

Verkehrsverbund Luzern

13. Regionalkonferenz Luzern West

Herzlich willkommen

27.10.2021



öV-Bericht 2022 bis 2025

Daniel Heer, Verkehrsplaner

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

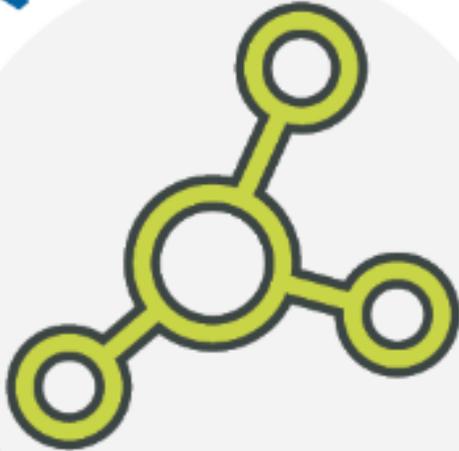
Weiterentwicklung bisheriger öV-Berichte

- 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 Modalsplit-Anteil 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 Qualität wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten (76 Punkte bei Kundenzufriedenheit).	✓
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 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

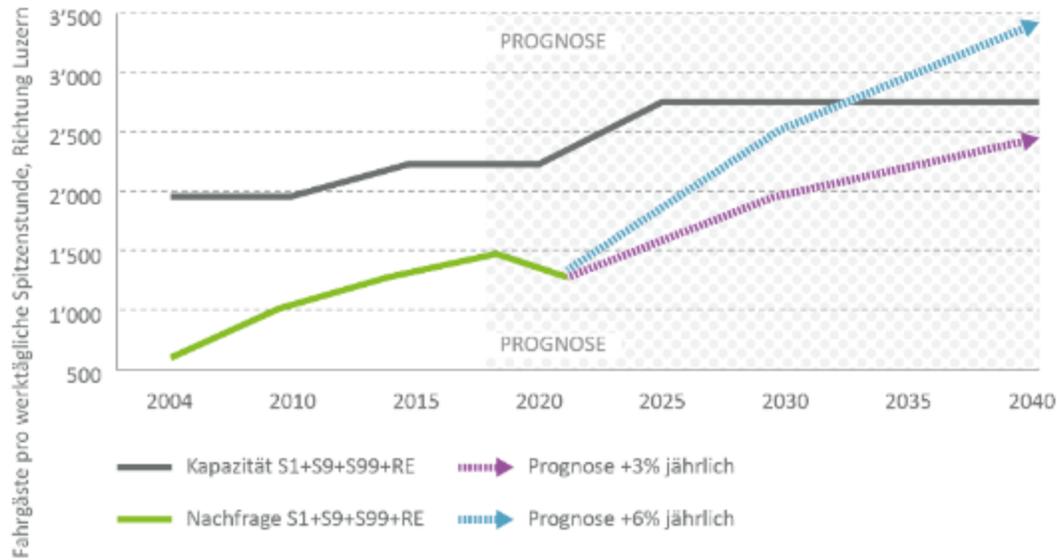
Finanzierung

Fazit und
nächste Schritte

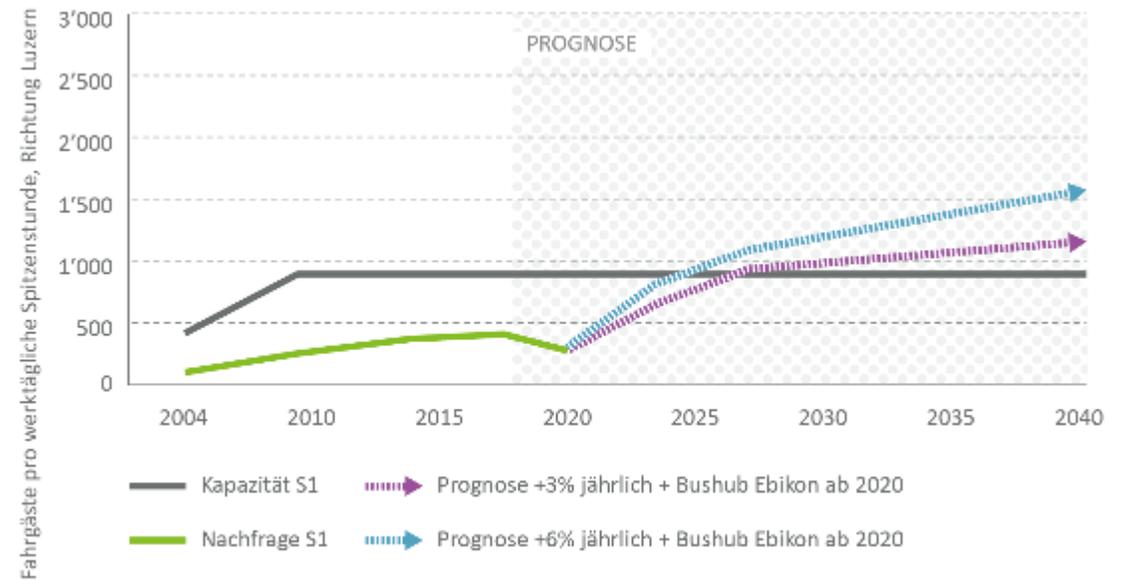


Schwerpunktthema «Kapazität»

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).

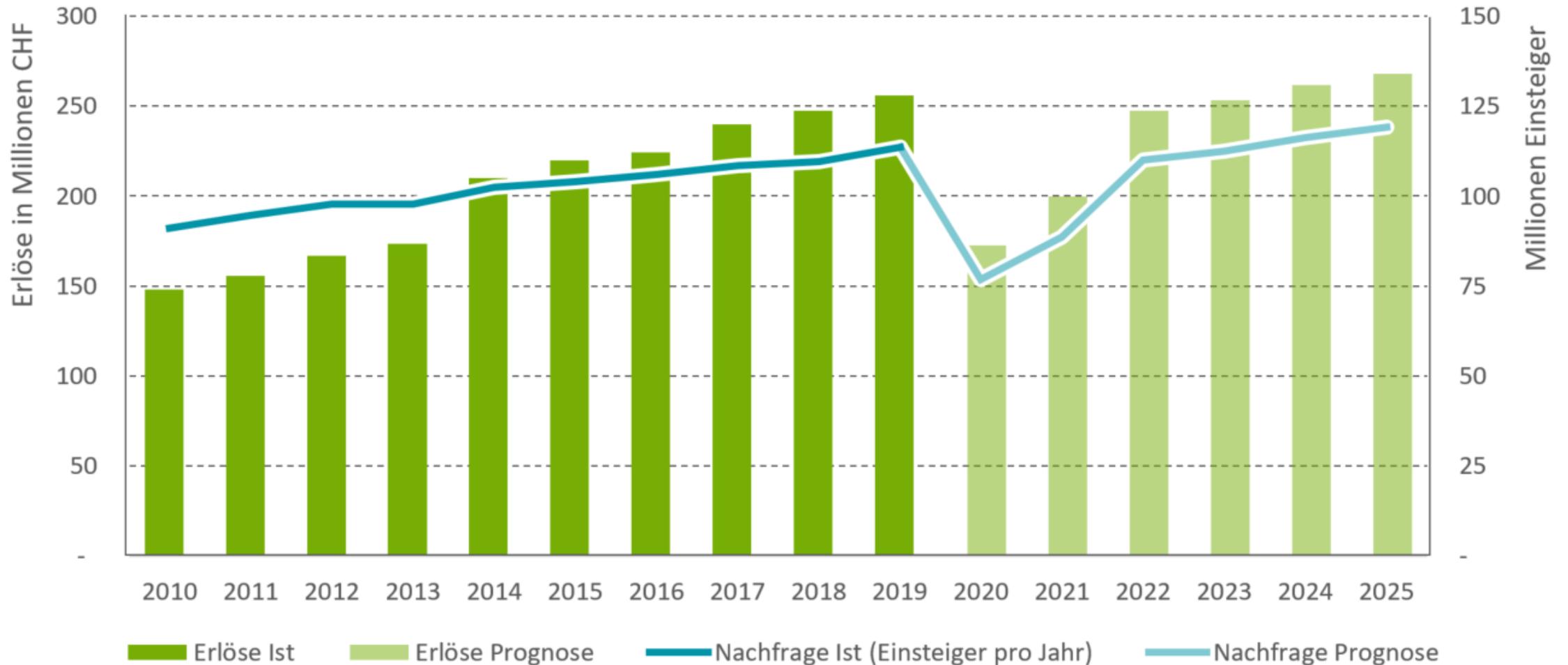
- Nachfragerückgang infolge Covid-19 indikativ dargestellt.
- Ab 2025 inkl. Dosto auf RE Luzern-Olten und neuer S11 Sursee-Luzern.

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

- Nachfragerückgang infolge Covid-19 indikativ dargestellt.

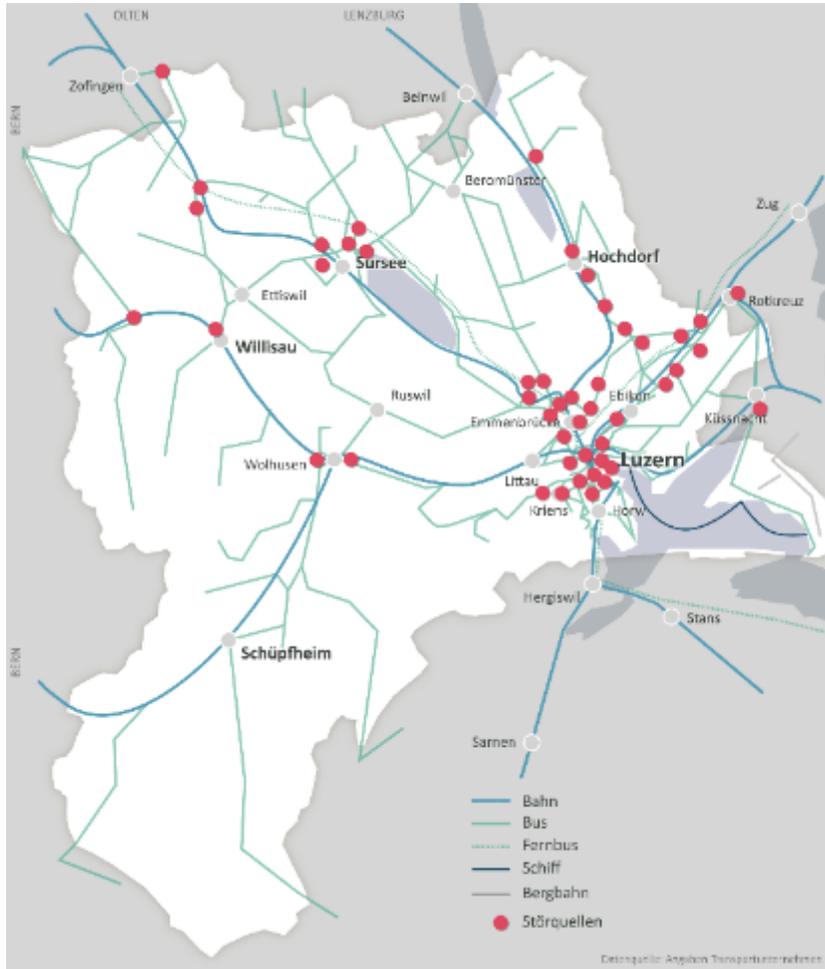
Schwerpunktthema «Kapazität»

