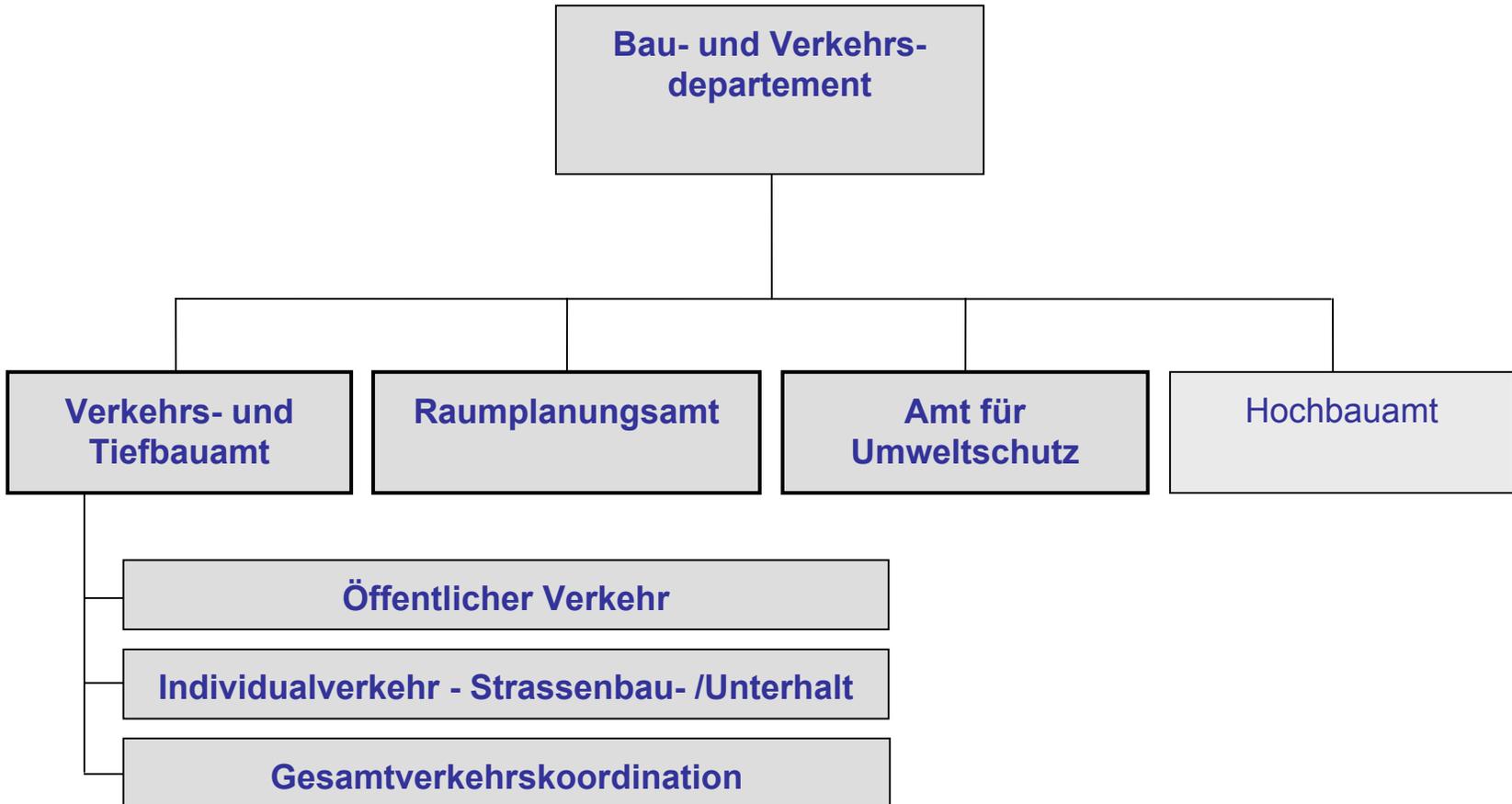


Berner Verkehrstag 30. April 2002: Was tun die anderen Kantone Beispiel Luzern

- Organisation der Gesamtverkehrspolitik und -planung
- Aktueller Stand der Planung (Strasse, Schiene)
- Finanzierung Verkehr

