



Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 90

zum Entwurf eines Gesetzes über den öffentlichen Verkehr

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, ein neues Gesetz über den öffentlichen Verkehr zu erlassen, welches das heutige Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr ersetzt. Wichtigster Bestandteil der Vorlage ist die Schaffung einer einzigen, für den ganzen Kanton zuständigen Stelle zur Planung, Bestellung und Festsetzung des Angebots im öffentlichen Verkehr, womit die bestehende Zweiteilung der Angebotsverantwortung im öffentlichen Regionalverkehr einerseits und im öffentlichen Agglomerationsverkehr andererseits abgelöst werden soll. Nach geltendem Gesetz ist allein der Kanton für den öffentlichen Regionalverkehr verantwortlich, während das Angebot im öffentlichen Agglomerationsverkehr vom Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr mit den Transportunternehmen vereinbart wird. An diesem Zweckverband sind der Kanton und die Gemeinden der Agglomeration Luzern (Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg und Udligenswil) beteiligt, seit dem Inkrafttreten der Finanzreform 08 am 1. Januar 2008 je zur Hälfte. Dadurch wurde der Anteil von Kanton und Gemeinden an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Agglomerationsverkehrs mit der Regelung beim öffentlichen Regionalverkehr in Übereinstimmung gebracht. Hier tragen Kanton und Gemeinden schon länger je 50 Prozent derjenigen ungedeckten Kosten, die nach Abzug der Abgeltungen des Bundes verbleiben. Die seit Inkrafttreten der Finanzreform 08 geltende einheitliche Kostenregelung, vor allem aber die mit der Zweiteilung der Verantwortlichkeiten nach wie vor verbundenen Doppelspurigkeiten und der hohe Abstimmungsbedarf im öffentlichen Verkehr legen es nahe, die Planung, Bestellung und Festsetzung des Angebots im öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr zusammenzulegen. Vorgesehen ist ein eigenständiger Verkehrsverbund in der Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, in welchem der Kanton und die Gemeinden ausgewogen vertreten sind und der für das ganze betriebliche Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Regional- und Agglomerationsverkehr) verantwortlich zeichnet. Allein die Infrastrukturplanung soll aufgrund des hohen Abstimmungsbedarfs mit der Infrastrukturplanung für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr beim Kanton bleiben. Als oberstes Organ des Verkehrsverbundes ist ein aus Vertretern des Kantons und der Gemeinden zusammengesetzter Verbundrat geplant, der die strategische Führung wahrnimmt. Er soll die für die operative und betriebliche Führung des Verkehrsverbundes zuständige Geschäftsleitung wählen.

Mit der Schaffung eines eigenständigen Verkehrsverbundes kommt einer umfassenden und regelmässigen Berichterstattung über die künftige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs grosse Bedeutung zu. Entsprechend ist dem Kantonsrat neu mindestens alle vier Jahre ein Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr vorzulegen. Dieser öV-Bericht soll jeweils das bestehende Angebot, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten sowie die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot behandeln. Er ist als lenkendes Instrument für die infrastrukturseitige und betriebliche Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs gedacht und wird es dem Kanton erlauben, seine gesamtverkehrspolitische Verantwortung wahrzunehmen.

Mit dem neuen Gesetz werden auch die Unterschiede beseitigt, die bei der Verteilung der Kosten auf die Gemeinden im öffentlichen Regional- und im öffentlichen Agglomerationsverkehr noch bestehen. Heute verteilen sich die Kosten des öffentlichen Regionalverkehrs unter den Gemeinden nach dem Verkehrsinteresse, das zu einem Drittel nach der Einwohnerzahl und zu zwei Dritteln nach den Haltestellenabfahrten errechnet wird. Die Verteilung der Kosten unter den Gemeinden beim öffentlichen Agglomerationsverkehr erfolgt dagegen nach Massgabe eines Sockelbeitrags (25%) sowie nach den Kurskilometern und den Einnahmen aufgrund der Nachfrage (je 50% der verbleibenden 75%). Neu ist vorgesehen, im Wesentlichen den derzeit für den öffentlichen Regionalverkehr geltenden Verteilschlüssel für den gesamten Gemeindegemeinkostenanteil anzuwenden, wobei die für die Bestimmung des Verkehrsinteresses massgebenden Komponenten neu in gleicher Stärke (und nicht mehr im Verhältnis eins zu zwei) Berücksichtigung finden sollen.

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung	5
1.	Ausgangslage.....	5
2.	Finanzreform 08.....	7
3.	Parlamentarische Vorstösse.....	9
4.	Ziele der neuen Gesetzesvorlage	10
5.	Vernehmlassungsverfahren	11
II.	Grundzüge des Gesetzesentwurfs.....	12
1.	Organisationsstruktur	12
2.	Verkehrsverbund	17
3.	öV-Bericht	19
4.	Finanzierung.....	20
III.	Die Gesetzesbestimmungen im Einzelnen.....	22
IV.	Finanzielle und personelle Auswirkungen.....	37
V.	Antrag	38
	Entwurf	39
	Beilage 1: Kostenanteile Gemeinden	53
	Beilage 2: Wegfall Nachschüssigkeit, Restkosten Gemeinden	55

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, welches das heutige Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 (SRL Nr. 775) ersetzt.

I. Einleitung

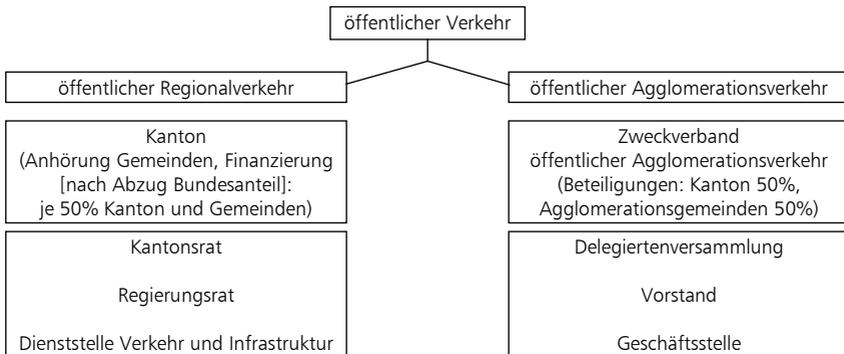
1. Ausgangslage

Seit der Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung durch den Bund, die am 1. Januar 1996 in Kraft trat, treten Bund und Kantone im öffentlichen Regionalverkehr gemeinsam als Besteller von Transportleistungen auf. Wesentliche Bestandteile der Neuordnung waren die Einführung des Bestellprinzips und die Beseitigung der unterschiedlichen Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und -unternehmen. Als Folge der Einführung des Bestellprinzips werden die Defizite bei der Leistungserbringung nicht mehr nachträglich abgedeckt. Vielmehr bestellen Bund und Kantone die Angebote zu einem aufgrund einer Planrechnung im Voraus vereinbarten Preis. Zudem erfolgt die Bestellung des Regionalverkehrs seither stets gemeinsam durch Bund und Kantone, unabhängig von der Frage, welches Transportunternehmen die Leistung erbringt. Allein bestellt der Bund die Angebote von nationaler Bedeutung (Fernverkehr, kombinierter Güterverkehr), deren ungedeckte Kosten er auch ausschliesslich trägt (vgl. dazu Art. 49 Abs. 1 und 3 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG]; SR 742.101). Die Kostenanteile der Kantone bei der Abgeltung des als Verbundaufgabe ausgestalteten öffentlichen Regionalverkehrs legt der Bund in der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (SR 742.101.2) fest. Der Anteil des Kantons Luzern liegt seit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) am 1. Januar 2008 bei 56 Prozent, zuvor lag er bei 35 Prozent. Aus Sicht des Bundes nicht unter den abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr fällt der öffentliche Agglomerationsverkehr, sind doch Angebote namentlich des öffentlichen Ortsverkehrs, dem der öffentliche Agglomerationsverkehr zuzurechnen ist, gemäss Artikel 49 Absatz 2 EBG von Bundesleistungen ausgeschlossen.

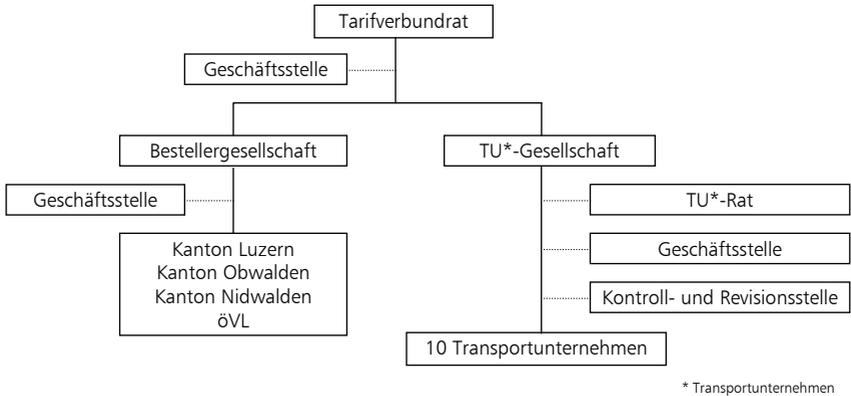
Die Unterscheidung zwischen dem vom Bund mitfinanzierten öffentlichen Regionalverkehr und dem von Bundesleistungen ausgeschlossenen öffentlichen Agglomerations- oder Ortsverkehr findet auf kantonaler Ebene organisatorisch und in finanzieller Hinsicht eine Entsprechung. So zeichnet für den öffentlichen Regional-

verkehr in erster Linie der Kanton verantwortlich. Er bestellt nach Anhörung der Gemeinden das Angebot in diesem Bereich. Kanton und Gemeinden beteiligen sich zu je 50 Prozent an den nach Abzug der Abteilungen des Bundes verbleibenden ungedeckten Kosten (§ 27 Abs. 1 des geltenden Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr [öVG]). Im Gegensatz dazu ist es Aufgabe des Zweckverbands öffentlicher Agglomerationsverkehr (öVL), gebildet aus dem Kanton und den Gemeinden der Agglomeration Luzern (Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg und Udligenswil), mit den Transportunternehmen das Angebot im öffentlichen Agglomerationsverkehr zu vereinbaren. Der Zweckverband ist eine Körperschaft des kantonalen öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, an dem der Kanton Luzern und die Gemeinden der Agglomeration Luzern je zur Hälfte beteiligt sind. Sie tragen die Ausgaben des Zweckverbandes im Verhältnis dieser Beteiligungen (§§ 41 Abs. 1 und 42 Abs. 1 öVG).

Die geltende Strukturierung auf kantonaler Ebene, also die Zweiteilung zwischen öffentlichem Regionalverkehr und öffentlichem Agglomerationsverkehr, und die jeweils geltenden Zuständigkeiten lassen sich vereinfacht wie folgt darstellen:



Die aufgezeigte Aufteilung in zwei Verantwortungsbereiche ist seit 1986 von dem unter der Marke «Passepartout» auftretenden Tarifverbund über die drei Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden hinweg überlagert. Dieser verfügt über eigene Tarifkompetenzen im Verbundgebiet. Seine Aufgaben nimmt der Tarifverbund – wie die nachfolgende Übersicht zeigt – im Rahmen einer vergleichsweise komplexen Organisation wahr:



Mitglieder im Tarifverbundrat sind die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, der öVL, vier Delegierte der TU-Gesellschaft sowie das Bundesamt für Verkehr mit beratender Stimme. Zu den 10 zur TU-Gesellschaft zusammengefassten Transportunternehmen zählen die Verkehrsbetriebe Luzern AG, die Schweizerischen Bundesbahnen, Postauto Zentralschweiz, die Zentralbahn AG, die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, die Rottal Auto AG, die Auto AG Rothenburg, die Auto AG Schwyz, die Zugerland Verkehrsbetriebe AG und die BLS Lötschbergbahn AG. Es ist vorgesehen, den seit dem 1. Januar 2002 für die Agglomeration Luzern geltenden integralen Tarifverbund auf das ganze Verbundgebiet auszuweiten.

2. Finanzreform 08

Am 28. November 2004 hiessen die Schweizer Stimmberechtigten an der Urne die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) gut. Damit waren auf Verfassungsebene die Grundlagen für die mit der NFA unter anderem angestrebte Entflechtung der Staatsaufgaben im Verhältnis Bund und Kantone geschaffen worden. Die weitere Umsetzung der NFA auf Bundesebene erforderte verschiedene Gesetzesanpassungen und eine Neugestaltung des Ressourcen-, Lasten- und Härteausgleichs. Die entsprechenden Anpassungen und Beschlüsse verabschiedeten die eidgenössischen Räte am 6. Oktober 2006 mit dem Bundesgesetz über die Schaffung und die Änderung von Erlassen zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (Bundesblatt [BBl] 2006, S. 8341) und am 22. Juni 2007 mit dem Bundesbeschluss über die Festlegung der Grundbeiträge des Ressourcen- und Lastenausgleichs (SR 613.22), dem Bundesbeschluss über die Festlegung des Härteausgleichs (SR 613.26) und dem Bundesgesetz über die Änderung von Erlassen im Rahmen des Übergangs zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (BBl 2007 S. 4673). Die Neuordnung der Zuständigkeiten und der Finanzströme zwischen Bund und Kantonen trat am 1. Januar 2008 in Kraft.

Diese Neuordnung machte auch eine Anpassung der Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden erforderlich. Im Rahmen des Projekts Finanzreform 08, das ein Teilprojekt der Gemeindereform 2000+ zur Aufgabenreform mitumfasste, wurden die zur Umsetzung der NFA auf kantonaler Stufe erforderlichen Gesetzesanpassungen erarbeitet. Das entsprechende Gesetz über die Verteilung und Finanzierung der Aufgaben im Kanton Luzern (Mantelerlass zur Finanzreform 08) trat ebenfalls auf den 1. Januar 2008 in Kraft (Gesetzessammlung des Kantons Luzern 2007, S. 342). Der Umfang des Projekts erforderte eine Aufteilung in mehrere Teilprojekte nach Politikfeldern und – angesichts der zeitlichen Dringlichkeit der NFA-Anschlussgesetzgebung – eine Priorisierung der einzelnen zu bearbeitenden Aufgaben. Im Teilprojekt Verkehr des Projekts Finanzreform 08 war mit erster Priorität unter anderem die künftige Ausgestaltung der Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und des öffentlichen Regionalverkehrs zu behandeln. Ausgehend von der Vorgabe der NFA, dass der gesamte öffentliche Regionalverkehr eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen bleibt, wurde der öffentliche Agglomerations- und der öffentliche Regionalverkehr auch im Verhältnis zwischen Kanton und Gemeinden als Verbundaufgabe weitergeführt. Neben der Fortführung der geltenden Ordnung standen dabei als Varianten eine Aufteilung auch der Finanzierung in öffentlichen Agglomerations- (Gemeindeaufgabe) und öffentlichen Regionalverkehr (Kantonsaufgabe) sowie eine Gleichstellung der beiden Verkehrsarten hinsichtlich Finanzierung zur Diskussion. Im Bestreben um eine Gleichbehandlung der Gemeinden, zur Vereinfachung der Abläufe und mit Blick auf die finanziellen Verschiebungen wurde – abgestimmt mit der Neuordnung der Aufgaben im Gesamtprojekt – der zuletzt genannten Variante der Vorzug gegeben. Diese Neugestaltung der Finanzierung des öffentlichen Regional- und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs im Verhältnis zwischen Kanton und Gemeinden (Finanzierung je zur Hälfte) ab 2008 erlaubte es, die zuvor im öVG verankerte Bildung von zwei Regionen des öffentlichen Verkehrs zur Aufteilung des den Gemeinden zufallenden Kostenanteils am öffentlichen Regionalverkehr (öV-Region Agglomeration Luzern, öV-Region Landschaft) aufzugeben. Zwar ergab sich dadurch eine stärkere Belastung der Gemeinden der Agglomeration Luzern. Mit der Erhöhung des Kostenanteils des Kantons von bisher 20 Prozent auf neu 50 Prozent auch beim öffentlichen Agglomerationsverkehr kam aber für diese Gemeinden insgesamt eine deutliche Entlastung zustande. Die finanzielle Mehrbelastung des Kantons, die diese einheitliche Ausgestaltung der Finanzierung mit sich brachte, liegt bei rund 16 Millionen Franken. Mitberücksichtigt sind dabei die Auswirkungen der NFA, die zu einer Erhöhung des Kantonsanteils an der Abgeltung der ungedeckten Kosten für den Betrieb des öffentlichen Regionalverkehrs im Kanton Luzern von 35 Prozent auf heute 56 Prozent führten.

3. **Parlamentarische Vorstösse**

Mit verschiedenen Motionen und Postulaten, die von Ihrem Rat (teilweise) erheblich erklärt worden sind, werden Änderungen von Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr verlangt. Die in den beiden folgenden Vorstössen vertretenen Anliegen konnten bereits mit dem im Kapitel zuvor (Kap. I.2) angeführten, am 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Gesetz über die Verteilung und Finanzierung der Aufgaben im Kanton Luzern (Mantelerlass zur Finanzreform 08) umgesetzt werden:

- Motion von Peter Schilliger (M 328, eröffnet am 3. November 2004) über die Aufhebung der Abhängigkeit einer Finanzstärke der Gemeinde bei der Kostenzuteilung im Gesetz über den öffentlichen Verkehr, erheblich erklärt am 14. März 2005 (Verhandlungen des Grossen Rates [GR] 2005, S. 466), und
- Motion von Christoph Lengwiler (M 486, eröffnet am 28. Juni 2005) über eine Angleichung der Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs und des öffentlichen Regionalverkehrs, erheblich erklärt am 10. September 2007 (GR 2007 S. 1697).