Annahmen zu Auswirkung Covid-19-Pandemie auf Nachfrage

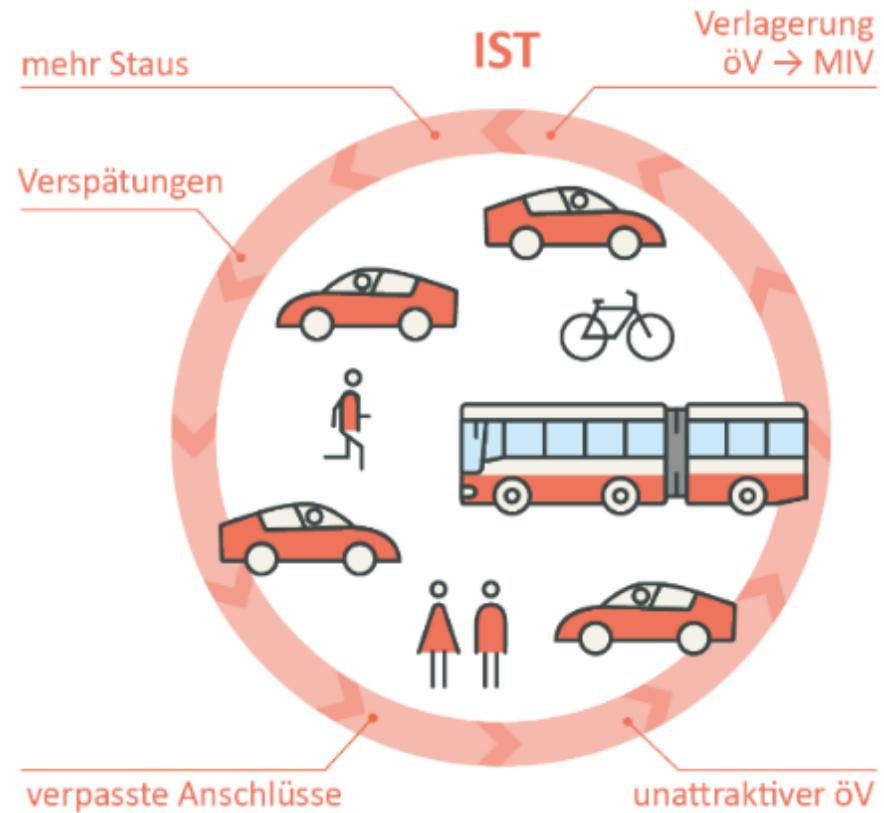


Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

Heutiger Stand: Verlustzeiten führen zu ineffizientem Gesamtverkehrssystem



weniger Mobilität auf gleicher Fläche





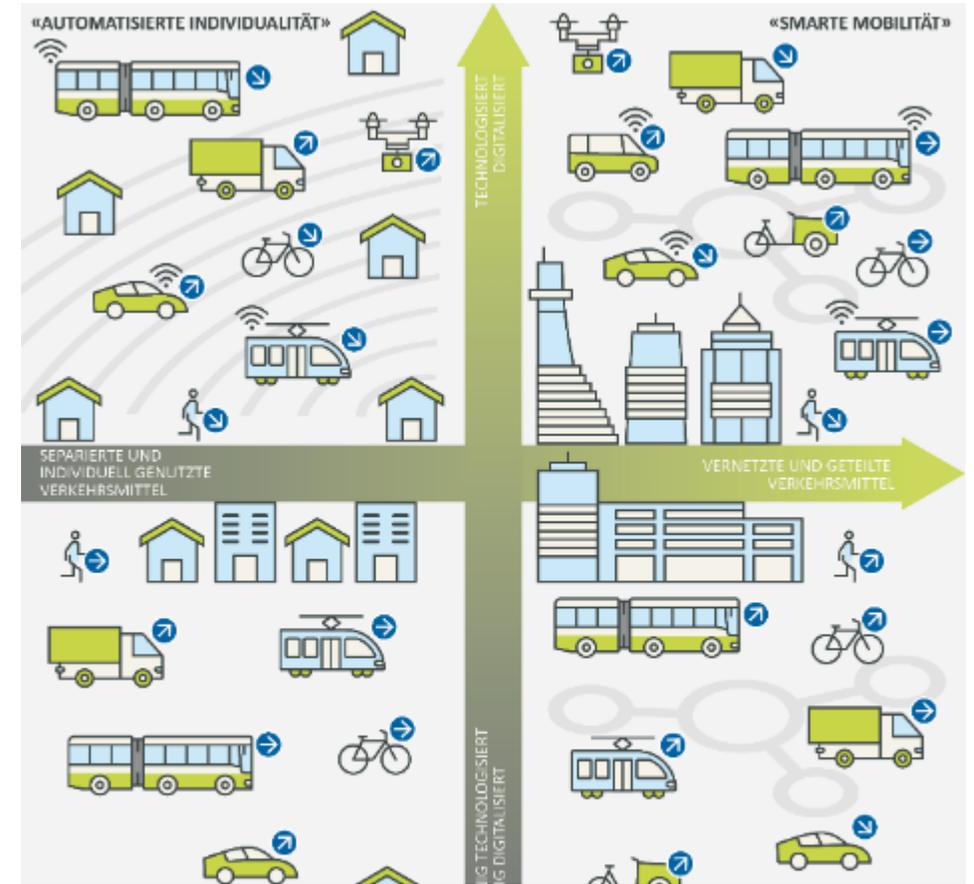
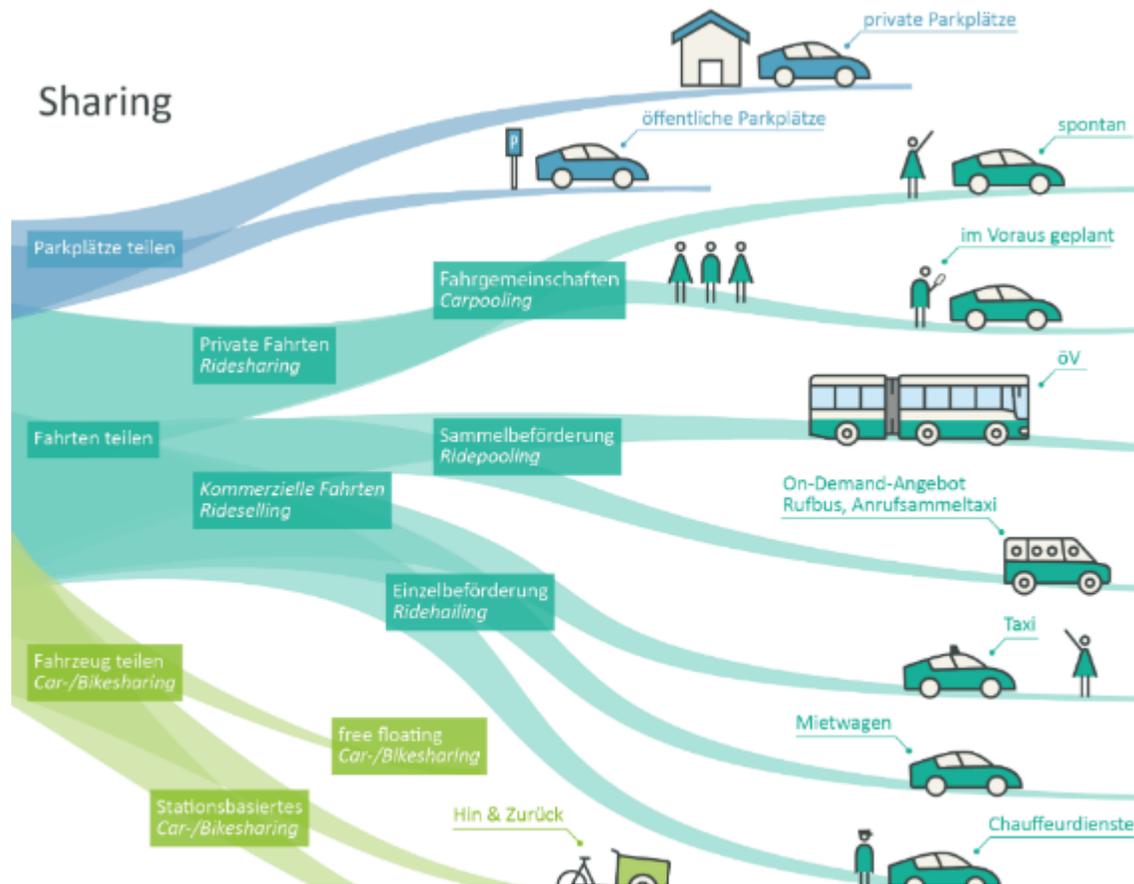
Schwerpunktthema «Vernetzung»

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

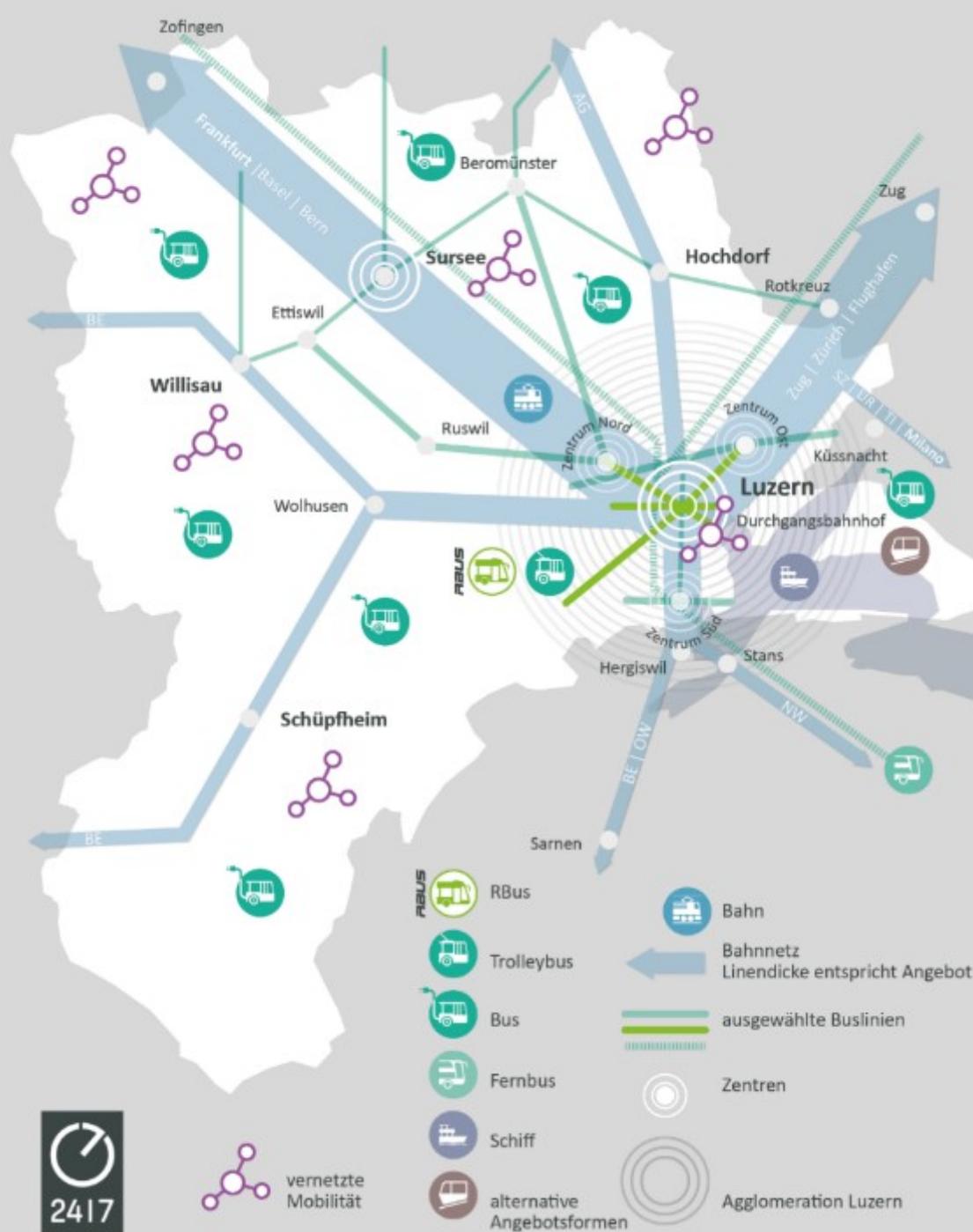
Finanzierung

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



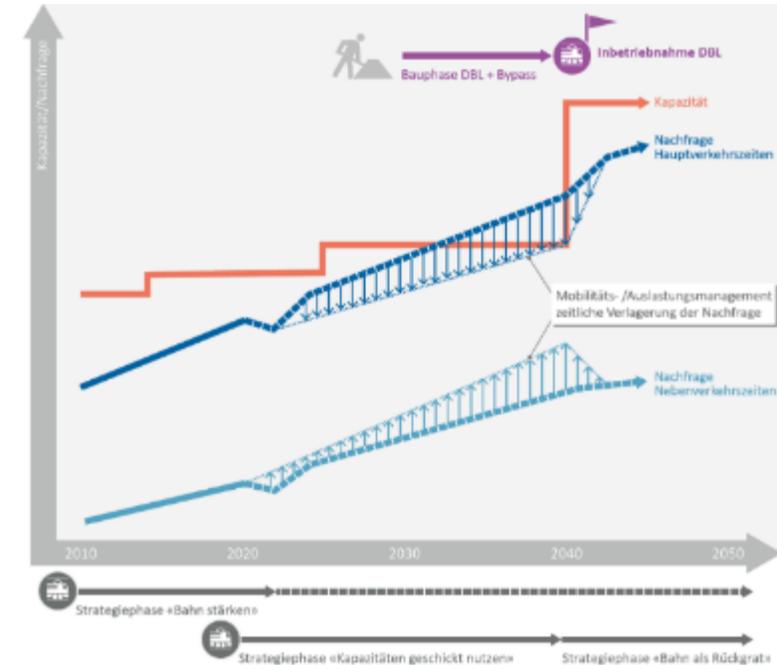
Mittelfristig realisierbar bzw. in Prüfung:

- 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



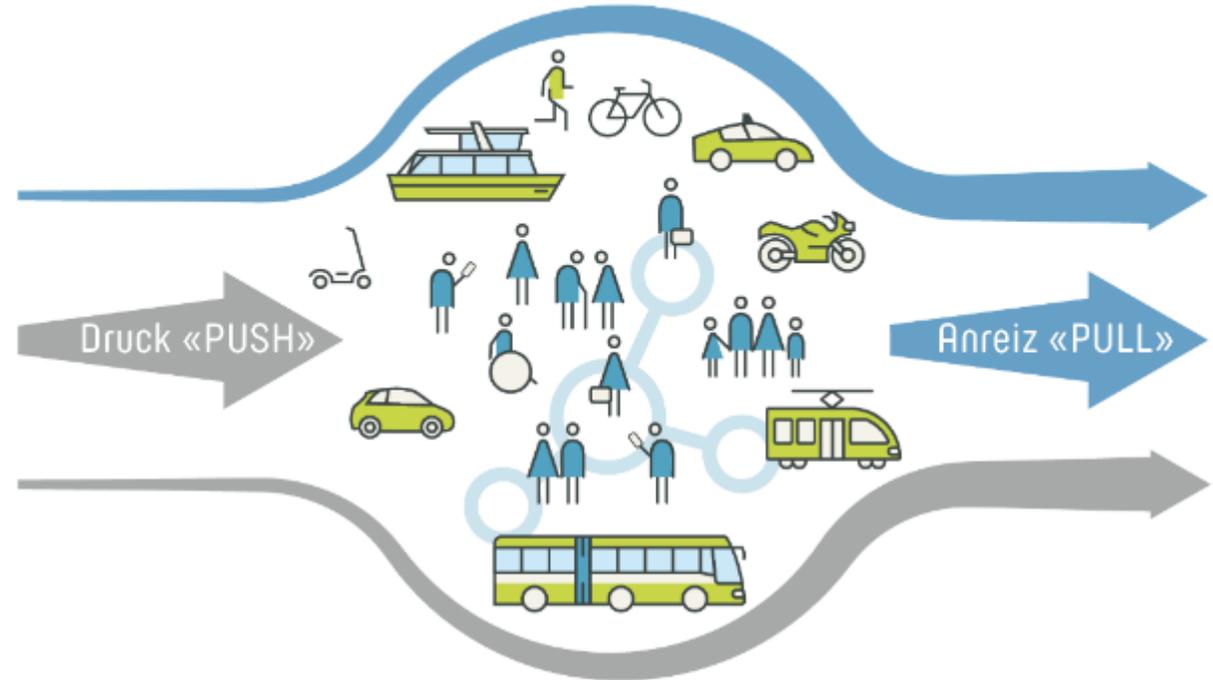
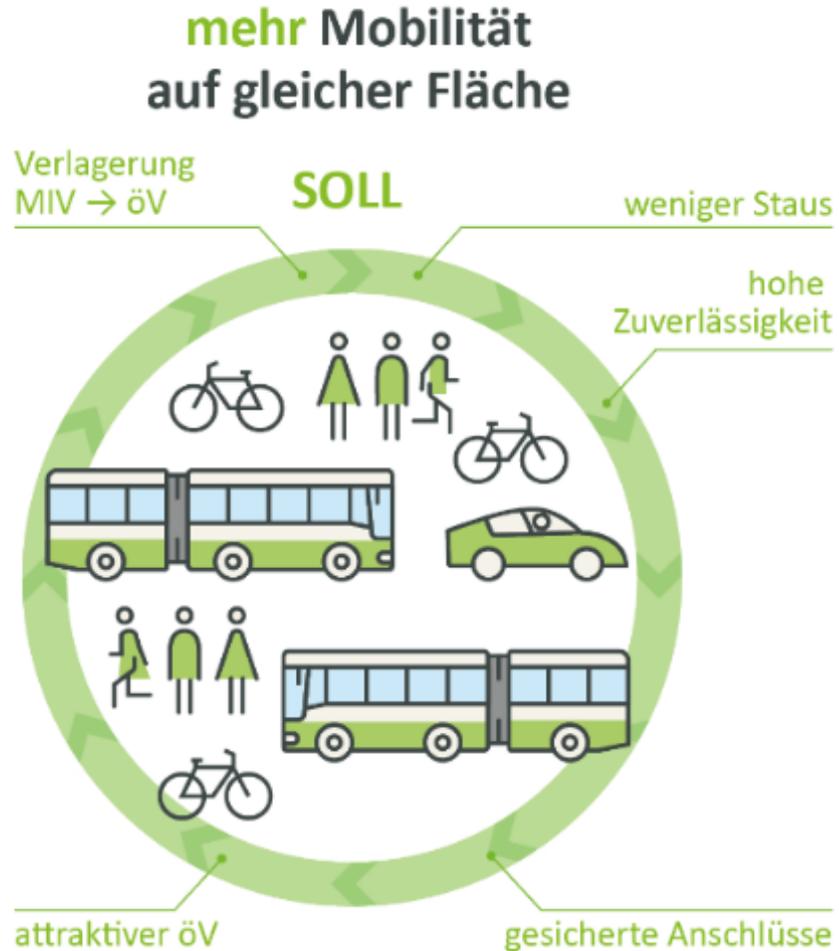
Kapazitäten (fast) flexibel ausbaubar:

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



Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

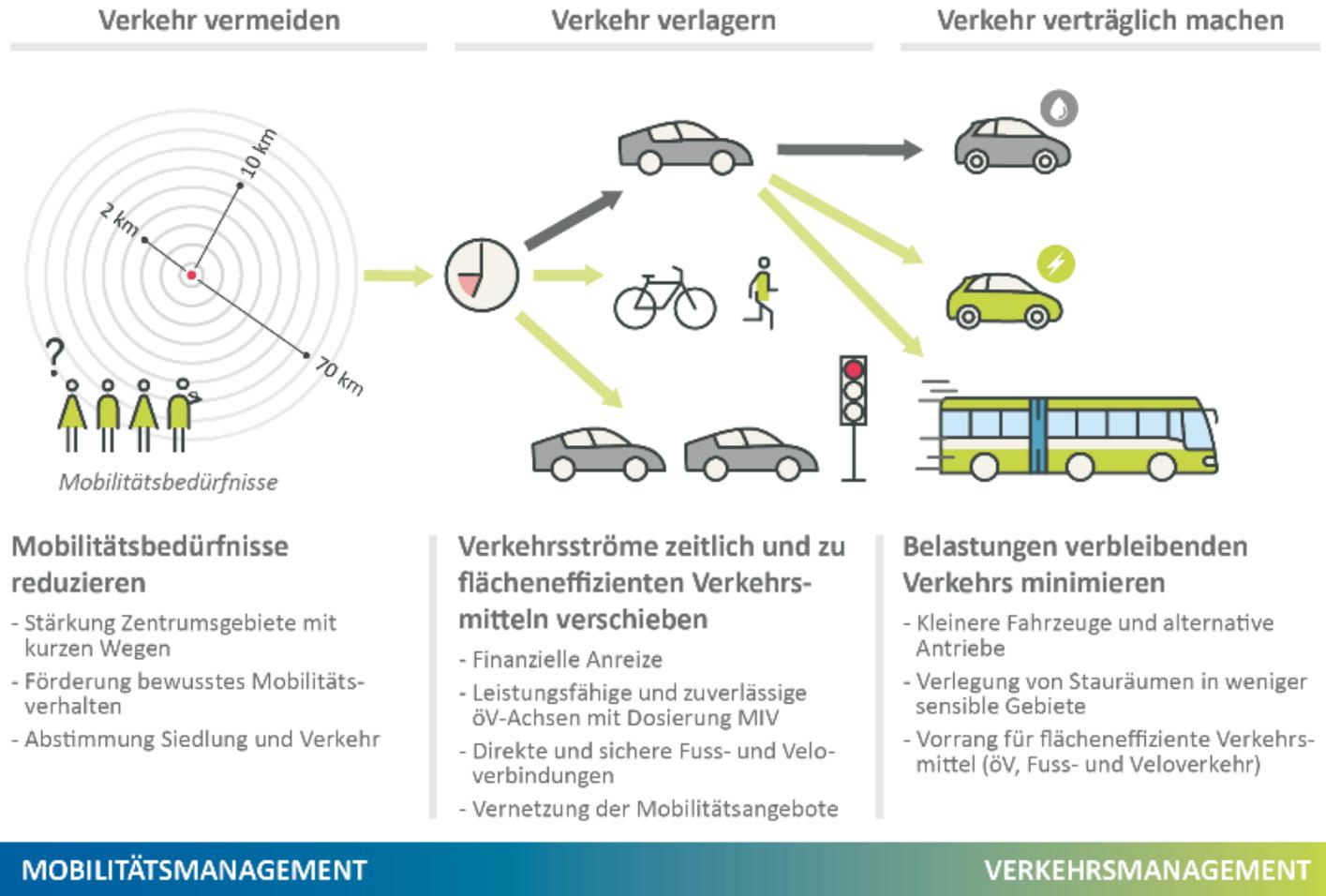
Handlungsspielräume: gesamtverkehrliche Betrachtung angezeigt



- Parkraumbewirtschaftung ●
- Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten ●
- Massvolle Leistungssteigerungen der Strasse ●
- Aktive Verkehrssteuerung ●
- Attraktive Fuss- und Velowege ●
- Ausbau öffentlicher Verkehr (öV) ●
- Optimale Vernetzung ●
- (Infrastruktur Tarife digitale Plattformen)

Schwerpunktthema «Zuverlässigkeit»

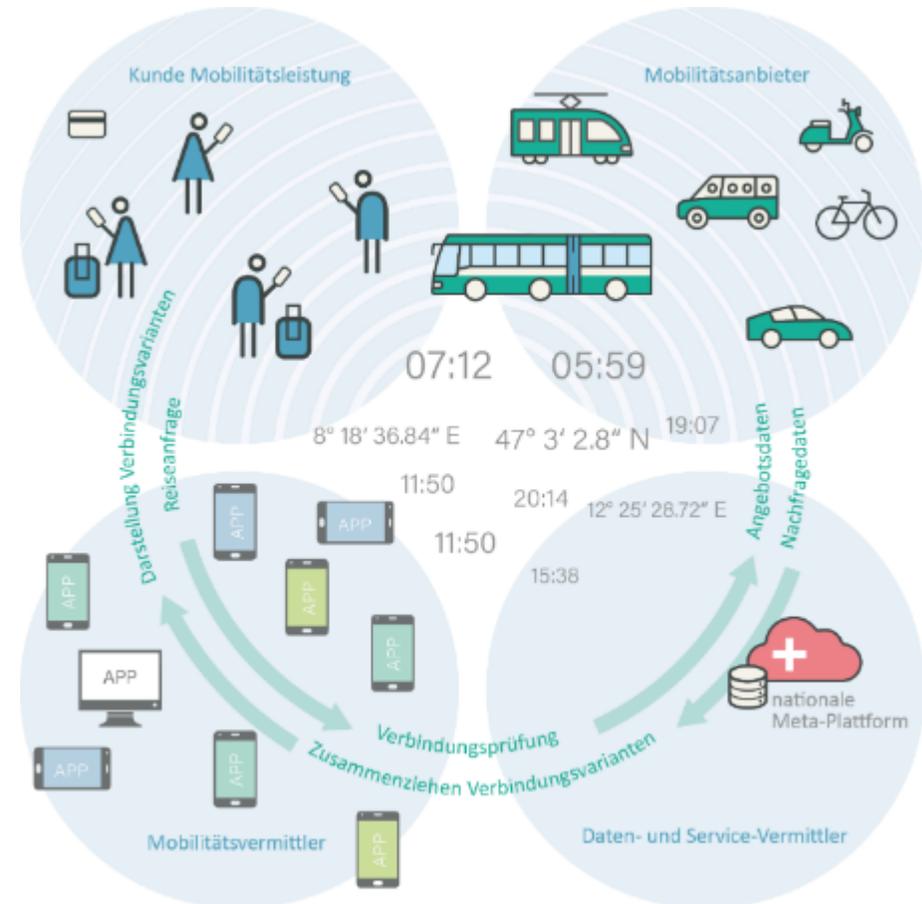
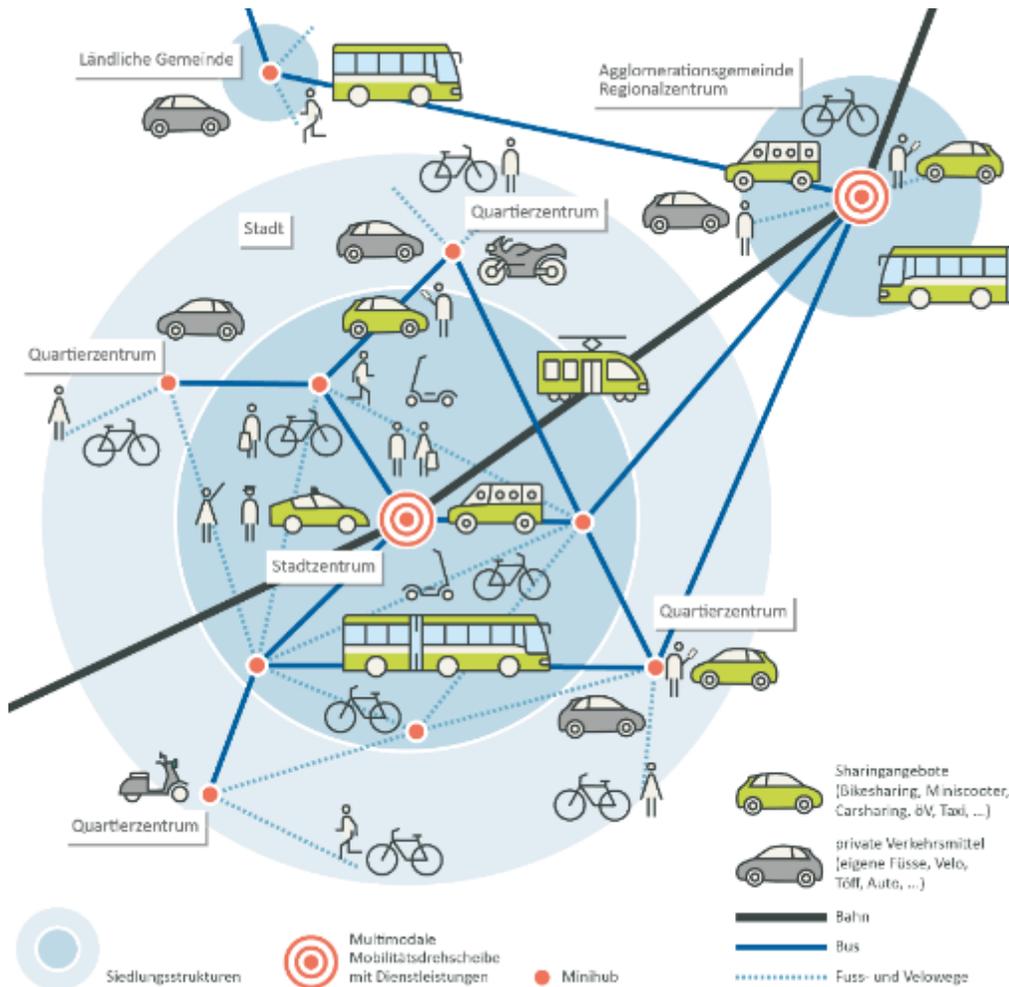
Stossrichtung: 3V-Prinzip mit Mobilitäts- und Verkehrsmanagement + Vernetzung



➤ 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).

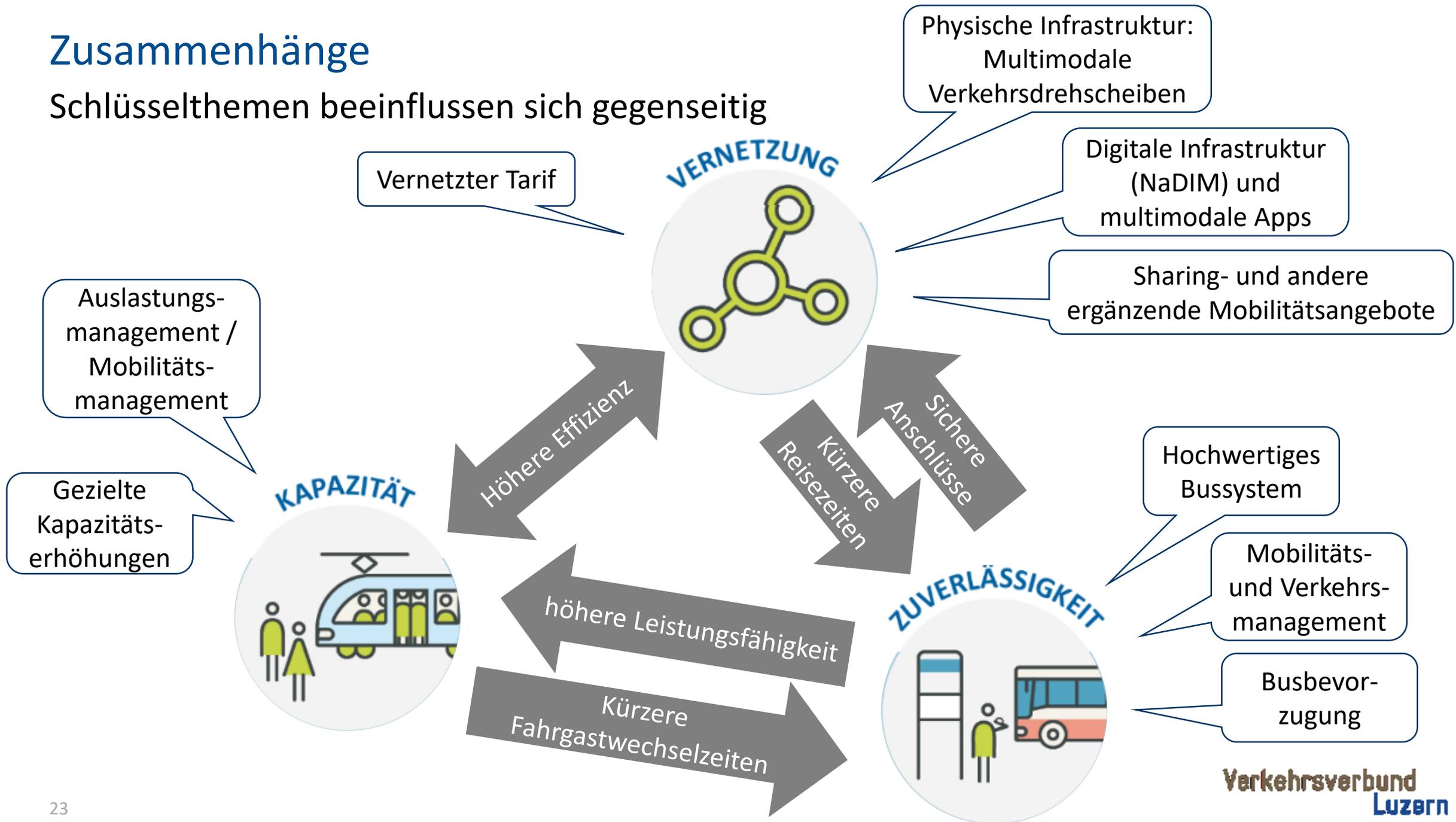
Schwerpunktthema «Vernetzung»