Organisation Verkehr



Organisation öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Agglomerationsverkehr



Der ÖVL plant, organisiert und finanziert den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Luzern

Öffentlicher Regionalverkehr



Der Kanton plant, organisiert und finanziert den öffentlichen Regionalverkehr auf dem Kantonsgebiet

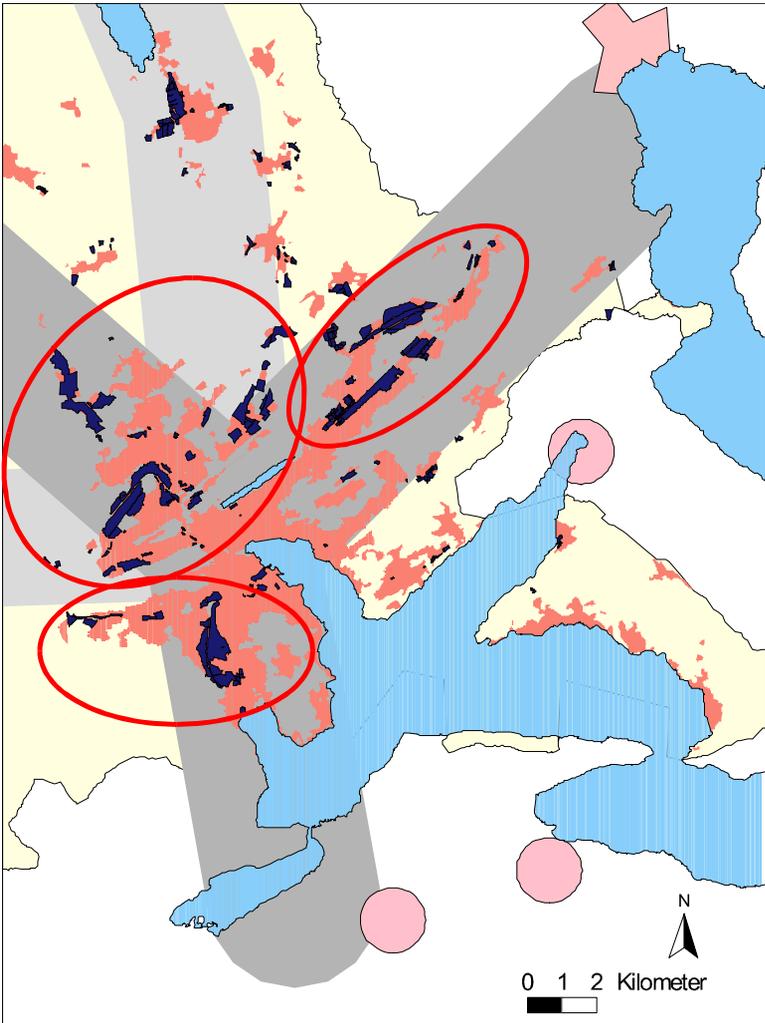
Ziele Nachfrageentwicklung öV

Ziel Bund: Steigerung ÖV plus 60%



S-Bahn Luzern: Steigerung Bahn plus 100%

Entwicklungspotential



Grundlagen und Planungen

- Grundzüge der Raumordnung
- Richtplan 98
- Entwicklungsschwerpunkte
- Planungsbericht öV
- Strassenrichtplan
- Letter of Understanding
- S-Bahn Zentralschweiz 1. Etappe
- Planungsbericht S-Bahn 2. + 3. Etappe
- Optimiertes öV-System für die Agglomeration Luzern

Grundzüge aus der Raumordnung Kanton Luzern

1. In der Stadt und dem Agglomerationsgürtel:

- Förderung des öV zur Verbesserung der Gesamtverkehrskapazität und zur Entlastung der Umwelt
- Dem nicht motorisierten individuellen Verkehr (Fussgänger, Radfahrer) wird der notwendige Platz eingeräumt, um die Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen.
- Strassengebundenen Mittel werden in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses betriebliche Verkehrsmassnahmen wie Verkehrsleitsysteme) eingesetzt.
- Neben der Funktions- und Werterhaltung sowie der Steigerung der Verkehrssicherheit wird die weitere Siedlungsentwicklung auf die Gesamtverkehrskapazität abgestimmt.

