

Bericht und Antrag 54 an den Grossen Stadtrat von Luzern

ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern

- Sonderkredit
- Änderung Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 942 vom 17. Dezember 2025**

Vom Grossen Stadtrat mit zwei Protokollbemerkungen beschlossen am 5. März 2026

Politische und strategische Referenz

Politischer Auftrag

B+A 19 vom 29. Juni 2022: «ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern»

In Kürze

Am 20. Mai 2021 hat der Grosse Stadtrat den Antrag des Kinderparlaments 11, Mara Lanz und Timon Ulrich namens des Kinderparlaments vom 14. September 2020: «Eigenständigkeit der Stadtluzerner Kinder und Jugendlichen fördern und Elterntaxis vermeiden – ÖV für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 muss günstiger sein», entgegen dem Antrag des Stadtrates als Postulat überwiesen. Der Stadtrat erhielt darin den Auftrag, eine kostenlose oder stark vergünstigte Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern zu prüfen. Zwei Aspekte sind dem Stadtrat dabei wichtig: Einerseits soll ein Anreiz zur Benützung des ÖV geschaffen werden, andererseits sollen Dienstleistungen einen angemessenen Preis haben. Der Preis für den ÖV soll kein Grund sein, um auf Freizeitaktivitäten zu verzichten oder für den Weg auf das «Elterntaxi» mit dem Auto angewiesen zu sein. Eine positive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Kinder, Jugendlichen und Eltern ist im Sinne der zurzeit geltenden Mobilitätsstrategie.

Mit dem B+A 19/2022: «ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern» wurde dem Grossen Stadtrat eine dreijährige Pilotphase sowie ein Sonderkredit von 4,995 Mio. Franken beantragt und genehmigt. Die Pilotphase wurde durch eine Wirkungsmessung der Hochschule Luzern begleitet. Als Grundlage für die vorliegenden Ausführungen diente die Auswertung der ersten beiden Jahre der Pilotphase.

Im Schuljahr 2023/2024 wurden erstmals über 7'800 Gutscheine für ÖV-Vergünstigungen an alle Kinder und Jugendlichen mit Wohnsitz in der Stadt Luzern versendet. Trotz Anpassungen seitens der ÖV-Branche (Coupon statt RailCheck, keine Kombinationsmöglichkeit mehr, keine genaue Auswertung mehr) erfolgte auch der zweite Versand (über 8'000 Coupons) im Schuljahr 2024/2025 wie geplant. Im Juni 2025 wurden die dritten und letzten Gutscheine der Pilotphase für das Schuljahr 2025/2026 (7'800 Coupons) verschickt. Für die Umsetzung war die gute Zusammenarbeit der Akteure (Tarifverbund Passepartout, SBB, vbl, Volksschule, Umweltberatung und Tiefbauamt Stadt Luzern) notwendig.

Von den über 7'800 Gutscheinen wurden im ersten Jahr rund 63 Prozent eingelöst. Von den über 8'000 Gutscheinen wurden im zweiten Pilotjahr rund 68 Prozent eingelöst (5'424 Gutscheine). Im Vorfeld wurde die Einlösequote der Gutscheine auf 75 Prozent geschätzt, woraus sich das jährliche Budget von 1,665 Mio. Franken ergab.

Das Pilotprojekt wird aufgrund der gemachten Erfahrungen grundsätzlich als erfolgreich eingestuft. Basierend auf Hochrechnungen aus den Mobilitätstagebüchern der befragten Schülerinnen und Schüler zwischen den Jahren 2023 und 2025 lassen sich konkrete Verlagerungseffekte erkennen. Es wurden für drei Wochentage Aktivitäten erfasst, um einen «Durchschnittstag» zu errechnen, der über die Jahre verglichen werden kann. Daraus resultiert, dass das Wachstum 2025 in erster Linie beim ÖV zu beobachten ist (+630'000 Wege oder +29 Prozent). Die Zunahme der ÖV-Wege besteht in absteigender Grösse aus den folgenden Komponenten: Neuverkehr (+325'000 Wege), zu Fuss (-210'000 Wege oder -6 Prozent), Auto (-77'000 Wege oder -9 Prozent), Velo (-18'000 Wege oder -5 Prozent). Es gilt darauf hinzuweisen, dass der Zuwachs an Neuverkehr (+ 29 Prozent ÖV-Wege) und rund 20 Prozent neuen ÖV-Nutzenden im Jahr 2025 gegenüber 2023 im öffentlichen Verkehr nicht eindeutig auf den Effekt des Gutscheins zurückzuführen ist. Schülerinnen und Schüler sind sowohl mobiler als auch ÖV-aktiver geworden.

Wichtig für den Stadtrat ist, dass im Sinne der Mobilitätsstrategie die Verlagerung vom Auto auf den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr erfolgt. Dabei darf der Preis des ÖV für Familien kein Grund sein, dass Kinder und Jugendliche diesen nicht nutzen. Der Stadtrat spricht sich daher für eine Weiterführung der ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche aus, damit neben der Vermeidung von Elterntaxis vor allem auch die preisliche Hürde zur Nutzung des ÖV gesenkt werden kann. Der Stadtrat gewichtet auch den Aspekt des Multiplikatoreffekts in die Familien stark. Die Heranführung der Kinder und Jugendlichen an den ÖV (Mobilitätssozialisierung) ist wichtig, um sie auch in Zukunft an diesen zu binden.

Den zahlreichen positiven Aspekten der ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche stehen allerdings auch Verlagerungseffekte vom Fuss- und Veloverkehr hin zum öffentlichen Verkehr sowie der Neuverkehr im ÖV gegenüber, die nicht im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie sind. Kinder und Jugendliche nutzen also vermehrt den öffentlichen Verkehr für Wege, die sie zuvor noch zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt haben. Um diese Entwicklung weiterhin kritisch zu beobachten und weitere Erfahrungen zu sammeln, beantragt der Stadtrat eine befristete Weiterführung der ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche während fünf Jahren. Die wissenschaftliche Begleitung der Studie wird in dieser Zeit fortgesetzt, um den Entscheid über die definitive Einführung auf einer soliden Datengrundlage treffen zu können. Wichtig ist dem Stadtrat dabei insbesondere auch die Prüfung von weiteren Möglichkeiten, wie ein niederschwelliger Zugang zu den Gutscheinen für alle Bevölkerungsschichten gewährleistet werden kann.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, den Betrag in der Höhe von rund 10,525 Mio. Franken als Sonderkredit für die befristete Weiterführung der ÖV-Vergünstigung von Kindern und Jugendlichen zu bewilligen. Gleichzeitig soll das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 entsprechend ergänzt werden und als rechtliche Grundlage dienen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
2 Zielsetzungen	6
3 Rahmenbedingungen	6
3.1 Politische Rahmenbedingungen	6
3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	8
3.3 Weitere Rahmenbedingungen	9
4 Vorhaben	9
4.1 Analyse.....	9
4.1.1 Vorgehen Wirkungsmessung der ÖV-Vergünstigung der ersten beiden Pilotjahre.....	9
4.1.2 Eingelöste Gutscheine.....	10
4.1.3 Verkaufs- und Sortimentsentwicklung	10
4.1.4 Trendbefragung.....	11
4.1.5 Fazit der Wirkungsmessung	14
4.1.6 Umsetzungserkenntnisse aus den ersten beiden Pilotjahren.....	15
4.2 Weiteres Vorgehen	15
4.2.1 Bezugsberechtigung.....	16
4.2.2 Ausgestaltung	16
4.2.3 Nachfrageabschätzung und finanzielle Auswirkungen.....	17
4.2.4 Verteilung und Verrechnung der Gutscheine.....	19
5 Auswirkungen auf das Klima	20
6 Anpassung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität	20
7 Ausgabe	21
7.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit.....	21
7.2 Berechnung der Gesamtausgabe	21
8 Finanzierung und zu belastendes Konto	21
9 Würdigung	22
10 Antrag	22
Beilage	
1 Schlussbericht Wirkungsmessung «ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche» vom 24. Juni 2025 der Hochschule Luzern	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

Mit dem [B+A 19 vom 29. Juni 2022](#): «ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern. Sonderkredit» wurde dem Grossen Stadtrat eine dreijährige Pilotphase sowie ein Sonderkredit in der Höhe von 4,995 Mio. Franken beantragt, welcher durch ihn genehmigt wurde. Der Gutschein für ÖV-Vergünstigungen für ein Kind oder eine jugendliche Person hat einen Wert von Fr. 300.–, was rund 50 Prozent der Kosten für ein Jahresabonnement für Kinder und Jugendliche in der Tarifzone 10 darstellt. Der Gutschein steht allen Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 16 Jahren zur Verfügung, die ihren Wohnsitz in der Stadt Luzern haben. Im Schuljahr 2023/2024 wurden erstmals über 7'800 Gutscheine an alle Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern versendet. Für den Pilotversuch wurde ein Szenario «Annäherung» hinterlegt, das davon ausging, dass rund 75 Prozent der bezugsberechtigten Kinder und Jugendlichen einen Gutschein einlösen. Trotz Anpassungen seitens ÖV-Branche (Coupon statt RailCheck, keine Kombinationsmöglichkeit mehr, keine genaue Auswertung mehr) wurden auch im Schuljahr 2024/2025 wie geplant Gutscheine versandt (über 8'000 Coupons). Im Juni 2025 erfolgte der dritte und letzte Gutscheinversand im Pilotprojekt für das Schuljahr 2025/2026 (7'800 Coupons).