Stossrichtungen und Massnahmen: infrastrukturelle und digitale Vernetzung



Zusammenhänge

Schlüsselthemen beeinflussen sich gegenseitig



Vorbemerkungen

1

Rückblick

2

Ausgangslage

3

Zielzustand

4

Strategische
Stossrichtungen

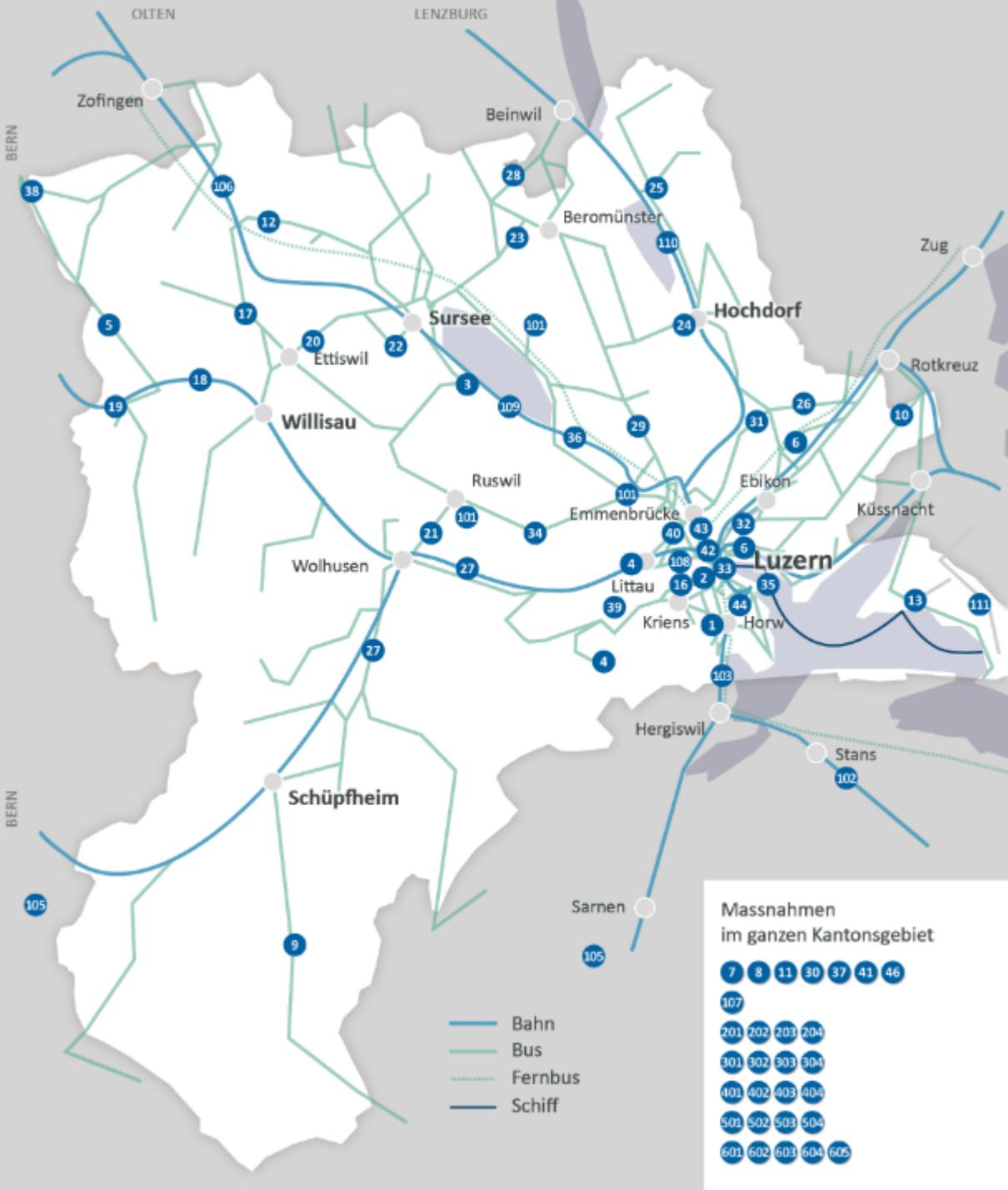
5

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		
Total Betriebsaufwand	91.5	88.9	86.8	87.1	87.7	88.3
<i>Kantons- und Gemeindebeiträge (inkl. Behindertenfahrdienst)</i>	80.4	80.4	82.4	82.4	82.4	82.4
Total Betriebsertrag	82.7	83.3	85.3	85.3	85.3	85.3
Jahresergebnis	-7.3	-4.2	-1.0	-1.8	-2.4	-3.0
Ergebnisvortrag	16.2	12.00	11.00	9.2	6.8	3.8

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

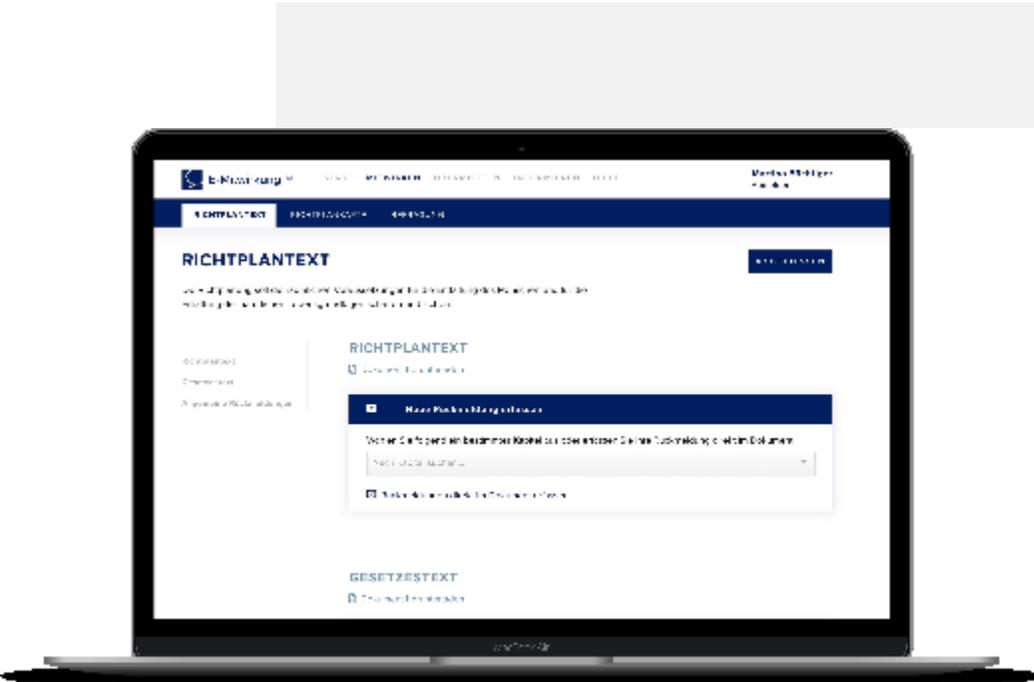
Vernehmlassung

- 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

Verkehrsbund
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 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

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

Fahrplanwechsel

Pascal Süess, Geschäftsführer



Fahrplanwechsel 12.12.2021

Schwerpunkte

- Neues Nachtangebot
- S41: Neue S-Bahn Luzern–Horw während Hauptverkehrszeiten
- Optimierung einzelner Buslinien
- Bereinigung Verbundgrenze Rotkreuz

Tag & Nacht*

jederzeit zum gleichen Preis

Neu: Mehr
Verbindungen
in vielen
Gemeinden

Nacht*
Passepartout
nachtstern.ch

* Auch wenns mal später wird:
Mit Passepartout fährst du
bequem nach Hause.

Neues Nachtnetz 2022

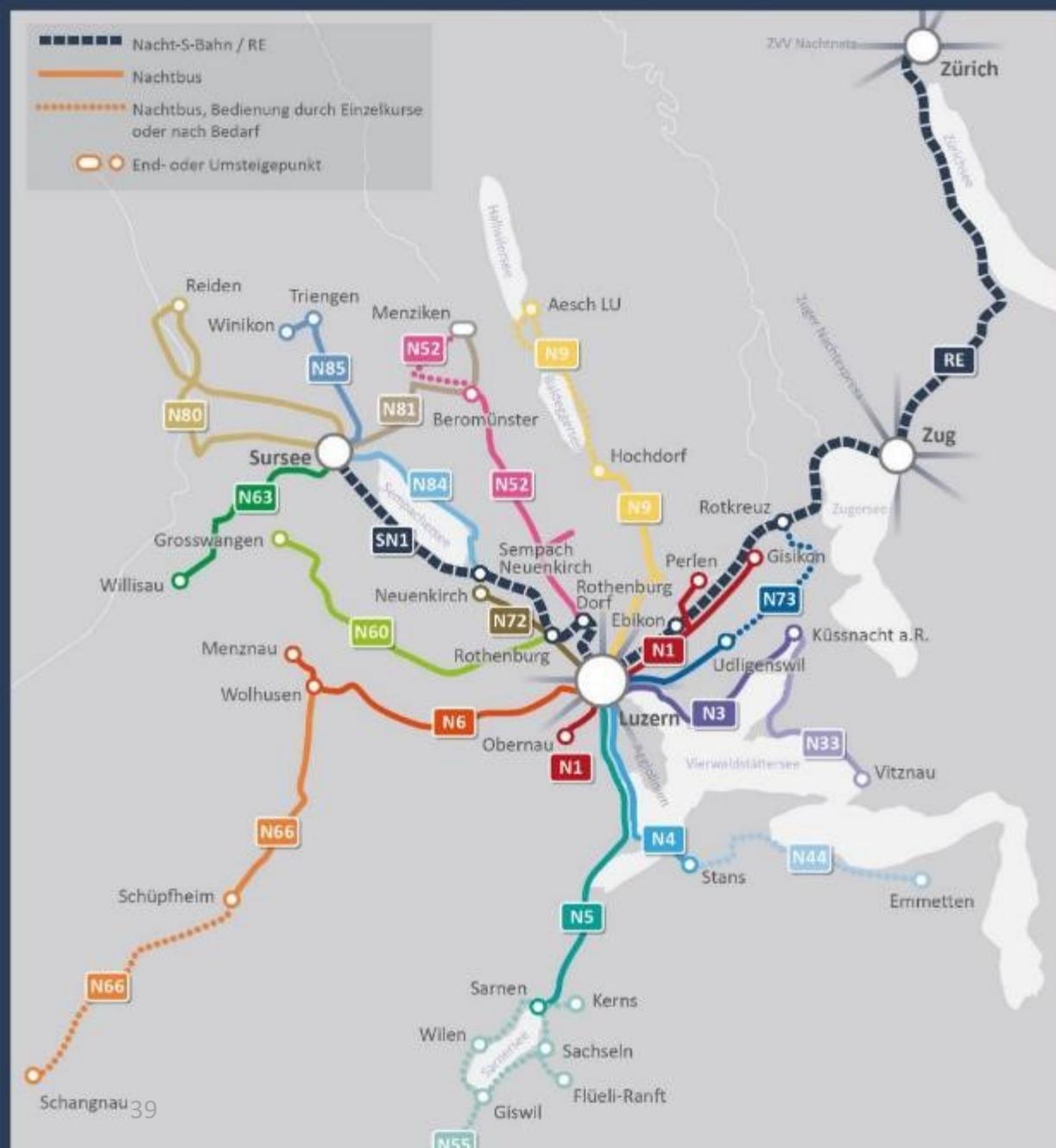
Start am Wochenende 17./18. Dezember 2021

- **Neues Nachtnetz in den Kantonen LU, OW, NW**, welches durch die Kantone und den Bund bestellt und finanziert wird.
- **Tag & Nacht jederzeit zum gleichen Preis**
- Zwischen Luzern und Sursee verkehrt alle 60 Minuten eine neue S-Bahn-Nachtlinie (SN1).
- Die Busse fahren sternförmig ab Bahnhof Luzern und neu auch ab Bahnhof Sursee, mit gegenseitigen Anschlüssen.

Verkehrsverbund
Luzern

Nachtnetz 2022 an Wochenenden

Übersicht ganzes Bedienungsgebiet (Ausschnitt Agglomeration Luzern auf separatem Plan)



Anpassungen Nachtnetz-Konzept

Region Luzern West (aufgrund Rückmeldungen aus Vernehmlassung)

- Berücksichtigt:
 - N66 verkehrt auch zwischen Schangnau und Schüpfheim in beiden Richtungen nach fixem Fahrplan.
 - N60/N72: neue Haltekante Emmenbrücke Strassenkreuz für Umsteigeverbindung Rottal>Luzern (dient auch tagsüber Linien 60/70 für Eckverbindung Rottal<>Sempach).
- Nicht berücksichtigt:
 - Gewünschte Lückenschlüsse und Bedienung zusätzlicher Gemeinden/Ortschaften wie Menznau–Willisau.
 - > Prüfung von Lösungen, Folgekosten und Potenzial auf Bestellverfahren 2024/2025 – auch abhängig davon, wie sich Nachfrage 2022/2023 entwickelt.



Änderungen Region St. Urban und Zell

Fahrplanwechsel Dezember 2021

- Neuer Fahrplan Linie 281 (Zell–Altbüron–St. Urban):
 - Neue, ganztags durchgehende Verbindung nach St. Urban, mit stündlich kurzen Anschlüsse in St. Urban nach Langenthal
 - Zusätzliche Verbindungen, auch abends
- Linie 608 (Zofingen–Reiden–St. Urban):
 - Zwischen St. Urban und Reiden mehr Direktkurse, ohne Bedienung von Altbüron und Roggliswil.
- Einstellung Linie 51 zwischen Melchnau und Grossdietwil.



Linie 82: neu bis Dagmersellen Bahnhof

Fahrplanwechsel Dezember 2021

- Linie wird bis Bahnhof Dagmersellen verlängert
- Schlanke Zugsanschlüsse in Dagmersellen in Richtung Olten
- Durchgehender 60-Minuten-Takt Mo–Fr bis 20 Uhr (Schliessung Taktücke vormittags).
- Um die Fahrzeiten einhalten zu können, werden die Haltestellen Buchs Wendeplatz und St. Erhard Wiberg jeweils nur noch in eine Richtung bedient.

Fahrplanänderungen in Luzern West

- Linie 62/65: Sursee–Paraplegikerzentrum neu 4 Verbindungen/Stunde bis 19 Uhr
- Linie 66: Zusätzliche Verbindung Willisau–Ettiswil um 18.45 Uhr
- Linie 211: Zusätzliche Verbindung um 9.33 ab Malters ins Eigenthal
- Linie 232: Je ein zusätzliches Kurspaar ab Entlebuch bis Langis und Gfellen Sa/So. Die Abfahrtszeiten werden angepasst, damit sich die Reisewege via Sarnen und via Entlebuch besser ergänzen.
- Linie 272: Der Spätkurs ab Willisau Bahnhof verkehrt bei Bedarf neu bis Hergiswil Hübeli (anstelle Käppelimatt).
- Linie 251: Wegfall Spätverbindung Kemmeriboden–Schangnau (bisher durch Gemeinde finanziert).



Touristische Linien

Sommerfahrplan verlängert

- **Ab 30. April 2022 bis 1. November**
 - 221: Romoos – Holzwäge
 - 232: Glaubenberg–Langis
 - 234: Schüpfheim–Bramboden (Sa/So)
 - 241: Sörenberg–Glaubenbielen

Aktuelle Themen und Planungen

Pascal Süess, Geschäftsführer VVL

E-Bus-Pilotlinien

Aktueller Stand, weiteres Vorgehen



- Planung, Beschaffung und Umsetzung im Gang.
- Linie 10:
Inbetriebnahme mit E-Bussen per 12.12.2021
- Linien 60, 64, 70 und 89:
Umsetzung 2. Hälfte 2022.

Korridorstudie Wolhusen–Langenthal

Aktueller Stand und geplantes Vorgehen

- Projektskizze und Pflichtenheft mit RET LuzernWest, RVK Oberaargau, AöV Kanton Bern sowie BLS abgestimmt.
- Submission gestartet. Offerten werden Mitte November erwartet.
- Inhaltliche Arbeit startet Anfang 2022:
 - **Phase 1: «Vision»:** Im Rahmen Zielbild Skizzierung von Massnahmen auf hoher Flughöhe, hauptsächlich für deutlich kürzere Reisezeiten.
 - **Phase 2 (Option): Vertiefung von Massnahmen:** Untersuchung Machbarkeit der in Phase 1 als zweckmässig beurteilten Angebots- und/oder Infrastrukturmassnahmen.
 - **Phase 3 (Option): Gesamtverkehrliche Betrachtung:** Bei Bedarf Entwicklung gesamtverkehrlicher Massnahmen zur Erreichung der gesetzten Ziele.