Mit der Ihrem Rat nun unterbreiteten Gesetzesvorlage werden die mit dem Mantelerlass zur Finanzreform 08 dazu bereits beschlossenen Anpassungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr unverändert übernommen. Darüber hinaus werden mit der Revision die Anliegen aus den übrigen zum öffentlichen Verkehr eingereichten Motionen und Postulaten behandelt:

- Motion von Louis Schelbert (M 165, eröffnet am 4. Juli 2000) über die Neuregelung der Kompetenzen im öffentlichen Verkehr, erheblich erklärt als Postulat am 24. Oktober 2000 (GR 2000 S. 1434),
- Postulat von Heinz Dätwyler (P 518, eröffnet am 23. Oktober 2001) über die Schaffung und Äufnung eines Fonds für Grossprojekte gemäss § 20 öVG, erheblich erklärt am 28. Januar 2002 (GR 2002 S. 268),
- Postulat von Rico de Bona (P 521, eröffnet am 19. November 2001) über die Finanzierung einer S-Bahn, erheblich erklärt am 28. Januar 2002 (GR 2002 S. 269),
- Motion von Heinz Dätwyler (M 851, eröffnet am 17. Februar 2003) über die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr, erheblich erklärt als Postulat am 15. März 2004 (GR 2004 S. 756),
- Motion von Leo Müller (M 157, eröffnet am 16. März 2004) über eine Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr, teilweise erheblich erklärt als Postulat am 3. November 2004 (GR 2004 S. 1973),
- Motion von Peter Schilliger (M 631, eröffnet am 14. Februar 2006) über eine umfassende Finanzplanung im Bereich Verkehr, erheblich erklärt als Postulat am 31. Januar 2007 (GR 2007 S. 393) und
- Motion von Franz Wüest (M 670, eröffnet am 15. Mai 2006) über eine Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr – Vernunft bei der Ausschreibung von Transportleistungen, erheblich erklärt am 7. November 2006 (GR 2006 S. 2388).

4. Ziele der neuen Gesetzesvorlage

Die im Teilprojekt Verkehr des Projekts Finanzreform 08 umgesetzte Lösung zielt nicht allein darauf ab, die Anteile von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Agglomerations- und des öffentlichen Regionalverkehrs zu vereinheitlichen (je 50 Prozent) und die Aufteilung der Kosten unter den Gemeinden zu vereinfachen (Aufhebung der öV-Regionen bei der Aufteilung der Kosten des öffentlichen Regionalverkehrs, Wegfall des Kriteriums der Finanzkraft bei der Kostenaufteilung auf die einzelnen Gemeinden). Vor dem Hintergrund der vorne in Kapitel I.1 aufgeführten Schwächen der nach wie vor bestehenden Zweiteilung der Verantwortung für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (öVL) und den öffentlichen Regionalverkehr (Kanton) und in Übereinstimmung mit der seit Beginn des Jahres 2008 geltenden einheitlichen Finanzierung dieser beiden Verkehrsarten ist vielmehr auch eine organisatorische Zusammenlegung des öffentlichen Agglomerations- und des öffentlichen Regionalverkehrs anzugehen. Dabei hat diese Neuorganisation folgenden Zielsetzungen zu entsprechen:

- Abstimmung des öffentlichen und des motorisierten Verkehrs auf allen Ebenen (lokal, regional, national und international),
- Klärung und Zusammenfassung der Entscheidungskompetenzen und Verantwortlichkeiten beim öffentlichen Verkehr, namentlich auch im Verhältnis zu den Transportunternehmen,
- Ausschöpfung von Synergien, Vermeidung von Doppelspurigkeiten,
- Schaffung einfacher Entscheidungswege,
- Sicherstellung des Betriebs des öffentlichen Verkehrs.

Zur vertieften Überprüfung der möglichen, an den angeführten Zielen gemessenen Lösungen setzten wir am 11. April 2006 ein vom Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement geführtes Projektteam ein. Dem Projektteam gehörten im Einzelnen an:

- Hanspeter Bossart, Departementssekretär Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (Leitung),
- Tony Maeder, Präsident öVL (Vertreter Agglomerationsgemeinden),
- Pia Maria Brugger, Geschäftsführerin öVL,
- Peter Schilliger, Gemeindepräsident Udligenswil (Vertreter Agglomerationsgemeinden),
- Gody Studer, Gemeindepräsident Escholzmatt (Vertreter Gemeinden Landschaft),
- Edgar Fischer, Gemeinderat Büron (Vertreter Gemeinden Landschaft),
- Beat Wiget, Präsident Transportunternehmen-Gesellschaft Tarifverbund «Passepartout» (Vertreter Transportunternehmen),
- Fredy Rey, Kantonsingenieur, Leiter Dienststelle Verkehr und Infrastruktur,
- Daniel Meier, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur,
- Thomas Buchmann, stv. Departementssekretär Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (Gesetzesredaktor).

In einem ersten Schritt hatte das Projektteam die Entscheidungsgrundlagen zur künftigen Führungs- und Organisationsstruktur für den öffentlichen Agglomerations- und

den öffentlichen Regionalverkehr zu erarbeiten und uns für einen Grundsatzentscheid vorzulegen. Gestützt auf die Ergebnisse der Abklärungen des Projektteams entschieden wir uns, in einem zweiten Projektschritt die beiden Organisationsmodelle «Kooperative Integration» und «Verkehrsverbund» gemäss Umschreibung im folgenden Kapitel II.1 unter Favorisierung des Modells «Verkehrsverbund», das am ehesten den Vorstellungen einer modernen Führungsform entspricht, einer vertieften Betrachtung unterziehen zu lassen. Wir beauftragten deshalb das Projektteam am 6. Februar 2007, die beiden Modelle unter Beachtung der folgenden Punkte detailliert zu prüfen:

- Zuständigkeiten und Aufgaben der Verbundorganisation, an der Kanton und Gemeinden beteiligt sind, beim Modell «Verkehrsverbund» und der Verkehrskonferenz(en) der Gemeinden beim Modell «Kooperative Integration»,
- Zusammensetzung und Organisation dieser Gremien,
- Einbezug der heutigen Tarifverbundstrukturen in die künftige Organisation,
- Zuständigkeiten und Aufgaben des Kantons, der selbst neben einer Verbundorganisation gemäss dem Modell «Verkehrsverbund» weiterhin wichtige Aufgaben zu erfüllen hat, und Darstellung der modellabhängigen Unterschiede namentlich auch mit Blick auf die organisatorische Lösung innerhalb des Kantons,
- Form und Sicherstellung der Mitwirkung der Gemeinden,
- Gewährleistung einer angemessenen Erschliessung aller Gemeinden, auch der Randregionen, mit dem öffentlichen Verkehr, unabhängig von der Modellwahl,
- Zusammenarbeit mit dem Bund,
- Effizienz und Effektivität der Organisation,
- Option einer allfälligen Ausweitung des Verbundperimeters (Verkehrs- oder Tarifverbund) auf die Nachbarkantone.

Der Ihnen vorgelegte Gesetzesentwurf setzt gestützt auf die Ergebnisse der vertieften Prüfung das Modell «Verkehrsverbund» um. Da als Folge davon mehrere neue organisatorische Bestimmungen in das Gesetz einzufügen, gleichzeitig aber eine Vielzahl der geltenden Regelungen, insbesondere die Sonderbestimmungen für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (§§ 32–44 öVG), aufzuheben sind, unterbreiten wir Ihnen mit dieser Botschaft formal eine Gesamtrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienenengebundenen Güterverkehr. Weite Teile der geltenden Ordnung haben sich allerdings bewährt und werden inhaltlich unverändert übernommen. Diese Regelungen werden allein zur Wahrung der Systematik des Gesetzes und zur Vermeidung von Widersprüchen teilweise neu formuliert und geordnet.

5. Vernehmlassungsverfahren

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement führte von Mitte März bis Anfang Juli 2008 ein breites Vernehmlassungsverfahren bei den interessierten Kreisen (Bund, kantonsinterne Stellen, Nachbarkantone, regionale Organisationen der Gemeinden, Verband Luzerner Gemeinden, Gemeinden, Transportunternehmen, Interessenverbände und politische Parteien) durch. In den rund 100 Stellungnahmen fanden die

Ziele und Anliegen der Vorlage weitgehende Zustimmung. Die Reorganisation, insbesondere die Schaffung einer gesamtkantonalen Verbundorganisation in der Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, wurde fast ausnahmslos begrüsst. Kritische, nicht aber ablehnende Einwände dazu stammen von einzelnen Nachbarkantonen und teilweise von Transportunternehmen. Durchgehend zugestimmt wurde dem Instrument des öV-Berichts (dazu nachfolgend Kap. II.3). Verschiedentlich aufgeworfen wurden Fragen zur Grösse und Zusammensetzung des Verbundrates, namentlich zum Gewicht des Kantons sowie der Gemeinden der Agglomeration und der Landschaft darin. Kontrovers beurteilt wurden die in der Vernehmlassungsvorlage dem Verkehrsverbund übertragene Ertragsverantwortung, die Regelung zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen, die Bestimmungen zur Kostenverteilung im Investitionsbereich und die Kriterien zur Bestimmung des für die Kostenaufteilung unter den Gemeinden massgebenden Verkehrsinteresses. Diesen Einwänden haben wir – soweit mit der Stossrichtung der Revision vereinbar – in dem Ihrem Rat unterbreiteten Entwurf Rechnung getragen. Wir werden in den folgenden Abschnitten (vgl. Kap. II und III) auf die wichtigsten Punkte eingehen.

II. Grundzüge des Gesetzesentwurfs

1. Organisationsstruktur

Mit der heute geltenden, im Kapitel I.1 dargestellten Organisationsstruktur auf kantonaler Ebene, also der Verantwortlichkeit für den öffentlichen Regionalverkehr beim Kanton und für den öffentlichen Agglomerationsverkehr beim öVL, können die Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen werden. Diese Struktur hat aber die folgenden Nachteile:

- das Nebeneinander zweier Führungs- und Organisationsstrukturen je für den öffentlichen Regional- sowie den öffentlichen Agglomerationsverkehr,
- der daneben eigenständig organisierte Tarifverbund mit eigener Tarifverantwortung,
- die Vielzahl der Beteiligten mit unterschiedlichen Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Interessen,
- die vielen Schnittstellen,
- der hohe Koordinationsaufwand,
- die teilweise nur ungenügende Einbindung der Gemeinden beim öffentlichen Regionalverkehr,
- die fehlende Gesamtsicht,
- der fehlende einheitliche Marktauftritt sowie
- die unterschiedliche finanzielle Belastung der einzelnen Gemeinden.

Dem wollen wir durch eine Neuorganisation der Verantwortlichkeiten und Abläufe begegnen, die den Grundsätzen der Finanzreform 08 gerecht wird und namentlich dem seit dem 1. Januar 2008 geltenden Finanzierungsmodell für den öffentlichen Re-

gional- und Agglomerationsverkehr (Kanton und Gemeinden übernehmen je die Hälfte der ungedeckten Kosten) Rechnung trägt. Zu diesem Zweck prüfte das von uns eingesetzte Projektteam in mehreren Sitzungen einen Fächer möglicher Organisationsmodelle für den öffentlichen Verkehr. Im Detail untersucht und bewertet wurden letztlich folgende vier Modelle:

Modellbezeichnung	Umschreibung
Status quo+	Die heutige Lösung mit der Verantwortlichkeit des Kantons für den öffentlichen Regionalverkehr und des öVL für den öffentlichen Agglomerationsverkehr wird unter Nutzung aller Optimierungsmöglichkeiten weitergeführt.
Vollintegration	Die Verantwortlichkeit des Kantons wird auf den öffentlichen Agglomerationsverkehr ausgeweitet. Eine in die kantonale Verwaltung integrierte Organisationseinheit ist für den öffentlichen Verkehr insgesamt zuständig. Die Mitwirkung und Mitsprache der Gemeinden ist durch ihren direkten Einbezug (Anhörung, Stellungnahme) gewährleistet.
Kooperative Integration	Abweichend vom Modell «Vollintegration» ist die Mitwirkung und Mitsprache der Gemeinden auf gesetzlicher Ebene institutionalisiert, beispielsweise durch regional zweckmässig abgegrenzte Verkehrskonferenzen.
Verkehrsverbund	Ein eigenständiger Verbund, in dem der Kanton und die Gemeinden eingebunden sind, organisiert gestützt auf einen mehrjährigen Leistungsauftrag sowohl den öffentlichen Regional- wie auch den öffentlichen Agglomerationsverkehr.

Die Beurteilung dieser Modelle folgte einem Bewertungsraster, in den unsere Zielsetzungen (vgl. Kap. I.4) Eingang fanden. Der Raster umfasste die fünf hauptsächlichen Beurteilungskriterien Gesamtsicht/Vernetzung/Koordination, Finanzen, Kunden/Markt, Aufgaben/Kompetenzen/Verantwortung sowie Synergien. Diesen Beurteilungskriterien waren die folgenden zu wertenden Teilaspekte zugeordnet:

Hauptkriterium	Unterkriterien
Gesamtsicht	– Gesamtverkehrspolitik
Vernetzung	– Abstimmung des nationalen, regionalen und lokalen Verkehrs
Koordination	– Abstimmung des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, Erhöhung des Modalsplits
	– Abstimmung mit Nachbarkantonen
	– Abstimmung mit und unter den Gemeinden

Hauptkriterium	Unterkriterien
Finanzen	<ul style="list-style-type: none"> – Investitionsfinanzierung – Betriebsfinanzierung – Beteiligung des Bundes, der Gemeinden und von Dritten
Kunden Markt	<ul style="list-style-type: none"> – Kundenzufriedenheit – Marktnähe – Tarifstruktur – Streckennetz – Fahrplan
Aufgaben Kompetenzen Verantwortung	<ul style="list-style-type: none"> – strategische und operative Verantwortlichkeiten – Einbezug Parlament – Entscheidungskompetenzen – Entscheidungswege – Tarifverbund
Synergien	<ul style="list-style-type: none"> – Personalaufwand – Sachaufwand – Doppelspurigkeiten – Schnittstellen und Abläufe

Die Bewertung der Modelle nach diesen Kriterien führte zur Erkenntnis, dass es auf kantonaler Ebene kein ideales Modell für die Organisation des öffentlichen Verkehrs und die Regelung der Zuständigkeiten gibt. Alle durch das Projektteam bewerteten Modelle weisen (bei einer Wertungsskala für die einzelnen Kriterien von «-3» bis «+3») auch negativ ins Gewicht fallende Aspekte auf. Immerhin überwiegen bei den beiden Modellen «Kooperative Integration» und «Verkehrsverbund» die Vorteile deutlich stärker.

Das Modell «Kooperative Integration» übernimmt die mit der Finanzreform 08 vorgezeichnete Zusammenführung des öffentlichen Regional- und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs. Es entspricht dem Ziel, das Nebeneinander zweier Führungs- und Organisationsstrukturen im öffentlichen Verkehr zu überwinden (Kanton und öVL). Die Verantwortung für den ganzen öffentlichen Verkehr – auch für die betriebliche Seite – fällt ausschliesslich dem Kanton zu. Als gewichtiger Nachteil erweist sich der nur über regionale Verkehrskonferenzen sicherzustellende Einbezug der Gemeinden, die sich an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs (Infrastruktur und Betrieb) zur Hälfte zu beteiligen haben. Solche regionale Verkehrskonferenzen, die durchaus als Aufgabe der regionalen Entwicklungsträger ausgestaltet werden könnten, führen zu langen Entscheidungswegen. Zudem ist davon auszugehen, dass der Einfluss dieser Konferenzen auf die Angebotsgestaltung letztlich bescheiden bleiben würde, da der öffentliche Personenverkehr mit den Abhängigkeiten unter den einzelnen Linien als Ganzes zu funktionieren hat, in den vom Bund organisierten öffentlichen Fernverkehr eingebettet sein muss und als Teil des Gesamtverkehrssystems auch mit dem motorisierten Individualverkehr abzustimmen ist.

Beim Modell «Verkehrsverbund», das wir Ihrem Rat mit dieser Botschaft vorschlagen, werden der öffentliche Regional- und der öffentliche Agglomerationsverkehr in Übereinstimmung mit den Zielen der Finanzreform 08 ebenfalls zusammengeführt. Das Nebeneinander zweier Führungs- und Organisationsstrukturen im öffentlichen Verkehr fällt also auch bei diesem Modell weg, wobei hier die Verantwortung für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs in der Region und in der Agglomeration einer eigenständigen Verkehrsverbundorganisation übertragen wird. Kanton und Gemeinden sind darin ausgewogen vertreten. Mit dem Verkehrsverbund als einer mit den Mechanismen und Abläufen im öffentlichen Verkehr vertrauten Organisation kann die Stellung von Kanton und Gemeinden als Besteller des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs im Besonderen, aber auch die Stellung der Bestellerorganisation im Markt generell gestärkt werden. Gleichzeitig bleibt sowohl die Einbettung dieses Verkehrs in das gesamtschweizerische System des öffentlichen Verkehrs wie auch – über die zuständigen Stellen des Kantons – die Abstimmung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr sichergestellt. Dies gilt umso mehr, als die Verantwortung für die Infrastrukturplanung, soweit sie nicht beim Bund und den Eisenbahnunternehmen liegt, beim Kanton verbleibt. Das Modell «Verkehrsverbund» erlaubt es zudem, einen Grossteil der Aufgaben des heutigen Tarifverbundes «Passepartout» (vgl. vorne Kap. I.1) der eigenständigen Verbundorganisation zu übertragen.