Von den über 7'800 Gutscheinen wurden im ersten Jahr rund 63 Prozent eingelöst. Die Gutscheine wurden zu 53 Prozent für Jahres- und Monatsabos eingelöst, zu 44 Prozent für Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten sowie zu 3 Prozent für eine Kombination genutzt. Das sind insgesamt 89 Prozent des eingestellten Budgets von 1,665 Mio. Franken. Im zweiten Pilotjahr wurden insgesamt über 8'000 Gutscheine versendet. Davon wurden rund 68 Prozent eingelöst. Die Gutscheine wurden zu 34 Prozent für Jahres- und Monatsabos eingelöst, zu 62 Prozent für Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten sowie zu 4 Prozent für weitere Produkte genutzt. Das sind insgesamt 94 Prozent des eingestellten Budgets von 1,665 Mio. Franken. Im Vergleich zu den ersten beiden Pilotjahren sind die Einlösungen der Coupons im dritten Pilotjahr betragsmässig ähnlich hoch. Es gilt dabei zu beachten, dass im dritten Pilotjahr die Einlösung erst ab dem 1. Juli möglich war, damit sich die Gültigkeit der Gutscheine nicht überschneidet. In den Pilotjahren 1 und 2 konnten die Gutscheine ab Erhalt eingelöst werden. Die Einlösequote ist im dritten Jahr insbesondere im Juli deutlich höher als in den ersten beiden Jahren. Die Monate August und September sind vergleichbar, wobei im August 2025 Gutscheine im Wert von rund Fr. 450'000.– eingelöst wurden.

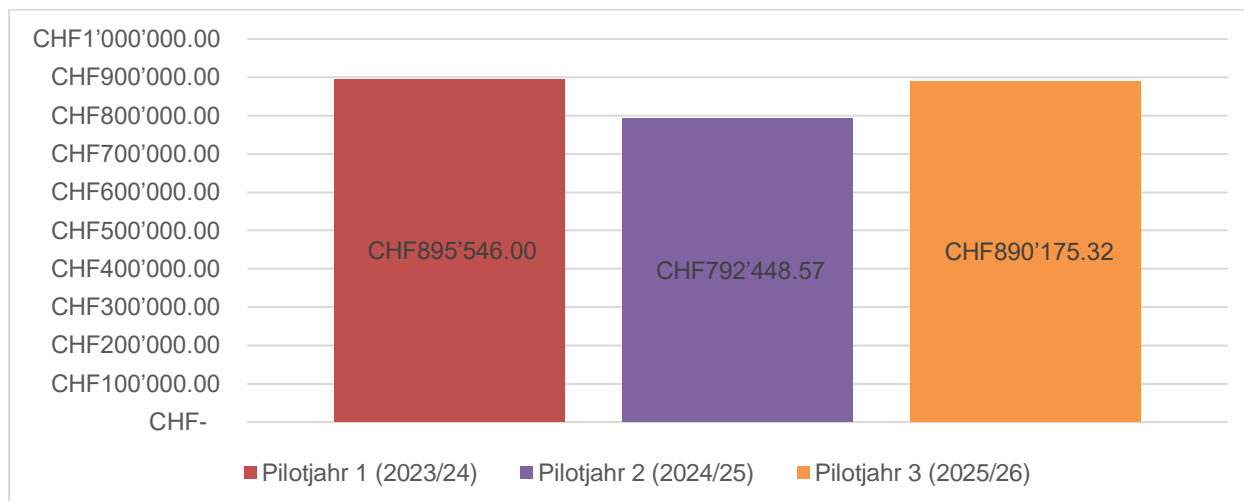


Abb. 1: Vergleich der eingelösten Gutscheine/Coupons in den Anfangsmonaten Juni bis September der drei Pilotjahre

2 Zielsetzungen

Mit einer Vergünstigung soll der Zugang für Kinder und Jugendliche zum ÖV erleichtert werden, indem Familienhaushalte finanziell entlastet werden. Darüber hinaus können analog zum Pilotprojekt weitere Wirkungsziele erreicht werden, die mit der städtischen Mobilitätsstrategie einhergehen:

- Positive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Kinder, Jugendlichen und Eltern im Sinne der Mobilitätsstrategie durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV);
- Förderung des Mobilitätsbewusstseins der Kinder und Jugendlichen und gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs bzw. Heranführung an den öffentlichen Verkehr;
- Förderung der Selbstständigkeit der Kinder und Jugendlichen und Vermeidung von Elterntaxis, sowohl auf dem Schul- als auch auf dem Freizeitweg.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Politische Rahmenbedingungen

Die Forderung nach einer ÖV-Vergünstigung wurde durch den [Antrag 11 vom 15. September 2020](#): «Eigenständigkeit der Stadtluzerner Kinder und Jugendlichen fördern und Elterntaxis vermeiden – ÖV für Kinder und Jugendliche in der Zone 10 muss günstiger sein» im Kinderparlament eingereicht, der vom Grossen Stadtrat entgegen dem Antrag des Stadtrates unterstützt und als Postulat überwiesen wurde. Dem Postulat wurde mit einem dreijährigen Pilotprojekt entsprochen, welches per Schuljahr 2023/2024 eingeführt wurde.

B+A 19 vom 29. Juni 2022: «ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern»

Mit dem B+A 19/2022 wurden die notwendigen finanziellen Mittel sichergestellt, um die dreijährige Pilotphase der ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche zu realisieren. Dem Projekt gingen umfassende Vorabklärungen voraus, in deren Rahmen sowohl die konkrete Umsetzung als auch verschiedene mögliche Varianten geprüft wurden. Dabei wurde grosser Wert auf eine enge und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund Pässepartout sowie dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) gelegt. Zu den zentralen Rahmenbedingungen gehörte zudem ein Vergleich mit den Angeboten und Erfahrungen anderer Städte und Gemeinden, um bewährte Ansätze zu berücksichtigen. All diese Erkenntnisse und Abwägungen bilden eine Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden Berichtes und Antrages.

Mobilitätsstrategie 2024–2028 ([B+A 7 vom 6. März 2024](#))

«In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs», so lautet die Vision des Stadtrates, wenn es um die Mobilität der Zukunft in der Stadt Luzern geht. Der Strassenraum ist jedoch begrenzt und das Strassennetz bereits heute stark ausgelastet. Zudem nimmt das Bedürfnis nach Mobilität weiter zu. Daher fördert die Stadt Verkehrsmittel, die wenig Fläche und Energie benötigen, z. B. Velo, Bus und den Fussverkehr. Die Stadt will mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie 2024–2028 die ambitionierten klima- und energiepolitischen Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie ([B+A 22 vom 30. Juni 2021](#): «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern») im Bereich Mobilität unterstützen und durch eine nachhaltige Mobilität den Lebensraum Stadt aufwerten. Relevant für den vorliegenden Bericht und Antrag ist unter anderem auch die Mobilitätsstrategie.

Kantonale Ebene

Auch auf kantonaler Ebene sind politische Forderungen zu ÖV-Vergünstigungen eingegangen. Im Postulat Pardini Gianluca und Mit. über die Einführung von öV-Gutscheinen im Kanton Luzern wurden im Januar 2025 ÖV-Gutscheine im Wert von je Fr. 365.– pro Jahr für den gesamten Tarifverbund im Kanton Luzern für Kinder und junge Erwachsene bis 25 Jahre gefordert. Der Luzerner Regierungsrat ging von einem jährlichen Mittelbetrag von rund 31 Mio. Franken aus, der dafür nötig wäre, und ist der Ansicht, dass für diese Zielgruppe bereits ein breites, preislich attraktives Angebot zur Verfügung steht. Das Geschäft wurde am 15. September 2025 im Parlament beraten. Der Kantonsrat beschloss, das Postulat abzulehnen.¹

Auch in der Luzerner Gemeinde Römerswil wurde per Schuljahr 2025/26 eine ÖV-Vergünstigung eingeführt, basierend auf dem Modell der Stadt Luzern. Kinder der Primarschule erhalten die gesamten ÖV-Kosten rückerstattet. Für alle anderen schulpflichtigen Kinder (bis und mit 9. Schuljahr) übernimmt die Gemeinde ein Betrag von Fr. 300.–.²

Nationale Ebene

Schweizweit hat sich das Thema ebenfalls weiterentwickelt, wie der Blick in andere Städte zeigt. Abgesehen vom Kanton Genf können bisher in der Schweiz die ÖV-Netze nicht kostenfrei genutzt werden. Initiativen in der Stadt Bern und in beiden Basel wurden entweder vom Volk oder vom Parlament abgelehnt. In der Stadt Zürich hat die Stimmbevölkerung Ende September 2025 einem vergünstigten Jahresabonnement zugestimmt.