Busbevorzugung Willisau

- Aufgrund Verkehrssituation Busbetrieb Linie 63/66 mit grossen Verspätungen, Anschlüsse können nicht mehr gewährleistet werden
- Planung für Erneuerung Kreisel Grundmatt durch vif/Stadt Willisau
 - Planung einer separaten Busspur
 - Umsetzung ab ca. Sommer 2022
 - Durch Bauarbeiten rechnet vif mit weiteren 2 Jahren Einschränkungen auf den Busbetrieb
- Zuverlässigkeit ist auch in Luzern West ein Thema





Taxito Luthertal und Seetal

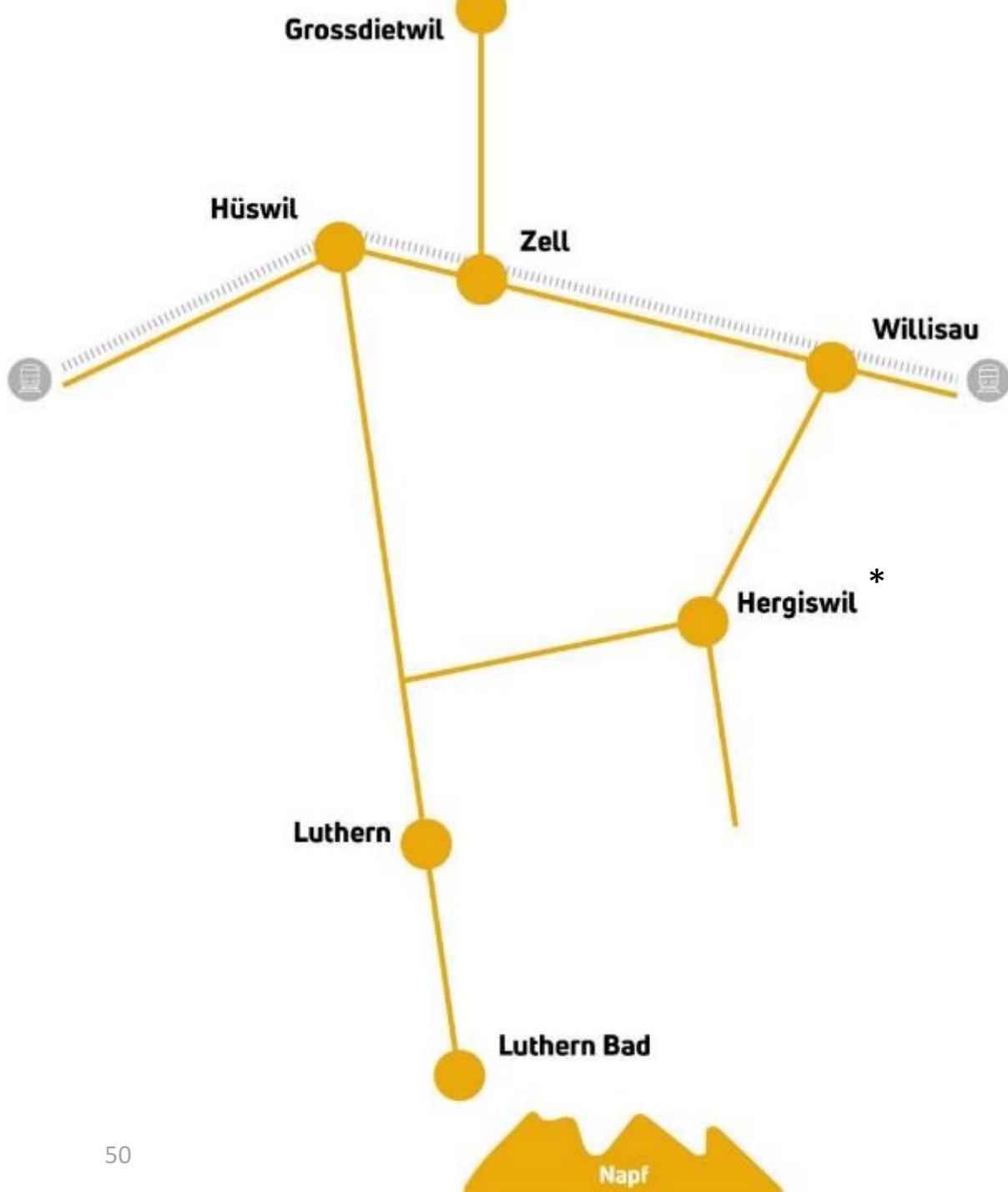
Pascal Süess, Geschäftsführer VVL



Start Taxito Seetal

Pilotprojekt

- Offizielle Eröffnung mit Ständerat Damian Müller und Gemeindevertretern am 9.9.2021 in Aesch LU
- 11 beteiligte Gemeinden zwischen Hochdorf LU und Fahrwangen AG, VVL, Kanton Aargau, SBB
- 3 jährige Pilotphase
- Weitere Infos auf www.taxito-seetal.ch



Taxito Luthertal-Willisau

Anpassungen des Netzes

- Ergänzung des Points Hüswil (*bislang finanziert durch Gemeinde Luthern*)
- Beibehaltung Standort Willisau
- *Weiterführung Standort Hergiswil durch Gemeinde Luthern
- Nach 6 monatiger Einstellung von Frühling bis Herbst 2020: Nutzung steigt langsam wieder, aber immer noch tiefe Nutzungszahlen
- Unterstützung der Gemeinden notwendig, um Taxito in der Bevölkerung wieder bekannter zu machen

Finanzielle Herausforderungen

Pascal Süess, Geschäftsführer VVL

Finanzielle Herausforderungen

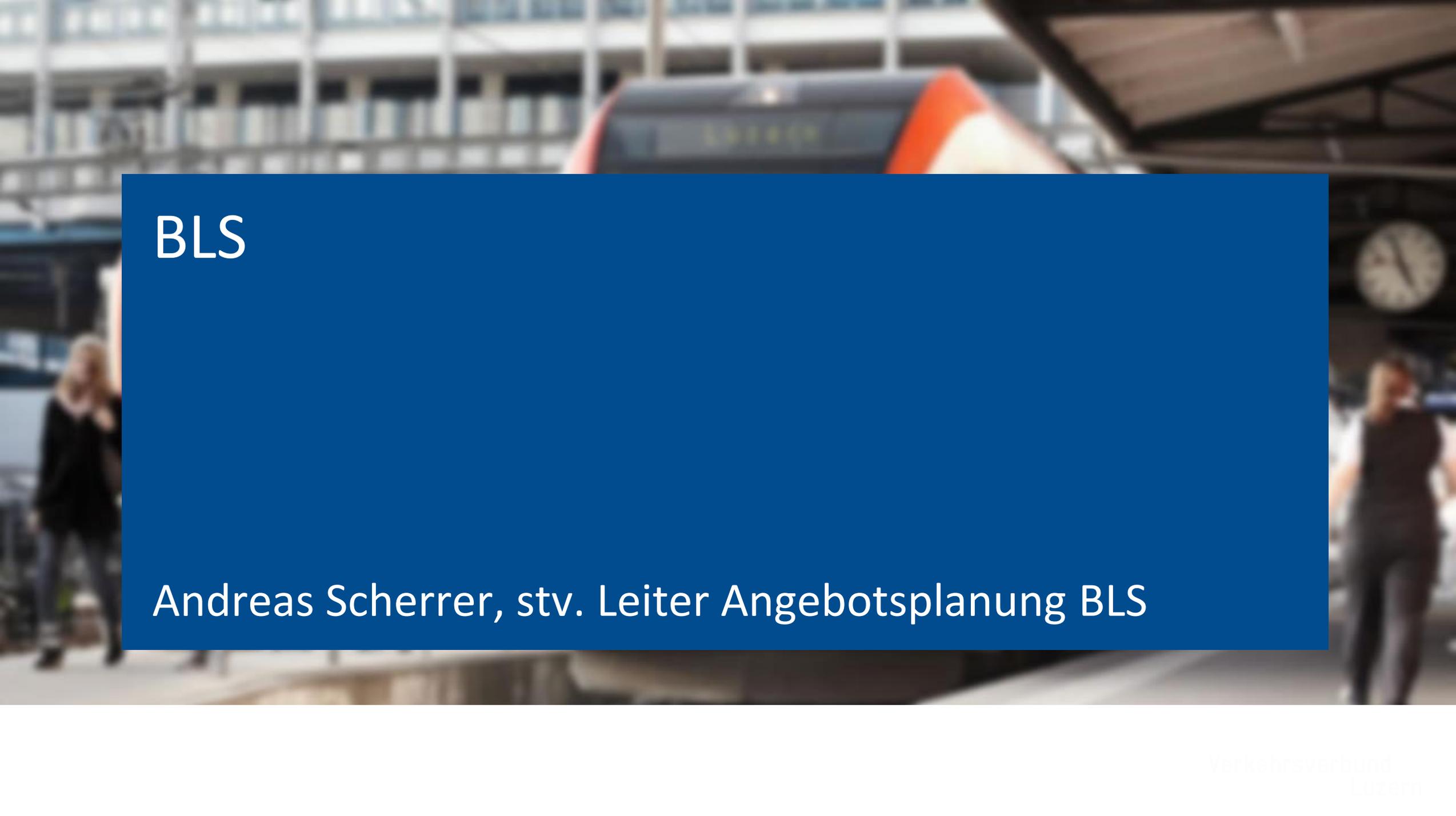
Corona-Pandemie

- Corona-Pandemie wirkt sich auf die Fahrgastzahlen und damit auf die Erlöse aus.
- Nur ein Teil der Erlösausfälle kann mit Reserven der Transportunternehmen gedeckt werden. Die Besteller müssen zusätzliche Beiträge an die Transportunternehmen leisten.
- Der VVL ist bestrebt, diese zusätzlichen Beiträge durch das Eigenkapital und mit Rückerstattungen von Transportunternehmen zu finanzieren.
- In unserer Finanzplanung ist auch eine Rückerstattung zu viel bezogener Subventionen der VBL eingerechnet. Sollte der VVL diese Forderungen vor Gericht nicht durchsetzen können, ist nicht auszuschliessen, dass zur Deckung der Ertragsausfälle aufgrund der Corona-Pandemie – nachträglich gleichwohl noch – zusätzliche öV-Beiträge seitens Kanton und Gemeinden erforderlich werden.

Finanzielle Herausforderungen

Fahrzeugeinsatz

- Ablieferung neuer Fahrzeuge (MIKA) führt bei der BLS zu Verschiebungen im Fahrzeugeinsatz.
- Änderungen im Fahrzeugeinsatz führen wiederum zu Kostenverschiebungen zwischen den Linien.
- Der ursprüngliche Plan, ab Dezember 2022 S6/S7/RE mit Lötschberger und die S77 mit MIKA zu betreiben, würde zu ineffizientem Fahrzeugeinsatz und massiven Mehrkosten führen. Die Vorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wären nicht mehr erfüllt.
- VVL hat BLS den Auftrag erteilt, den künftigen Fahrzeugeinsatz zu überarbeiten.



BLS

Andreas Scherrer, stv. Leiter Angebotsplanung BLS

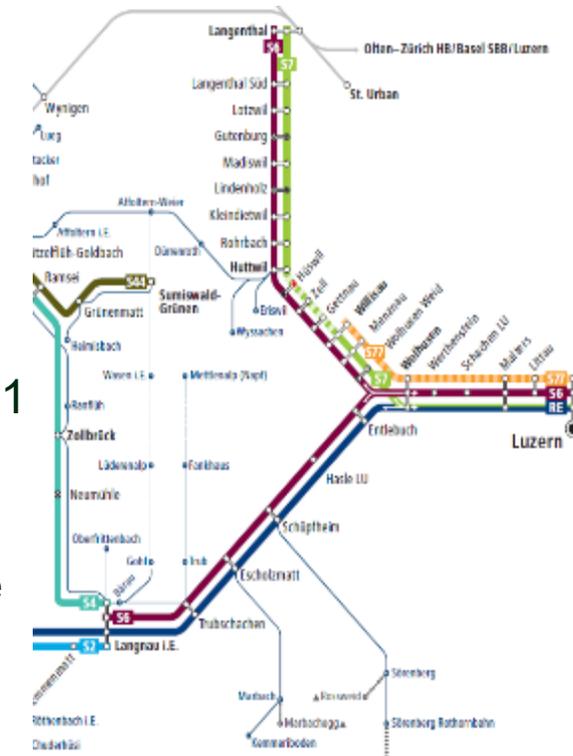
BLS Bahn Aktuell

Auswirkungen Corona-Pandemie

- Weitere Erholung der Bahnnachfrage im Laufe des Jahres. Auslastung liegt aktuell bei rund 70 – 80% der Werte von 2019
- BLS geht davon aus, dass Zahlen von 2019 frühestens ab 2024 wieder erreicht werden (verändertes Reiseverhalten/Homeoffice nachhaltig)

Qualität Angebot / Rollmaterial

- Kumulation von Baustellen sowie Auswirkungen der Unwetter im Sommer 2021 haben in letzten Wochen zu vermehrten Verspätungen & Zugausfällen geführt
 - Umbau Wolhusen > kein Umsteigen am gleichen Perron möglich
 - Doppleschwand-Romoos Sperre Gleis 2 als Folge Unwetter > verminderte Geschwindigkeit via Gleis 1 und keine Kreuzungen möglich
 - Umbau Wiggen > verminderte Geschwindigkeit via Gleis 2 und keine Kreuzungen möglich
- Problem mit defekten Klimaanlage NINA-Flotte seit Mitte Oktober gelöst. Alle Klimaanlage funktionieren wieder vollumfänglich



BLS Bahn Ausblick

Künftiger Fahrzeugeinsatz

- Der ursprüngliche per Dezember 2022 geplante integraler Einsatz «Lötschberger» auf S6/S7/RE löst Kostensteigerung aus
- VVL hat BLS Auftrag erteilt nach alternativen Massnahmen zu suchen
- Weiterführung Mischbetrieb Lötschberger/NINA ab 2023 analog heutigem Fahrplan steht im Vordergrund und ist durch BLS in Prüfung
 - RE/S6 Luzern – Langnau – Bern = Lötschberger
 - S6/S7 Luzern – Langenthal = NINA



BLS Bahn Ausblick

Bahnhofumbau Zell (BehiG) - Terminanpassung



- Die Inbetriebnahme des Bahnhofs Zell verschiebt sich um 1 Jahr auf Herbst 2024, der Baubeginn von Herbst 2022 auf Herbst 2023.
- Die Verlängerung der S77 kann erst zum Fahrplanwechsel Dez 2024 (Fahrplan 2025) eingeführt werden, wenn die beiden BehiG-konformen Perrons zur Verfügung stehen.

Grund

Das BAV sieht im PGV-Prozess neu eine vertiefte «formelle und materielle Vollständigkeitsprüfung» vor. Diese nimmt zusätzlich Zeit in Anspruch, sodass die Plangenehmigungsverfügung nicht wie ursprünglich vorgesehen Mitte 2022 vorliegen wird.

