

Luzern, 4. November 2025

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 481**

Nummer: A 481
Protokoll-Nr.: 1208
Eröffnet: 16.06.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Caroline Rey und Mit. über Massnahmen zur Preisgestaltung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzepts Zumolu

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die aktuellen öV-Preise im Kanton Luzern im Vergleich zu anderen Kantonen, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung des 4V-Prinzips des Mobilitätskonzepts Zumolu?

Die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr (öV) im Kanton Luzern liegt in der operativen Verantwortung des Tarifverbunds Passepartout, eines Zusammenschlusses des Verkehrsverbunds Luzern (VVL), der Kantone Obwalden und Nidwalden sowie zwölf regionaler Transportunternehmen. Passepartout legt sowohl die Fahrpreise von Einzelfahrausweisen als auch von Abonnements fest. Auf nationaler Ebene ist die Alliance Swiss Pass für die Tarifgestaltung zuständig.

Die Preise im Tarifverbund Passepartout bewegen sich auf ähnlicher Höhe wie in anderen Verbünden. Bei Preisvergleichen ist zu beachten, dass sich die Grösse von Tarifzonen zwischen den Verbünden unterscheiden. Die Zonen im Tarifverbund Passepartout sind tendenziell grösser als in anderen Verbünden, insbesondere die Zentrumszone 10.

Gemäss einer Analyse des Bundesamts für Verkehr (BAV) liegt das Preisniveau im Tarifverbund Passepartout bei etwa 90 Prozent des Standarderlösniveaus des Nationalen Direkten Verkehrs (NDV). Dies bedeutet, dass die Preise im Tarifverbund Passepartout grundsätzlich günstiger sind als auf nationalen Strecken. Würden die Preise gesenkt und das Erlösniveau weniger als 80 Prozent des Standarderlösniveaus des NDV betragen, müssten die Kantone die Differenz zu diesen 80 Prozent entschädigen und damit einen höheren Anteil der Abgeltung übernehmen ([SR 745.16](#) Verordnung vom 16. Oktober 2024 über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV), Art. 48 Abs. 2.).

Der Tarifverbund Passepartout hat frühzeitig tarifliche Massnahmen umgesetzt, die dazu beitragen, die Nutzung des öV zu fördern. Als erster Verbund in der Schweiz hat Passepartout Sparbillette eingeführt, die insbesondere ausserhalb der Hauptverkehrszeiten attraktive Kon-

ditionen bieten. Zudem werden mit dem FlexiAbo gezielt auch Bedürfnisse von Teilzeitpendlerinnen und -pendlern sowie Homeoffice-Nutzenden berücksichtigt. Für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene unter 25 Jahren existieren deutlich günstigere Jugend-Abonnemente. Bei der letzten Tarifierung im Dezember 2023 blieben die Preise der Monats- und Jahresabos Jugend bis zu vier Zonen unverändert. Das Jahresabo Jugend für die Zone 10 wurde sogar leicht günstiger. Zudem wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 auf den Nachtzuschlag verzichtet und das Nachtangebot steht seither zu denselben Tarifen wie das Tagesangebot zur Verfügung. Diese Massnahme reduziert Nutzungshürden und macht das öV-Angebot insbesondere in den Abend- und Nachtstunden attraktiver. Mit dem Halbtax PLUS besteht ein weiteres, nationales und vom Tarifverbund unterstütztes Angebot. Es handelt sich dabei um eine Guthabenlösung mit Bonusanteil, die für regionale, überregionale und nationale Fahrten eingesetzt werden kann und damit die flexible Nutzung des öV unterstützt.

Zu Frage 2: Welche Massnahmen sind geplant, um den Kostendeckungsgrad im Sinne einer besseren Finanzierbarkeit durch die öffentliche Hand anzupassen, ohne die Attraktivität des öV durch Preiserhöhungen weiter zu gefährden?

Der Kostendeckungsgrad zeigt, in welchem Umfang die Erlöse die Kosten des öV decken. Der Kostendeckungsgrad für den bestellten öV im Kanton Luzern beträgt im Jahr 2024 57,8 Prozent. Der Kostendeckungsgrad ist allerdings nur eine Kennzahl und darf nicht allein betrachtet werden. Während der Kostendeckungsgrad 2024 gegenüber dem Vorjahr unverändert blieb, gab es bei den Finanzierungsbeiträgen grosse Verschiebungen. Da der Bund seine Mitfinanzierung reduziert hat und sich Erlöse vom Ortsverkehr zum Regionalverkehr verschoben haben, hat der VVL einen grösseren Teil der Abgeltung stemmen müssen. So ist die Abgeltung des VVL 2024 um 12,7 Prozent gestiegen, was zu einem Jahresverlust von 3.2 Millionen Franken geführt hat. Für weitere Informationen verweisen wir auf den [Geschäftsbericht 2024](#) des VVL.

Eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades, ohne dass weder höhere Kantonsbeiträge fällig werden noch höhere Preise verlangt werden, ist über eine höhere Auslastung der Fahrzeuge oder über eine höhere betriebliche Effizienz möglich. Letztere wird durch die Verkehrssituation negativ beeinflusst. Stecken die Busse im Stau fest, müssen zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, um zumindest am Beginn der Linie pünktlich abfahren zu können. Dadurch entstehen jährliche Mehrkosten von rund 2 Millionen Franken. Mit Busbeschleunigungsmassnahmen könnten die Busse zügiger verkehren und damit die Effizienz verbessert werden. Entsprechende Massnahmen sind im Bericht für die Vernehmlassung des Programm Gesamtmobilität (PGM) enthalten. Die Vernehmlassung läuft noch bis am 6. Februar 2026.

Zu Frage 3: Welche Erkenntnisse liegen dem Regierungsrat bezüglich der Wirkung bisheriger oder laufender subventionierter öV-Angebote für die erwähnte Zielgruppen (Jugendliche und junge Erwachsene sowie Personen mit AHV und Ergänzungsleistungen) vor? Wie bewertet er deren Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern?

Subventionierte öV-Angebot für die erwähnte Zielgruppe gab es im Kanton Luzern bisher nur auf Gemeindeebene, insbesondere in der Stadt Luzern, wie in ihrer Anfrage erwähnt. Die Auswertung der Stadt Luzern liegt aber noch nicht vor. Des Weiteren verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu Postulat [P 336](#) Pardini Gianluca.

Zu Frage 4: Welche konkreten Schritte sieht der Regierungsrat vor, um das Ziel der «Verträglichkeit» im Sinne der Steigerung des Modalsplit für den öV konsequent umzusetzen – auch im Hinblick auf die klima- und verkehrspolitischen Ziele des Kantons?

Der Regierungsrat verfolgt das Ziel der «Verträglichkeit» im Mobilitätsbereich, insbesondere durch eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs, mithilfe des neuen Programms Gesamtmobilität. Dieses ersetzt das bisherige Bauprogramm für die Kantonsstrassen, den Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) sowie das aktuelle kantonale Velokonzept (Ablösung Radroutenkonzept 1994/2009) als eigenständige Planungsinstrumente. Es fungiert als zentrales Werkzeug zur Koordination von Massnahmen im Mobilitätsbereich über alle Verkehrsmittel hinweg im Kanton Luzern. Zu den Massnahmen zählen sowohl Infrastrukturbauten und deren betrieblicher sowie baulicher Unterhalt – inklusive Kunstbauten – als auch nicht-infrastrukturelle Leistungen wie beispielsweise Studien des Kantons, Mobilitätsmanagement sowie das öV-Angebot des VVL.