Kanton Genf: Der Kanton Genf bietet seit dem 1. Januar 2025 an, dass junge Erwachsene unter 25 Jahren gratis öffentliche Verkehrsmittel nutzen können. Rentnerinnen und Rentner und IV-Beziehende können die ÖV-Angebote im Kanton zum halben Preis nutzen. Dafür stellte der Grosse Rat des Kantons 32 Mio. Franken zur Verfügung. Die Nachfrage nach den günstigeren ÖV-Abos ist so hoch, dass bereits nach einem halben Jahr klar ist, dass der Betrag von 32 Mio. Franken nicht ausreichen wird.³

Stadt Zürich: In der Stadt Zürich wurde am 28. September 2025 über die Volksinitiative «VBZ-Abo für 365 Franken» abgestimmt. Die Stimmbevölkerung hat die ÖV-Initiative mit 63,1 Prozent angenommen. Die Initiative fordert, dass das Jahresabonnement des öffentlichen Verkehrs der Stadt Zürich für Fr. 365.– angeboten wird. Für Kinder und Jugendliche soll das Jahresabonnement nur noch Fr. 185.– kosten.⁴

Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft: Im September 2019 wurde die Volksinitiative «Gratis-ÖV für Kinder und Jugendliche» eingereicht. Mit dem angenommenen Gegenvorschlag subventioniert der Kanton Basel-Stadt seit April 2024 die ÖV-Abonnemente für Kinder und Jugendliche mit Wohnsitz im Kanton Basel-Stadt so, dass sie den öffentlichen Verkehr im Tarifverbundgebiet Nordwestschweiz bis zum vollendeten 25. Lebensjahr zum Preis von Fr. 365.– pro Jahr nutzen können. Die Finanzierung dieses Angebots wird durch eine befristete Ausgabe in Höhe von 24 Mio. Franken für zehn Jahre

¹ [Detail | lu.ch](#).

² [Eltern-ABC – Schule Römerswil](#).

³ [Genf führt Gratis-ÖV für junge Menschen ab 1. Januar 2025 ein – www.mobilityblog.ch](#).

⁴ [Abstimmung zum 365-Franken-Abo für den ÖV | Umsteigen lohnt sich](#).

finanziert.⁵ Auch im Kanton Basel-Landschaft gab es ähnliche Vorstösse, diese wurden jedoch vom Landrat abgelehnt.⁶

Stadt Bern: Die Initiative für einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr in der Stadt Bern ist im Frühling 2021 formell zustande gekommen. Die Initiative verlangt, dass der öffentliche, nicht touristische Verkehr in der Stadt Bern für alle Benutzerinnen und Benutzer künftig kostenlos ist.⁷ Die Stadtregierung erklärte das Volksbegehren nach materieller Prüfung jedoch Anfang 2022 für ungültig. Nach einer Beschwerde am Verwaltungsgericht bestätigte das Gericht diesen Entscheid und die Initiative blieb ungültig.⁸

3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Für die Umsetzung sind die folgenden rechtlichen Grundlagen relevant. Sie geben den rechtlich möglichen Spielraum vor:

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

Art. 81a Abs. 2: «Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.»

Art. 81a Abs. 2 BV soll verhindern, dass die Nachfrage des ÖV ungebremst ansteigt. Die allgemeine Unentgeltlichkeit des ÖV ist unzulässig.

Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1)

Art. 15 Abs. 3: «Sie [d. h. die Unternehmen, mit einer Personenbeförderungskonzession] sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor.»

Art. 15 Abs. 5: «Die Tarife müssen gegenüber allen gleich angewendet werden.»

Art. 15 Abs. 6: «Die Unternehmen können mit Sonderabmachungen die Preise ermässigen oder andere Vergünstigungen gewähren.»

Bei diesen Bestimmungen geht es um die Konkretisierung des Rechtsgleichheitsgebots gemäss Art. 8 Abs. 1 BV. Gewisse Vergünstigungen oder Gratis-Angebote sind zulässig. Dies gilt für klar bestimmte Personengruppen wie beispielsweise für Touristinnen und Touristen, die sich nur wenige Tage bis Wochen an einem Ort aufhalten, oder für Kinder bis zu einem gewissen Alter. Eine ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche ist daher rechtlich möglich.

Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2)

Art. 4 Öffentlicher Verkehr

Art. 7 Abs. 1: «Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.»

Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energierglement) vom 9. Juni 2011 (sRSL 7.3.1.1.1)

Art. 5 Abs. 1 lit. a und b: «Die Stadt Luzern strebt in Koordination mit den entsprechenden Bestrebungen von Bund und Kanton Luzern die folgenden Absenkpfade an: [...]»

Art. 5 Abs. 1 lit. a und b legt die Absenkpfade für den Primärenergieverbrauch sowie die Treibhausgasemissionen fest. Mit dem Bericht und Antrag 22 vom 30. Juni 2021: «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern» sind zusätzliche Anpassungen vorgesehen.

Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen ist es grundsätzlich zulässig, für die Kinder und Jugendlichen eine Vergünstigung anzubieten. Aus diesem Grund wurde für die zeitlich begrenzte Pilotphase auf eine Verankerung im städtischen Reglement verzichtet. Die befristete Weiterführung der

⁵ [Kommissionsbeschluss vom 29. März 2023.](#)

⁶ [Kein günstigeres U-Abo für Jugendliche im Baselbiet – Ungleichheit zu Basel-Stadt bleibt bestehen.](#)

⁷ [https://www.bern.ch/mediacenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/initiative-fuer-kostenlosen-oev-formell-zustande-gekommen.](https://www.bern.ch/mediacenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/initiative-fuer-kostenlosen-oev-formell-zustande-gekommen)

⁸ [Kein Gratis-ÖV in Bern: Volksinitiative für ungültig erklärt | Der Bund.](#)

Vergünstigung erfordert jedoch auf städtischer Ebene eine ausdrückliche rechtliche Grundlage, die mit einem neuen Absatz in Art. 4 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität geschaffen werden soll (siehe Kapitel 6).

3.3 Weitere Rahmenbedingungen

Nicht zumutbarer Schulweg

Für Schulkinder mit einem nicht zumutbaren Schulweg finanziert die Stadt Luzern die Abonnementskosten des öffentlichen Verkehrs. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl Jahresabonnemente der vergangenen Schuljahre.

Schuljahr	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25
Anzahl Jahresabonnemente	85	147	187	214	227	228
Gegenwert in Fr.	51'850	89'670	114'070	130'540	138'470	125'172*

*Seit Fahrplanwechsel 2024 kostet das Jahresabonnement der Tarifzone Fr. 549.– statt Fr. 610.–. Nicht aufgeführt sind die Kosten für Monatsabonnemente, die während des laufenden Schuljahres vergeben werden. Quelle: Volksschule Stadt Luzern

Tab. 1: Jahresabonnemente für einen nicht zumutbaren Schulweg finanziert durch die Stadt Luzern

Mit dem Pilotprojekt wurden die Vergünstigungen ab dem Schuljahr 2023/2024 kombiniert. Neben der ÖV-Vergünstigung für alle Kinder und Jugendlichen stellt die Volksschule Kindern mit nicht zumutbarem Schulweg zusätzlich den Restbetrag in Form eines Coupons zur Verfügung, damit ein Jahresabonnement bezogen werden kann. Damit ist der Abgleich gewährleistet. Die jährliche Zunahme der vergüteten Jahresabonnemente ist auf die steigende Anzahl Schülerinnen und Schüler zurückzuführen. Zudem gibt es aufgrund von Um- oder Neubautätigkeiten bei den Schulbetrieben Gebäudeprovisorien, die einen längeren Schulweg zur Folge haben.

Bericht Wirkungsmessung der Hochschule Luzern vom 24. Juni 2025

Als Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden Berichtes und Antrages dient der Bericht zur Wirkungsmessung der Pilotphase. Der Bericht wurde von der Hochschule Luzern (Institut für Tourismus und Mobilität ITM) erstellt. Inhalte des Berichtes sind die Analyse der eingelösten Gutscheine (Pilotjahr 1 und 2), die Verkaufs- und Sortimentsentwicklung von Billetten und Abonnements des ÖV und die Trendbefragung (2023, 2024 und 2025). Die Inhalte der Analyse werden im Kapitel 4.1 detailliert ausgeführt.

4 Vorhaben

4.1 Analyse

Im nachfolgenden Kapitel wird die Wirkungsmessung durch die Hochschule Luzern detailliert erläutert. Es werden das Vorgehen sowie die Ergebnisse zu der Einlösequote, der Verkaufs- und Sortimentsentwicklung und der Trendbefragung dargelegt. Abschliessend wird ein Fazit gezogen und die Erkenntnisse aus den ersten Pilotjahren werden zusammengefasst.