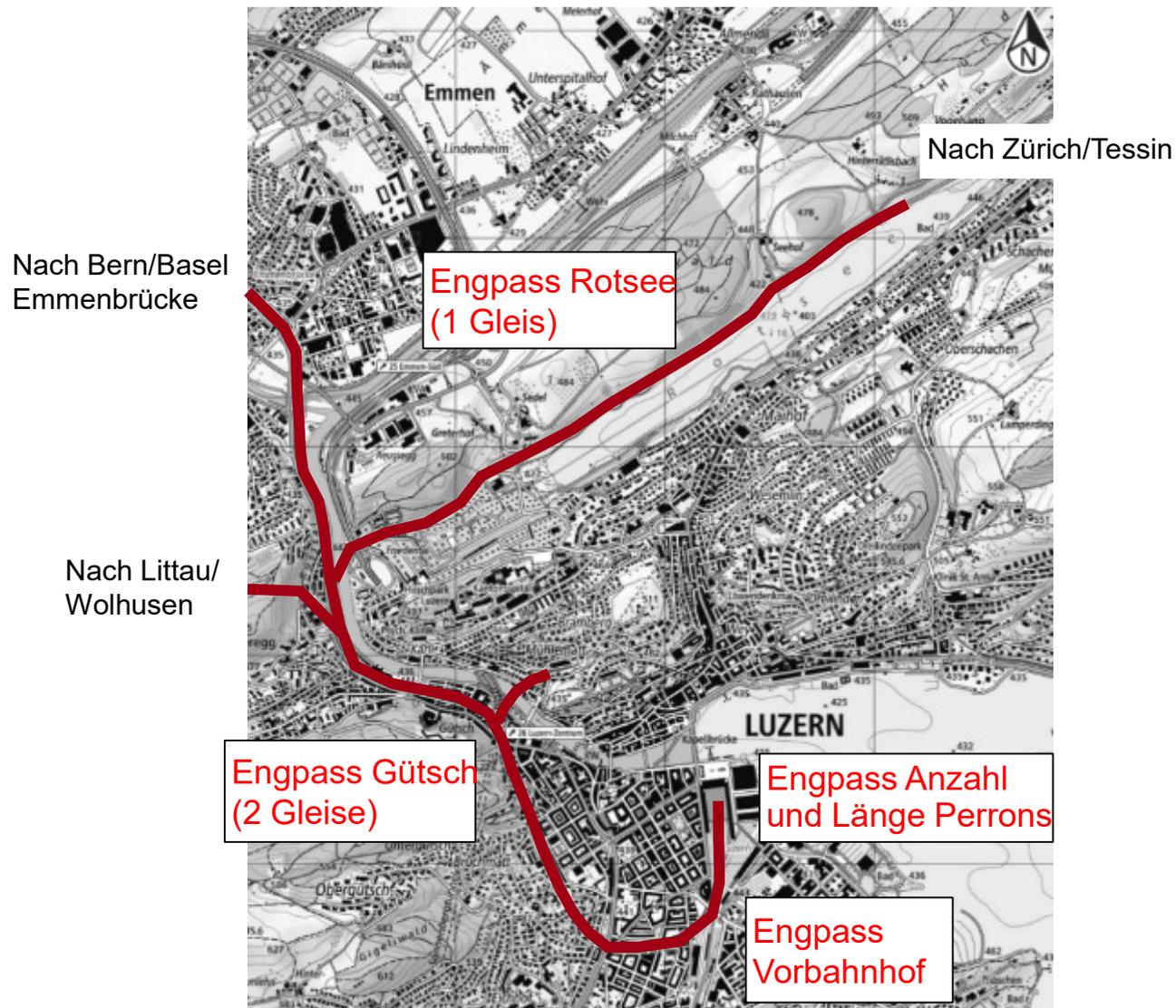
Durchgangsbahnhof Luzern

Marc Manetsch, SBB Infrastruktur

Agenda.

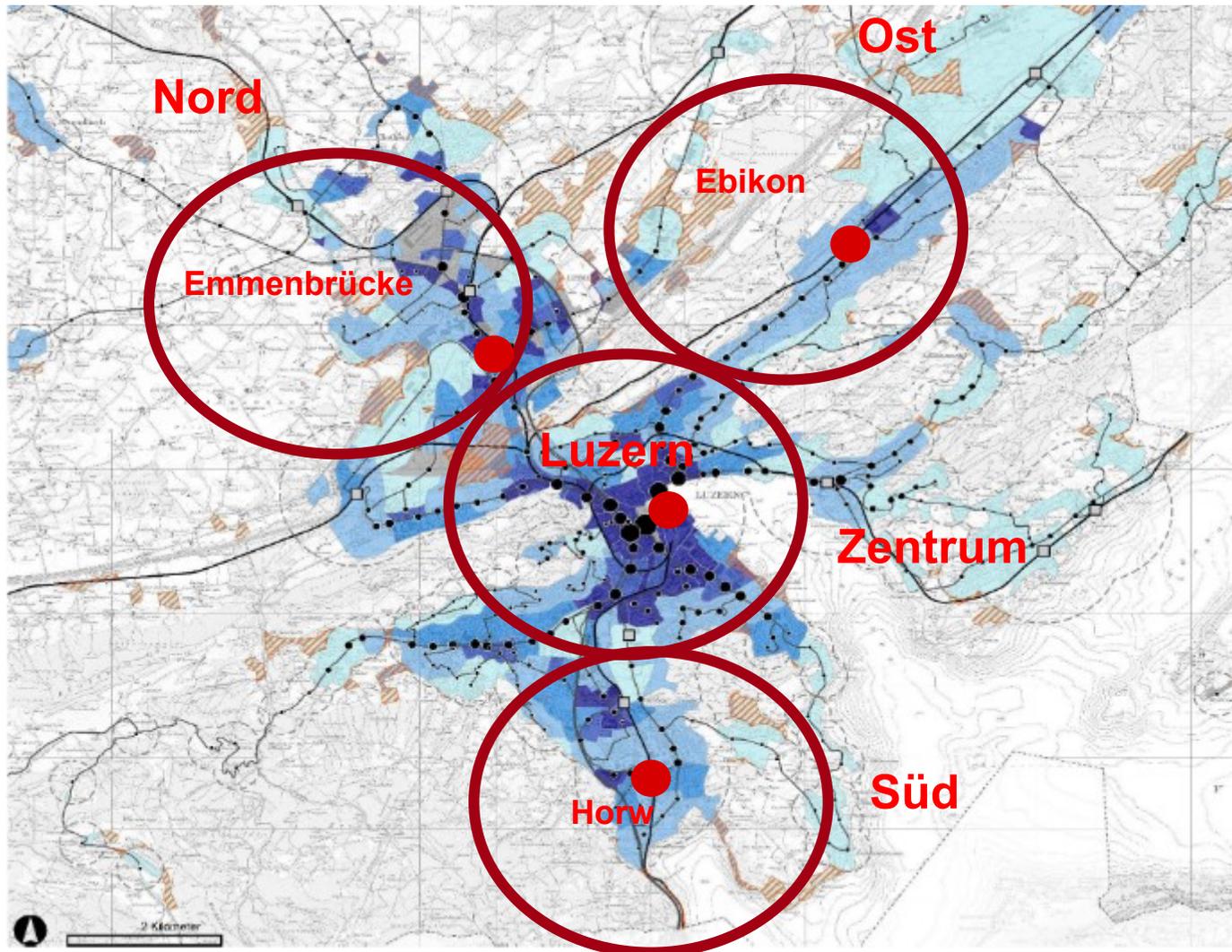
1. Der Bahnhof Luzern heute
2. Planungsgrundsätze
3. Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern
4. Planungen im Umfeld
5. Fazit & Ausblick

Der Bahnhof Luzern heute.



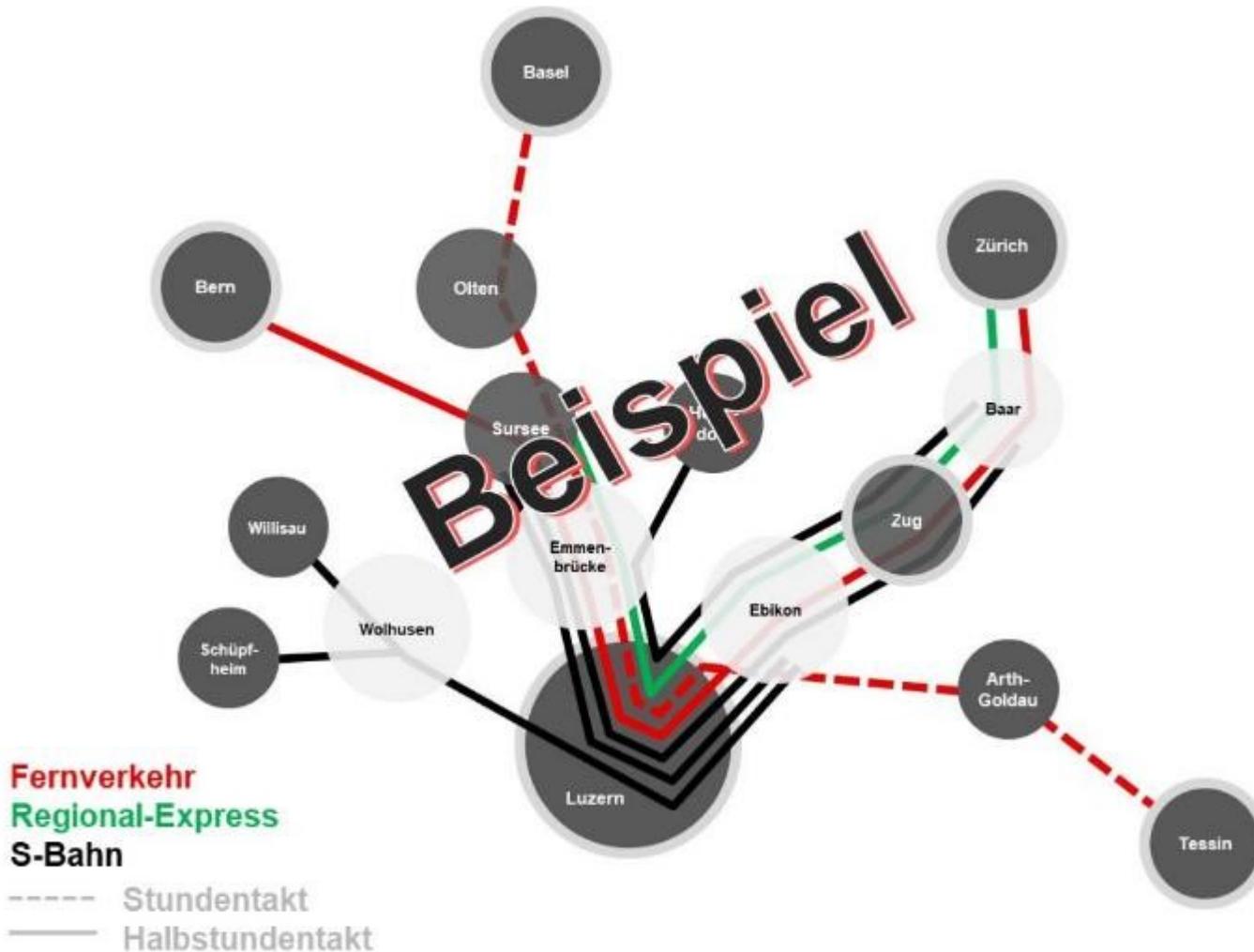
4 Kapazitätsengpässe verhindern einen Angebotsausbau auf der Schiene in und um Luzern.

Der Bahnhof Luzern muss im Zentrum bleiben.



Bildquelle: Bericht AggloMobil tre Kanton Luzern (2015), Verkehrsaufkommenspotential

Der Mehrwert: Angebotsausbau. Häufiger, schneller, direkter



Angebotsziele:

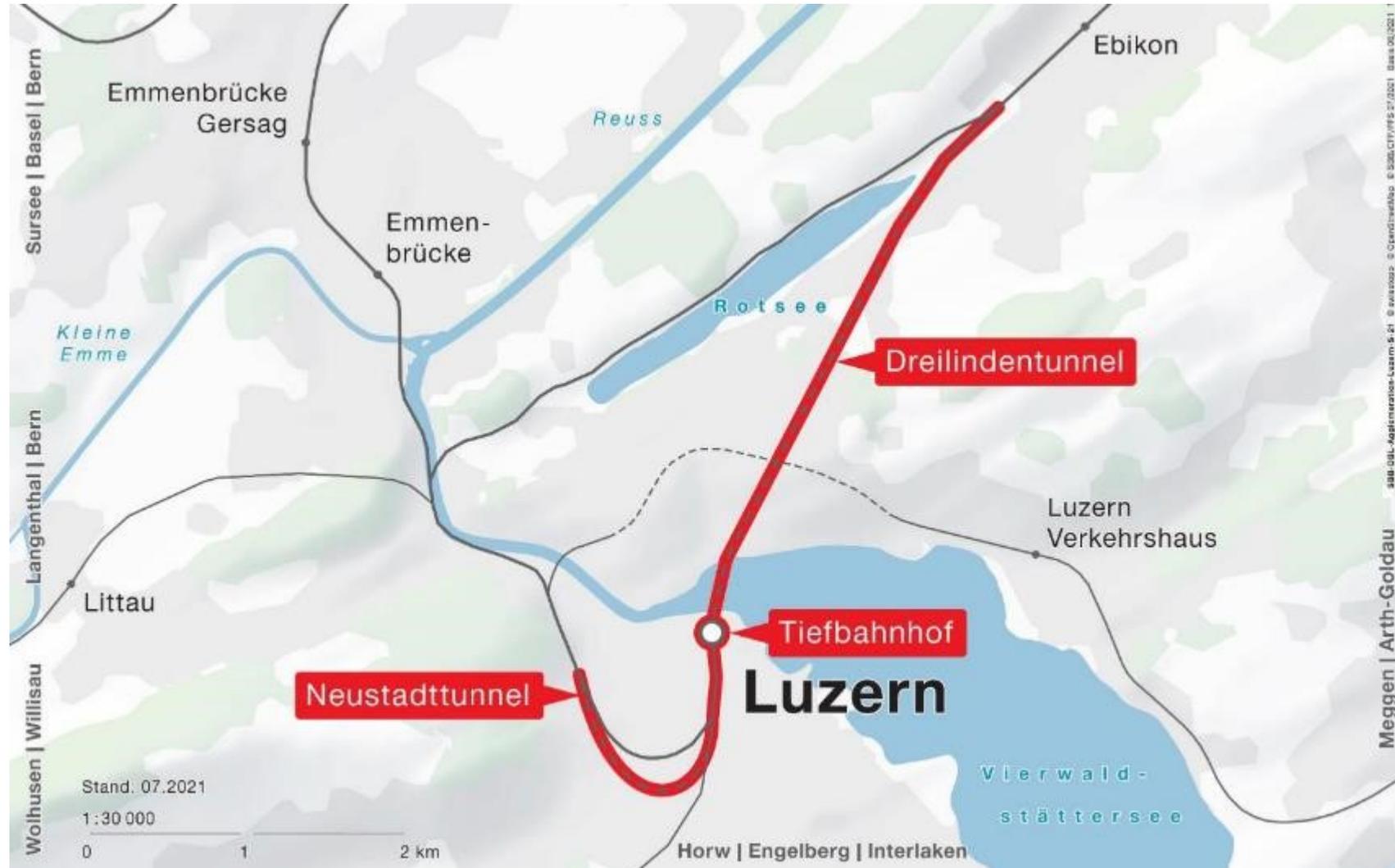
- 30'-Takt als Basisangebot
- 15'-Takt der S-Bahnen
- 10'-Takt Luzern-Zürich

Das Angebot wird mit dem nächsten Ausbauschnitt in den Jahren 2022 bis 2026 erarbeitet.

Zwischenfazit.