Gestützt auf diese Überlegungen unterbreiten wir Ihrem Rat eine Neuordnung der Zuständigkeiten und Aufgaben im öffentlichen Verkehr und entsprechende Anpassungen von heute im Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr enthaltenen Bestimmungen. Zentrales Element dieser Neuordnung ist die Schaffung einer eigenständigen Verkehrsverbundorganisation, die für die Planung, die Festsetzung und die Bestellung des betrieblichen Angebots im öffentlichen Personenverkehr in der Region und in der Agglomeration verantwortlich zeichnet. Die Angebotsplanung und -festsetzung basiert auf der vorhandenen Strassen- und Schieneninfrastruktur, berücksichtigt aber auch künftige Infrastrukturvorhaben. Deren Planung und – in besonderen Fällen – auch Realisierung verbleiben im Zuständigkeitsbereich des Kantons. Das Handeln der Verbundorganisation basiert auf einer mit dem Kanton abzuschliessenden Leistungsvereinbarung. Darin gilt es, die strategische Ausrichtung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr in den Grundzügen zu bestimmen und einen nach wirtschaftlichen Grundsätzen betriebenen, mit der integrierten Verkehrspolitik des Kantons übereinstimmenden öffentlichen Personenverkehr sicherzustellen. Mit der neuen Organisation ergibt sich im Wesentlichen die folgende, teils neue Aufteilung der Zuständigkeiten und Aufgaben auf den Kanton, die Gemeinden und den eigenständigen Verkehrsverbund:

Tätigkeiten/Bereiche	Zuständigkeiten/Aufgaben
Gesamtverkehrsplanung und -politik	<ul style="list-style-type: none"> – Der Kanton sorgt für die Abstimmung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr. – Die Verbundorganisation ist für die Positionierung und Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs verantwortlich.
Planung, Bewilligung und Bau der Strassen- und Schieneninfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> – Planung, Bewilligung und Bau von Kantonsstrassen ist Sache des Kantons, bei Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig. – Bei Schieneninfrastrukturvorhaben obliegt die Planung dem Kanton, er arbeitet dabei mit dem Bund, den Transportunternehmen und der Verbundorganisation zusammen. Für die erforderlichen Bewilligungen ist der Bund zuständig. Der Bau ist grundsätzlich Sache der Transportunternehmen.
Finanzierung Strassen- und Schieneninfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonsstrassen werden durch den Kanton, Gemeindestrassen durch die Gemeinden finanziert. – Bei Schieneninfrastrukturvorhaben beteiligen sich die Transportunternehmen, der Bund und der Kanton an der Finanzierung. Die Hälfte des Kantonsanteils tragen die Gemeinden (in der Form eines Investitionskostenbeitrags).
Angebotsplanung, Tarifgestaltung und Fahrplan Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> – Die Verbundorganisation ist für die Angebotsplanung und -festsetzung beim öffentlichen Personenverkehr (Regional- und Agglomerationsverkehr) zuständig. – Sie bestellt das Angebot und schliesst mit den Transportunternehmen die Angebotsvereinbarungen ab.
Finanzierung Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> – Der Kanton und die Gemeinden übernehmen je zur Hälfte die (nach Abzug der Abgeltungen des Bundes und der Leistungen Dritter) verbleibenden ungedeckten Kosten. – Der Verbundorganisation obliegt die Verwaltung der Beiträge sowie der Erlöse im Tarifverbundbereich.
Marketing	<ul style="list-style-type: none"> – Der Verbundorganisation kommt die Marketingverantwortung zu.
Controlling	<ul style="list-style-type: none"> – Der Kanton steuert und überwacht. – Die Verbundorganisation ist für das Controlling auf betrieblicher Ebene zuständig.

2. Verkehrsverbund

Der Verbundorganisation wird der Betrieb des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs in eigenständiger Verantwortung übertragen. Damit sie ihre Aufgaben zweckmässig wahrnehmen kann, sehen wir eine verselbständigte Organisation mit eigener Rechtspersönlichkeit vor. Denkbar ist eine privat- wie auch eine öffentlich-rechtliche Organisationsform. Als ungeeignet erachten wir die privatrechtlichen Formen der Stiftung und des Vereins. Die Stiftung dient vorweg dazu, ein bestimmtes Vermögen auf Dauer einem bestimmten Zweck zu widmen. Dabei sind die wesentlichen Zielsetzungen und Vorgaben in der Stiftungsurkunde zu formulieren, die später nur unter erschwerten Bedingungen geändert werden können. Damit bietet die Stiftung nicht die notwendige Flexibilität für Veränderungen, wie sie im Umfeld des öffentlichen Verkehrs zu erwarten sind. Der Verein wiederum ist geprägt durch seine personenbezogene Ausrichtung. Charakteristisch ist der hohe Stellenwert der Vereinsversammlung auch für die operative Tätigkeit. Das steht im Widerspruch zur Absicht, für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs eine unabhängige, den Marktmechanismen gerecht werdende Organisation zu schaffen. Gleiches gilt für die öffentlich-rechtliche Körperschaft. Einer näheren Betrachtung zu unterziehen sind somit einzig die privatrechtliche Aktiengesellschaft und die öffentlich-rechtliche Anstalt. Mit beiden Rechtsformen ist es möglich, den Betrieb des öffentlichen Regional- und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs zusammenzuführen sowie Kanton und Gemeinden in die Führung und Verantwortung der Verkehrsorganisation einzubeziehen.

Die privatrechtliche Aktiengesellschaft wird hauptsächlich für Betriebe verwendet, deren Tätigkeiten gewinnorientiert ausgerichtet sind, handelt es sich doch bei der Aktiengesellschaft von Natur aus um eine Erwerbsgesellschaft. Die Verbundorganisation aber soll nicht ausschliesslich nach einer möglichst wirtschaftlichen Ausgestaltung des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs streben, sondern – abgestimmt auf die Gesamtverkehrspolitik des Kantons – mit einem angemessenen Grundversorgungsangebot im ganzen Kantonsgebiet zur raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschten Entwicklung der Regionen und Gemeinden beitragen, einem leistungsfähigen, sicheren, umweltgerechten, attraktiven und einfach zugänglichen öffentlichen Verkehr verpflichtet sein und schliesslich die gute Erreichbarkeit der Agglomeration sicherstellen. Das marktwirtschaftliche, gewinnorientierte Element steht somit nicht im Vordergrund. Das gilt mit Blick auf die Schaffung der Verkehrsverbundorganisation insofern in ganz besonderer Weise, als bei der Festlegung des Angebots des öffentlichen Verkehrs auch die Landgemeinden ausreichend einzubeziehen sind und für alle Gemeinden – namentlich auch für die Randgemeinden – eine angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sicherzustellen ist. Diesen Besonderheiten lässt sich mit einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, deren Selbständigkeit und Ausgestaltung in einem kantonalen Erlass festzulegen sind, viel besser Rechnung tragen. Hinzu kommt, dass die Verbundorganisation zwar im Markt den Transportunternehmen als Vertragspartner gegenübertritt und die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch ein marktgerechtes Angebot für die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu gewinnen hat. Als Angebotsverantwortliche steht sie

aber in keiner Weise einem direkten Mitkonkurrenten gegenüber. Insoweit fehlt es an einer typischen Marktsituation. Es kann denn auch kein Zweifel bestehen, dass die Angebotsplanung und -festsetzung im öffentlichen Verkehr auch künftig eine ausschliesslich öffentliche Aufgabe zu sein hat. Daran ändern weder die Verselbständigung noch das Gebot des unternehmerischen Handelns im öffentlichen Verkehr etwas.

Vor diesem Hintergrund sehen wir im revidierten Gesetz über den öffentlichen Verkehr vor, den neu zu schaffenden Verkehrsverbund (vgl. §§ 9 ff. Entwurf) als öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit auszugestalten. Zu seinen Aufgaben zählen namentlich

- die Vorbereitung des öV-Berichts (vgl. unten Kap. II.3) und des Budgetberichts im Einvernehmen mit den kantonalen Stellen und deren Verabschiedung zuhänden des Regierungsrates,
- die Zuordnung der Linien des öffentlichen Personenverkehrs zu den Angebotsstufen,
- die Planung und Festsetzung des Angebots des öffentlichen Personenverkehrs,
- das Fahrplanverfahren im Kanton,
- die Ausschreibung von Verkehrsleistungen,
- das Bestellverfahren,
- der Abschluss von Angebotsvereinbarungen,
- die Tarifverbundmassnahmen (Preise und Sortiment der Verbundfahrausweise, Marketing usw.),
- die Sicherstellung der Zusammenarbeit mit allen übrigen zuständigen Stellen von Bund, Kantonen, Regionen, Gemeinden und Transportunternehmen sowie die Koordination der Tätigkeiten dieser Stellen sowie
- die Festlegung des Kostenverteilers für die Gemeindebeiträge an den öffentlichen Personenverkehr und die Höhe dieser Beiträge.

Das oberste Organ des Verbundes bildet der Verbundrat, in dem Kanton und Gemeinden ausgewogen vertreten sein sollen. Die Grösse und die Vorgaben zur Zusammensetzung des Verbundrates im Einzelnen sollen, um gegebenenfalls ändernden Umständen rechtzeitig Rechnung tragen zu können, in einer neuen Verordnung über den öffentlichen Verkehr bestimmt werden. Wir erachten einen sieben Mitglieder zählenden Verbundrat als sachgerecht. Davon vertreten drei Mitglieder den Kanton und je zwei Mitglieder die Gemeinden der Agglomeration einerseits sowie die übrigen Gemeinden andererseits. Die operative und betriebliche Führung wird einer Geschäftsleitung übertragen, deren Rechte und Pflichten in dem durch den Verbundrat zu erlassenden und durch den Regierungsrat zu genehmigenden Reglement für den Verkehrsverbund festgeschrieben werden sollen.

Der Verkehrsverbund tritt gegenüber den Transportunternehmen neu – anstelle von Kanton und öVL – als Besteller von Transportleistungen im öffentlichen Personenverkehr auf. Allein dadurch ändert sich die Rolle der Transportunternehmen als Erbringer der bestellten Transportleistungen entgegen den von ihnen im Vernehmlassungsverfahren geäusserten Bedenken nicht. Allerdings wird die Verbundorganisation künftig auch einen Grossteil der bisher innerhalb der Tarifverbundorganisation (vgl. Kap. I.1) bewältigten Aufgaben wahrnehmen. Dementsprechend wird der Ver-

kehrverbund ab der Einführung der neuen Organisationsstruktur in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und den Nachbarkantonen zusätzlich auch über tarifarische Massnahmen innerhalb des Tarifverbundes zu befinden und hier des Weiteren etwa das Marketing und die Verbundkasse zu betreuen haben.

3. öV-Bericht

Das geltende Gesetz sieht in § 18 vor, dass wir Ihrem Rat mindestens alle zehn Jahre einen Planungsbericht über den öffentlichen Regionalverkehr und über den schieneungebundenen Güterverkehr vorlegen. Dieser Bericht soll Aufschluss über das bestehende Angebot, über die geplanten Änderungen, über den Zeitpunkt der Verwirklichung der geplanten Massnahmen und über die Kosten geben. Mit dem Planungsbericht über die S-Bahn Luzern (B 34) vom 9. Dezember 2003 legten wir einen solchen Bericht vor, von dem Ihr Rat in der Märzsession 2004 zustimmend Kenntnis nahm (GR 2004 S. 755). Mit der vorgeschlagenen Schaffung eines eigenständigen Verkehrsverbundes, dem künftig die Planung, die Festsetzung und die Bestellung des betrieblichen Angebots im öffentlichen Personenverkehr in der Region und in der Agglomeration obliegt, kommt einer umfassenden und regelmässigen Berichterstattung über die künftige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs eine grössere Bedeutung zu. Daher soll die bisherige gesetzlich verankerte Pflicht zur Erstellung von Planungsberichten dahingehend geändert werden, dass Ihrem Rat neu mindestens alle vier Jahre ein Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr vorzulegen ist. Dieser sogenannte öV-Bericht hat über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten Auskunft zu geben und die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot festzuhalten (vgl. § 13 Abs. 2 Entwurf). Der Bericht stellt das Zusammenspiel zwischen Infrastrukturplanung des Kantons und betrieblicher Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes sicher und erlaubt es dem Kanton, seine gesamtverkehrspolitische Verantwortung wahrzunehmen. Der öV-Bericht soll Ihrem Rat gleichzeitig als finanzpolitische Grundlage dienen, hat daraus doch die Übereinstimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr mit der integrierten Finanz- und Aufgabenplanung (IFAP) hervorzugehen. Aufgrund des Umstandes, dass der öV-Bericht, mit dem die in § 2 des Gesetzesentwurfs formulierten Ziele und Grundsätze umzusetzen sind, die Grundlage für die folgenden Budgetbeschlüsse und ebenso für die Angebotsplanung bilden soll, kommt ihm letztlich die Bedeutung eines lenkenden Instruments für die infrastrukturseitige und betriebliche Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs zu. Gleichzeitig bietet er den Gemeinden die Möglichkeit, ihren Finanzhaushalt mit Blick auf ihre Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr über mehrere Jahre hinweg verlässlicher zu planen. Damit entsprechen wir einem Anliegen der Gemeinden, das in den letzten Jahren immer wieder vorgetragen wurde.

4. Finanzierung

Bezüglich Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist an dieser Stelle vorweg zu wiederholen (vgl. Kap. I.2), dass mit dem Inkrafttreten des Mantelerlasses zur Finanzreform 08 am 1. Januar 2008 eine je hälftige Finanzierung der ungedeckten Infrastruktur- und Betriebskosten sowohl des öffentlichen Regionalverkehrs wie auch des öffentlichen Agglomerationsverkehrs durch den Kanton einerseits und die Gemeinden andererseits eingeführt wurde. Aufgegeben wurde auf diesen Zeitpunkt hin im Weiteren die Bildung von zwei Regionen des öffentlichen Verkehrs (öV-Region Agglomeration Luzern, öV-Region Landschaft) zur Verteilung des den Gemeinden zufallenden Kostenanteils am öffentlichen Regionalverkehr. Aufgrund der zurzeit geltenden Zweiteilung der Verantwortlichkeiten für den öffentlichen Regionalverkehr, der in der Zuständigkeit des Kantons liegt, und für den öffentlichen Agglomerationsverkehr, für den der öVL zuständig ist, sind allerdings die unterschiedlichen Verteilschlüssel für die Kostenaufteilung der beiden Verkehrsarten unter den Gemeinden geblieben. Während die Kosten des öffentlichen Regionalverkehrs heute nach dem Verkehrsinteresse, das sich zu einem Drittel nach der Einwohnerzahl und zu zwei Dritteln nach den Haltestellenabfahrten richtet, auf die Gemeinden aufgeteilt werden, erfolgt die Verteilung der Kosten unter den Gemeinden beim öffentlichen Agglomerationsverkehr nach Massgabe eines Sockelbeitrags (25%) sowie nach den Kurskilometern und den Einnahmen aufgrund der Nachfrage (je 50% der verbleibenden 75%). Ebenso gilt beim öffentlichen Regionalverkehr nach wie vor eine nachschüssige Zahlungspflicht der Gemeinden. Danach haben die Gemeinden dem Kanton ihren hälftigen Anteil an den für den öffentlichen Regionalverkehr anfallenden Kosten jeweils erst im darauffolgenden Kalenderjahr zu begleichen.

Mit der auch organisatorischen Zusammenführung des öffentlichen Regional- und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs zum öffentlichen Personenverkehr gemäss der begrifflichen Umschreibung in § 3 Unterabsatz a des Gesetzesentwurfs ist der Anteil der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Personenverkehrs neu gesamthaft auf alle Gemeinden zu verteilen und unter ihnen nach einem einheitlichen Schlüssel aufzuteilen. Zumal gegenwärtig rund zwei Drittel dieses Anteils nach dem für den öffentlichen Regionalverkehr geltenden Verteilschlüssel auf die Gemeinden aufgeteilt werden, sehen wir diesen Schlüssel, der in mehreren anderen Kantonen in ähnlicher Weise verwendet wird, künftig für die Aufteilung des gesamten Gemeindegemeinkostenanteils vor. Er berücksichtigt mit dem Faktor Einwohnerzahl eine Nachfrage- und mit dem Faktor Haltestellenabfahrten eine Angebotskomponente. Dem Umstand, dass beim öffentlichen Agglomerationsverkehr mit dem engeren Busnetz eine typischerweise hohe Haltestellen- und Angebotsdichte besteht, tragen wir Rechnung, indem die beiden massgebenden Komponenten für die Bestimmung des Verkehrsinteresses neu nicht mehr im Verhältnis eins zu zwei (Einwohnerzahl zu gewichtete Haltestellenabfahrten), sondern gleich stark berücksichtigt werden (vgl. dazu § 28 Abs. 2 Entwurf). Zudem beabsichtigen wir, bei der Gewichtung der Haltestellenabfahrten auf Verordnungsstufe die Verkehrsmittel durch die Einführung einer zusätzlichen Kategorie «Trolleybus» mit einem Gewichtungsfaktor von 0,5 (neben den bisherigen Kategorien «Bus» mit dem Gewichtungsfaktor 1, «Schiff» mit dem Gewichtungsfak-

tor 2 und «Bahn» mit dem Gewichtungsfaktor 3) differenzierter zu werten. Wir berücksichtigen so das bei den Trolleybuslinien nochmals dichtere Haltestellennetz, tragen aber vor allem dem bei diesen Linien vergleichsweise hohen Kostendeckungsgrad Rechnung. Damit nehmen wir die im Vernehmlassungsverfahren geäusserten Bedenken auf, in denen die teilweise hohen zusätzlichen Belastungen für einzelne Gemeinden als Folge des neuen einheitlichen Kostenverteilungsschlüssels bemängelt wurden. Die Ihrem Rat unterbreitete Lösung ist das Ergebnis einer umfassenden Variantenprüfung und fand auch die ausdrückliche Zustimmung des Verbandes Luzerner Gemeinden.