4.1.1 Vorgehen Wirkungsmessung der ÖV-Vergünstigung der ersten beiden Pilotjahre

Im Rahmen einer Trendbefragung in den Jahren 2023, 2024 und 2025 wurden insgesamt 1'846 Schülerinnen und Schüler zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt, um die Wirkung der Gutscheine auf das Verkehrsverhalten zu evaluieren. Rund fünf von zehn Schülerinnen und Schülern nahmen jeweils an den Befragungen teil (Rücklaufquote = 50 Prozent). Die Befragung im Jahr 2023 dient als Referenzjahr für den Vergleich mit den Folgejahren 2024 und 2025, in denen der Gutschein eingeführt bzw. fortgeführt wurde. Zusätzlich werden die Befragungsergebnisse mit Verkaufs- und Umlaufdaten von Billetten und

Abonnementen des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Luzern abgeglichen. Diese Daten werden von der SBB und dem Tarifverbund Passepartout zur Verfügung gestellt.

4.1.2 Eingelöste Gutscheine

Rund zwei Drittel der Schülerinnen und Schüler nehmen das Angebot in Anspruch, lösen den Gutschein ein und erwerben Billette des öffentlichen Verkehrs, wie die Anzahl eingelöster Coupons der ersten beiden Pilotjahre zeigt.

Die Anzahl der eingelösten Gutscheine 2023/2024 verteilen sich auf 52,5 Prozent Monats- und Jahresabonnemente des öffentlichen Verkehrs, auf 44 Prozent Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten und auf 3,5 Prozent Kombinationen aus Abonnement und Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten. Die Anzahl der eingelösten Gutscheine 2024/2025 verteilen sich auf 37 Prozent Monats- und Jahresabonnemente des öffentlichen Verkehrs, auf 59,3 Prozent Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten und auf 3,7 Prozent Anderes (Coupon SwissPass, GA Jahresrechnung, FlexiAbo).

Die eingelösten Gutscheine folgen tendenziell der Verteilung von Geschlecht, Jahrgang, Schulstufe, Schulhaus und Postleitzahl aller Schülerinnen und Schüler der Stadt Luzern. Es zeigen sich folgende Auffälligkeiten:

- Gutscheine für die jüngsten Kinder im Kindergarten- oder Basisstufenalter (Jahrgänge 2016, 2017 und 2018) wurden verhältnismässig weniger eingelöst als jene für ältere Schulkinder.
- Gutscheine für Schülerinnen und Schüler einzelner Primarschulhäuser wie Littau Dorf, Rönrimoos und Staffeln wurden im Vergleich mit anderen Schulhäusern weniger eingelöst.

	2023/2024	2024/2025	2025/2026
Verteilte Coupons ⁹	7'831	8'007	7'800
Wert in Fr.	2'349'300	2'402'100	2'340'000
Eingelöste Coupons	4'966 ¹⁰	5'424	k.A.
Wert in Fr.	1'489'910	1'551'677	k.A.
Einlösequote	63%	68%	k.A.
Produkte	Abos: 53% MFK/MTK: 44% Rest: 3%	Abos: 34% MFK/MTK: 62% Rest: 4%	k.A.

Tab. 2: Überblick über die relevantesten Eckwerte des Pilotprojekts. Quelle: Hochschule Luzern / Stadt Luzern

4.1.3 Verkaufs- und Sortimentsentwicklung

Es wurden die Verkaufs- und Sortimentsentwicklung des Tarifverbund Passepartout sowie die Sortimentsentwicklung der SBB verglichen. Die Daten des Tarifverbundes Passepartout zeigen jährlich, wie viele Abonnemente per Ende Jahr im Verbundgebiet von Passepartout im Umlauf sind. Die Auswertung der SBB liefert wiederum Daten zur Anzahl der umlaufenden (zum Ende des Monats vorhandenen) Abonnemente des öffentlichen Verkehrs für Kinder unter 16 Jahren und Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren mit Wohnsitz in der Stadt Luzern. Die SBB stellt Daten für verschiedene Abonnementsarten zur Verfügung.

Tabelle 3 zeigt die jährliche Sortimentsentwicklung des Tarifverbundes Passepartout. In der Zone 10 ist eine Abnahme umlaufender Monatsabonnemente für Kinder sowie eine Zunahme umlaufender Jahresabonnemente für Kinder und Jugendliche ersichtlich. In allen weiteren Zonen sind die Effekte weniger stark ausgeprägt.

⁹ Die Schwankungen bei der Anzahl verteilter Coupons kommen einerseits von den Zahlen der Schulkinder, andererseits von zusätzlichen Nachversänden, bspw. durch Zuzug oder wenn jemand den Coupon nicht per Post erhalten hat (2023/2024: 220 zusätzliche Coupons, 2024/2025: 288 zusätzliche Coupons). Der Ist-Wert deckt sich daher nicht mit der Anzahl Schulkinder.

¹⁰ Erklärung zur Differenz der eingelösten Coupons zum Betrag siehe Kapitel 3.1 auf Seite 3 des Schlussberichtes der Wirkungsmessung.

	Zone 10 mit Gutschein (vollumfängliche Gültigkeit in der Zone 10) ¹¹		Alle weiteren Zonen ohne Gutschein (Abgangs- oder Bestimmungsort ausserhalb Zone 10)	
	2023	2024	2023	2024
Monatsabonnemente für Kinder	-36,6%	-56,3%	+21,9%	+0,4%
Monatsabonnemente für Jugendliche	-1,0%	+0,5%	+4,4%	+9%
Jahresabonnemente für Kinder	+33,3%	+45,5%	+2,4%	+14,6%
Jahresabonnemente für Jugendliche	+5,2%	+13,6%	+3,3%	+5,5%

Tab. 3: Veränderungen der Sortimentsentwicklung zu 2022. Quelle: Tarifverbund Luzern / Hochschule Luzern

Die Verkaufsentwicklungen des Tarifverbundes Passepartout zeigen im Weiteren, dass in der Tarifzone 10 die verkauften Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten zugenommen haben. In allen weiteren Zonen nahmen die verkauften Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten ab. Umgekehrt hat die Anzahl Abonnemente in der Zone 10 für Kinder generell abgenommen, wobei die Anzahl Abonnemente für Kinder in allen weiteren Zonen zugenommen hat.

Die Analyse der Daten der SBB bestätigt diese Trends und zeigt eine deutliche Abnahme der Monatsabonnemente, sowohl bei Kindern als auch bei Jugendlichen, die in der Stadt Luzern wohnhaft sind. Bei Kindern zeigt sich dagegen eine deutliche Zunahme an Jahresabonnementen. Bei Jugendlichen zeigt sich die Zunahme eher bei Seven25/GA-Night-Abonnementen (siehe Tabelle 19 im Schlussbericht Wirkungsmessung).

4.1.4 Trendbefragung

Die Untersuchung zielt darauf ab, die Auswirkungen eines Gutscheins auf das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen im Alter von 6 bis 16 Jahren in Luzern darzustellen. Basierend auf dem Mobilitätstagebuch zeigen sich folgende Veränderungen des sogenannt «wegebezogenen Modalsplits» seit Einführung des Gutscheins (die detaillierten Veränderungen sind in Beilage 1 Schlussbericht Wirkungsmessung festgehalten).

Die Ergebnisse zeigen, dass sich das Verhalten von Kindern und Jugendlichen in Luzern seit der Einführung des Gutscheins verändert hat. Insbesondere bei Freizeit- und Besuchswegen, sowohl an Werktagen als auch am Wochenende, ist gemäss dem Mobilitätstagebuch eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu beobachten. Auf Schulwegen zeigen sich die Veränderungen (steigende Nutzung) insbesondere beim Hinweg in die Schule und beim Rückweg zur Tagesstruktur/Betreuung. Gleichzeitig ist ein Anstieg der selbstständig zurückgelegten Wege zu verzeichnen, insbesondere bei Schul- und Freizeitwegen. Allerdings sind sie auch weniger häufig mit Gleichaltrigen unterwegs. Autowege reduzieren sich mengenmässig leicht. Wege zu Fuss nehmen merklich ab. Kinder mit eingelöstem Gutschein nutzen den öffentlichen Verkehr häufiger, während Kinder ohne eingelösten Gutschein häufiger zu Fuss gehen oder mit dem Auto unterwegs sind.

¹¹ Die Daten des Tarifverbundes Passepartout ermöglichen Analysen getrennt für die Zone 10 und alle weiteren Zonen. Das Gebiet Zone 10 inkludiert die Stadt Luzern und beinhaltet nur Fahrausweise mit Gültigkeit vollumfänglich innerhalb der Zone 10. Alle übrigen Verkäufe, also alle Fahrausweise ausserhalb der Zone 10 oder von/nach der Zone 10 nach/von ausserhalb der Zone 10, werden allen weiteren Zonen zugeordnet.