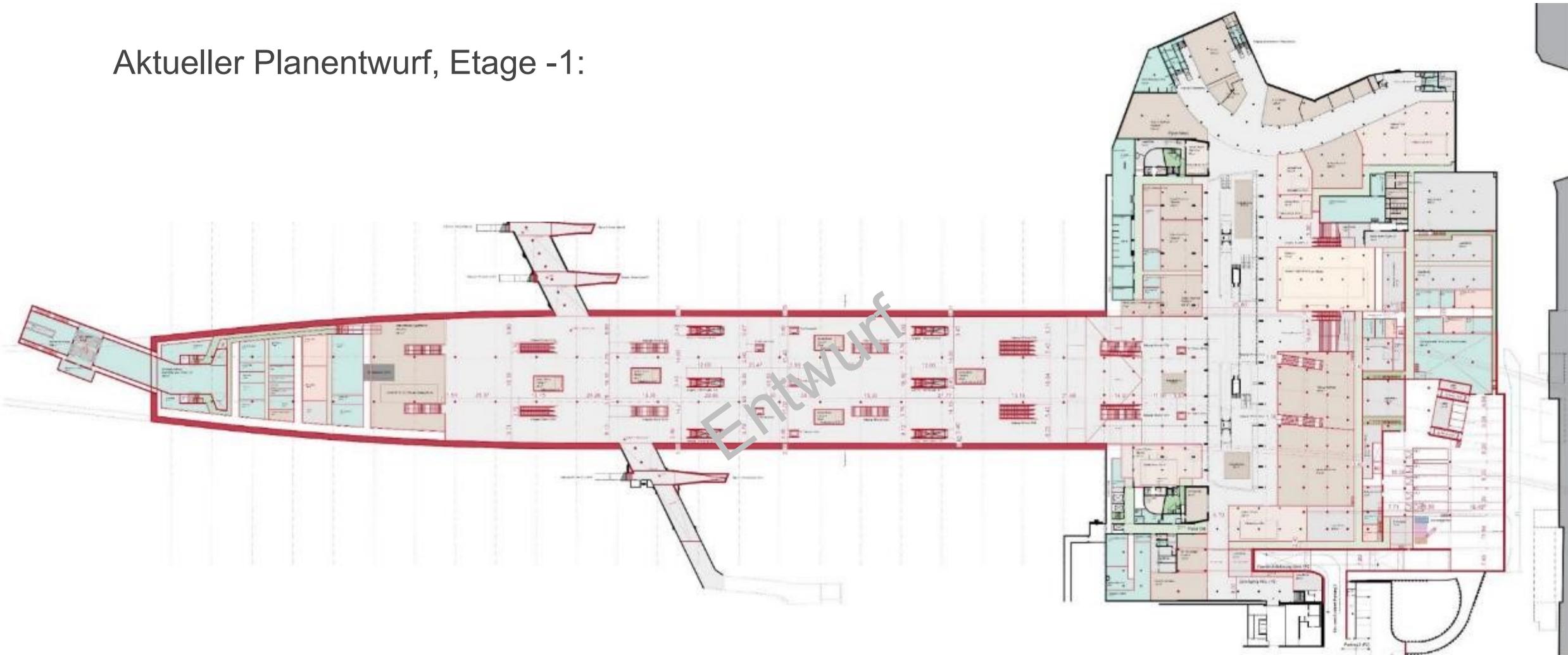
- Das Angebot kann in und um Luzern nicht mehr ausgebaut werden.
- Um die Engpässe zu beseitigen ist ein Grossprojekt notwendig.
- Das richtige Grossprojekt ist der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).



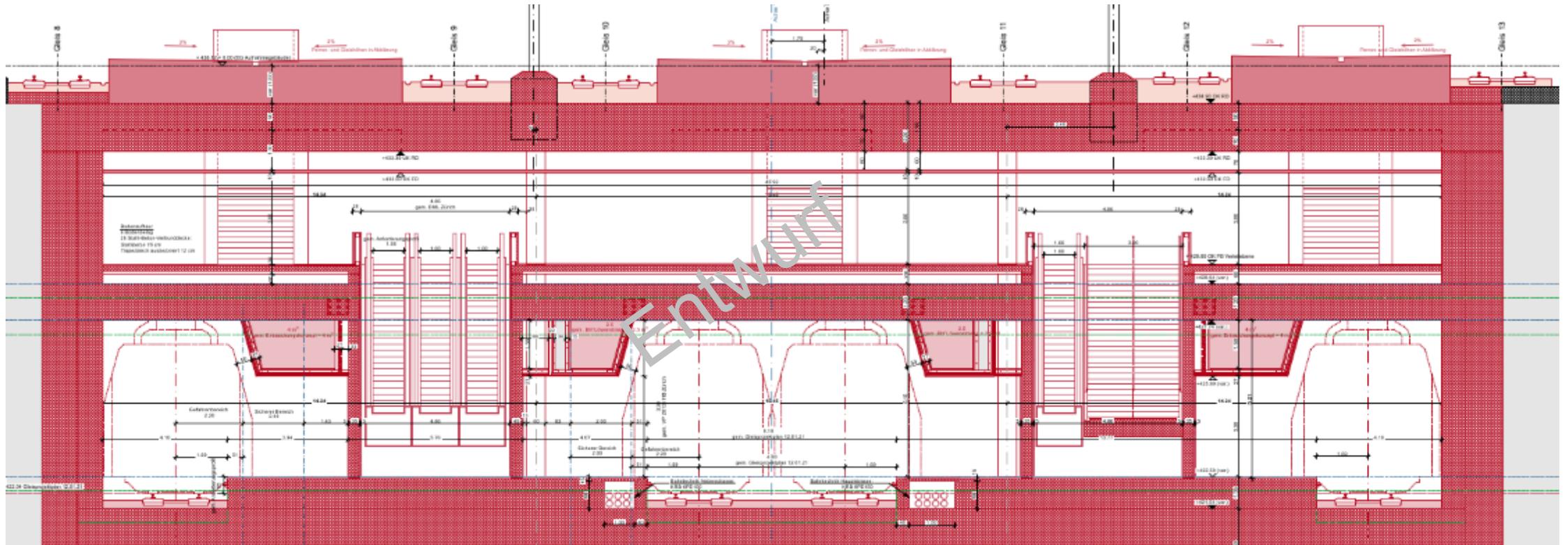
Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

Aktueller Planentwurf, Etage -1:



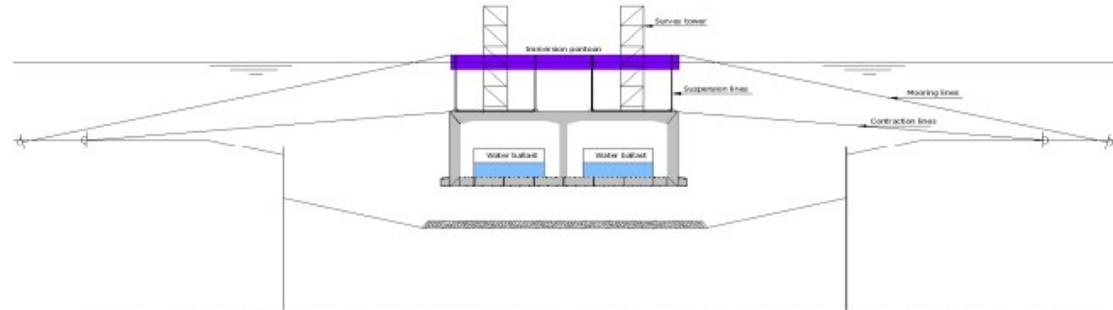
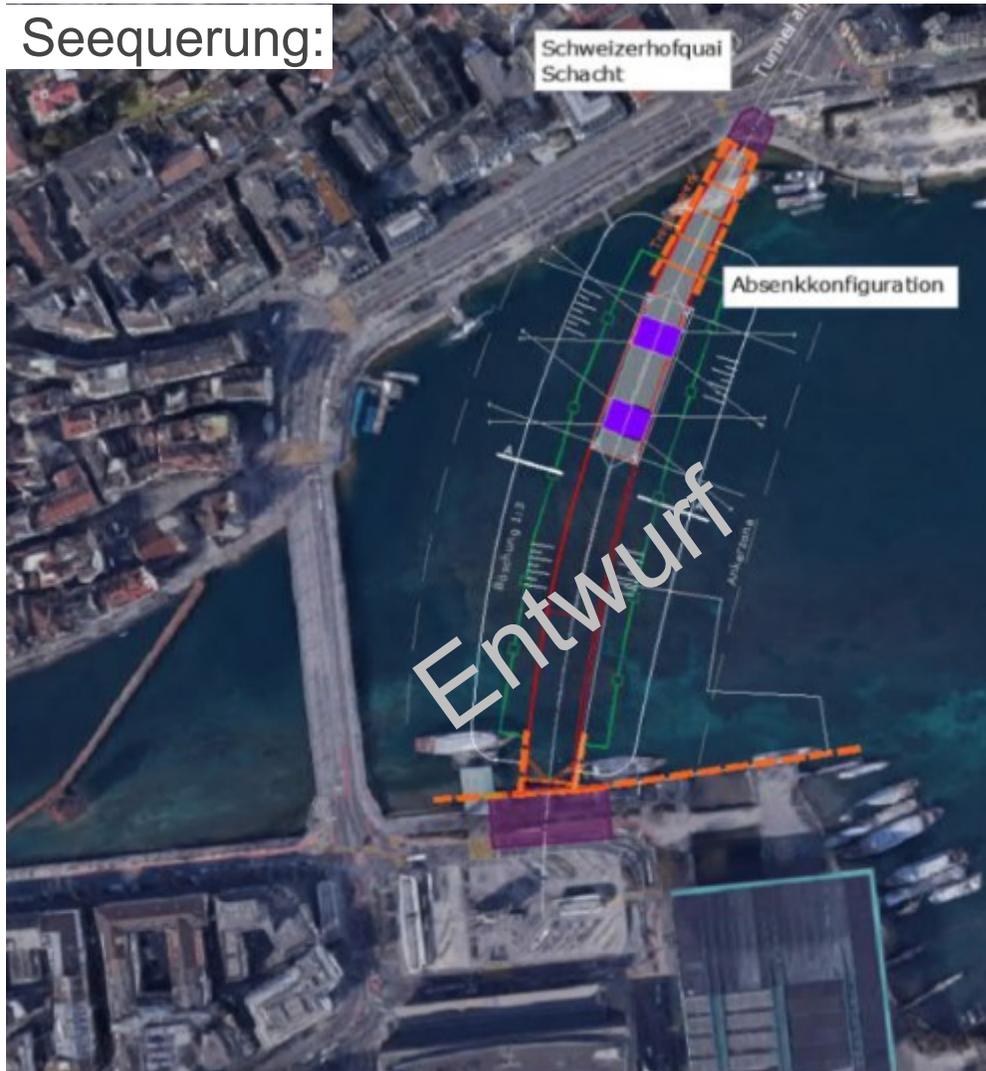
Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

Aktueller Planentwurf, Schnitt:

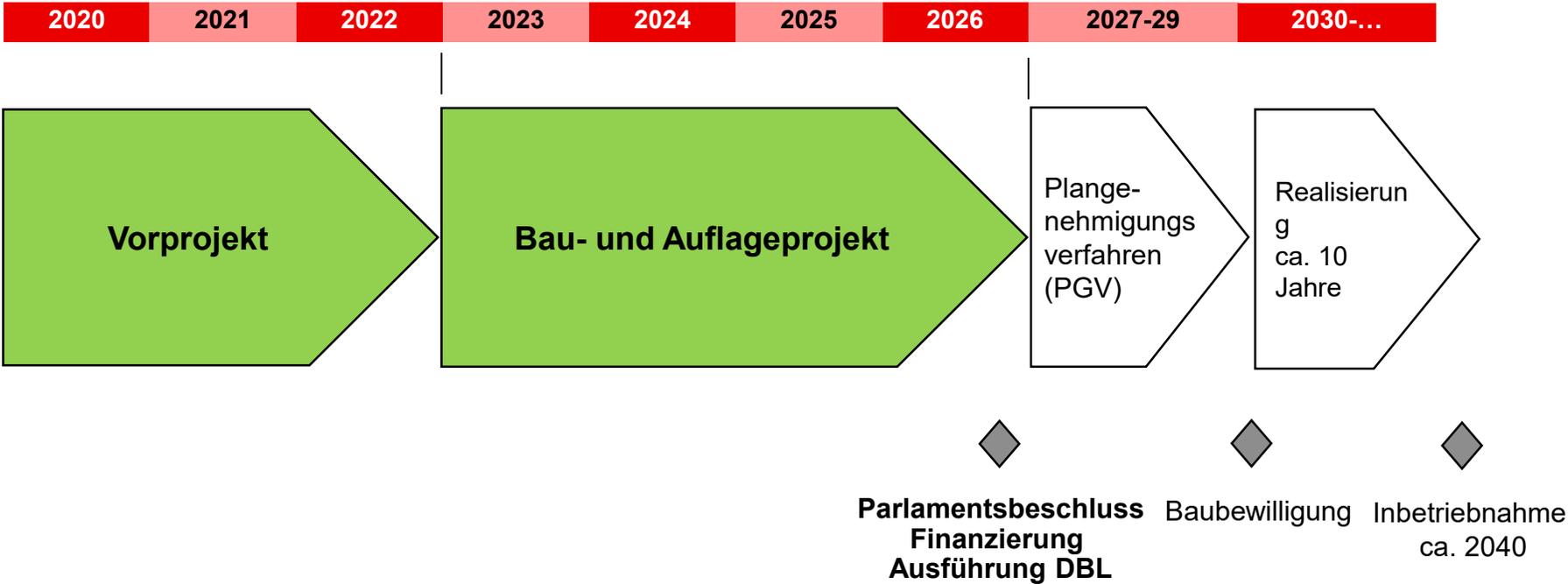


Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

Seequerung:



Terminplan Projekt DBL.



Legende:

- Finanzierung sichergestellt
- Finanzierung noch nicht sichergestellt

Der DBL ist mehr als 1 Projekt.