Basierend auf den infrastrukturseitigen und betrieblichen Aufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr im Fahrplanjahr 2008, die den Gemeinden für den öffentlichen Agglomerationsverkehr bereits im Budgetjahr 2008 hälftig belastet worden sind und für den öffentlichen Regionalverkehr im Budgetjahr 2009 anteilmässig in Rechnung gestellt werden, ergeben sich bei Anwendung des neuen einheitlichen Kostenverteilungsschlüssels im Vergleich zu ihrer effektiven Belastung (gemäss den heute noch geltenden Schlüsseln für die Aufteilung des Gemeindegemeindeanteils am öffentlichen Regionalverkehr und am öffentlichen Agglomerationsverkehr) die in der Beilage 1 aufgezeigten Veränderungen. Werden die Veränderungen bei den Agglomerationsgemeinden, die heute sowohl einen Anteil der ungedeckten Kosten des öffentlichen Regionalverkehrs und die Hälfte der ungedeckten Aufwendungen für den öffentlichen Agglomerationsverkehr zu übernehmen haben, insgesamt betrachtet, ergeben sich für diese Gemeinden mit dem neuen einheitlichen Verteilungsschlüssel Mehrkosten von gesamthaft 1,06 Millionen Franken. Diese Mehrkosten sind im Verhältnis zum Gesamtkostenanteil der Gemeinden am öffentlichen Verkehr von knapp 48 Millionen Franken (Fahrplanjahr 2008) und nicht zuletzt mit Blick auf die deutliche Entlastung der Agglomerationsgemeinden im öffentlichen Verkehr im Rahmen der Finanzreform 08 (vgl. Kap. I.2) vertretbar. Am meisten Zusatzkosten (alle Angaben gerundet) entfallen auf die Stadt Luzern (+1,58 Mio. Fr. oder +14,5%) sowie die Gemeinden Horw (+222 000 Fr. oder +12,9%) und Littau (+211 000 Fr. oder +10,5%). Die grösste Entlastung erfahren die Gemeinden Rothenburg (−259 000 Fr. oder −25,1%), Buchrain (−191 000 Fr. oder −24,3%) und Adligenswil (−133 000 Fr. oder −15,9%). Bei den Gemeinden der Landschaft, die heute ausschliesslich einen Teil der ungedeckten Aufwendungen für den öffentlichen Regionalverkehr zu tragen haben, ergibt sich insgesamt eine Entlastung von 1,06 Millionen Franken. Hier entfallen die meisten zusätzlichen Kosten auf die Gemeinden Malters (+74 000 Fr. oder +15,8%), Dagmersellen (+71 000 Fr. oder +22,9%) und Triengen (+52 000 Fr. oder +16,6%). Entlastet werden in der Landschaft vorweg die Gemeinden Hitzkirch (−195 000 Fr. oder −24,2%), Buttisholz (−110 000 Fr. oder −22,6%) und Wolhusen (−109 000 Fr. oder −18,1%). Anzumerken bleibt, dass es sich bei den in der Tabelle in der Beilage 1 angeführten Erhöhungen oder Verminderungen des Gemeindeanteils um eine Darstellung der Gegebenheiten handelt, wie sie sich ergäben, wenn der neue einheitliche Kostenverteilungsschlüssel im Budgetjahr 2009 wirksam würde. Jede Änderung des Angebots auf den einzelnen Linien des öffentlichen Personenverkehrs in den kommenden Fahrplanjahren wie auch Veränderungen der Bevölkerungszahlen führen zu Anpas-

sungen am Kostenverteiler für die Gemeinden und somit – ungeachtet der sich ebenfalls verändernden Höhe der ungedeckten Kosten im öffentlichen Personenverkehr – zu Verschiebungen bei den einzelnen Betreffnissen der Gemeinden.

Gleichzeitig mit der Einführung des einheitlichen Kostenverteilschlüssels für den gesamten öffentlichen Personenverkehr sehen wir auch vor, dass die Gemeinden ihren Kostenanteil am öffentlichen Regionalverkehr neu ebenfalls im jeweils laufenden Fahrplanjahr zu bezahlen haben. Heute gilt für die Gemeinden im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs noch die spezielle Regelung, dass sie ihren im jeweiligen Fahrplanjahr anfallenden Anteil an den ungedeckten Kosten erst im Jahr darauf nachschüssig dem Kanton leisten. Somit haben nach dem Inkrafttreten des revidierten Gesetzes im Sinn der Kostenwahrheit sowohl der Kanton wie auch die Gemeinden ihre Anteile zur Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs dem Verkehrsverbund, dem neu die Kostenverantwortung obliegt (davon ausgenommen sind die vom Kanton beschlossenen Mittel für Bauten und Anlagen, vgl. dazu § 23 Abs. 1b Entwurf), in dem Jahr zu begleichen, in dem diese Kosten tatsächlich anfallen. Im heutigen Zeitpunkt (Stand 1. Januar 2009) besteht im öffentlichen Regionalverkehr unter Berücksichtigung bereits in Rechnung gestellter Akontozahlungen aufgrund der geltenden nachschüssigen Zahlungspflicht der Gemeinden noch ein Ausstand an Gemeindebeiträgen in der Höhe von rund 13,5 Millionen Franken. Dieser Ausstand soll während einer Übergangszeit von drei Jahren nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr abgetragen werden. Eine entsprechende Übergangsregelung sehen wir in § 32 Absatz 3 des Gesetzesentwurfs vor. In der Tabelle in der Beilage 2 sind – auf der Grundlage des neu vorgeschlagenen einheitlichen Kostenverteilschlüssels für die Gemeinden – die im Einzelnen auf jede Gemeinden fallenden, während der dreijährigen Übergangszeit abzutragenden Betreffnisse als Folge der noch ausstehenden Gemeindebeiträge angeführt.

III. Die Gesetzesbestimmungen im Einzelnen

§ 1

Das Eisenbahngesetz des Bundes und die darauf abgestützten Verordnungsbestimmungen enthalten bereits wesentliche Regeln namentlich auch zu dem vom Bund finanziell mitunterstützten öffentlichen Regionalverkehr. Sie enthalten eine Vielzahl von nicht zuletzt auch betriebswirtschaftlichen Vorgaben für die im bestellten öffentlichen Verkehr tätigen Transportunternehmen. Ebenso regelt das Bundesrecht umfassend die im Zusammenhang mit den Abgeltungen für die ungedeckten Kosten geltenden Grundsätze. Das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr ergänzt diese Vorschriften, soweit dafür für die Angebotsplanung und -festsetzung auf kantonaler Ebene, insbesondere also für die Organisation des Betriebs des öffentlichen Personenverkehrs und die Regelung der Finanzierung der nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden ungedeckten Restkosten, ein Bedarf besteht.

Das Gesetz soll aber auch für den vom Bund nicht mitunterstützten öffentlichen Agglomerationsverkehr Anwendung finden und gleichzeitig sicherstellen, dass auch für diesen Verkehr das Bundesrecht sinngemäss Anwendung findet.

Das Gesetz gilt auch für ergänzende Massnahmen der Gemeinden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs gemäss § 8 des Gesetzesentwurfs.

§ 2

Die gesetzlichen Regeln unterstützen den Kanton und die Gemeinden im Bestreben nach einem Gesamtverkehrssystem, das die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons fördert und unterstützt, das auf einen attraktiven Lebensraum hinzielt und das mit der Umwelt verträglich und auf die Raumentwicklung abgestimmt ist. Die dem öffentlichen Personenverkehr dienenden Massnahmen müssen einerseits in das internationale und das nationale System des öffentlichen Verkehrs eingebunden sein, andererseits auf die Tätigkeiten zugunsten des motorisierten Individual- und Langsamverkehrs abgestimmt sein. Denn nur eine ganzheitliche Verkehrspolitik, die den Vor- und Nachteilen der einzelnen Verkehrsträger, den Interessen der einzelnen Regionen und den Erwartungen der Benutzerinnen und Benutzer Rechnung trägt, vermag letztlich den gesetzten Zielen zu genügen.

Dementsprechend gilt es bei der Angebotsplanung und -festsetzung sowie bei der Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs den nachfolgend angeführten Grundsätzen Rechnung zu tragen. Sie sind alle gleich wichtig und durch die verantwortlichen Stellen bei ihren Entscheiden gegeneinander abzuwägen:

- Der Strassen- und der Schienenverkehr sind aufeinander abzustimmen, indem das Angebot nachfrageorientiert und unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bereit gestellt wird.
- Die Verknüpfungen des öffentlichen Personen- mit dem öffentlichen Fernverkehr und die Angebote im öffentlichen Personenverkehr, namentlich auch kantonsübergreifend, sind laufend aufeinander abzustimmen und zu optimieren.
- Die Verlagerung des Personen- und des Gütertransports auf öffentliche Verkehrsmittel ist zu fördern und deren Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.
- Beim Personentransport ist die Grundversorgung aller Regionen und Gemeinden durch öffentliche Verkehrsmittel sicherzustellen.
- Die Erreichbarkeit der Agglomeration durch den öffentlichen Personenverkehr ist zu gewährleisten und zu verbessern. Seine Effizienz und Zuverlässigkeit innerhalb der Agglomeration ist zu erhöhen.
- Die Verkehrssicherheit ist – den aktuellen Anforderungen entsprechend – zu erhöhen, insbesondere ist auf schwächere Verkehrsteilnehmer zu achten.
- Die Belastung der Umwelt ist zu verringern.
- Den finanziellen Vorgaben und Rahmenbedingungen der öffentlichen Hand (Kanton, Gemeinden) ist Rechnung zu tragen.
- Die wirtschaftliche Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand ist sicherzustellen, der Abgeltungsbedarf ist so gering wie möglich zu halten.
- Die Verkehrserträge sind durch attraktive, verständliche und auf das Angebot abgestimmte Tarifsysteme zu erhöhen.

§ 3

Es werden nur diejenigen Begriffe erläutert, die im Gesetz auch Verwendung finden. Zentral ist der Begriff des öffentlichen Personenverkehrs, der vielen gesetzlichen Bestimmungen zugrunde liegt. Er wird für die Summe von öffentlichem Regionalverkehr und öffentlichem Agglomerations- oder Ortsverkehr verwendet. Nicht dazu zählt also namentlich der öffentliche Fernverkehr (Verkehrsangebote von nationaler und internationaler Bedeutung), der in der ausschliesslichen Verantwortung des Bundes liegt.

§ 4

Kanton und Gemeinden sind in den Verkehrsverbund eingebunden und nehmen in erster Linie in diesem Verbund die Organisation des öffentlichen Personenverkehrs als Verbundaufgabe wahr. Die dem Kanton verbleibende Verantwortung für die Gesamtverkehrspolitik und namentlich für die Infrastrukturplanung wird eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsverbund und den verantwortlichen Stellen des Kantons notwendig machen. Zentrale Bedeutung kommt dabei dem in § 13 des Gesetzesentwurfs verankerten öV-Bericht zu (vgl. dazu die Erläuterungen im Kap. II.3 vorne und zu § 13 hinten). Es wird im Weiteren auch eine wichtige Aufgabe des Verkehrsverbundes sein, den Ausgleich zwischen Anliegen einzelner Gemeinden und den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs als System zu finden.

Der Verkehrsverbund wird künftig vor dem Hintergrund der bundesrechtlich ebenfalls angestrebten Trennung des Bestellers und des Erbringers von Transportleistungen im öffentlichen Personenverkehr einen Grossteil der bisher innerhalb der Tarifverbundorganisation «Passepartout» (vgl. vorne Kap. I.1) bewältigten Aufgaben wahrnehmen. Dazu werden namentlich Aufgaben zählen, die heute noch die von den Transportunternehmen für den Tarifverbund eingerichtete Geschäftsstelle ausführt. So wird es dem Verkehrsverbund ab Einführung der neuen Organisationsstruktur zufallen, in Zusammenarbeit mit den in den Tarifverbund «Passepartout» eingebundenen Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie den Transportunternehmen über tarifarische Massnahmen (Preise und Sortiment) bei den Verbundfahrausweisen zu entscheiden und das Marketing zu betreiben. Ebenso wird ihm hier neben der Kostenverantwortung bei der Festsetzung und Bestellung des Angebots die Aufgabe zukommen, die Erlöse aus den Verbundfahrausweisen zu verwalten. Dementsprechend wird er mit den Transportunternehmen sowohl die Transportleistungen wie auch die Kosten zu verhandeln und zu vereinbaren haben. Dabei wird es zweckmässig sein, den geltenden, die Kantone Ob- und Nidwalden mit umfassenden Tarifverbund «Passepartout» durch vertragliche Regelungen weiterzuführen und das Verbundgebiet – soweit sachgerecht – allenfalls auf andere Kantone auszuweiten. Dazu schafft Absatz 2 des Gesetzesentwurfs die erforderliche Grundlage. In Übereinstimmung damit sieht § 12 Absatz 2 des Gesetzesentwurfs die Möglichkeit vor, dass der Verkehrsverbund für andere Kantone Aufgaben bei der Organisation und Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs übernehmen kann.

§§ 5 und 6

Dem Kanton verbleibt die Verantwortung namentlich für die Gesamtverkehrspolitik und für die Infrastrukturplanung. Dies macht eine enge Zusammenarbeit mit dem

Verkehrsverbund, aber auch die Festlegung der grundlegenden Ausrichtung des öffentlichen Personenverkehrs in einer Leistungsvereinbarung notwendig.

Im Weiteren bildet – wie zuvor dargelegt (Kap. II.3) – der öV-Bericht künftig das zentrale Planungs- und Lenkungsinstrument zur Bestimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr. Mit dem Bericht wird nicht nur die Strategie im öffentlichen Personenverkehr für mindestens vier Jahre aufgezeigt, sondern er bildet auch die Grundlage für die kantonalen Finanzbeschlüsse (IFAP, Voranschlag sowie Kreditbeschlüsse für einzelne Infrastrukturvorhaben).

Die Oberaufsicht im öffentlichen Verkehr übt unser Rat aus. Ausfluss dieser aufsichtsrechtlichen Tätigkeit sind – neben dem Abschluss der schon erwähnten Leistungsvereinbarung mit dem Verkehrsverbund – die erforderliche Genehmigung des Reglements für den Verkehrsverbund sowie die Abnahme der Jahresrechnung und des Jahresberichts des Verbundes durch unseren Rat. Im Reglement für den Verkehrsverbund werden der Aufbau des Verbundes, seine Geschäftstätigkeit und die Einzelheiten des Controllings detailliert zu regeln sein.

§ 7

Die Regelung entspricht der bisherigen Bestimmung in § 4 Absatz 4 öVG.

§ 8

Mit der Regelung in Absatz 1 soll es den Gemeinden möglich bleiben, über das vom Verkehrsverbund festgesetzte Angebot hinaus auf einer Linie einen verdichteten Fahrplan mit zusätzlichen Kursen oder gar eigenständige Linien zu betreiben. Heute trifft dies praktisch nur für Schulbusse zu. Die zusätzlichen Massnahmen, deren Kosten ausschliesslich durch die betroffenen Gemeinden zu tragen sind und welche die Gemeinden auch überkommunal abgestimmt etwa durch die regionalen Entwicklungsträger einbringen können, dürfen dem durch den Verkehrsverbund festgesetzten Angebot nicht zuwiderlaufen. Fehlt es an der erforderlichen Übereinstimmung oder sind andere Voraussetzungen für zusätzliche Massnahmen nicht erfüllt, bleibt es dem Verkehrsverbund vorbehalten, diese abzulehnen. Über allfällige dagegen zulässige Beschwerden entscheidet unser Rat (vgl. dazu § 31 Abs. 1 Entwurf).

Bei der Realisierung von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr bringen die Standortgemeinden regelmässig besondere, in erster Linie im kommunalen Interesse liegende Anliegen über die Gestaltung, Nutzung und Ausführung dieser Bauten oder Anlagen ein. Es entsprach daher der bis anhin geübten Praxis, die Standortgemeinden mit einem Kostenanteil in der Grössenordnung von 20 Prozent an den Gesamtkosten für solche neuen oder erneuerten Infrastrukturbauten oder -anlagen zu beteiligen. Mit der Regelung in Absatz 2 des Gesetzesentwurfs wird diese Praxis auf eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage gestellt.

§ 9

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum Verkehrsverbund im Kapitel II.2.

Die durch den Verkehrsverbund zu erfüllenden Aufgaben sind nicht abschliessend aufgezählt. Namentlich bleibt es unserem Rat vorbehalten, auf Verordnungsstufe weitere, dem Verbund zufallende Aufgaben anzuführen. Auch in der mit dem Verbund abzuschliessenden Leistungsvereinbarung (vgl. § 6 Unterabs. e Entwurf)

können zusätzliche, durch den Verbund zu erbringende Aufgaben bezeichnet werden. Darin werden im Weiteren die Einzelheiten der Aufgabenerfüllung zu regeln sein. Insbesondere gilt es darin die Vorgaben zur Angebotsfestsetzung anzuführen, die einen nach wirtschaftlichen Grundsätzen betriebenen, regionale Gegebenheiten berücksichtigenden und auf die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Benutzer abgestimmten öffentlichen Personenverkehr sicherstellen. Auch die Zusammenarbeit zwischen den für die Infrastrukturplanung zuständigen kantonalen Stellen und dem Verkehrsverbund wird Gegenstand der Leistungsvereinbarung bilden. Dabei ist es durchaus denkbar, dass der Verkehrsverbund im Auftrag des Kantons planerische Aufgaben im Infrastrukturbereich ausführt.