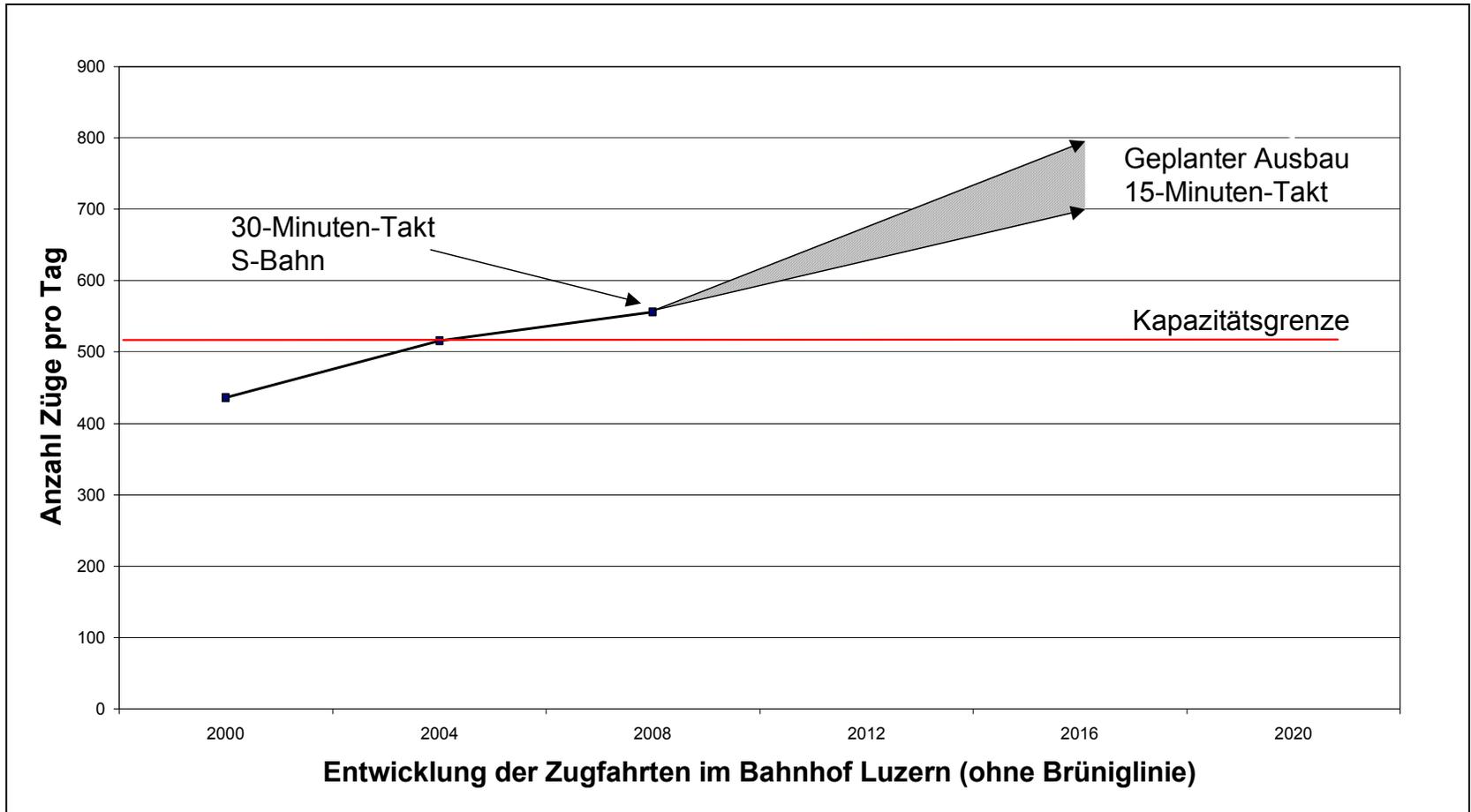
2. Auf den Hauptverkehrsachsen:

- Der öV wird nachfrageorientiert angeboten.
- Die gesetzlich verlangten minimalen Kostendeckungsgrade müssen eingehalten werden.
- Die strassengebundenen Mittel werden in erster Linie zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung einer funktionierenden Strasseninfrastruktur eingesetzt.