Einige Beispiele für Partner mit wichtigen (Teil-)Projekten:

 **Stadt Luzern**

u.a. Testplanung DBL

**Verkehrsverbund
Luzern**

u.a. Busplanung 2040



u.a. kantonale Mobilitätsstrategie

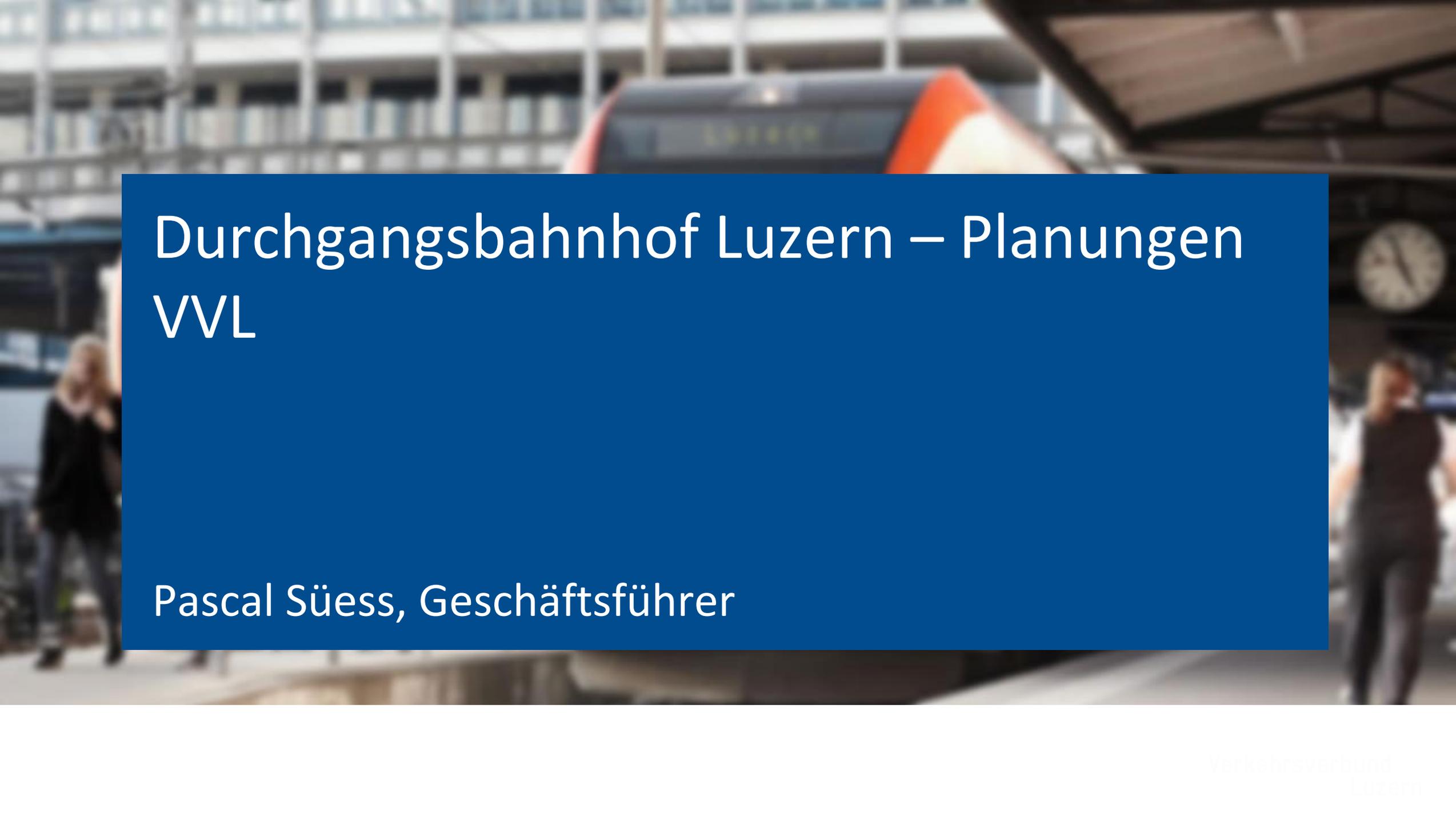
 **SBB CFF FFS**

u.a. Planung Bahninfrastruktur DBL

Fazit.

- Der Bau des DBL wird eine Operation am offenen Herzen der Stadt Luzern.
- Der DBL ermöglicht einen Quantensprung für den öV in der Zentralschweiz.
- Für eine gute Gesamtlösung braucht es alle Partner und alle (Teil-)Projekte.
- Im Rahmen des nächsten Ausbauschnitts werden zahlreiche Grossprojekte aus der ganzen Schweiz beantragt. **Nur wenn die Zentralschweiz geschlossen hinter dem Projekt steht, hat der DBL beim Parlamentsbeschluss 2026 eine Chance.**

Danke.



Durchgangsbahnhof Luzern – Planungen VVL

Pascal Süess, Geschäftsführer

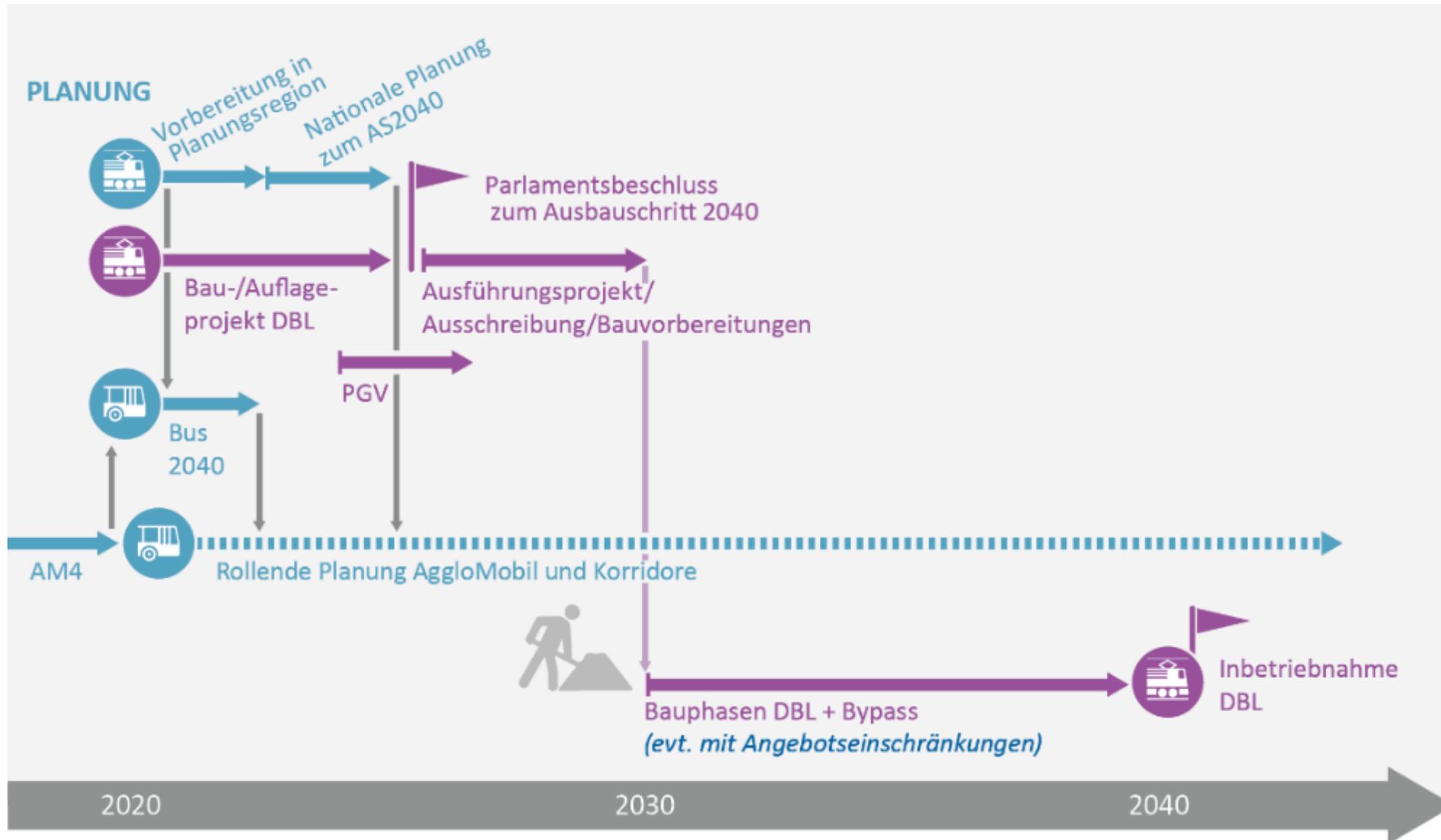


Durchgangsbahnhof Luzern

Entscheidender Baustein für ein funktionierendes vernetztes Gesamtverkehrssystem

- DBL schafft neue Kapazitäten im Bahnsystem – Voraussetzung für modale Verlagerung.
- Bahnangebot mit DBL vernetzt verschiedene Zentren/Verkehrsdrehscheiben direkt, häufig und schnell.
- Dies ermöglicht gezielte Impulse für die gewünschte Siedlungsentwicklung.

Bahn & Busplanung 2040



Planung Bus 2040

Überarbeitung Liniennetz

Auslöser

- S-Bahn-Netz mit 15min-Takt ermöglicht ein neues Busangebot
- Veränderungen im Bahnhofsumfeld in Luzern: neue Linienführungen & Haltestellen werden möglich, aber auch veränderte Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz Nord.

2 Zielkonzepte in Erarbeitung:

- während 10 jähriger Bauphase des DBL
- Nach Inbetriebnahme des DBL



SBB

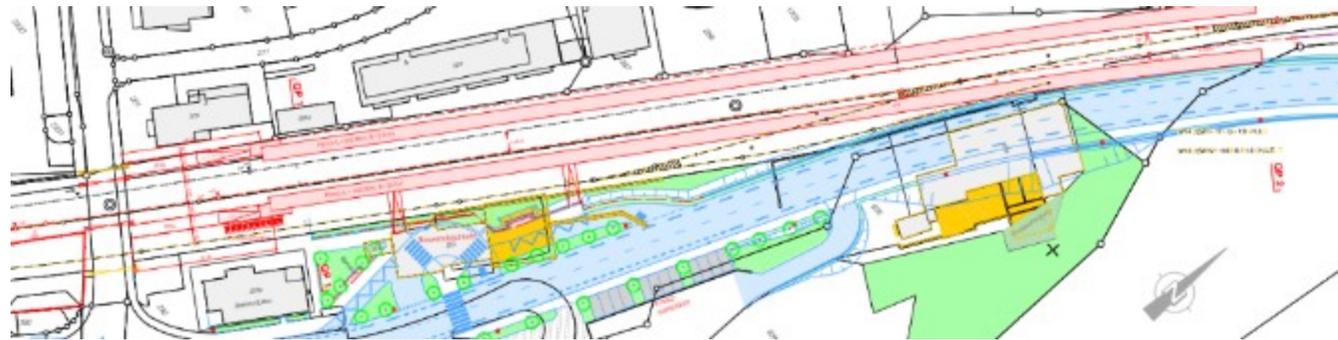
Robert Schuler, SBB Infrastruktur

Aktueller Stand der Umbauten Escholzmatt, Entlebuch und Schachen

- In Entlebuch und Escholzmatt soll eine zweite Perronkante umgesetzt werden, so dass eine Kreuzung von zwei Personenzügen nach wie vor möglich ist.
- In Schachen soll eine Kreuzungsmöglichkeit ausserhalb des Perronbereichs angeboten werden.
- Aktuell werden Lösungen für die Bahnhöfe gesucht. Es gibt dabei keine Standardlösung, da alle Bahnhöfe in einem engen und bahntechnisch schwierigen Umfeld sind.
- Die SBB kann von den Erfahrungen der BLS profitieren.
- Die Planer werden bei Fragen oder Problemen auf die einzelnen Gemeinden zugehen (dies ist in Entlebuch bereits geplant).
- Mögliche Projekte am und um den Bahnhof können gerne bei mir platziert werden (robert.schuler@sbb.ch / 079 197 74 96).

Aktueller Stand Littau und Rothenburg

Littau erhält 2023 Perron für mobilitätseingeschränkte Personen. Bis 2025 werden noch Folgearbeiten ausgeführt. Darunter auch die zusätzliche Perronkante.



Rothenburg wird von März 2022 bis Mitte 2023 umgebaut. Der heutige Versatz der Perrons wird behoben und ein neues Perron.



Güterverkehr Luzern West

Arten von Güterumschlägen

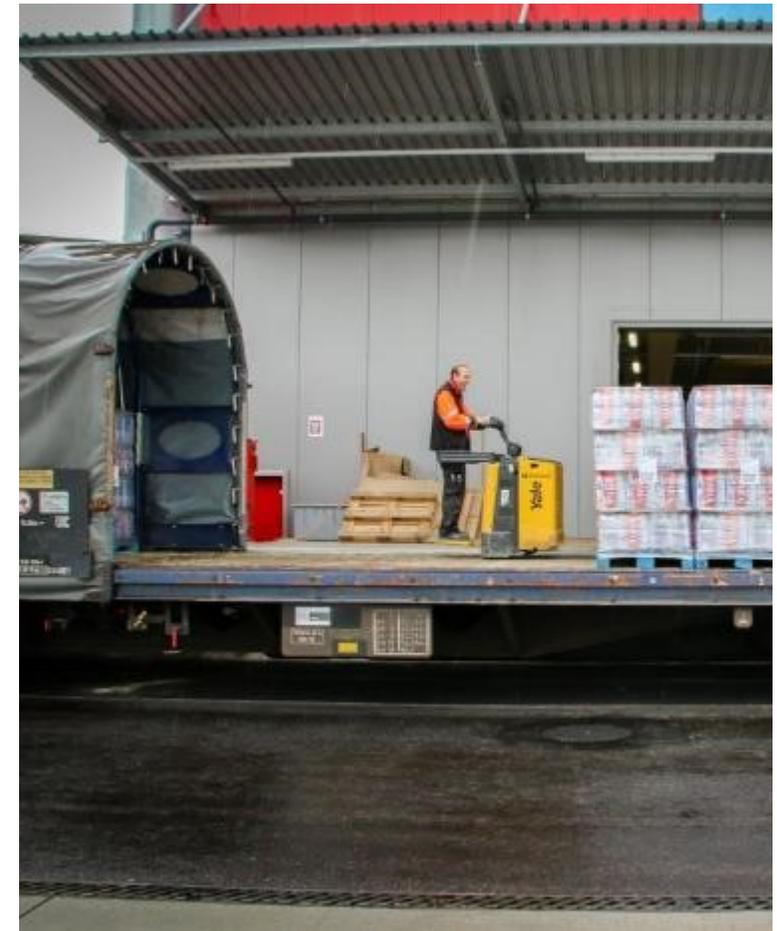
Kombinierter Verkehr



Freiverlad



Anschlussgleis



Güterverkehr Luzern West

Aktuell und in Zukunft

Linie Luzern – Wolhusen – Langnau:

- Aktive KV-Terminal: keine
- Aktive Anschlussgleise: Schachen
- Aktive Freiverlade: Wolhusen (Aufhebung vorgesehen)
- Geplante Ausbauten: keine

Linie Luzern – Zofingen

- Aktive KV-Terminal: Dagmersellen
- Aktive Anschlussgleise: Emmenbrücke, Rothenburg, Sursee, Nebikon, Dagmersellen, Brittnau-Wikon, Zofingen
- Aktive Freiverlade: Rothenburg, Sursee, Dagmersellen
- Geplante Ausbauten: Formationsbahnhof Dagmersellen, Annahmegleis Rothenburg

Direktverbindung Luzern – Zürich Flughafen (Frage d)

- Bis 2025 fahren sowohl IR75 wie auch IR70 nach Zürich Flughafen (ausser während den Bauarbeiten des Wipkinger Viadukts voraussichtlich 2024).
- Nach der Beendigung der Bauarbeiten des Wipkinger Viadukts fährt mind. 1 Verbindung von Luzern nach Zürich Flughafen. Zum aktuellen Zeitpunkt geht die SBB davon aus, dass es der IR75 sein wird. Ob der IR70 auch nach 2025 weiter an den Flughafen verkehrt, ist noch nicht abschliessend entschieden.



Möglichkeiten von Park & Ride bzgl. Billette (Frage j)

- Aktuell gibt es die Kombination P+Rail und öV-Tickets erst bei den Abos. D.h. nur ein Kunde, der ein Jahres- oder Monatsabo des öV's hat, kann auch ein Monats- oder Jahresabo für P+Rail kaufen.
- Im Bereich Einzelticket P+Rail ist die SBB aktuell daran, eine Lösung zu schaffen mit der Integration des P+Rail-Sortiments in SBB Mobile. Somit könnten sowohl das öV-Ticket wie auch das P+Rail-Ticket via SBB Mobile bezogen werden. Eine Umsetzung ist per 2022 vorgesehen.
- Bei den Gemeindeparkplätzen ist die SBB offen für eine Integration in die P-Rail-App. Einzelne Gemeindeparkplätze sind bereits integriert. Interessierte Gemeinden können sich per Mail auf parkandrail@sbb.ch melden, um allfällige Kooperationsideen zu besprechen. Wir sind diesbezüglich auf jeden Fall sehr offen.

Verkehrsverbund Luzern

weitere Informationen: vvl.ch