

Nr. 775a

Verordnung zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr

vom 17. Dezember 1996* (Stand 1. Januar 2008)

Der Regierungsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf die §§ 4 Absatz 1, 6 Absatz 2, 21 Absatz 1 und 29 Absatz 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996^{1, 2}
auf Antrag des Baudepartementes,

beschliesst:

I. Zuständigkeit³

§ 1⁴

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur nimmt die im Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996⁵ (öVG) der zuständigen Dienststelle übertragenen Aufgaben und Befugnisse wahr.

§ 2⁶

* G 1996 371

¹ SRL Nr. 775

² Fassung des Ingresses gemäss Änderung vom 30. November 2007, in Kraft seit dem 1. Januar 2008 (G 2007 418).

³ Anstelle des am 27. November 2001 aufgehobenen Zwischentitels wurde durch Änderung vom 23. März 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 242), ein neuer Zwischentitel eingefügt.

⁴ Anstelle des am 27. November 2001 aufgehobenen § 1 wurde durch Änderung vom 23. März 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 242), ein neuer § 1 eingefügt.

⁵ SRL Nr. 775. Auf dieses Gesetz wird im Folgenden nicht mehr hingewiesen.

⁶ Aufgehoben durch Planungs- und Bauverordnung vom 27. November 2001, in Kraft seit dem 1. Januar 2002 (G 2001 385).

II. Angebotsstufen

§ 3 *Allgemeines*

¹ Einer Angebotsstufe im Sinn von § 21 öVG werden Regionallinien zugewiesen, die aufgrund eines Transportvertrages betrieben werden.⁷

² Kurse sind die fahrplanmässigen Kurse auf der Regionallinie sowie die darauf verkehrenden Kurse des Fernverkehrs, welche vom Kanton aufgrund des Transportvertrages bestellt wurden.

³ Die Anzahl Kurspaare pro Tag entspricht dem Tagesdurchschnitt von Montag bis Freitag. Kurse, die nur auf Teilstrecken verkehren, werden anteilmässig berücksichtigt.

§ 4 *Angebotsstufe A*

¹ Der Angebotsstufe A werden Linien mit grossem Erschliessungspotential und grosser Nachfrage zugewiesen. Das sind insbesondere Verbindungen in die Agglomeration Luzern, zwischen Regionalzentren und zu Bahnhöfen mit Schnellzughalten.

² Angebote in der Angebotsstufe A stellen eine sehr gute Alternative zum Individualverkehr dar, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler. Während der Hauptverkehrszeiten verkehren in der Regel zwei Kurspaare pro Stunde.

³ Pro Tag verkehren mindestens 24 Kurspaare.

§ 5 *Angebotsstufe B*

¹ Der Angebotsstufe B werden Linien mit mittlerem Erschliessungspotential und mittlerer Nachfrage zugewiesen. Das sind insbesondere Verbindungen zwischen den Ortschaften und ihrem Regionalzentrum oder zwischen grösseren Ortschaften.

² Angebote in der Angebotsstufe B gewährleisten angemessene öffentliche Verkehrsverbindungen. In der Regel verkehrt ein Kurspaar pro Stunde.

³ Pro Tag verkehren mehr als 12, aber höchstens 23 Kurspaare.

§ 6 *Angebotsstufe C*

¹ Der Angebotsstufe C werden Linien mit geringem Erschliessungspotential und geringer Nachfrage, insbesondere in dünn besiedelten Gebieten, zugewiesen.

² Angebote in der Angebotsstufe C gewährleisten die Mindesterschliessung, insbesondere für Personen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

³ Pro Tag verkehren 2 bis höchstens 12 Kurspaare.

⁷ Fassung gemäss Änderung vom 23. März 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 242).

III. Minimale Kostendeckungsgrade

§ 7 *Kostendeckungsgrad*

¹ Der Kostendeckungsgrad entspricht dem prozentualen Anteil der anrechenbaren Markterlöse gemessen an den anrechenbaren Vollkosten in den abgeltungsberechtigten Sparten.