Wegeaufkommen

Zwischen 2023 und 2025 stieg gemäss den Ergebnissen der Trendbefragung die Anzahl Wege der Schülerinnen und Schüler mit dem öffentlichen Verkehr in den 38 Schulwochen um 29 Prozent (+630'000 Wege) und mit sonstigen Verkehrsmitteln (Skateboard, Trottinette usw.) um 14 Prozent (+50'000 Wege) an. Im selben Zeitraum nahmen die Wege zu Fuss um 6 Prozent (-210'000 Wege), mit dem Velo um 5 Prozent (-18'000 Wege) und mit dem Auto um 9 Prozent (-75'000 Wege) ab.¹²

Absolute Veränderung des Verkehrsverhaltens je Verkehrsmittel (Vergleich zwischen 2023 und 2025)				
Zu Fuss	Velo	Auto	Sonstige	ÖV
Wege 2023				
3'414'000	370'000	803'000	360'000	2'203'000
Wege 2025				
3'204'000	352'000	728'000	410'000	2'833'000
Differenz Δ				
-210'000 Wege	-18'000 Wege	-75'000 Wege	+50'000 Wege	+630'000 Wege

Tab. 4: Absolute Veränderung der Verkehrsmittel und Wege der Schülerinnen und Schüler. Quelle: Hochschule Luzern






Prozentuale Veränderung des Verkehrsverhaltens je Verkehrsmittel (Vergleich zwischen 2023 und 2025)				
 Zu Fuss -6 %	 Velo -5%	 Auto -9%	 Sonstige +14%	 Wege ÖV +29 %

Abb. 2: Prozentuale Veränderung der Verkehrsmittel und Wege der Schülerinnen und Schüler. Quelle: Hochschule Luzern

Es werden Schätzungen zur Verlagerung der Wege zwischen 2023 und 2025 vorgenommen. Diese basieren auf den Mobilitätstagebüchern der befragten Schülerinnen und Schüler. Es wurden für drei Wochentage Aktivitäten erfasst, um einen «Durchschnittstag» zu errechnen, welcher über die drei Jahre verglichen werden kann. Das ist möglich, da das Wachstum 2025 in erster Linie beim ÖV zu beobachten ist (+630'000 Wege). Die Zunahme der ÖV-Wege besteht in absteigender Grösse aus den folgenden Komponenten: Neuverkehr (+325'000 Wege), zu Fuss (-210'000 Wege), Auto (-77'000 Wege), Velo (-18'000 Wege). Es gilt darauf hinzuweisen, dass der Zuwachs an Neuverkehr (+29 Prozent ÖV-Wege) und rund 20 Prozent neuen ÖV-Nutzenden im Jahr 2025 gegenüber 2023 im öffentlichen Verkehr nicht eindeutig auf den Effekt des Gutscheins zurückzuführen ist. Schülerinnen und Schüler sind sowohl mobiler als auch ÖV-aktiver geworden.

¹² Bei der Hochrechnung wurde kontrolliert, dass im Jahr 2025 in der Grundgesamtheit 474 mehr Schülerinnen und Schüler als 2023 vorhanden sind. So ist die nachfolgende Aufkommensbetrachtung der ÖV-Wege nicht durch diesen Zuwachs beeinflusst.

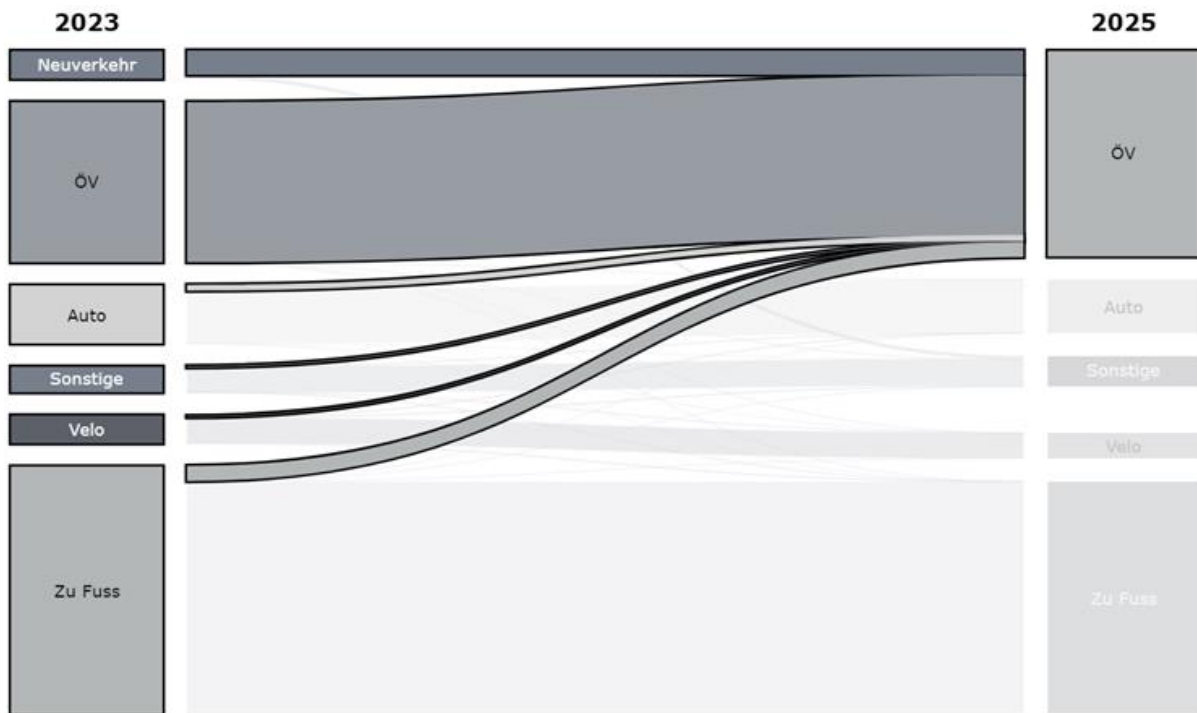


Abb. 3: Neuverkehr und Wegeverlagerung: 2023 (Referenz) und 2025

Neben der Betrachtung der absoluten Anzahl Wege lassen sich auch Aussagen zu den relativen Anteilen der genutzten Verkehrsmittel treffen (wegebezogener Modalsplit). Demnach ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am wegebezogenen Modalsplit insgesamt um 7 Prozentpunkte gestiegen, während der Anteil des Fussverkehrs um 5 Prozentpunkte gesunken ist (siehe Abb. 4).

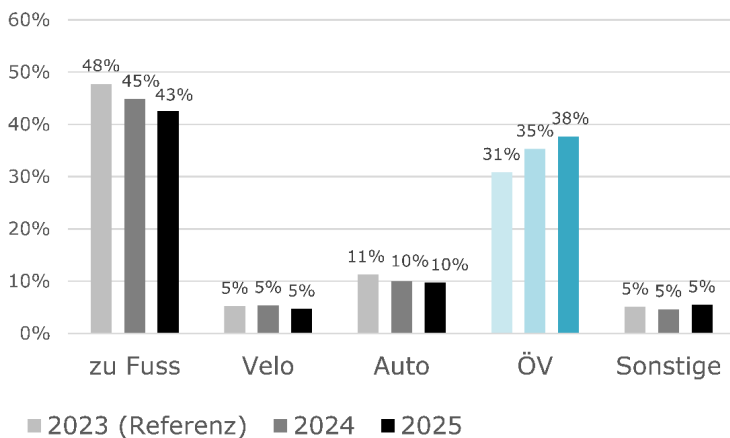


Abb. 4: Wegebezogener Modalsplit (gemäss Mobilitätstagebuch). Quelle: Hochschule Luzern

Neben dem Modalsplit über alle Wege hinweg lässt sich anhand der nachfolgenden beiden Abbildungen auch der wegebezogene Modalsplit für Schulwege an Werktagen sowie der wegebezogene Modalsplit für Begleit-/Freizeit-/Besuchswege an Werktagen ablesen. Die Kinder und Jugendlichen sind auf ihren Schulwegen mehrheitlich zu Fuss unterwegs, wobei sich über die drei Jahre hinweg eine Verlagerung hin zum ÖV beobachten lässt (siehe Abb. 5).