Wie wir an früherer Stelle schon ausgeführt haben (vorne Kap. II.1), erlaubt es die organisatorische Neuordnung im öffentlichen Personenverkehr, die bestellerseitigen tarifarischen Aufgaben des heutigen etablierten Tarifverbundes «Passepartout» dem Verkehrsverbund zu übertragen. Darüber hinaus soll die Position des Verkehrsverbundes insofern gestärkt werden, als der Verbund nicht nur die Festsetzung, die Bestellung und die Vereinbarung des Angebots verantwortet (Abs. 2a und 2c) und die Transportunternehmen für ihre Leistungen vertragsgemäss entschädigt, sondern gemäss Abs. 2d auch für die sonst zur Durchführung des Tarifverbundes erforderlichen Massnahmen und für die Verwaltung des Tarifverbundes zuständig ist, namentlich also auch die Erlöse aus den Tarifverbundfahrausweisen verwaltet, und für die Einbringung der durch den Kanton und die Gemeinden zu leistenden Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs besorgt zu sein hat. Das bedeutet nicht, dass den Transportunternehmen die Einnahmen aus den Verbundfahrausweisen, abzüglich der Aufwendungen für die Verwaltung des Tarifverbundes, nicht mehr anteilmässig (nach einem speziell zu errechnenden Verteilschlüssel) zufließen würden und sie somit – entgegen den in der Vernehmlassung geäusserten Befürchtungen – ihrer unternehmerischen Verantwortung verlustig gingen. Immerhin schaffen wir mit der Ihrem Rat unterbreiteten Vorlage neu die Möglichkeit (vgl. Regelung in § 24 Entwurf), dass Besteller (Verkehrsverbund sowie Kantone Obwalden und Nidwalden) und Transportunternehmen besondere Abmachungen darüber treffen können, wie die Erlöse aus den Verbundfahrausweisen zu verwenden sind. Eine solche Regelung hat eine Verwendung der Erlöse, namentlich wo diese über den getroffenen Annahmen liegen, wiederum für Massnahmen zugunsten des Tarifverbundes vorzusehen. Damit trägt die Neuregelung des Mittelflusses bei den Verbundfahrausweisen zu einem sachgerechten Einsatz der Abgeltungen von Kanton und Gemeinden an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs und folglich auch zur angestrebten wirtschaftlichen Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand bei (vgl. § 2 Abs. 2d Entwurf).

Der Verkehrsverbund ist künftig der Vertragspartner der Transportunternehmen. Er schliesst mit ihnen nicht nur die Angebotsvereinbarungen ab, sondern wird auch bei der Tarifgestaltung und beim Marketing mit ihnen zusammenarbeiten. Ob und inwieweit der Verkehrsverbund den marktkundigen Transportunternehmen für einzelne Bereiche die Leitung übertragen und wie er diese Tätigkeit gegebenenfalls entschädigen will, wird in seiner Verantwortung liegen. Gleichwohl wird in der in Absatz 4 verlangten Leistungsvereinbarung in den Grundzügen vorzugeben sein, inwieweit im Marketingbereich und gegebenenfalls auch für andere Tätigkeiten eine Aufgabenauslagerung zulässig sein soll.

§ 10

Der Verbundrat ist das strategische Führungsorgan des als Anstalt ausgestalteten Verkehrsverbundes. Kanton und Gemeinden sollen darin ausgewogen vertreten sein. Wie im Kapitel II.2 schon dargelegt worden ist, sollte er nicht mehr als sieben Mitglieder umfassen, wovon drei Mitglieder den Kanton und je zwei Mitglieder die Gemeinden der Agglomeration einerseits sowie die übrigen Gemeinden andererseits vertreten. Entgegen einzelner Forderungen im Vernehmlassungsverfahren sehen wir allerdings nicht vor, die Grösse und die Zusammensetzung des Verbundrates im Gesetz selbst zu regeln. Dies soll gemäss Absatz 3 nicht anders als etwa auch die Amtsdauer und die Wiederwahlmöglichkeit der Mitglieder des Verbundrates oder die Unvereinbarkeit der Einsitznahme im Verbundrat namentlich mit einem Verwaltungsratsmandat oder einer Geschäftsleitungstätigkeit in einem Transportunternehmen in der neuen Verordnung über den öffentlichen Verkehr behandelt werden. Nur so kann auf gegebenenfalls ändernde Umstände zeit- und sachgerecht reagiert werden.

In seiner Funktion als strategisches Führungsorgan des Verkehrsverbundes fällt es dem Verbundrat neben seiner Aufsichtstätigkeit (Abs. 2c) insbesondere zu, den öV-Bericht (§ 13 Entwurf) sowie den Budgetbericht (§ 25 Entwurf) zuhanden unseres Rates zu verabschieden, das Reglement über den Verkehrsverbund zu erlassen, die Leistungsvereinbarung mit dem Kanton abzuschliessen, die Geschäftsleitung des Verkehrsverbundes einzusetzen, die Organisation des Verkehrsverbundes in den Grundzügen vorzugeben, Vereinbarungen zum Tarifverbund abzuschliessen, das Tarifverbandsgebiet zu bestimmen, tarifarische Massnahmen zu beschliessen (Abs. 2a, 2b und 2d–g), das Angebot für den öffentlichen Personenverkehr festzusetzen (§ 15 Abs. 1 Entwurf) und den Kostenverteiler für die Gemeindebeiträge nach den Vorgaben im Gesetz und in der Verordnung zu beschliessen (§ 29 Entwurf).

§ 11

Der Verkehrsverbund wird durch eine vom Verbundrat eingesetzte Geschäftsleitung geleitet. Diese repräsentiert den Verkehrsverbund auf der operativen Ebene gegenüber Dritten. Von weiteren Regelungen zum Aufbau des Verkehrsverbundes ist im Gesetz abzusehen, soll doch dem Verbundrat der erforderliche Spielraum bei der organisatorischen Ausgestaltung der Anstalt belassen werden. Vorzugeben ist allein, dass die Aufgaben der Geschäftsleitung sowie ihre Rechte und Pflichten in dem durch unseren Rat zu genehmigenden Reglement für den Verkehrsverbund Luzern festzulegen sind. Namentlich wird darin auch zu bestimmen sein, ob der Geschäftsleitung etwa eine Direktorin oder ein Direktor vorsteht und diese oder dieser an den Sitzungen des Verbundrates teilnimmt.

§ 12

Im Reglement für den Verkehrsverbund Luzern hat der Verkehrsrat soweit erforderlich den Aufbau und die Tätigkeit des Verkehrsverbundes vorzugeben. Es sind namentlich die Einzelheiten zur Betriebs- und Rechnungsführung und zum Controlling, aber auch die Zusammenarbeit mit den weiteren Beteiligten – Bund, Kantone, Gemeinden oder allenfalls diese vertretende regionale Entwicklungsträger sowie Transportunternehmen – zu regeln.

Mit der Übernahme von Aufgaben, die sich aus dem Tarifverbund «Passepartout» ergeben, trägt der Verkehrsverbund auch eine starke Verantwortung für die operative Umsetzung dieses Tarifverbundes. Änderungen am Tarifverbundsgebiet oder das Entstehen solcher neuer Tarifverbundsgebiete sind in Zukunft nicht auszuschliessen. Es soll daher im Reglement für den Verkehrsverbund Luzern klar geregelt werden, inwieweit der Verkehrsverbund für andere Kantone Aufgaben bei der Organisation und Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs ausführen darf. In diesen Fällen handelt der Verkehrsverbund in einem Auftragsverhältnis.

§ 13

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum öV-Bericht im Kapitel II.3. Diesem Bericht, bei dem es sich um einen Planungsbericht nach § 77 Absatz 1c des Kantonsratsgesetzes vom 28. Juni 1976 handelt, kommt, wie dort dargelegt, aus Sicht sowohl des Kantons wie auch der Gemeinden zentrale Bedeutung als Lenkungs- und Finanzplanungsinstrument zu. Er zeigt mit den Vorgaben in Absatz 3 des Gesetzesentwurfs überdies auf, wie das Kantonsgebiet zumindest mit einem Grundangebot des öffentlichen Personenverkehrs erschlossen wird, auch wenn dabei die regional unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten durchaus Berücksichtigung finden sollen.

Die Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Entwicklungsträger, der Transportunternehmen und von weiteren Interessierten (Nachbarkantone, Verbände, Parteien usw.) ist durch eine Anhörung dieser Kreise sicherzustellen (Abs. 4).

Mit Blick auf die Funktion des öV-Berichts als mittel- und langfristiges Lenkungs- und Finanzplanungsinstrument halten wir trotz dem in der Vernehmlassung wiederholt vorgebrachten Anliegen daran fest, Ihrem Rat diesen Bericht mindestens alle vier Jahr, nicht aber zwingend in noch kürzeren Zeitabständen vorzulegen. Sollten die praktischen Erfahrungen wider Erwarten zeigen, dass eine Berichterstattung an Ihren Rat etwa alle zwei Jahre geboten ist, steht die vorgeschlagene Regelung einem solchen Vorgehen nicht entgegen.

§ 14

Die Bestimmung wird praktisch unverändert aus dem geltenden Recht übernommen (§ 21 Abs. 1 öVG). Immerhin bleibt darauf hinzuweisen, dass es zum einen die Zusammenführung des öffentlichen Regional- und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs und zum anderen die generelle Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs in den vergangenen Jahren notwendig machen, die Zahl der Angebotsstufen zu erhöhen und die jeweiligen Mindestangebote je Angebotsstufe in der neuen Verordnung über den öffentlichen Verkehr neu zu umschreiben.

§ 15

Entsprechend der Regelung im geltenden Recht für die Linien des öffentlichen Regionalverkehrs (§ 21 Abs. 2 öVG) ordnet neu der Verkehrsverbund jede Linie des öffentlichen Personenverkehrs einer Angebotsstufe zu (§ 9 Abs. 2b Entwurf) und setzt gestützt darauf das Angebot fest. Dabei hat er

- die finanziellen Vorgaben und Rahmenbedingungen des Kantons einzuhalten und die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden zu berücksichtigen,
- die wirtschaftliche Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand sicherzustellen,

- die Verkehrserträge durch attraktive, verständliche und auf das Angebot abgestimmte Tarifsysteme zu erhöhen und dadurch
- den Bedarf an Abgeltungen für ungedeckte Kosten so gering wie möglich zu halten.

Die Regelung konkretisiert mit Blick auf die Angebotsfestsetzung die in § 2 des Gesetzesentwurfs formulierten Ziele und Grundsätze, auf die das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr ausgerichtet ist.

§ 16

Am Erfordernis der Festlegung von minimalen Kostendeckungsgraden für die einzelnen Linien des öffentlichen Personenverkehrs (vgl. § 6 öVG) ist trotz dazu im Vernehmlassungsverfahren vereinzelt geäußelter Bedenken im neuen Gesetz festzuhalten. Denn allein dadurch lässt sich die erforderliche Transparenz hinsichtlich Wirtschaftlichkeit einzelner Linien schaffen. Letztlich kann nur auf diesem Weg sichergestellt werden, dass über allfällige Angebotsveränderungen – sei dies aus wirtschaftlichen oder betrieblichen Gründen – in Kenntnis aller Tatsachen (Angebot, Kosten, Nachfrage, Erschließungsfunktion, regionale und volkswirtschaftliche Bedeutung) entschieden wird. Die Kostendeckungsgrade sind, abhängig von der Angebotsstufe und vom Verkehrsmittel, wie bis anhin in der Verordnung festzulegen. Neu soll in der Verordnung auch die genaue Berechnung des Kostendeckungsgrads geregelt werden (Abs. 1).

Absatz 2 verlangt, dass bei einer Unterschreitung des geforderten minimalen Kostendeckungsgrads auf einer Linie des öffentlichen Personenverkehrs die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen sind. Welche Massnahmen im Einzelnen in welchem Zeitpunkt zu treffen sind, ist gestützt auf eine Gesamtabwägung zu entscheiden. Bei einer erstmaligen Unterschreitung des geforderten Kostendeckungsgrads wird in aller Regel noch von solchen Massnahmen abgesehen werden können. Im Übrigen reicht der Massnahmenkatalog von eher weichen Eingriffen etwa im Bereich des Marketings bis zur einschneidendsten Massnahme, nämlich der Aufhebung der betroffenen Linie.

Die Regelung in Absatz 3, wonach die interessierten Gemeinden oder Dritte die Aufrechterhaltung eines Angebots auf einer Linie des öffentlichen Personenverkehrs verlangen können, wenn sie die dadurch anfallenden Mehrkosten übernehmen, ist ein konkreter Ausfluss der Grundsatzregelung in § 8 des Gesetzesentwurfs. Dieser erlaubt es den Gemeinden, das Angebot für den öffentlichen Personenverkehr unter bestimmten Voraussetzungen durch eigene Massnahmen zu ergänzen, sofern diese Massnahmen dem vom Verkehrsverbund festgesetzten Angebot nicht zuwiderlaufen und die Gemeinden die Zusatzkosten übernehmen.

§ 17

Die Bestimmungen zum Bau, zur Änderung sowie zum baulichen und betrieblichen Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr lehnen sich an die heutigen Regelungen an (§ 16 öVG), erfahren aber einige Präzisierungen. So wird klargestellt, dass nach Massgabe des Bundesrechtes in erster Linie die Transportunternehmen für die schienengebundenen Infrastrukturanlagen zu sorgen haben

(Abs. 1). Nur wo der Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs Bauten oder Anlagen beansprucht, die nach den Bestimmungen des Strassengesetzes vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) als Strassenbestandteile gelten (§ 12 StrG), gilt etwas anderes. Hier findet die im Strassengesetz normierte Zuständigkeitsordnung Anwendung. Nicht als Strassenbestandteile gelten gemäss Absatz 3 namentlich Fahrleitungen und Geleise. Die Aufzählung ist nicht abschliessend.

Soweit der Bau, die Änderung oder der Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr (oder auch für den Schienengüterverkehr) in die Zuständigkeit der Transportunternehmen fällt, kann der Kanton im Einzelfall an die Infrastrukturvorhaben Beiträge ausrichten oder deren Ausführung gar selber übernehmen. Damit wird eine bisher bereits geübte Praxis auf eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage gestellt. Der dem Kanton (auch bei einer Vorfinanzierung) letztlich verbleibende Kostenanteil ist weiterhin zur Hälfte durch die Gemeinden zu tragen (vgl. § 23 Abs. 1b Entwurf). Ihre entsprechenden Beiträge gelten als gebundene Ausgaben.

Die Regelung in Absatz 4 erlaubt es beispielsweise den Gemeinden, Landflächen für Haltestellen in einem Nutzungsplanungsverfahren zu sichern.

§ 18

Wir halten in Übereinstimmung mit unseren Ausführungen in den Antworten auf die beiden parlamentarischen Vorstösse von Leo Müller (Motion Nr. 157, teilweise erheblich erklärt als Postulat am 3. November 2004 [GR 2004 S. 1973]) und von Franz Wüest (Motion Nr. 670, teilweise erheblich erklärt am 7. November 2006 [GR 2006 S. 2388]) im Grundsatz daran fest, dass Transportleistungen im öffentlichen Personenverkehr in der Regel auszuschreiben sind (vgl. § 10 Abs. 3 öVG). Da aber nicht auszuschliessen ist, dass der Bund noch mit der laufenden Bahnreform 2 (vgl. dazu die Botschaft des Bundesrates vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 [BBl 2005 S. 2415]) sowie seine Zusatzbotschaft vom 9. März 2007 [BBl 2007 S. 2681]) oder mit einer späteren Vorlage gesamtschweizerisch geltende Ausschreibungsregeln für den abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr festlegt, sollen solche vorgehenden bundesrechtlichen Vorschriften in Absatz 1 bereits vorbehalten werden.

Unter welchen Voraussetzungen im Einzelnen – nebst dem in Übereinstimmung mit dem Beschaffungsrecht grundsätzlich weiterhin geltenden zehnjährigen Vergaberhythmus (vgl. dazu § 3 Abs. 4 der Verordnung zum Gesetz über die öffentlichen Beschaffungen vom 7. Dezember 1998; SRL Nr. 734) – eine Ausschreibung zu erfolgen hat, werden wir in der Verordnung unter Berücksichtigung der Entwicklung auf Bundesebene bestimmen. Das wird namentlich zutreffen, wenn die Kosten des Transportunternehmens, das heute eine Verkehrsleistung erbringt, oder die Qualität seiner Leistungen eine Ausschreibung nahelegen. So wie darüber hinaus andere wichtige Gründe eine Ausschreibung verlangen können, dürfen auf der anderen Seite der Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens aber auch keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Denkbar sind Fälle, in denen volks- oder betriebswirtschaftliche Gründe oder Optimierungen beim Verkehrsangebot in einer Region gegen eine Ausschreibung nach zehn Jahren sprechen.

Anzustreben ist schliesslich auch eine zeitliche und inhaltliche Abstimmung der Ausschreibung einer Linie des öffentlichen Personenverkehrs mit der für die gleiche

Linie erforderlichen Konzessionierung. Dabei ist nach Möglichkeit darauf hinzuwirken, dass das Ausschreibungs- dem Konzessionsverfahren zeitlich vorausgeht.

§ 19

Die geltende Regelung zu den Angebotsvereinbarungen (oder Transportverträgen nach der überholten Terminologie im geltenden Gesetz; vgl. § 10 Abs. 1 und 2 öVG) wird in grossen Teilen unverändert übernommen. Besonders zu erwähnen sind die Qualitätsziele, die künftig ausdrücklich Vertragsinhalt zu sein haben. Das Erreichen der vereinbarten Ziele, die auch die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen oder ökologische Aspekte zum Gegenstand haben können, soll namentlich durch Bonus-Malus-Regelungen unterstützt werden.

Keiner besonderen Erwähnung bedarf die Pflicht zur Anpassung der Angebotsvereinbarungen, wenn sich das Leistungsangebot wesentlich verändert. Ebenso klar ist, dass die Transportunternehmen Abgeltungen für Infrastruktur- und Betriebskosten ganz oder teilweise zurückzuerstatten haben, wenn sie den gesetzlichen oder vereinbarten Pflichten nicht nachkommen.

§ 20

Der geltende überkantonale Tarifverbund «Passepartout» soll mit Beteiligung des Kantons Luzern weitergeführt werden. Weder Änderungen an diesem Tarifverbandsgebiet noch das Entstehen neuer Tarifverbände sind in Zukunft allerdings auszuschliessen. Eine Beteiligung auch an solchen neuen Tarifverbandsgebieten soll gewährleistet bleiben (vgl. dazu § 12 öVG).

