV ein wesentliches Verbesserungspotenzial vorhanden. Die Umfeldentwicklung kann positiv für den öV genutzt werden.
- Ein gelingendes Gesamtprodukt öV braucht gesamtverkehrliche **Ziele, Stossrichtungen** und **Massnahmen**. Die strategischen Stossrichtungen sind auch unter Berücksichtigung der Covid-19-Pandemie richtig gewählt.
- Etliche Unsicherheiten bestehen bei den **finanziellen Möglichkeiten** durch die Covid-19-Pandemie und andere Einflussfaktoren. Sich ändernde Rahmenbedingungen bedingen ggf. eine Überprüfung von **Massnahmen** und deren Umsetzungszeitpunkten.
- Im Hinblick auf den DBL müssen für die **Weiterentwicklung des öV** genügend Mittel bereitgestellt werden. Unter Berücksichtigung ausgeglichener Jahresergebnisse ist deshalb mittelfristig Erhöhung Kantons- und Gemeindebeiträge angezeigt.



# Weiteres Vorgehen

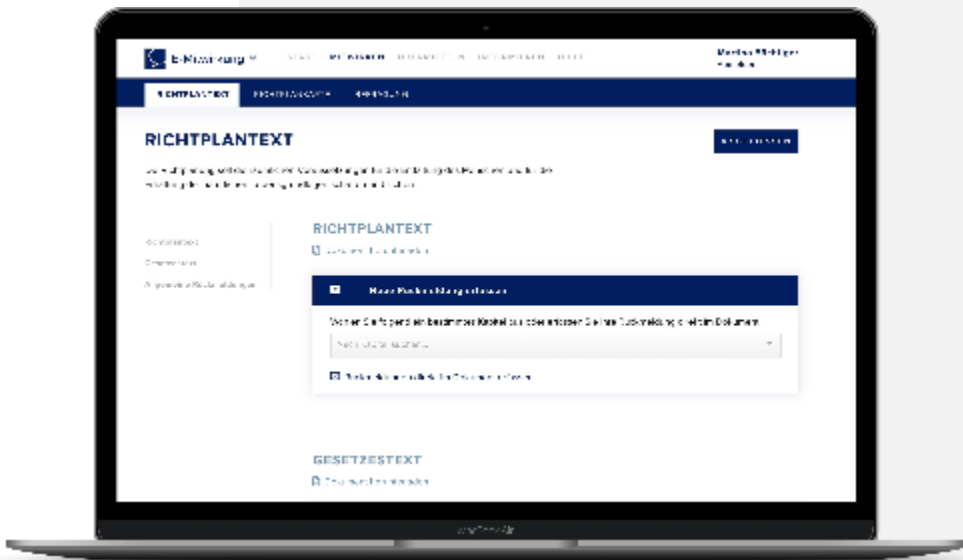
## Vernehmlassung

- Vernehmlassung bei Bund, Nachbarkantonen, Gemeinden, RET, Parteien, Departementen, Transportunternehmen und Verbänden (inkl. Informationen an Regionalkonferenzen) 25. Oktober 2021 – 28. Januar 2022
- Auswertung Vernehmlassung und Überarbeitung bis Mitte 2022
- Verabschiedung durch Regierungsrat zuhänden Kantonsrat Sommer 2022
- Beratung VBK und Kantonsrat bis Ende 2022

# Hinweise für die E-Mitwirkung

# Vernehmlassung mit E-Mitwirkung

Weshalb eine digitale Mitwirkung?



- ✓ Erfassen Sie Ihre Stellungnahme digital und papierlos und erhalten Sie Zugriff auf alle relevanten Unterlagen.
- ✓ Mit der Team-Funktion können Organisationen ihre Stellungnahme gemeinsam und effizient im Team erarbeiten.
- ✓ Ermöglichen Sie uns mit der digitalen Mitwirkung eine effiziente Auswertung und Nachbearbeitung.



E-Mitwirkung

Verkehrsverbund  
Luzern

# Vernehmlassung mit E-Mitwirkung

Informieren, Mitwirken und Übermitteln in 3 Schritten

1

**Informieren** Sie sich auf der Projektwebsite unter [www.vvl.ch/oev-bericht](http://www.vvl.ch/oev-bericht) und melden Sie sich für die E-Mitwirkung an.

2

Melden Sie sich für die E-Mitwirkung an und **erfassen** Sie unkompliziert Ihre Rückmeldungen zu den Vernehmlassungsfragen und zum Bericht.

3

**Übermitteln** Sie Ihre Stellungnahme bis zum **28. Januar 2022** papierlos und erhalten Sie eine Bestätigung.



E-Mitwirkung

Verkehrsverbund  
Luzern

# Vernehmlassung mit E-Mitwirkung

Hilfe

## **Für inhaltliche Fragen zum öV-Bericht 2022 bis 2025:**

Daniel Heer, Verkehrsplanung VVL

041 228 47 25

[daniel.heer@vvl.ch](mailto:daniel.heer@vvl.ch)

## **Bei technischen Fragen und Problemen der E-Mitwirkung:**

Benutzen Sie bitte das [Kontaktformular](#) für den Support durch die Konova AG (Betreiberin der E-Mitwirkung).



E-Mitwirkung

Verkehrsverbund  
Luzern

# Verkehrsverbund Luzern

weitere Informationen: [vvl.ch](http://vvl.ch)