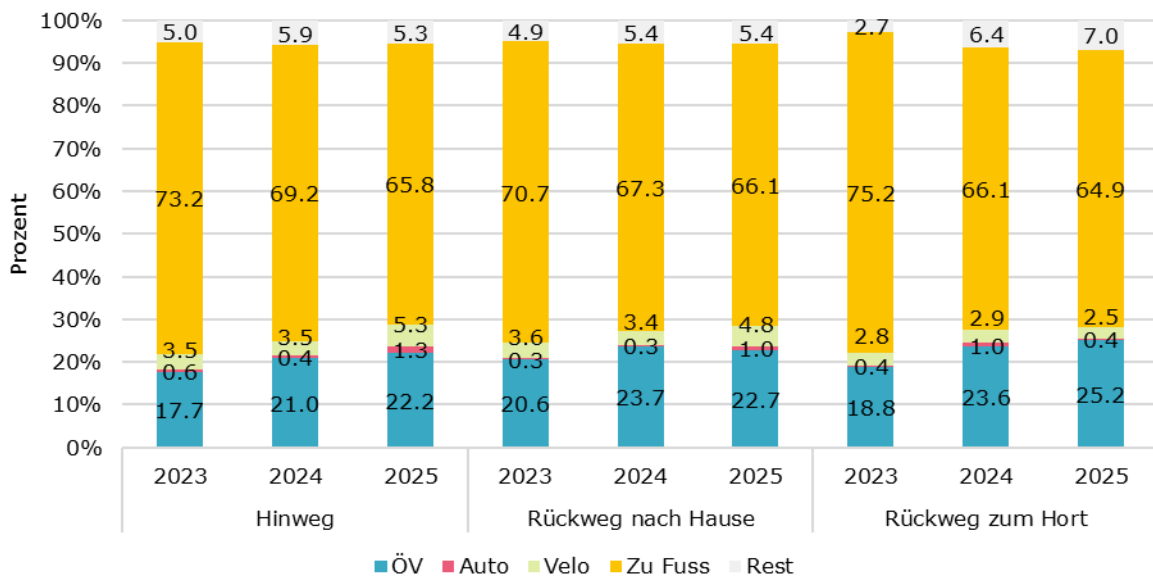


Abb. 5: Wegebezogener Modalsplit für Schulwege an Werktagen. Quelle: Hochschule Luzern

Bei den Begleit- und Freizeitwegen an Werktagen dominiert der öffentliche Verkehr, und er hat noch an Bedeutung gewonnen. Wege mit dem Velo oder mit dem Auto haben abgenommen.

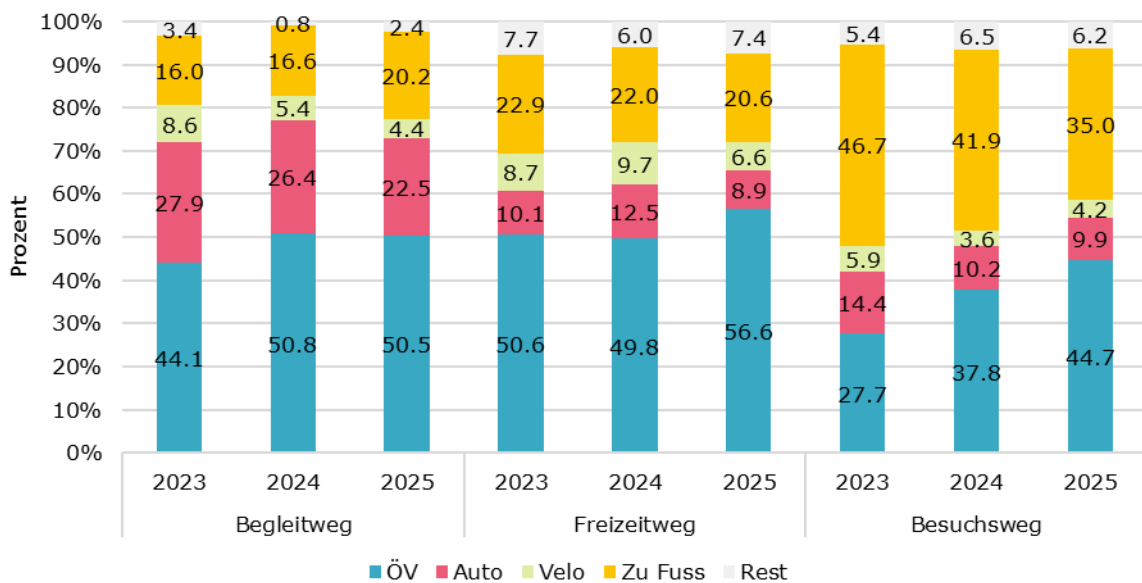


Abb. 6: Wegebezogener Modalsplit für Begleit-/Freizeit-/Besuchswege an Werktagen. Quelle: Hochschule Luzern

4.1.5 Fazit der Wirkungsmessung

Die Einführung des Gutscheins für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern zielte darauf ab, die Mobilität von Schülerinnen und Schülern nachhaltiger zu gestalten und eine Verlagerung weg vom Elterntaxi hin zum öffentlichen Verkehr zu fördern. Das Projekt wurde evaluiert, indem sowohl Daten zur Einlösung der Gutscheine als auch Ergebnisse aus drei Trendbefragungen erhoben und verglichen wurden. Die Analyse der Daten zu den eingelösten Gutscheinen, den Verkaufs- und Sortimentsentwicklungen sowie den Veränderungen im Mobilitätsverhalten zeigt Tendenzen und quantifizierbare Effekte, die den verteilten Gutscheinen zugeordnet werden können.

Die Einführung der Gutscheine führte bei Schülerinnen und Schülern zu einer deutlich stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Zwar blieb die Einlösequote mit 63 bzw. 68 Prozent leicht unter den Erwartungen, doch stieg der Anteil der ÖV-Nutzenden von 29 Prozent im Jahr 2023 auf 36 Prozent im Jahr 2025. Auch die Zahl der zurückgelegten Wege nahm um 29 Prozent zu, wodurch der Anteil des ÖV am Modalsplit von 31 auf 38 Prozent anwuchs. Parallel dazu erhöhte sich die selbstständige Mobilität:

Kinder und Jugendliche legten 20 Prozent mehr Wege ohne Begleitung zurück, wenngleich dies vor allem auf weniger gemeinsame Wege innerhalb der Altersgruppe zurückzuführen ist. Der motorisierte Individualverkehr spielt nur eine geringe Rolle beim Schulweg (rund 1 Prozent, vgl. Abb. 5), während sich bei Freizeitwegen eine deutliche Verschiebung zeigte: Der ÖV-Anteil stieg um 6, der Autoanteil sank um 1,2 Prozentpunkte (vgl. Abb. 6). Auch die Verkaufszahlen bestätigen die Entwicklung. Im Tarifverbund Passepartout (Zone 10) wurden seit der Einführung der Gutscheine vor allem mehr Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten verkauft. Während Jahresabonnemente zunahmen, gingen Monatsabonnemente zurück. Zudem stieg bei Jugendlichen die Nachfrage nach GAs sowie Seven25- und GA-Night-Abos.

Der Gutschein zeigt bereits in den ersten zwei Jahren seit seiner Einführung Wirkung. Bei allen Verkehrszwecken ist die ÖV-Nutzung gestiegen. Zudem sind Schülerinnen und Schüler hinsichtlich ihrer Anzahl Wege im Alltag (selbstständig) mobiler geworden. Allerdings sind sie auch weniger häufig mit Gleichaltrigen unterwegs. Ein positiver Aspekt der Auswirkung ist die Reduktion von Autowegen (Reduktion um 9 Prozent). Dementgegen wirkt jedoch der Nachweis, dass Fusswege deutlich abgenommen haben. Zusätzlich dazu haben auch Velowege abgenommen. Kinder und Jugendliche nutzen also vermehrt den öffentlichen Verkehr für Wege, die sie zuvor noch zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt haben. Diese Entwicklung ist nicht im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie. Um diese negativen Auswirkungen weiter zu evaluieren, ist es wichtig, die Wirkung der Massnahme bei einer Weiterführung weiterhin jährlich zu messen und einzugreifen, sollte sich das Wegverhalten der Kinder und Jugendlichen markant gegen die Ziele der Mobilitätsstrategie entwickeln. Diesen Effekt hat man ausserdem auch in der Ausarbeitung des Lösungsvorschlags der befristeten Weiterführung berücksichtigt und insbesondere bei der Ausgestaltung des Angebots (v. a. Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten) einfließen lassen (siehe Kapitel 4.2).

4.1.6 Umsetzungserkenntnisse aus den ersten beiden Pilotjahren

Die Umsetzung der ÖV-Vergünstigung war mit vielen Unsicherheiten verbunden, und der Prozess musste von Grund auf definiert werden. Dabei ging es aufgrund der grossen Anzahl Kinder und Jugendliche sowohl darum, den Prozess möglichst kundenfreundlich, aber auch möglichst effizient abzuwickeln, damit der administrative Aufwand bewältigt werden konnte. Mit der Systemanpassung seitens ÖV-Branche – vom physischen RailCheck zum 13-stelligen Coupon-Code – gab es eine Vereinfachung für den Versand und die Einlösung. Mit dem Coupon-Code ist die personalisierte Einlösung per Juli 2025 nun auch auf digitalen Kanälen möglich, sodass die Einlösung des Coupons auch für den Vertrieb der Transportunternehmen weniger Aufwand generiert. Für die befristete Weiterführung der ÖV-Vergünstigung soll der Prozess administrativ weiter vereinfacht und effizienter werden.