§ 21

Die geltenden Regelungen zu weiteren möglichen Förderungsmassnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (vgl. dazu §§ 11 ff. öVG) fassen wir in einer Bestimmung zusammen. Inhaltlich wird das Instrumentarium möglicher Förderungsmassnahmen gestrafft und der heutigen Ausgangslage im öffentlichen Verkehr entsprechend aktualisiert. Nicht mehr vorgesehen wird namentlich die Möglichkeit einer Beteiligung des Kantons an Transportunternehmen, um die auch bundesrechtlich angestrebte Entflechtung des Bestellers und des Erbringers von Transportleistungen konsequent umzusetzen. Besonders zu erwähnen sind die Massnahmen zugunsten der Mobilität von Behinderten. Dadurch wird den wiederholten Forderungen im Vernehmlassungsverfahren entsprechend die Möglichkeit geschaffen, besondere Organisationen oder auch Einrichtungen zur Förderung der Mobilität von Behinderten auch in jenen Fällen zu unterstützen, in denen die erforderlichen Massnahmen nicht direkt die sonst dem öffentlichen Personenverkehr dienenden Bauten, Anlagen oder Transportmittel oder betrieblichen Aspekte des öffentlichen Personenverkehrs betreffen.

§ 22

Analog den Regelungen in den §§ 47 Absatz 3 und 51 Absatz 3 StrG sehen wir vor, dass bei besonderen Massnahmen für den öffentlichen Personenverkehr (oder den Schienengüterverkehr), die auf grosse Verkehrsverursacherinnen oder -verursacher zurückzuführen sind, die dadurch entstehenden Kosten ganz oder teilweise auf diese

überwältigt werden können. Zu denken ist dabei etwa an Einkaufs- oder Fachmarktzentren, Industriebetriebe, Vergnügungszentren oder Grossüberbauungen.

Die zusätzlich erforderlichen Massnahmen für Linien des öffentlichen Personenverkehrs (neue Linien, Verlängerungen bestehender Linien, Änderungen an der Linienführung, zusätzliche Haltestellen, Angebotsverdichtungen usw.) sollen nach Möglichkeit auf vertraglichem Weg – zwischen Verkehrsverbund und Verursacherin oder Verursacher – vereinbart werden. Wo keine Einigung über die Notwendigkeit und den Umfang der zu treffenden Massnahmen zustande kommt, kommt dem Verbundrat neu ausdrücklich die Kompetenz zu, Entsprechendes zu verfügen (Abs. 3). Seine Verfügung ist gemäss § 31 Absatz 1 des Gesetzesentwurfs mit Verwaltungsbeschwerde bei unserem Rat anfechtbar und in der Folge auch durch das Verwaltungsgericht überprüfbar (§ 31 Abs. 2 Entwurf).

Stehen die vereinbarten oder verfügten Massnahmen zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs mit Bewilligungen für Bauten und Anlagen in einem Sachzusammenhang, so verlangt das hier zu berücksichtigende Koordinationsgebot, dass der Vertrag oder die gegebenenfalls erforderliche Verfügung sowohl zeitlich wie auch inhaltlich mit diesen weiteren erforderlichen Bewilligungen für die Bauten und Anlagen abzustimmen sind.

Wünschen die Standortgemeinden Angebotsverbesserungen, die über die vom Verkehrsverbund vereinbarten oder verfügten Massnahmen hinausgehen, können sie diese nach Massgabe der Regelung in § 8 des Gesetzesentwurfs vorsehen. Die dadurch anfallenden Zusatzkosten haben die Gemeinden zu tragen. Ob und in welchem Umfang sie die Mehrkosten den Verursacherinnen oder Verursachern des zusätzlichen Verkehrsaufkommens überwälzen wollen, bleibt ihnen überlassen.

§ 23

Die mit der Finanzreform 08 per 1. Januar 2008 eingeführte Regelung, wonach der Kanton und die Gemeinden je die Hälfte der ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs (und des Schienengüterverkehrs) tragen, führen wir fort. Im Vordergrund stehen dabei die ungedeckten Kosten – also die Kosten, die nach Anrechnung der Erlöse und nach Abzug der Beiträge des Bundes und Dritter verbleiben – für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs (Abs. 1c). Diese Abgeltungen liegen derzeit (Fahrplanjahr 2008) bei knapp 80 Millionen Franken. Darin eingeschlossen sind die Leistungen an den Tarifverbund «Passepartout». Dessen Verwaltung wird in die Organisation des Verkehrsverbundes einzugliedern sein.

Die Regelung zur hälftigen Aufteilung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs (und des Schienengüterverkehrs) zwischen Kanton und Gemeinden soll weiterhin auch für die vom Kanton beschlossenen Infrastrukturmassnahmen zum Tragen kommen (Abs. 1b). Diese Kosten liegen im Jahr 2008 (einschliesslich der Aufwendungen für die Tieflegung der Zentralbahn) bei gut 10 Millionen Franken. Den Einwänden in der Vernehmlassung, wonach der Kanton diese ungedeckten Investitionskosten – also die letztlich verbleibenden Nettokosten – ganz oder zumindest für grössere Vorhaben übernehmen soll, ist entgegenzuhalten, dass das Angebot im öffentlichen Personenverkehr letztlich durch Infrastruktur und Betrieb zusammen bestimmt wird. Eine für diese beiden Bereiche unterschiedliche, von der heutigen

Lösung abweichende Regelung der Kostentragung (vgl. dazu § 27 Abs. 1 öVG für den öffentlichen Regionalverkehr sowie §§ 41 Abs. 1 und 42 Abs. 1 öVG für den öffentlichen Agglomerationsverkehr) widerspräche dem Verständnis des öffentlichen Verkehrs als Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden, welcher Grundsatz mit der von Ihrem Rat gutgeheissenen Finanzreform 08 seine Bestätigung gefunden hat und mit dem Verkehrsverbund Luzern nun auch organisatorisch konsequent umgesetzt wird.

In den kommenden Jahren wird mit einem Ansteigen sowohl der Betriebs- wie auch der Investitionskosten für den öffentlichen Personen- und den Schienengüterverkehr zu rechnen sein. Dabei fallen die Kosten für Infrastrukturvorhaben in den einzelnen Budgetjahren in unterschiedlicher Höhe an und führen auch in den Gemeinden zu unerwünschten schwankenden Kostenanteilen. Diesem Effekt wollen wir mit der Regelung in Absatz 2 entgegenwirken. Danach wird der an sich hälftige Gemeindeanteil auch an diesen Kosten in der Form eines über mehrere Jahre gemittelten Investitionskostenbeitrages erhoben, den der Verkehrsverbund auf der Grundlage der im öV-Bericht ausgewiesenen Bauten und Anlagen festlegt. Mit der Festsetzung eines solchen Investitionskostenbeitrages erreichen wir die angestrebte, möglichst grosse Stetigkeit der jährlichen Kostenaufwendungen der Gemeinden für den öffentlichen Verkehr.

Die von den Gemeinden zu leistenden Kostenanteile an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs gelten weiterhin als gebundene Ausgaben. Ebenfalls mit dem Ziel, eine möglichst grosse Stetigkeit der jährlichen Kostenaufwendungen der Gemeinden für den öffentlichen Verkehr zu erreichen, soll es den Gemeinden neu allerdings ermöglicht werden, ihren Investitionskostenbeitrag an die Kosten der vom Kanton beschlossenen Infrastrukturmassnahmen ungeachtet der sonst in § 10 Absatz 1 der Verordnung über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 9. November 2004 (SRL Nr. 602) geltenden Mindestlimiten der Investitionsrechnung zu belasten (vgl. dazu § 10 Abs. 2 der genannten Verordnung).

§ 24

Wie wir in den Erläuterungen zu § 9 bereits dargelegt haben, soll der Verkehrsverbund künftig nebst der Steuerung und Kontrolle der Kosten für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs auch für die Einbringung der durch den Kanton und die Gemeinden zu leistenden Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs besorgt sein. Ebenso wird er für die weiteren zur Durchführung des Tarifverbundes erforderlichen Massnahmen und für die Verwaltung des Tarifverbundes zuständig sein, namentlich also auch die Erlöse aus den Tarifverbundfahrausweisen verwalten. Diese Neuregelung des Mittelflusses bei den Verbundfahrausweisen trägt zu einem sachgerechten Einsatz der Abgeltungen von Kanton und Gemeinden an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs bei.

Den Transportunternehmen fliessen die Einnahmen aus den Verbundfahrausweisen, abzüglich der Aufwendungen für die Verwaltung des Tarifverbundes, grundsätzlich weiterhin nach einem speziell zu errechnenden Verteilschlüssel zu. Somit verbleibt ihnen – entgegen den in der Vernehmlassung geäusserten Befürchtungen – auch ihre unternehmerische Verantwortung. Es soll aber gemäss der neu vorgesehenen

Regelung in Absatz 2 des Gesetzesentwurfs gestützt auf besondere Abmachungen mit den Transportunternehmen künftig möglich sein, die Verwendung der Erlöse aus den Verbundfahrausweisen so zu regeln, dass allfällige Überschüsse daraus in einem bestimmten Ausmass wiederum für Aufwendungen des Tarifverbundes in den kommenden Fahrplanjahren eingesetzt werden.

§ 25

Mit der Übertragung der Kostenverantwortung auf den Verkehrsverbund rechtfertigt sich eine Bruttofinanzierung der ungedeckten Kosten für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs durch den Kanton nicht mehr. Auch der Kanton hat gleich den Gemeinden nur noch den ihm letztlich (netto) verbleibenden Anteil von 50 Prozent dieser Kosten zu leisten. Etwas anderes gilt einzig bei den Kosten der vom Kanton beschlossenen Infrastrukturmassnahmen gemäss § 17 Absatz 2 des Gesetzesentwurfs. Diese in seiner Verantwortung liegenden Ausgaben beschliesst und finanziert der Kanton auch in Zukunft in Form eines Bruttokredits. Den Kostenanteil der Gemeinden stellt der Verkehrsverbund diesen zusammen mit den übrigen Gemeindebeiträgen (für den Betrieb und für die Verwaltungskosten) als Investitionskostenbeitrag (vgl. dazu § 23 Abs. 2 Entwurf) in Rechnung.

§§ 26 und 27

Die geltenden Regelungen in den §§ 20 und 28 öVG werden unverändert übernommen. An der grundsätzlichen Möglichkeit zur Äufnung eines Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten im öffentlichen Verkehr soll festgehalten werden. Allerdings rechtfertigen sich die Einrichtung eines Fonds und damit die Zweckbindung entsprechender Mittel erst, wenn über die Ausgestaltung solcher Grossprojekte, den Zeitpunkt ihrer Realisierung, die Finanzierung und damit den Mittelbedarf auf kantonaler Ebene konkrete Vorstellungen bestehen.

§ 28

Es kann auf die Ausführungen zur Finanzierung im Kapitel II.4 verwiesen werden. Dort haben wir erläutert, dass mit der organisatorischen Zusammenführung des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs zum öffentlichen Personenverkehr auch der Anteil der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Personenverkehrs gesamthaft auf alle Gemeinden zu verteilen und unter ihnen nach einem einheitlichen Kostenverteilungsschlüssel aufzuteilen ist. Dabei soll der heute für den öffentlichen Regionalverkehr geltende Verteilungsschlüssel, der auch in mehreren anderen Kantonen in ähnlicher Weise Verwendung findet, künftig für den gesamten Gemeindekostenanteil massgebend sein. Er berücksichtigt mit dem Faktor Einwohnerzahl eine Nachfrage- und mit dem Faktor Haltestellenabfahrten eine Angebotskomponente. Dem Umstand, dass beim öffentlichen Agglomerationsverkehr mit dem engeren Busnetz eine typischerweise hohe Haltestellen- und Angebotsdichte besteht, tragen wir Rechnung, indem die beiden massgebenden Komponenten für die Bestimmung des Verkehrsinteresses neu nicht mehr im Verhältnis eins zu zwei (Einwohnerzahl zu gewichtete Haltestellenabfahrten), sondern gleich stark berücksichtigt werden (Abs. 2). Zudem beabsichtigen wir, bei der Gewichtung der Haltestellenabfahrten auf Verord-

nungsstufe die Verkehrsmittel durch die Einführung einer zusätzlichen Kategorie «Trolleybus» mit einem Gewichtungsfaktor von 0,5 (neben den bisherigen Kategorien «Bus» mit dem Gewichtungsfaktor 1, «Schiff» mit dem Gewichtungsfaktor 2 und «Bahn» mit dem Gewichtungsfaktor 3) differenzierter zu werten. Wir berücksichtigen so das bei den Trolleybuslinien nochmals dichtere Haltestellennetz, tragen aber vor allem dem bei diesen Linien vergleichsweise hohen Kostendeckungsgrad Rechnung. Damit nehmen wir die im Vernehmlassungsverfahren geäusserten Bedenken auf, in denen die teilweise hohen zusätzlichen Belastungen für einzelne Gemeinden als Folge des neuen einheitlichen Kostenverteilungsschlüssels bemängelt wurden. Die Ihrem Rat unterbreitete Lösung ist das Ergebnis einer umfassenden Variantenprüfung und fand auch die ausdrückliche Zustimmung des Verbandes Luzerner Gemeinden.

Die Veränderungen, die sich für die Gemeinden bei Anwendung des neuen einheitlichen Kostenverteilungsschlüssels im Vergleich zu ihrer effektiven Belastung (gemäss den heute noch geltenden Schlüsseln für die Aufteilung des Gemeindegeldanteils am öffentlichen Regionalverkehr und am öffentlichen Agglomerationsverkehr) ergeben, sind in der Tabelle in der Beilage 1 detailliert wiedergegeben. Hinzuweisen bleibt auf den Umstand, dass es sich bei den dort angeführten Erhöhungen oder Verminderungen des Gemeindeanteils um eine Darstellung der Gegebenheiten handelt, wie sie sich ergäben, wenn der neue einheitliche Kostenverteilungsschlüssel im Budgetjahr 2009 wirksam würde. Jede Änderung des Angebots auf den einzelnen Linien des öffentlichen Personenverkehrs in den kommenden Fahrplanjahren wie auch Veränderungen der Bevölkerungszahlen führen zu Anpassungen am Kostenverteiler für die Gemeinden und somit – ungeachtet der sich ebenfalls verändernden Höhe der ungedeckten Kosten im öffentlichen Personenverkehr – zu Verschiebungen bei den einzelnen Betroffenen der Gemeinden.

§ 29

Gegen den Kostenverteiler, der neu durch den Verbundrat festzulegen ist, kann wie bisher bei unserem Rat Verwaltungsbeschwerde geführt werden (§ 31 Abs. 1 Entwurf).

§ 30

Sowohl der Kanton wie auch die Gemeinden haben künftig (anders noch § 47 öVG) im Sinn der Kostenwahrheit ihre Anteile zur Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs dem Verkehrsverbund, dem neu die Kostenverantwortung obliegt, in dem Jahr zu begleichen, in dem diese Kosten tatsächlich anfallen. Etwas anderes gilt einzig für die Kosten der vom Kanton beschlossenen Infrastrukturmassnahmen (vgl. dazu § 23 Abs. 1b und Abs. 2 Entwurf). Im heutigen Zeitpunkt (Stand 1. Januar 2009) besteht im öffentlichen Regionalverkehr unter Berücksichtigung bereits in Rechnung gestellter Akontozahlungen aufgrund der geltenden nachschüssigen Zahlungspflicht der Gemeinden noch ein Ausstand an Gemeindebeiträgen in der Höhe von rund 13,5 Millionen Franken. Der Ausstand soll gemäss der Übergangsregelung, die wir in § 32 Absatz 3 des Gesetzesentwurfs vorsehen, während einer Übergangszeit von drei Jahren nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr abgetragen werden. Die dabei auf die einzelnen Gemeinden fal-

lenden Betreffnisse, die auf der Basis des im Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes geltenden Kostenverteilungsschlüssels noch definitiv zu bestimmen sein werden, sind in der Tabelle in der Beilage 2 ersichtlich.

§ 31

Die Bestimmungen zum innerkantonalen Rechtsschutz werden in einem Paragraphen zusammengefasst. Das Rechtsmittelsystem ist im Gesetzesentwurf abschliessend geordnet. Danach können die Verfügungen des Verbundrates lediglich mit Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsrat angefochten werden, die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist – ausser bei Beschwerdeentscheiden des Regierungsrates über die Kostenpflicht Dritter (§ 22 Entwurf) – ausgeschlossen. Die Adressaten der Verfügungen des Verbundrates sind, mit der vorgenannten Ausnahme, die Gemeinden. Bei diesen unternehmerisch geprägten Entscheiden sind das Verhältnis der Gemeinden untereinander und ihre Stellung bei der Festlegung des Angebots des öffentlichen Personenverkehrs betroffen. Die entsprechenden Verfügungen des Verbundrates sollen daher als *actes de gouvernement* nicht gerichtlich angefochten werden können.

§ 32

Als Folge der vorgeschlagenen organisatorischen Zusammenlegung des öffentlichen Regional- und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs kann der bestehende Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes aufgehoben werden. Die gesetzlichen Grundlagen zur Bildung des Zweckverbandes (vgl. §§ 35–44 öVG) fallen mit der formalen Gesamtrevision des öVG dahin.

Die Mitglieder des Verbundrates sind auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr zu wählen, aber früher einzusetzen, um die operative Aufnahme der Tätigkeit des Verkehrsverbundes auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes sicherzustellen.

Im Übrigen ist in den Erläuterungen zu § 30 des Gesetzesentwurfs dargelegt worden, dass künftig auch die Gemeinden ihre Anteile zur Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs in dem Jahr zu begleichen haben, in dem diese Kosten tatsächlich anfallen. Da heute (Stand 1. Januar 2009) als Folge der geltenden nachschüssigen Zahlungspflicht der Gemeinden im öffentlichen Regionalverkehr (vgl. dazu § 47 öVG) selbst unter Berücksichtigung bereits in Rechnung gestellter Akontozahlungen noch ein Ausstand an Gemeindebeiträgen in der Höhe von rund 13,5 Millionen Franken besteht, wird in Absatz 3 eine dreijährige Übergangszeit zur Abtragung des Ausstands vorgesehen. Damit lassen sich übermässige Belastungen der Gemeinden im Budgetjahr nach dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vermeiden.

