



**Traktandum 21 / öV-Bericht 2023 bis 2026; Entwurf  
Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme / Bau-, Umwelt- und  
Wirtschaftsdepartement**

<p>1.</p>	<p>Antragsteller/in                      Ledergerber Michael Seite                                              Allgemein <u>Bemerkung:</u> Zur Erfüllung der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes ist zu überprüfen, wie die autonome Benützung des öffentlichen Personenverkehrs verstärkt vorangetrieben werden kann. Dazu soll ein Masterplan der Haltestellen erarbeitet werden, mit einer Analyse, Kategorisierung, Priorisierung, um die barrierefreie Benutzung des öffentlichen Verkehrs in Zukunft zu gewährleisten.</p>
<p>2.</p>	<p>Antragsteller/in                      VBK Seite                                              20 / 2.3.2 Digitalisierung <u>Bemerkung:</u> Die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs muss vorangetrieben werden und die Entwicklung neuer Technologien gilt es eng mitzuverfolgen sowie bei ausgewiesenem Nutzen zu implementieren.</p>
<p>3.</p>	<p>Antragsteller/in                      VBK Seite                                              38 / 3.2 Ziele <u>Bemerkung:</u> Die Erreichung der Modal-Split Ziele für den öV sind in Zukunft konsequenter zu verfolgen, dies mit Verdichtung auf dem bestehenden Netz und wenn nötig auch mit weiteren Ausbauten (Hardware und Software).</p>
<p>4.</p>	<p>Antragsteller/in                      Özvegyi András Seite                                              38 / 3.2 Ziele <u>Bemerkung:</u> Das Modalsplit-Ziel beim öV für die Agglomeration ist bei 30 Prozent zu belassen.</p>

5.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 38 / 3.2 Ziele	Der Kostendeckungsgrad bis 2026 sollte auf 61 Prozent erhöht werden. Dies soll durch Leistungs- und Effizienzsteigerungsmassnahmen und nicht durch die Erhöhung der Ticketpreise erreicht werden.
6.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	Candan Hasan 38 / 3.2 Ziele	Der Kostendeckungsgrad bis 2026 sollte auf 61 Prozent erhöht werden. Dies soll durch Effizienzsteigerungsmassnahmen und nicht durch die Erhöhung der Ticketpreise oder die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen bei den Transportunternehmen erreicht werden.
7.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 42 / 4.2.3 Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität	Beim Bau oder bei der Sanierung von grösseren Haltestellen, bzw. Bushubs ist darauf zu achten, dass WC-Anlagen für Personal und Reisende zur Verfügung stehen. Mit der Erstellung ist gleichzeitig festzulegen, wer die Kosten für den Betrieb und Unterhalt trägt.
8.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 42 / 4.3.2 Nationale Anbindung	Der Kanton Luzern muss sich dafür einsetzen, dass der Halbstundentakt zwischen Bern und Luzern so schnell wie möglich eingeführt wird.
9.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 44 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)	Die Infrastruktur (z.B. Parkiermöglichkeiten) im Umfeld von Hubs muss so gestaltet werden, dass sie die kombinierte Mobilität fördert und begünstigt.
10.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 44 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)	Ab dem Bezug des zentralen Verwaltungsgebäudes erhalten die Fahrgäste des RE aus dem Entlebuch und Willisau/Wolhusen eine gute Verbindung an den Seetalplatz. Dies entweder über einen RE-Halt in Littau oder eine Express-Buslinie Malters-Seetalplatz.

11.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 48 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)	Ab 2023 wird die auf der «Nebenachse» Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Thun ein Wanderbus eingeführt. Wenn die dreijährige Pilotphase erfolgreich ist, soll der Wanderbus als «Touristisches Angebot» ergänzt werden.
12.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 50 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)	Die verschiedenen grenznahen Regionen sind bestrebt, durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit das öV-Angebot zu optimieren.
13.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 54 / 4.3.8 Neue, alternative und ergänzende Mobilitätsangebote	Bevor Taxito als Argumentation für eine fehlende Erschliessung durch öV in stark ländlichen Gebieten verwendet wird, ist dessen Funktionalität und Nutzung nachzuweisen.
14.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	Setz Isenegger Melanie 55 / 4.4.2 Kundenfreundlichkeit	Es ist zu überprüfen, wie ein klar verständliches Tarifsysteem entwickelt werden kann, um die Benutzerfreundlichkeit zu erhöhen.
15.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 55 / 4.4.4 Marktpräsenz und Vertriebskanäle	Wenn möglich soll der Bestand der bestehenden Billettautomaten beibehalten werden. In einem neuen Planungsbericht kann dieses Verbot wieder neu beurteilt werden.
16.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	Meier Anja 55 / 4.4.4 Marktpräsenz und Vertriebskanäle	Die Zugänglichkeit des öffentlichen Personenverkehrs ist durch eine Auswahl von Bezahlmöglichkeiten zu erhalten.
17.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 66 / 5.1.1 Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof und Begleitmassnahmen	Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau-Wolhusen und andere sind im kommenden Richtplan zu verankern.

18.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 67 / 5.1.2 Bus 2040
	Vor Inbetriebnahme des DBL und während des Baus des DBL muss das öV-Angebot gewährleistet werden. Die Nachfrageentwicklung muss trotz Kapazitätenbeschränkung vorangetrieben werden.	
19.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	Wyss Josef 67 / 5.1.2 Bus 2040
	Anstelle der Bemerkung der VBK: Während des Baus des DBL und des Bypasses muss das öV-Angebot gewährleistet werden. Die Nachfrageentwicklung muss trotz Kapazitätenbeschränkung vorangetrieben werden.	
20.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 80 / 6.2 Verbundrechnung
	Eine weitere Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge soll nicht prioritär behandelt werden. Eine Erhöhung dieser Beiträge könnte kontraproduktive Wirkung haben – z.B. Schliessung von Haltestellen.	
21.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 86 / 6.3 Infrastruktur
	Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr werden in den kommenden Jahren erhöht und dies im ganzen Kantonsgebiet. Die Erfüllung des Kostendeckungsgrads des öffentlichen Verkehrs wird nicht über eine Erhöhung der Fahrticketpreise erreicht.	
22.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 111 / Anliegen an Bauprogramm Kantonsstrassen 2023–2026 und kommunale Infrastruktur-Umsetzungsplanungen
	Zur Erstellung des Bushubs St. Urban wird der Anschluss mit dem Kanton Bern überprüft und allenfalls zusammen mit einer allfälligen neuen Linie St. Urban Klinik-Langenthal Spital ausgeführt.	
23.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	Wyss Josef 111 / Anliegen an Bauprogramm Kantonsstrassen 2023–2026 und kommunale Infrastruktur-Umsetzungsplanungen
	Anstelle der Bemerkung der VBK: Die Planung und Erstellung des Bushubs St. Urban wird mit dem Kanton Bern im Zusammenhang mit dem Anschluss der Aare-Seeland-Mobil- Zugverbindung koordiniert.	

24.	<p>Antragsteller/in                      VBK  Seite                                              113 / Einbettung öV-Bericht im Planungsumfeld</p> <p><u>Bemerkung:</u></p> <p>Anreizelemente für den öV sind gut zu prüfen und evtl. umzusetzen. Push-Elemente gegen den MIV sind nur als letzte Massnahme einzusetzen und ebenfalls genau zu prüfen. Es ist nicht die Aufgabe des Kantons durch Regulierung die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen.</p>
25.	<p>Antragsteller/in                      Hartmann Armin  Ziffer                                              1</p> <p><u>Antrag:</u></p> <p>Neutrale Kenntnisnahme</p>