4.2 Weiteres Vorgehen

Aufgrund der Erfahrungen und der Erkenntnisse aus der Wirkungsmessung aus den ersten zwei Jahren des Pilotprojekts schlägt der Stadtrat die befristete Weiterführung der ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche vor. Mit der Weiterführung im Rahmen von fünf Jahren sollen weitere Erkenntnisse bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Kinder und Jugendlichen erhoben werden. Auf Basis der im Jahr 2030 vorliegenden Datengrundlage wird der Stadtrat dem Parlament einen Bericht und Antrag zum definitiven Entscheid über die ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche vorlegen.

Die Weiterführung der ÖV-Vergünstigung in den nächsten fünf Jahren soll nach wie vor in Form eines Coupons, der personalisierbar und zweckgebunden eingesetzt werden kann, erfolgen. Der Coupon hat einen Wert von Fr. 300.– (55 Prozent des Jahresabonnements für Kinder und Jugendliche) und steht allen Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 16 Jahren zur Verfügung, die ihren Aufenthaltsort in der Stadt Luzern haben. Der Gutschein wird jeweils zirka Mitte Juni an alle berechtigten Kinder versendet. Die ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche soll ohne Unterbruch nach dem Pilotprojekt befristet weitergeführt werden. Somit soll der Gutscheinversand per Ende Juni 2026 erfolgen. Der Gutschein ist jeweils ab Erhalt bis zum 30. Juni des Folgejahres gültig. Der Gutschein für das

Schuljahr 2025/2026 ist beispielsweise ab Erhalt bis zum 30. Juni 2026 gültig. Bei Verlust des ÖV-Gutscheins wird dieser nicht ersetzt.

Der Einsatz des Coupons ist auf vordefinierte ÖV-Produkte beschränkt. Diese beinhalten derzeit:

- Monats- und Jahresabonnemente der Tarifzone 10 und weitere Tarifzonen (die Tarifzone 10 muss Bestandteil sein);
- Passepartout FlexiAbo 100 Tage;
- Mehrfahrtenkarten, Mehrfahrtenkarten für Kurzstrecken und Multi-Tageskarten der Tarifzone 10 und weitere Tarifzonen (die Tarifzone 10 muss Bestandteil sein);
- GA Kind/GA Familia Kind.

Insbesondere am Angebot für die Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten hat die Stadt Luzern festgehalten. Dies trotz der Möglichkeit, dass auch Eltern oder Erziehungsberechtigte die nicht personalisierten Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten nutzen könnten. Dieses Risiko wird in Kauf genommen, hier gilt es, auf das Verantwortungsbewusstsein der Eltern und Erziehungsberechtigten zu vertrauen. Wie oben beschrieben hat sich gezeigt, dass der Fussverkehr deutlich abgenommen hat. Die Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten sollen dazu beitragen, dass die Kinder und Jugendlichen den ÖV gezielt nutzen und Mobilität nicht «überkonsumieren».

Im Rahmen des B+A 19/2022 zur Finanzierung der Pilotphase ging eine Protokollbemerkung ein, die auch in der Ausarbeitung des vorliegenden B+A nochmals aufgegriffen und geprüft wurde. Die Protokollbemerkung betraf das Kapitel 5.2 «Ausgestaltung» auf Seite 9 (B+A 19/2022: «ÖV-Förderung durch Vergünstigungen für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern. Sonderkredit»): Die Stadt prüft nochmals die technische Verknüpfung mit der Junior-Karte bzw. neu dem SwissPass.

Diese Variante wurde auch für die Ausgestaltung der befristeten Lösung geprüft. Auf dem SwissPass können sämtliche Abonnemente hinterlegt werden. Dies gilt auch für die ÖV-Produkte, die mit dem Gutschein bezogen werden können. Die technische Verknüpfung des Gutscheinsystems generell und damit auch die Gutscheine für Kinder und Jugendliche laufen jedoch weiterhin nicht über den SwissPass. Dies, da die betriebliche Umsetzung des Gutscheinsystems durch die Stadt Luzern abgewickelt wird und nicht durch SwissPass.

4.2.1 Bezugsberechtigung

Die ÖV-Vergünstigung steht allen Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 16 Jahren zur Verfügung, die ihren Aufenthaltsort in der Stadt Luzern haben. Der Stichtag der Altersbegrenzung ist der 31. Juli.

Wie bis anhin sollen mit dem Massenversand auch alle Kinder, die während des folgenden Schuljahres den 6. Geburtstag feiern, den Gutschein erhalten. Jugendliche, die im Schuljahr den 16. Geburtstag feiern, haben ebenfalls Anrecht auf die ÖV-Vergünstigung, sofern ihr Geburtstag nach dem Stichtag des 31. Juli (analog zum Einschulungszeitpunkt) liegt.

Kinder und Jugendliche der Volksschule Stadt Luzern mit einem langen Schulweg haben Anrecht auf den Bezug eines Jahresabonnements, das von der Volksschule der Stadt Luzern bezahlt wird. Für den Bezug des ergänzenden Coupons von derzeit Fr. 249.– müssen die Familien beim Rektorat der Volksschule einen Antrag stellen. Lernende von Privatschulen oder Schulen in anderen Gemeinden sind nicht bezugsberechtigt. Dieser Prozess wurde auf das Schuljahr 2025/2026 digitalisiert. Der Anspruch kann unter <https://map.stadt Luzern.ch/schulweg/> berechnet und beantragt werden.

4.2.2 Ausgestaltung

Es soll – analog zum Pilotprojekt – ein ÖV-Gutschein im Wert von Fr. 300.– pro Kind bzw. jugendliche Person zur Verfügung gestellt werden. Dieser Gutschein ist jeweils ein Jahr gültig. Der Wert entspricht gemäss den aktuellen Tarifen rund 55 Prozent des Jahresabonnements für Kinder und Jugendliche im Halbtaxtarif, was ein substantieller Betrag ist. Ein Coupon ist personalisierbar und kann nur zweckgebunden und für vordefinierte Produkte eingesetzt werden. Dabei muss bei allen Produkten ausser beim

GA Kind und GA Familia Kind die Tarifzone 10 Bestandteil sein. Aufgrund der Couponnummer lässt sich feststellen, wie viele Gutscheine effektiv eingelöst wurden. Im Grundsatz soll am bisherigen Produktsortiment festgehalten werden:

Produkt	Kosten in Fr.
Monatsabonnemente der Tarifzone 10	Fr. 61.– pro Monat
Jahresabonnemente der Tarifzone 10	Fr. 549.– pro Jahr
Passepartout FlexiAbo 100 Tage Tarifzone 10	Fr. 330.–
GA Kind	Fr. 1'720.–
GA Familia Kind	Fr. 710.–
Mehrfahrtenkarten (MFK) der Tarifzone 10 (6 Fahrten)	Fr. 19.40
Mehrfahrtenkarten (MFK) für Kurzstrecken der Tarifzone 10 (6 Fahrten)	Fr. 17.20
Multi-Tageskarten (MTK) der Tarifzone 10 (6 Tageskarten)	Fr. 38.80

Tab. 5: Produktsortiment inkl. aktueller Preise. Quellen: [Tarifverbund Passepartout](#) und [SBB](#)

Gemäss Tarifverbund Passepartout gelten folgende Einschränkungen bzw. Rahmenbedingungen:

- Der Coupon ist nur für einen einmaligen Bezug vorgesehen.
- Bei Monatsabonnementen können maximal zwei Monate auf einmal bezogen werden, da der Vorverkauf in den Verkaufssystemen des ÖV maximal zwei Monate beträgt (= Fr. 122.–).
- Sämtliche Passepartout-Abonnemente, egal ob Monats-, Jahres- oder FlexiAbo, werden ausschliesslich auf dem SwissPass ausgegeben.

Die Ausgestaltung des Bezugssortiments und die Tatsache, dass der Coupon nur einmalig einlösbar ist, führt derzeit insbesondere beim Bezug von Monatsabonnementen dazu, dass nicht der gesamte Betrag eingelöst werden kann. Von der Option, den allfälligen Restbetrag auf eine Geschenkkarte zu übertragen, wird analog dem Pilotprojekt abgesehen, da damit die Einschränkung der oben genannten Produkte (Zweckgebundenheit) verfällt. Stattdessen sollen für den Restbetrag allenfalls mehrere Mehrfahrtenkarten oder Multi-Tageskarten bezogen werden.

Kinder und Jugendliche mit einem GA-FVP konnten den Coupon der Stadt Luzern bisher weder an das GA-FVP (Tarif 639, Ziffer 3.7.1) anrechnen, noch durfte der Betrag ausbezahlt werden. Der Coupon durfte auch nicht an ein Abonnement einer anderen Person angerechnet werden. Mit der befristeten Weiterführung der ÖV-Vergünstigung soll eine Möglichkeit geschaffen werden, den Betrag gegen Vorweisen des Kaufbelegs auszubezahlen.