§ 33

Da es sich beim neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr formal um eine Totalrevision des geltenden Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 handelt, ist dieser Erlass mit dem neuen Erlass aufzuheben.

§ 34

Die Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes vom 13. September 1977 sind für die klassische kantonale Verwaltung konzipiert und eignen sich für den Finanzhaushalt einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt nicht. Deshalb sollen für den Verkehrsverbund – gleich wie bei den öffentlich-rechtlichen Spitälern, bei den Ausgleichskassen, bei der Gebäudeversicherung und bei der Arbeitslosenkasse – die Regeln des Finanzhaushaltsgesetzes nicht gelten. In § 1 Absatz 3 dieses Gesetzes ist der Verkehrsverbund daher vom Geltungsbereich auszunehmen. Da die Luzerner Familienausgleichskasse für Selbständigerwerbende mit dem Kantonalen Familienzulagengesetz vom 8. September 2008 (SRL Nr. 825) aufgelöst worden ist, ist sie nicht mehr in die Auflistung in dieser Bestimmung aufgenommen worden.

Die Änderungen im Strassengesetz und im Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 (SRL Nr. 776) sind formaler Natur. Übernommen werden der neue, kürzere Titel des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und, wo angebracht, die in § 3 des Gesetzesentwurfs definierten Begriffe des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs.

§ 35

Da einzelne Bestimmungen des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vorweg in Kraft zu setzen sein werden, um die operative Tätigkeit des Verkehrsverbundes ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes zu gewährleisten, sehen wir vor, dass unser Rat das Inkrafttreten bestimmt.

IV. Finanzielle und personelle Auswirkungen

Zu einer wesentlichen Änderung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs führten die Anpassungen im Zusammenhang mit der Neuordnung der Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden, die mit dem Mantelerlass zur Finanzreform 08 am 1. Januar 2008 in Kraft traten. Mit der Änderung des öVG als Teil dieses Mantelerlasses wurde die je hälftige Finanzierung der ungedeckten Infrastruktur- und Betriebskosten sowohl des öffentlichen Regionalverkehrs wie auch des öffentlichen Agglomerationsverkehrs durch den Kanton einerseits und die Gemeinden andererseits eingeführt. Aufgegeben wurde auf diesen Zeitpunkt hin im Weiteren die Bildung von zwei Regionen des öffentlichen Verkehrs (öV-Region Agglomeration Luzern, öV-Region Landschaft) zur Aufteilung des den Gemeinden zufallenden Kostenanteils am öffentlichen Regionalverkehr. Zwar ergab sich dadurch eine stärkere Belastung der Gemeinden der Agglomeration Luzern. Mit der Erhöhung des Kostenanteils des Kantons von bisher 20 auf neu 50 Prozent auch beim öffentlichen Agglomerationsverkehr kam aber für diese Gemeinden insgesamt eine deutliche Entlastung zustande. Die finanzielle Mehrbelastung des Kantons, die diese einheitliche Ausgestaltung der Finanzierung mit sich brachte, liegt bei rund 16 Millionen Franken. Mitberücksichtigt sind dabei die Auswirkungen der NFA, die zu einer Erhöhung des

Kantonsanteils an der Abgeltung der ungedeckten Kosten für den Betrieb des öffentlichen Regionalverkehrs im Kanton Luzern von 35 auf heute 56 Prozent führten (im Einzelnen vorne Kap. I.2 und II.4).

Zentrales Element des Ihrem Rat unterbreiteten Entwurfs eines neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr ist eine auf die Neugestaltung der Finanzierung abgestimmte Neuordnung der Zuständigkeiten im öffentlichen Verkehr. Im Vordergrund dieser Neuordnung steht die Schaffung des eigenständigen Verkehrsverbundes Luzern in der Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, die für die Planung, die Festsetzung und die Bestellung des betrieblichen Angebots im öffentlichen Personenverkehr in der Region und in der Agglomeration verantwortlich zeichnet. Die finanziellen Aufwendungen von Kanton und Gemeinden, die zur Hauptsache die Abgeltungen an die ungedeckten Kosten im öffentlichen Personenverkehr und im Schienengüterverkehr umfassen, verändern sich dadurch nicht mehr wesentlich. Neu hinzu kommen die Verwaltungsaufwendungen des Verkehrsverbundes, die sich einerseits aus Personalkosten (Verbundrat, Geschäftsleitung und weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der öffentlich-rechtlichen Anstalt) und andererseits aus dem übrigen Sachaufwand zusammensetzen. Die Personalkosten werden sich zumindest mittel- bis langfristig durch entsprechende Einsparungen beim Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr, der im Zuge der Neuorganisation aufzulösen sein wird, und bei der zuständigen Dienststelle des Kantons auffangen lassen. Beim Sachaufwand wiederum gehen wir davon aus, dass dieser teilweise durch die Übernahme von administrativen Aufgaben, die heute noch innerhalb des Tarifverbundes «Passepartout» erbracht werden, kompensiert wird.

V. Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf eines neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr zuzustimmen.

Luzern, 3. Februar 2009

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Max Pfister
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

Nr. 775

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 3. Februar 2009,
beschliesst:

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 *Geltungsbereich*

¹ Das Gesetz regelt den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr von Kanton und Gemeinden. Es ergänzt die Vorschriften des Bundes, welche auch für den danach nicht abgeltungsberechtigten öffentlichen Personenverkehr sinngemäss Anwendung finden.

² Das Gesetz enthält Regelungen zur Organisation, zur Planung, zu den Massnahmen für Infrastruktur und Betrieb sowie zur Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs von Kanton und Gemeinden.

§ 2 *Ziele und Grundsätze*

¹ Das Gesetz bezweckt die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs nach wirtschaftlichen Grundsätzen und im Rahmen einer integrierten, namentlich auf den Fernverkehr und die Regionen abgestimmten Verkehrspolitik. Es fördert die Verlagerung des Personentransports auf öffentliche Verkehrsmittel unter Erhöhung des Anteils dieser Verkehrsmittel am Gesamtverkehr.

² Anzustreben ist

- a. eine Grundversorgung durch den öffentlichen Personenverkehr im ganzen Kantonsgebiet als Voraussetzung für die raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschte Entwicklung der Regionen und Gemeinden,
- b. ein leistungsfähiger, der Verkehrssicherheit und der Umwelt verpflichteter, attraktiver und einfach zugänglicher öffentlicher Personenverkehr,

- c. eine gute Erreichbarkeit der Agglomerationen mit dem öffentlichen Personenverkehr und eine Verbesserung seiner Effizienz,
- d. eine wirtschaftliche Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand im Rahmen der finanziellen Vorgaben, namentlich durch Steigerung der Verkehrserträge dank einem attraktiven, verständlichen und auf das Angebot abgestimmten Tarifsysteem.

§ 3 *Begriffe*

In diesem Gesetz gelten als:

- a. öffentlicher Personenverkehr: Personenverkehr zur Erschliessung von Siedlungen und Siedlungsteilen mit Verkehrsmitteln, die von allen benützt werden können und nach einem öffentlichen Fahrplan verkehren; nicht dazu zählt der öffentliche Fernverkehr,
- b. Schienengüterverkehr: Transport von Gütern mit der Bahn, einschliesslich des Güterumschlags im Rahmen des kombinierten Verkehrs,
- c. Besteller: Bund, Kanton und Gemeinden, die den Transportunternehmen die ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam oder allein bestellten Angebots im öffentlichen Personenverkehr und im Schienengüterverkehr abgelten,
- d. Transportunternehmen: Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die über eine Personenbeförderungs- oder eine Infrastrukturkonzession verfügen,
- e. Tarifverbund: Verbund mit einheitlichen Fahrausweisen und Preisen für alle öffentlichen Verkehrsmittel in einem geografisch abgegrenzten Gebiet.

II. Organisation

1. Zusammenarbeit

§ 4

¹ Der Kanton, die Gemeinden und der Verkehrsverbund Luzern organisieren in Zusammenarbeit mit dem Bund, anderen Kantonen und den Transportunternehmen den öffentlichen Personenverkehr und, soweit er mit dem Personenverkehr abgestimmt werden muss, den Schienengüterverkehr auf dem Kantonsgebiet.

² Sie betreiben einen Tarifverbund, der auf andere Kantonsgebiete ausgeweitet werden kann.

2. Kantonale Behörden

§ 5 *Kantonsrat*

Der Kantonsrat

- a. behandelt den öV-Bericht gemäss § 13,
- b. stellt gestützt auf einen Budgetbericht im Voranschlag die in § 25 genannten finanziellen Mittel bereit,
- c. beschliesst über die Sonder- und Zusatzkredite für Infrastrukturmassnahmen nach § 17 Absatz 2, wenn die Ausgaben im Einzelfall 3 Millionen Franken oder mehr betragen.

§ 6 *Regierungsrat*

Der Regierungsrat

- a. erstellt die in § 5 Unterabsätze a und b genannten Berichte und unterbreitet sie dem Kantonsrat,
- b. plant in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Luzern die Infrastrukturvorhaben für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr,
- c. beschliesst, sofern dafür nicht der Kantonsrat zuständig ist (§ 5 Unterabs. c), im Rahmen der verfügbaren Mittel über die Sonder- und Zusatzkredite für Infrastrukturmassnahmen nach § 17 Absatz 2,
- d. genehmigt das Reglement für den Verkehrsverbund,
- e. schliesst im Rahmen seiner finanziellen Befugnisse mit dem Verkehrsverbund eine Leistungsvereinbarung ab,
- f. genehmigt die Jahresrechnung und den Jahresbericht des Verkehrsverbundes,
- g. bestimmt die Revisionsstelle des Verkehrsverbundes,
- h. wählt unter Berücksichtigung der Vorschläge der Gemeinden oder der sie vertretenden regionalen Entwicklungsträger den Präsidenten oder die Präsidentin und die weiteren Mitglieder des Verbundrates,
- i. übt die Oberaufsicht aus.

3. Gemeinden

§ 7 *Zuständigkeit*

Sofern die Gemeinde in ihren rechtsetzenden Erlassen nichts anderes geregelt hat, ist die zuständige Stelle der Gemeinde der Gemeinderat.

§ 8 *Befugnisse*

¹ Die Gemeinden können das Angebot für den öffentlichen Personenverkehr durch eigene Massnahmen ergänzen, soweit diese dem Angebot des Verkehrsverbundes Luzern nicht zuwiderlaufen.

² Sie können überdies bei Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr höhere Anforderungen an Gestaltung, Nutzung und Ausführung stellen, wenn diese die sach- und termingerechte Realisierung der Bauten und Anlagen nicht behindern.

³ Die Zusatzkosten, die sich durch die betrieblichen und baulichen Massnahmen gemäss den Absätzen 1 und 2 ergeben, haben die Gemeinden zu tragen. Der Verkehrsverbund entscheidet über die Realisierung dieser Massnahmen und, soweit erforderlich, über die von den Gemeinden zu tragenden Zusatzkosten.

4. Verkehrsverbund Luzern

§ 9 *Rechtsform, Aufgaben*

¹ Der Verkehrsverbund Luzern ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit mit Sitz in Luzern.

² Er ist für den öffentlichen Personenverkehr zuständig, soweit einzelne Aufgaben nicht dem Kanton obliegen. Zu den Aufgaben des Verkehrsverbundes zählen namentlich

- a. die Zuordnung der Linien des öffentlichen Personenverkehrs zu den Angebotsstufen sowie die Planung und die Festsetzung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr,
- b. das Fahrplanverfahren innerhalb des Kantons,
- c. die Ausschreibung von Verkehrsleistungen, das Bestellverfahren und der Abschluss von Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen,
- d. die für den Tarifverbund erforderlichen Massnahmen und dessen Verwaltung,
- e. die Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Bundes und der Kantone, mit den Gemeinden, mit den sie vertretenden regionalen Entwicklungsträgern und mit den Transportunternehmen sowie die Koordination unter den Beteiligten,
- f. die Festlegung des jährlichen Investitionskostenbeitrags der Gemeinden nach § 23 Absatz 2,
- g. die Festlegung des Kostenverteilers für die Gemeindebeiträge sowie der Höhe dieser Beiträge,
- h. die gesetztes- und vertragskonforme Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs, einschliesslich des Controllings.

³ Der Regierungsrat kann dem Verkehrsverbund in der Verordnung weitere Aufgaben übertragen.

⁴ In der Leistungsvereinbarung, die der Kanton mit dem Verkehrsverbund abschliesst, werden dessen Aufgaben im Einzelnen festgelegt und die Modalitäten der Aufgabenerfüllung geregelt.

§ 10 *Verbundrat*

¹ Der Verbundrat ist das oberste Organ des Verkehrsverbundes Luzern. Kanton und Gemeinden sind darin ausgewogen vertreten.

² Der Verbundrat nimmt die strategische Führung wahr. Er ist für die dem Verkehrsverbund übertragenen Aufgaben verantwortlich und folglich insbesondere dafür zuständig,

- a. das Reglement für den Verkehrsverbund Luzern zu erlassen,
- b. die Geschäftsleitung zu wählen,
- c. die Aufsicht auszuüben,
- d. die Leistungsvereinbarung mit dem Kanton abzuschliessen,
- e. die in § 5 Unterabsätze a und b genannten Berichte zuhanden des Regierungsrates zu verabschieden,
- f. das Tarifverbundsgebiet zu bestimmen,
- g. die tarifarischen Massnahmen zu beschliessen,
- h. alle ihm sonst im Gesetz, in der Verordnung, im Reglement oder in der Leistungsvereinbarung übertragenen Aufgaben wahrzunehmen.

³ Der Regierungsrat regelt in der Verordnung das Weitere, namentlich die Grösse und die Zusammensetzung des Verbundrates, die Amtsdauer und die Wiederwahl seiner Mitglieder sowie die Unvereinbarkeiten.

§ 11 *Geschäftsleitung*

¹ Die Geschäftsleitung nimmt die operative und betriebliche Führung des Verkehrsverbundes Luzern und seine Vertretung nach aussen wahr.

² Im Einzelnen werden die Aufgaben der Geschäftsleitung sowie ihre Rechte und Pflichten im Reglement für den Verkehrsverbund Luzern festgelegt.

§ 12 *Reglement für den Verkehrsverbund Luzern*

¹ Das Reglement für den Verkehrsverbund Luzern legt die Organisation des Verkehrsverbundes fest, regelt die Betriebs- und Rechnungsführung, ordnet das Controlling und die weiteren im Gesetz oder in der Verordnung vorgesehenen Bereiche.

² Im Reglement ist festzulegen, inwieweit der Verkehrsverbund Luzern namentlich für andere Kantone Aufgaben bei der Organisation und Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs übernehmen kann.

III. Planung

§ 13 *öV-Bericht*

¹ Der Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) ist ein besonderer Planungsbericht gemäss § 77 Absatz 1c des Kantonsratsgesetzes vom 28. Juni 1976.

² Er gibt Auskunft über das bestehende Angebot, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze fest.

³ Der öV-Bericht berücksichtigt bei der Infrastruktur- und Angebotsplanung

- a. die in § 2 genannten Ziele und Grundsätze,
- b. die Funktion der Linien, das Erschliessungspotenzial sowie die Siedlungsstruktur und -entwicklung,
- c. die Wirtschaftlichkeit.

⁴ Die Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger, die Transportunternehmen und weitere Interessierte sind anzuhören.

⁵ Der öV-Bericht ist dem Kantonsrat mindestens alle vier Jahre vorzulegen.

§ 14 *Angebotsstufen*

Der Regierungsrat legt in der Verordnung für die Linien des öffentlichen Personenverkehrs Angebotsstufen fest. Er bestimmt für jede Angebotsstufe das Mindestangebot.

§ 15 *Angebotsfestsetzung*

¹ Der Verbundrat setzt das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs jährlich nach den Vorgaben des öV-Berichts und unter Berücksichtigung der vom Kantonsrat für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs bereitgestellten Mittel fest.

² Die Linienführung, die Haltestellen, das Angebot und die Transportmittel sind so zu wählen, dass die Kosten der Massnahmen in einem möglichst günstigen Verhältnis zu den gefahrenen Personenkilometern stehen.

§ 16 *Kostendeckung*

¹ Der Regierungsrat setzt in der Verordnung für die Linien des öffentlichen Personenverkehrs minimale Kostendeckungsgrade fest. Er unterscheidet zwischen den Angebotsstufen und den Verkehrsmitteln, regelt die Ausnahmen und legt die Grundsätze zur Errechnung des Kostendeckungsgrades fest.

² Wird der Kostendeckungsgrad auf einer Linie des öffentlichen Personenverkehrs unterschritten, sind die zur Erreichung des Kostendeckungsgrades erforderlichen Massnahmen zu treffen.

³ Die interessierten Gemeinden oder Dritte können die Aufrechterhaltung des Angebots verlangen, wenn sie die Kosten für die Differenz zwischen dem tatsächlichen und dem erforderlichen Kostendeckungsgrad der Linie übernehmen.

IV. Massnahmen für Infrastruktur und Betrieb

§ 17 *Bauten und Anlagen*

¹ Der Bau, die Änderung und der Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr sind Sache der dafür konzessionierten Transportunternehmen. Es gelten die Vorschriften des Bundes, namentlich des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957. Vorbehalten bleibt Absatz 3.

² Der Kanton kann an den Bau, die Änderung und den Unterhalt solcher Bauten und Anlagen Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Er kann die Ausführung selber und die Finanzierung als Vorleistung übernehmen, wenn es im Einzelfall gerechtfertigt ist.

³ Für Bauten und Anlagen, die Strassenbestandteile sind, finden die Vorschriften des Strassengesetzes vom 21. März 1995 Anwendung. Fahrleitungen und Geleise gelten nicht als Strassenbestandteile.

⁴ Kanton und Gemeinden können für den Bau und die Änderung von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr Nutzungspläne zur Freihaltung der erforderlichen Flächen erlassen. Die Bestimmungen des Strassengesetzes zum Strassenplan finden sinngemäss Anwendung.