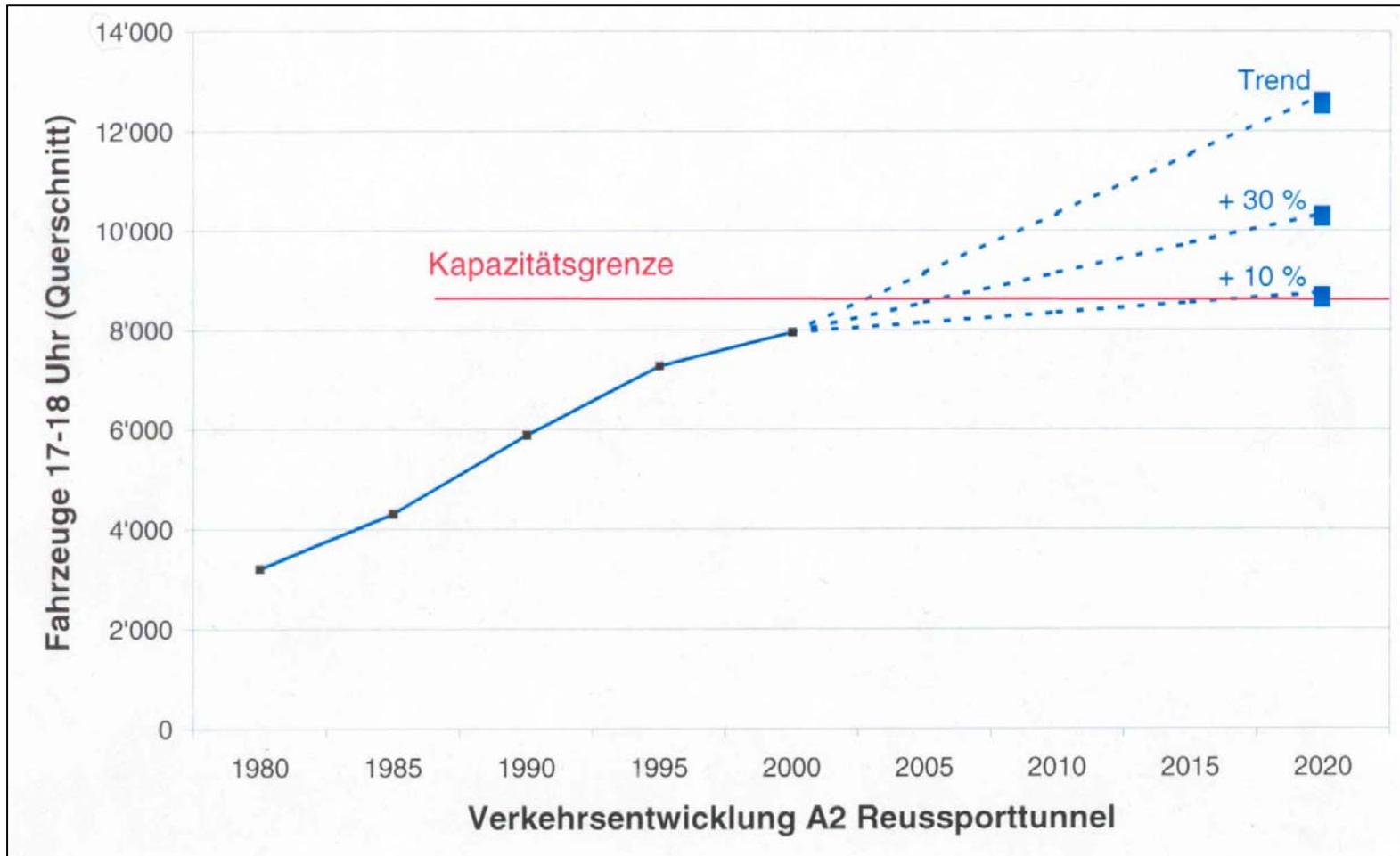
3. Für die ländlichen Räume:

- Mit dem öffentlichen Verkehr wird eine Grundversorgung angestrebt.
- Auf den Hauptverkehrsachsen sind attraktive Verknüpfungspunkte (Individualverkehr - ÖV und ÖV - ÖV) einzurichten.
- In erster Linie werden Strassenabschnitte mit Sicherheitsmängeln saniert.

Kapazitäten Zufahrt Bahnhof Luzern



Kapazitäten Strasse



Letter of Understanding

Strategiepapier für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen im Raum Luzern

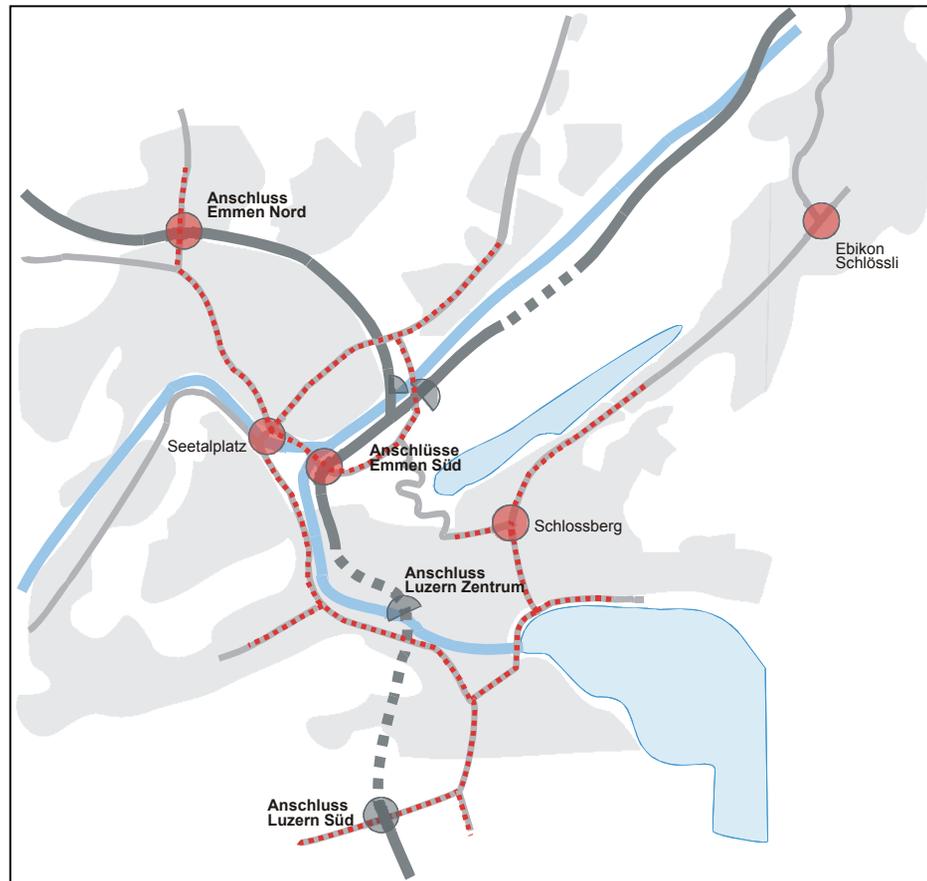
Unterzeichner des Letter of Understanding:

- Regierungsrat des Kantons Luzern
- Stadtrat der Stadt Luzern
- Verband der Luzerner Gemeinden
- Regionalplanungsverband Luzern
- SBB AG
- Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern
- Automobil-Club der Schweiz, Sektion Luzern, Ob- und Nidwalden
- Touring Club Schweiz, Sektion Waldstätte
- Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Zentralschweiz
- Regionale Wirtschaftsförderung Luzern

Letter of Understanding: Element A

Kantonsstrassen und öffentliches Busnetz

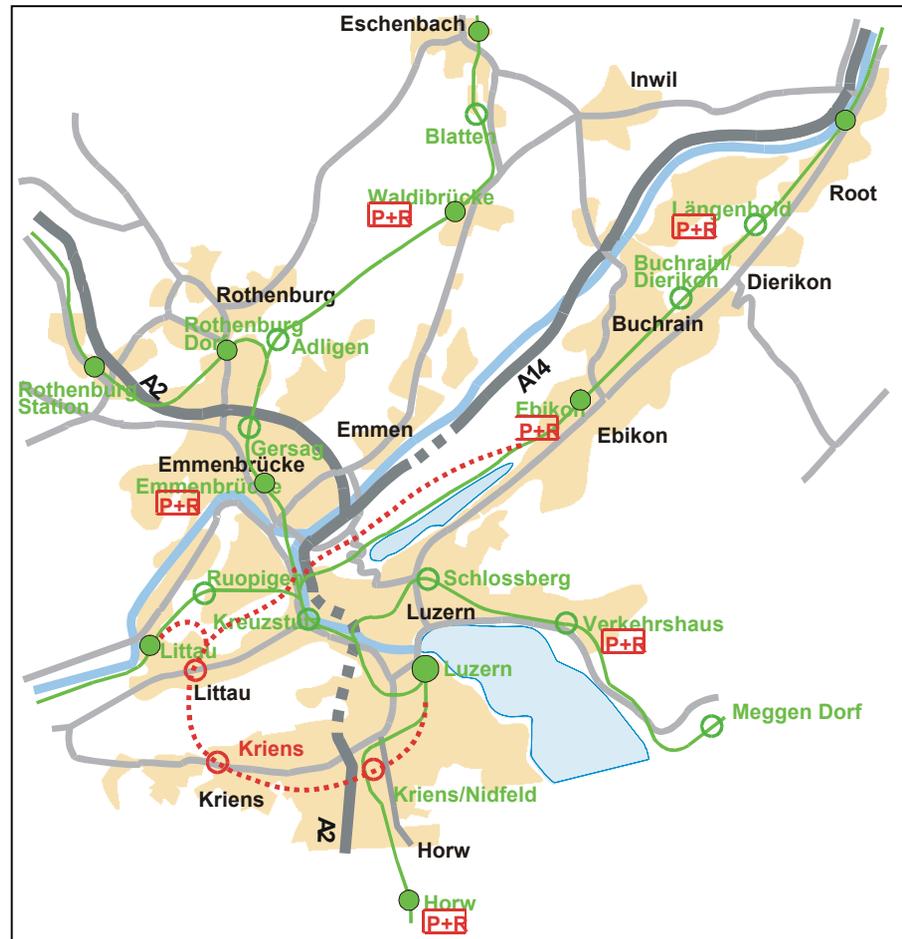
- Im Inneren der Agglomeration wird primär der öffentliche Verkehr gefördert
- Priorität erhält der Ausbau des Strassennetzes, resp. die Verkehrsregelung zugunsten des Bussystems