² Anrechenbare Markterlöse sind

- a. Markterlöse des Personenverkehrs,
- b. Markterlöse des Güterverkehrs,
- c. übrige Markterlöse der Transportbereiche,
- d. Markterlöse der Nicht-Transportbereiche.

³ Anrechenbare Vollkosten sind

- a. Personalaufwand,
- b. Aufwand für Material und Leistungen Dritter,
- c. Infrastrukturbenützungsgebühren,
- d. nicht aktivierbare Kosten,
- e. Abschreibungen,
- f. Zinsen.

⁴ Die anrechenbaren Vollkosten und Markterlöse werden auf der Grundlage der von der zuständigen Behörde genehmigten Rechnungen der Transportunternehmungen festgesetzt.

⁵ Die in den Absätzen 1 bis 4 verwendeten Begriffe haben die gleiche Bedeutung wie in der Verordnung des EVED über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen (REVO) vom 18. Dezember 1995⁸.

§ 8 *Minimale Kostendeckungsgrade*

Die minimalen Kostendeckungsgrade werden wie folgt festgesetzt:

Verkehrsmittel	Angebotsstufe		
	A	B	C
Bahn (Eisenbahn, Seilbahn, Zahnradbahn)	25%	20%	20%
Güterbahn	50%	50%	50%
Bus	30%	25%	20%
Schiff	50%	50%	50%

⁸ SR 742.221

IV. Haltestellenabfahrten

§ 9 *Allgemeines*

¹ Die Gewichtung der Haltestellenabfahrten gemäss den §§ 29 Absatz 2a und 30 Absatz 2 öVG wird aus einem Verkehrsmittelgewicht und einem Siedlungsgewicht errechnet.⁹

² Bedient ein Schnellzug nur eine Station im Kanton Luzern, wird die entsprechende Haltestellenabfahrt mit null gewichtet.

³ Die Zahl der Haltestellenabfahrten wird alle zwei Jahre nachgeführt.

§ 10 *Verkehrsmittelgewicht*

Das Verkehrsmittelgewicht wird insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Produktionskosten der einzelnen Verkehrsmittel wie folgt festgesetzt:

Verkehrsmittel	Verkehrsmittelgewicht
Bus	Faktor 1
Schiff	Faktor 2
Bahn (Eisenbahn, Seilbahn, Zahnradbahn, Güterbahn)	Faktor 3

§ 11 *Siedlungsgewicht*

¹ Das Siedlungsgewicht wird aufgrund der Bevölkerungszahl und der Anzahl Arbeitsplätze im anrechenbaren Radius, das heisst aufgrund des Erschliessungspotentials, wie folgt festgesetzt:

Summe von Bevölkerungszahl und Anzahl Arbeitsplätzen (gemäss Eidg. Volks- und Betriebszählung) im anrechenbaren Radius	Siedlungsgewicht
bis 10	Faktor 0,2
11 bis 50	Faktor 0,5
51 bis 150	Faktor 0,8
über 150	Faktor 1

² Der anrechenbare Radius beträgt
für Bushaltestellen 300 m
für alle anderen Haltestellen 1000 m

³ Überschneiden sich anrechenbare Radien, werden die Bevölkerung und die Arbeitsplätze im entsprechenden Gebiet den beteiligten Haltestellen anteilmässig zugerechnet.

⁹ Fassung gemäss Änderung vom 30. November 2007, in Kraft seit dem 1. Januar 2008 (G 2007 418).

§ 12 *Grenzhaltestellen*

Berührt der anrechenbare Radius einer Haltestelle das Gebiet von zwei oder mehr Gemeinden, wird die Haltestelle den beteiligten Gemeinden im Verhältnis ihrer Bevölkerungszahl und ihrer Anzahl Arbeitsplätze im anrechenbaren Radius zugerechnet.

V. Schlussbestimmungen

§ 13

¹ Die §§ 9–12 treten rückwirkend auf den 1. Januar 1996, die übrigen Bestimmungen am 1. Januar 1997 in Kraft.

² Die Verordnung ist zu veröffentlichen.

Luzern, 17. Dezember 1996

Im Namen des Regierungsrates
Der Schultheiss: Fellmann
Der Staatsschreiber: Baumeler