§ 18 *Ausschreibung von Verkehrsleistungen*

¹ Wo die Vorschriften des Bundes nichts anderes bestimmen und keine öffentlichen Interessen dagegensprechen, sind die durch die Transportunternehmen auf den Linien des öffentlichen Personenverkehrs zu erbringenden Leistungen regelmässig auszuschreiben.

² Der Regierungsrat regelt das Nähere in der Verordnung. Er bestimmt namentlich

- a. wann Verkehrsleistungen auszuschreiben sind,
- b. wie Ausschreibungs- und Konzessionsverfahren aufeinander abzustimmen sind,
- c. in welchen Fällen von einer Ausschreibung abgesehen werden kann.

§ 19 *Angebotsvereinbarungen*

¹ In den Angebotsvereinbarungen sind die durch die Transportunternehmen auf den Linien des öffentlichen Personenverkehrs zu erbringenden Leistungen, die Qualitätsziele und die Beteiligung am Tarifverbund festzulegen.

² Die von den Transportunternehmen zu erbringenden Leistungen werden insbesondere durch den Fahrplan und die Fahrzeugstandards umschrieben.

§ 20 *Tarifverbunde*

Der Verkehrsverbund Luzern kann sich an Tarifverbunden beteiligen und Beiträge daran ausrichten.

§ 21 *Weitere Massnahmen*

Der Verkehrsverbund Luzern kann den öffentlichen Verkehr mit weiteren Massnahmen, namentlich mit Massnahmen zugunsten des öffentlichen Fernverkehrs oder der Mobilität von Behinderten, mit Marketingtätigkeiten oder mit Anschubfinanzierungen fördern.

§ 22 *Verpflichtung Dritter*

¹ Sind wegen Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen besondere Massnahmen für den öffentlichen Personenverkehr oder den Schienengüterverkehr erforderlich, sind die dadurch entstehenden Kosten ganz oder teilweise durch den Verursacher oder die Verursacherin zu tragen.

² Inhalt, Umfang, Anpassung und Dauer der Massnahmen sowie die finanziellen Leistungen des Verursachers oder der Verursacherin sind in einem Vertrag näher zu umschreiben.

³ Kommt kein Vertrag zustande, entscheidet der Verbundrat über die Kostenpflicht und das Weitere gemäss Absatz 2.

V. Finanzierung

1. Grundsätzliches

§ 23 *Kostenanteile*

¹ Der Kanton und die Gemeinden tragen nach Abzug von Programmbeiträgen des Bundes gemäss § 27 Absatz 2 und Beiträgen Dritter je die Hälfte

- a. der vom Bund für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr verfügbaren Beiträge,
- b. der Kosten der vom Kanton beschlossenen Infrastrukturmassnahmen nach § 17 Absatz 2 mit Ausnahme der Finanzierungsvorleistungen,
- c. der verbleibenden ungedeckten Kosten aus dem Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs (§ 19), der Beiträge an Tarifverbunde (§ 20) und der Kosten für weitere Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (§ 21),
- d. der Verwaltungskosten des Verkehrsverbundes Luzern.

² Ihren Anteil gemäss Absatz 1b leisten die Gemeinden in Form eines Investitionskostenbeitrages. Diesen legt der Verbundrat jährlich nach dem durchschnittlichen, im öV-Bericht ausgewiesenen Mittelbedarf fest.

³ Die Gemeinden können ihren Investitionskostenbeitrag ungeachtet seiner Höhe der Investitionsrechnung belasten.

§ 24 *Beitrags- und Erlösverwaltung*

¹ Der Verkehrsverbund Luzern sorgt für den Eingang der durch den Kanton und die Gemeinden zu leistenden Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs und leitet diese gemäss den Angebotsvereinbarungen den Transportunternehmen weiter.

² Er verwaltet die Erlöse aus den Verbundfahrausweisen und teilt diese einvernehmlich auf die am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen auf. Vorbehalten bleiben abweichende Vereinbarungen über die Verwendung der Erlöse.

2. Kanton

§ 25 *Bereitstellung der Mittel*

Gestützt auf einen Budgetbericht stellt der Kantonsrat im Voranschlag bereit:

- a. die Mittel für Infrastrukturmassnahmen nach § 17 Absatz 2,
- b. den kantonalen Anteil an den Mitteln für den Betrieb der Linien des öffentlichen Personenverkehrs und für weitere Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs,
- c. den kantonalen Anteil an die Verwaltungskosten des Verkehrsverbundes Luzern.

§ 26 *Fonds für Grossprojekte*

¹ Der Kantonsrat kann zur Finanzierung von Grossprojekten einen Fonds errichten.

² Er entscheidet über die Verwendung der Mittel.

§ 27 *Kantonale Finanzierung*

¹ Der Kanton verwendet zur Finanzierung seiner Aufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr folgende Mittel:

- a. 20 Prozent des dem Kanton zufallenden Anteils aus der leistungsabhängigen Scherwerverkehrsabgabe nach dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Scherwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997,
- b. 5 Prozent der aus den Verkehrssteuern resultierenden Einnahmen nach dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994,
- c. weitere dafür bereitgestellte Beträge.

² Für Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr verwendet der Kanton zudem Programmbeiträge des Bundes aus dem Infrastrukturfonds an die Kosten für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen nach dem Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006.

³ Die Programmbeiträge gemäss Absatz 2 werden als ein auf die nächsten Jahre übertragbarer Investitionskredit in den Voranschlag eingestellt. In den Kreditbeschlüssen über die Infrastrukturmassnahmen nach § 17 Absatz 2 wird festgelegt, welcher Betrag dem Investitionskredit zur Finanzierung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Vorhaben für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr entnommen wird.

3. Gemeinden

§ 28 *Kostenaufteilung auf die Gemeinden*

¹ Der den Gemeinden in § 23 Absatz 1 zugeordnete Kostenanteil wird nach ihrem Verkehrsinteresse auf die Gemeinden aufgeteilt.

² Das Verkehrsinteresse bestimmt sich je zur Hälfte nach

- a. den gewichteten Haltestellenabfahrten des öffentlichen Personenverkehrs auf dem Gemeindegebiet; Haltestellen im unmittelbar angrenzenden Gebiet einer anderen Gemeinde werden entsprechend ihrer Bedeutung anteilmässig berücksichtigt,
- b. der Einwohnerzahl der Gemeinde.

³ Der Regierungsrat regelt das Nähere, namentlich die Gewichtung der Haltestellenabfahrten, in der Verordnung.

§ 29 *Kostenverteiler*

Der Verbundrat verfügt jährlich den Kostenverteiler für die Gemeindebeiträge sowie die einzelnen Gemeindebeiträge. Die Gemeinden werden zum Entwurf des Kostenverteilers angehört.

§ 30 *Zahlung der Gemeindebeiträge*

¹ Die Gemeinden bezahlen ihre Beiträge an die Kosten für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs jeweils spätestens bis Ende des Fahrplanjahres.

² Der Verkehrsverbund Luzern kann von den Gemeinden Akontozahlungen an die im laufenden Fahrplanjahr anfallenden Kosten verlangen.

VI. Schlussbestimmungen

§ 31 *Rechtsschutz*

¹ Entscheide des Verbundrates zur Zulässigkeit von ergänzenden betrieblichen und baulichen Massnahmen und zur Kostentragung der Gemeinden (§ 8), zur Angebotsfestsetzung (§ 15), zur Kostenpflicht Dritter (§ 22), zum Investitionskostenbeitrag der Gemeinden (§ 23), zum Kostenverteiler und zu den Gemeindebeiträgen (§ 29) können mit Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsrat angefochten werden.

² Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nur gegen Beschwerdeentscheide über die Kostenpflicht Dritter zulässig.

§ 32 *Übergangsregelungen*

¹ Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr wird auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes aufgelöst.

² Auf diesen Zeitpunkt wählt der Regierungsrat die Mitglieder des Verbundrates.

³ In den ersten drei Fahrplanjahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes haben die Gemeinden nebst dem von ihnen gemäss § 30 geschuldeten Beitrag an die Kosten für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs den nach bisherigem Recht noch verbleibenden, nachschüssig zu leistenden Kostenanteil für das dem Inkrafttreten des Gesetzes vorausgehende Fahrplanjahr zu bezahlen.

§ 33 *Aufhebung eines Erlasses*

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 wird aufgehoben.

§ 34 *Änderung von Erlassen*

Folgende Erlasse werden gemäss Anhang geändert:

- a. Finanzhaushaltgesetz vom 13. September 1977,
- b. Strassengesetz vom 21. März 1995,
- c. Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994.

§ 35 *Inkrafttreten*

¹ Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

² Das Gesetz unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Änderung von Erlassen im Zusammenhang mit dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr

a. Finanzhaushaltgesetz (SRL Nr. 600)

Das Finanzhaushaltgesetz vom 13. September 1977 wird wie folgt geändert:

§ 1 *Absatz 3*

³ Das Luzerner Kantonsspital, die Luzerner Psychiatrie, die Ausgleichskasse Luzern, die Familienausgleichskasse des Kantons Luzern, die Gebäudeversicherung, die Arbeitslosenkasse des Kantons Luzern und der Verkehrsverbund Luzern sind dem Gesetz nicht unterstellt.

b. Strassengesetz (SRL Nr. 755)

Das Strassengesetz vom 21. März 1995 wird wie folgt geändert:

§ 39 *Koordination mit dem öffentlichen Personenverkehr*

¹ Die Planungen nach diesem Gesetz und nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr sind auf allen Planungs- und Entscheidungsstufen aufeinander abzustimmen. Beim Strassenbau sind mögliche Verkehrsleistungen des öffentlichen Personenverkehrs zu berücksichtigen.

² Strassen sind so auszugestalten, dass die Planungsziele des öffentlichen Personenverkehrs erreicht werden können.

³ Bestehende Strassen sind den Bedürfnissen des öffentlichen Personenverkehrs anzupassen, soweit dies möglich und für die Erreichung der Planungsziele des öffentlichen Personenverkehrs erforderlich ist.

⁴ Zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs sind flankierende Massnahmen zu treffen.

c. Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (SRL Nr. 776)

Das Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 wird wie folgt geändert:

§ 9 *Verwendung des Steuerertrags*

Die Einnahmen aus den Verkehrssteuern sind, nach Abzug eines Prozentes für die Aufwendungen des Steuereinzugs durch das Strassenverkehrsamt, zu 80 Prozent für die Strassenaufwendungen des Kantons und der Gemeinden gemäss den §§ 83 und 83a des Strassengesetzes, zu 5 Prozent für die kantonalen Aufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr gemäss § 27 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr sowie zu 15 Prozent für die Aufwendungen der Verkehrspolizei zu verwenden.

Kostenanteile Gemeinden

Jährliche Anteile der Gemeinden an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs gemäss heutigem und gemäss neuem Kostenverteilungsschlüssel sowie Veränderungen je Gemeinde (Basis: Fahrplanjahr 2008; vgl. Erläuterungen in Kap. II.4)

<i>Gemeinde</i>	<i>Gemeindeanteil heutiger Verteilungsschlüssel</i>	<i>Gemeindeanteil neuer Verteilungsschlüssel</i>	<i>Veränderung Gemeindeanteil</i>
Adligenswil	837'296	704'213	-133'083
Aesch	74'433	83'333	+8'900
Alberswil	100'352	74'148	-26'204
Altbüron	103'148	90'488	-12'660
Altishofen	103'437	118'767	+15'330
Altwis	26'973	31'021	+4'048
Ballwil	202'970	218'087	+15'117
Beromünster	445'132	437'213	-7'919
Buchrain	784'838	594'184	-190'654
Büron	158'787	173'391	+14'604
Buttisholz	485'203	375'440	-109'763
Dagmersellen	312'284	383'761	+71'477
Dierikon	227'011	154'894	-72'117
Doppleschwand	61'029	65'674	+4'645
Ebersecken	20'124	31'554	+11'430
Ebikon	1'754'801	1'765'894	+11'093
Egolzwil	73'364	100'963	+27'599
Eich	94'175	122'982	+28'807
Emmen	4'126'028	4'014'752	-111'276
Entlebuch	390'784	355'810	-34'974
Ermensee	158'983	116'276	-42'707
Eschenbach	267'047	295'280	+28'233
Escholzmatt	416'033	358'221	-57'812
Ettiswil	375'273	289'452	-85'821
Fischbach	86'842	77'881	-8'961
Flühli	284'687	226'809	-57'878
Gettnau	128'675	110'585	-18'090
Geuensee	188'717	196'021	+7'304
Gisikon	77'193	88'316	+11'123
Greppen	64'833	77'278	+12'445
Grossdietwil	79'361	74'790	-4'571
Grosswangen	283'216	281'604	-1'612
Hasle	199'797	181'804	-17'993
Hergiswil b.W	121'109	151'825	+30'716
Hildisrieden	158'245	167'194	+8'949
Hitzkirch	806'237	611'353	-194'884
Hochdorf	871'008	827'204	-43'804
Hohenrain	276'591	250'842	-25'749
Honau	23'135	25'778	+2'643
Horw	1'718'335	1'940'045	+221'710
Inwil	189'999	205'898	+15'899
Knutwil	140'876	153'082	+12'206

<i>Gemeinde</i>	<i>Gemeindeanteil heutiger Verteilschlüssel</i>	<i>Gemeindeanteil neuer Verteilschlüssel</i>	<i>Veränderung Gemeindeanteil</i>
Kriens	3'034'330	3'039'430	+5'100
Littau	2'013'770	2'224'623	+210'853
Luthern	75'050	110'063	+35'013
Luzern	10'918'229	12'498'797	+1'580'568
Malters	466'803	540'651	+73'848
Marbach	213'231	161'653	-51'578
Mauensee	165'423	138'562	-26'861
Meggen	1'012'343	974'014	-38'329
Meierskappel	140'252	125'348	-14'904
Menznau	262'854	265'007	+2'153
Nebikon	261'668	234'802	-26'866
Neudorf	155'508	128'319	-27'189
Neuenkirch	707'495	632'091	-75'404
Nottwil	344'603	315'466	-29'137
Oberkirch	343'600	324'920	-18'680
Ohmstal	9'745	21'557	+11'812
Pfaffnau	269'337	235'015	-34'322
Pfeffikon	21'144	46'774	+25'630
Rain	199'924	202'566	+2'642
Reiden	731'916	649'315	-82'601
Rickenbach	136'865	173'360	+36'495
Roggliwil	130'219	93'385	-36'834
Römerswil	197'276	171'634	-25'642
Romoos	43'637	59'296	+15'659
Root	595'058	521'488	-73'570
Rothenburg	1'034'538	775'226	-259'312
Ruswil	821'740	713'793	-107'947
Schenkon	283'069	261'390	-21'679
Schlierbach	25'460	44'074	+18'614
Schongau	73'919	76'775	+2'856
Schötz	246'777	285'838	+39'061
Schüpfheim	336'725	352'506	+15'781
Schwarzenberg	120'282	155'304	+35'022
Sempach	308'882	343'133	+34'251
Sursee	1'110'410	1'012'082	-98'328
Triengen	320'034	371'576	+51'542
Udligenswil	356'335	252'133	-104'202
Ufhusen	32'431	58'612	+26'181
Vitznau	208'358	144'809	-63'549
Wauwil	201'121	177'515	-23'606
Weggis	489'569	422'877	-66'692
Werthenstein	240'933	212'027	-28'906
Wikon	197'365	181'955	-15'410
Willisau	721'580	708'271	-13'309
Wolhusen	605'931	496'535	-109'396
Zell	290'473	235'901	-54'572

Wegfall Nachschüssigkeit, Restkosten Gemeinden

(Total je Gemeinde, Stand 1. Januar 2009; vgl. Erläuterungen in Kap. II.4)

<i>Gemeinde</i>	<i>Anteil</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Anteil</i>
Adligenswil	198'994	Luthern	31'101
Aesch	23'548	Luzern	3'531'875
Alberswil	20'953	Malters	152'776
Altbüron	25'570	Marbach	45'679
Altishofen	33'561	Mauensee	39'155
Altwis	8'766	Meggen	275'234
Ballwil	61'627	Meierskappel	35'420
Beromünster	123'546	Menznau	74'885
Buchrain	167'903	Nebikon	66'350
Büron	48'996	Neudorf	36'260
Buttisholz	106'091	Neuenkirch	178'615
Dagmersellen	108'442	Nottwil	89'143
Dierikon	43'770	Oberkirch	91'815
Doppleschwand	18'558	Ohmstal	6'092
Ebersecken	8'916	Pfaffnau	66'410
Ebikon	499'001	Pfeffikon	13'217
Egolzwil	28'530	Rain	57'241
Eich	34'752	Reiden	183'481
Emmen	1'134'477	Rickenbach	48'988
Entlebuch	100'544	Roggliwil	26'388
Ermensee	32'857	Römerswil	48'500
Eschenbach	83'439	Romoos	16'756
Escholzmatt	101'225	Root	147'360
Ettiswil	81'792	Rothenburg	219'061
Fischbach	22'007	Ruswil	201'702
Flühli	64'091	Schenkon	73'863
Gettnau	31'249	Schlierbach	12'454
Geunsee	55'391	Schongau	21'695
Gisikon	24'956	Schötz	80'771
Greppen	21'837	Schüpfheim	99'610
Grossdietwil	21'134	Schwarzenberg	43'885
Grosswangen	79'575	Sempach	96'961
Hasle	51'374	Sursee	285'991
Hergiswil b.W	42'902	Triengen	104'999
Hildisrieden	47'245	Udligenswil	71'247
Hitzkirch	172'756	Ufhusen	16'562
Hochdorf	233'749	Vitznau	40'920
Hohenrain	70'882	Wauwil	50'162
Honau	7'284	Weggis	119'495
Horw	548'212	Werthenstein	59'914
Inwil	58'182	Wikon	51'416
Knutwil	43'257	Willisau	200'141
Kriens	858'873	Wolhusen	140'309
Littau	628'627	Zell	66'660