Letter of Understanding: Element B

S-Bahn Zentralschweiz

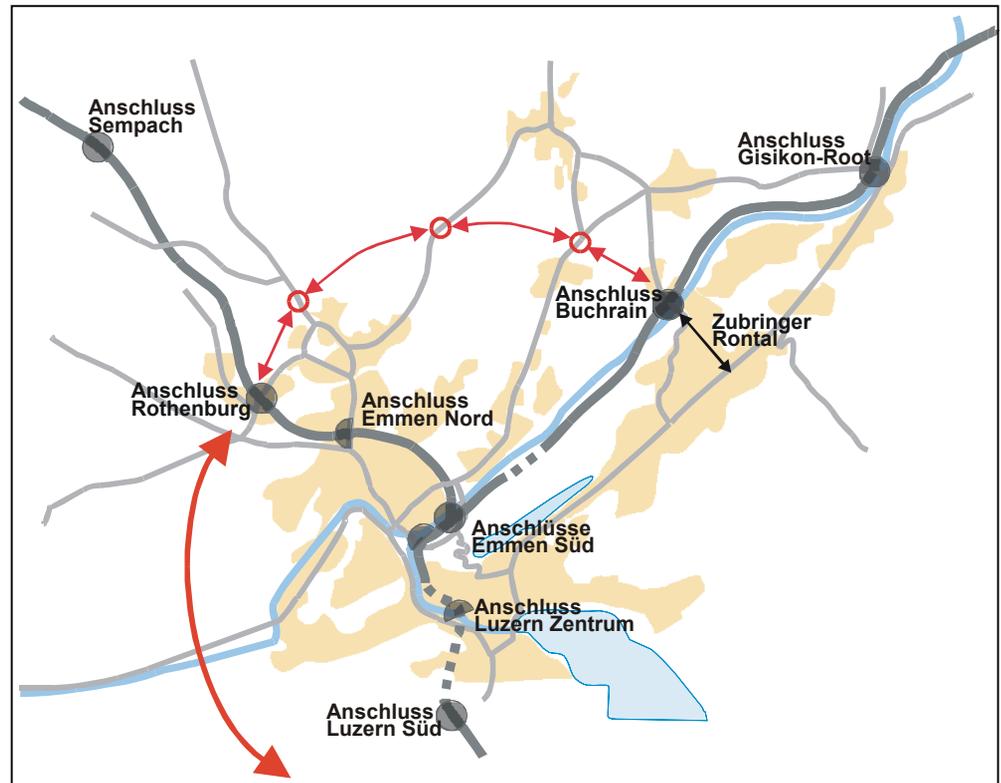
- Kapazitätssteigerungen im öffentlichen Regionalverkehr werden durch den schrittweisen Ausbau eines S-Bahnsystems geschaffen.
- Die S-Bahn verbindet die Siedlungsschwerpunkte im Raum Luzern miteinander sowie den Raum Luzern mit dem Einzugsgebiet Zentralschweiz.
- Das S-Bahnsystem wird durch ein geeignetes Bussystem ergänzt



Letter of Understanding: Element C

Übergeordnetes Strassennetz

- Der Transitverkehr und ein wesentlicher Teil des regionalen Individualverkehrs werden nach aussen auf ein übergeordnetes Strassennetz geführt.



S-Bahn Zentralschweiz, 1. Etappe 2004

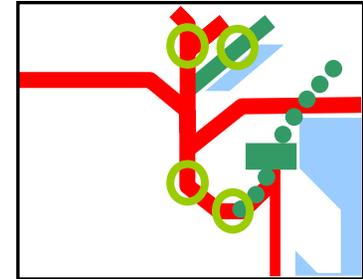
- 38% Mehrangebot
- 20 neue Haltestellen
- 3 - 4 Linien mit neuem Rollmaterial
- 1 Tarifverbund für die Zentralschweiz
- 170 Mio. Investitionen in die Bahn-Infrastruktur (inklusive Stadtbahn Zug)



Bahn 2000 2. Etappe und Regional- /Agglomerationsverkehr

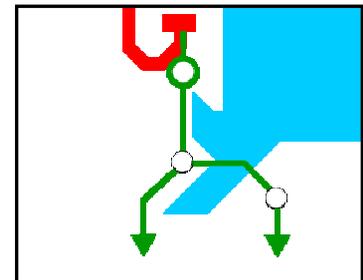
1. Normalspur

- Varianten Ausbau Zufahrt
- Varianten Tiefbahnhof
- Neue Haltestellen



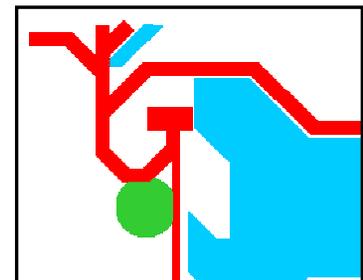
2. Brüniglinie

- Variante Doppelspurausbau an Ort
- Variante Tieflegung Brüniglinie auf Stadtgebiet mit Haltestelle Allmend
- Ausbau Schmal- auf Normalspur



3. Bahnanschluss Kriens

- Varianten Bahnerschliessung



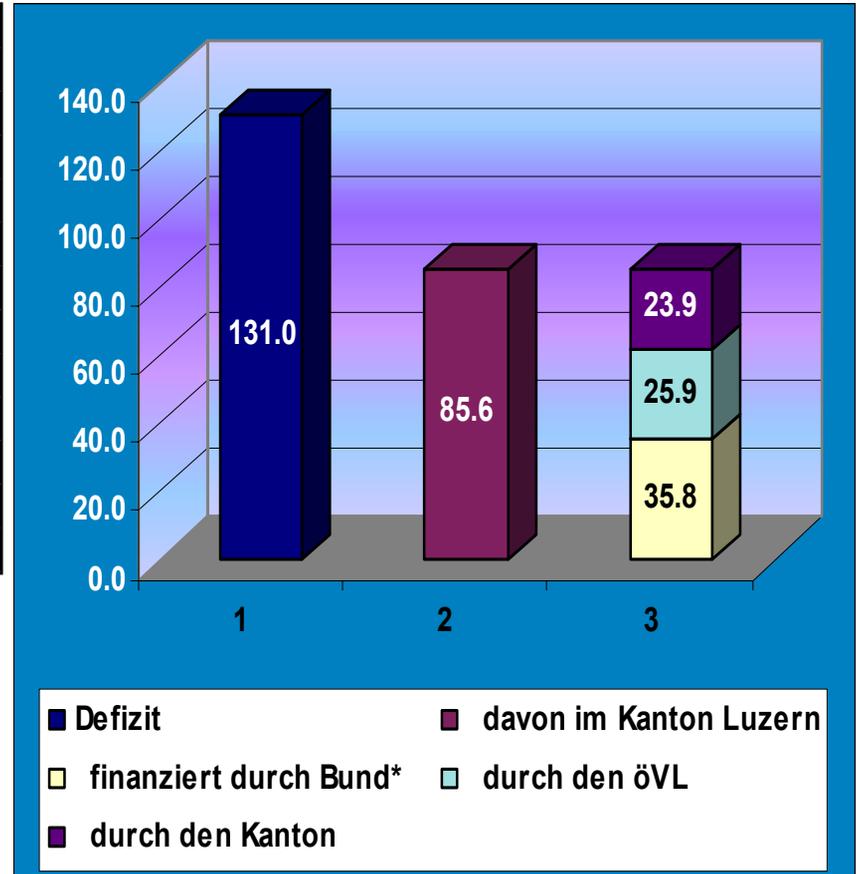
Finanzierung Verkehr

	Bund	SBB	Kanton	Gemeinden
Strassenfinanzierung (Sonderrechnung)				
Nationalstrassen	84%		16%	
Kantonsstrassen			100%	
Gemeindestrassen				100%
öV-Finanzierung				
Fernverkehr		100%		
Regionalverkehr (*)	64%		18%	18%
Agglomerationsverkehr (*)			20%	80%
Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten			§ 20 öVG	

* Werte gültig ab 2003

Finanzierung Regional- und Agglomerationsverkehr

Gesamt (Regional- und Agglomerationsverkehr)			
Anzahl Linien	87		
	in Mio.		
Aufwand	226.2		
Ertrag	95.3		
Defizit	131.0		
Kostendeckungsgrad:			42.11%
davon im Kanton Luzern	85.6		100%
finanziert durch Bund*	35.8		41.78%
durch den öVL	25.9		30.28%
durch den Kanton	23.9		27.94%
Kurskilometer	21.7		
beförderte Personen	63.6		



Stand: Planzahlen 2002