Produkte wie Halbtax-Plus oder die Junior-Karte/Kinder-Mitfahrkarte wurden geprüft, jedoch nicht ins Produktsortiment aufgenommen. Das Halbtax-Plus setzt die Nutzung eines Smartphones voraus und die Junior-Karte/Kinder-Mitfahrkarte entspricht nicht der Förderung der Selbstständigkeit der Kinder und Jugendlichen.

Es besteht die Möglichkeit, das Produktsortiment im Verlauf der Jahre an neue Gegebenheiten anzupassen. Sei es aufgrund von Sortimentsanpassungen seitens der ÖV-Branche (z. B. geplante Abschaffung der physischen Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten) oder seitens der Stadt Luzern. Das ist ebenfalls mit ein Grund für die befristete Weiterführung im Rahmen von fünf Jahren. Hierfür soll die Kompetenz inklusive Betragsanpassungen beim Stadtrat liegen.

4.2.3 Nachfrageabschätzung und finanzielle Auswirkungen

In den ersten beiden Pilotjahren wurden Coupons im Wert von jeweils rund 1,5 Mio. Franken eingelöst. Für die Abschätzung der Nachfrage und der Höhe des Sonderkredits wurde basierend auf den Bevölkerungsdaten mit Stand September 2025 die Anzahl Kinder und Jugendliche für die nächsten Jahre abgeschätzt und hochgerechnet. Als weiterer Aspekt wurden 250 zusätzliche Coupons pro Schuljahr dazugerechnet. Dieser Wert stammt aus den ersten beiden Pilotjahren und setzt sich aus Zuzügen und Coupons zusammen, die der Familie aus verschiedenen Gründen nicht zugestellt werden konnten.

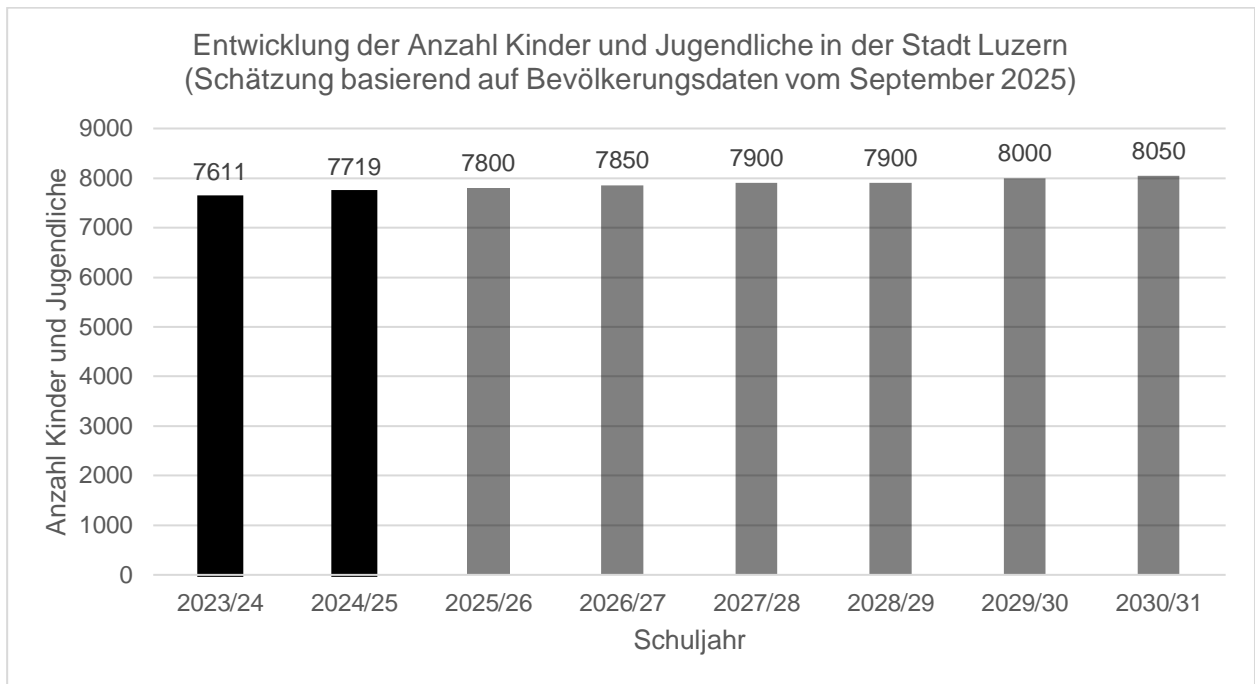


Abb. 7: Geschätzte Entwicklung der Anzahl Kinder und Jugendliche in der Stadt Luzern. Quelle: Bevölkerungsdaten September 2025

Als dritter Berechnungsfaktor wurde die Einlösequote hinzugezogen. Die Einlösequote von 63 Prozent im ersten und 68 Prozent im zweiten Pilotjahr soll in den nächsten Jahren durch aktivere Kommunikation in den Schulhäusern kontinuierlich gesteigert und zum Zielwert von 90 Prozent geführt werden. Aus diesen drei Faktoren resultiert die Entwicklung und bestmögliche Abschätzung des Sonderkredits für die nächsten zehn Jahre. Hinzu kommen jährlich Fr. 40'000.– für Administration und die wissenschaftliche Wirkungsmessung. Aufgrund der Erfahrungen im Pilotprojekt zeigte sich, dass der administrative Aufwand für den Versand, insbesondere während des Schuljahres, beträchtlich ist. Es gibt viele Anfragen von Eltern und zahlreiche Zuzüge während des Schuljahres, die eine einzelne Behandlung des Coupons erfordern.

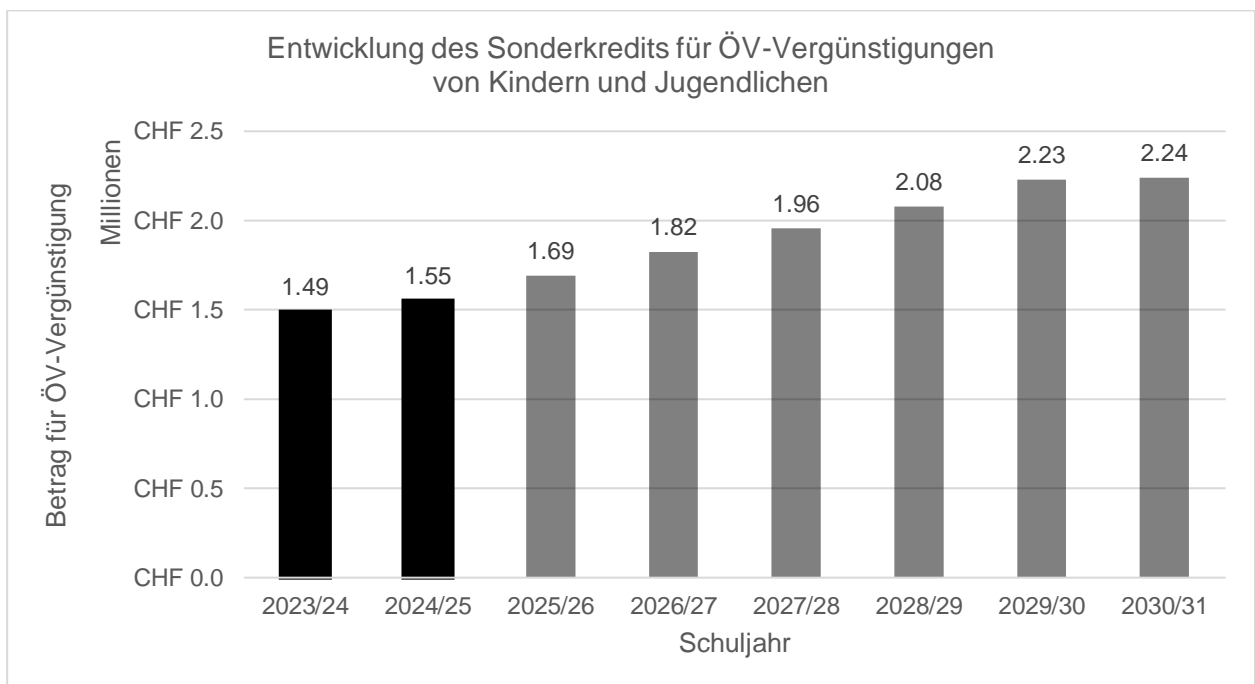


Abb. 8: Geschätzte Entwicklung des Sonderkredits pro Schuljahr. Quellen: Bevölkerungsdaten September 2025, bisherige und zukünftige geschätzte Einlösequoten

Die Aufwände kumuliert ergeben einen Sonderkredit in der Höhe von rund 10,525 Mio. Franken für die nächsten fünf Jahre. Die Berechnung erfolgt in Kapitel 7.2. Die realistisch geschätzten Aufwände pro Jahr sind nachfolgend aufgeführt.

	ÖV-Vergünstigung (Einlösung der Coupons)	Einlösequote	Administration und Wirkungsmessung	Total pro Schuljahr
2026/27	Fr. 1'822'500.–	75%	Fr. 40'000.–	Fr. 1'862'500.–
2027/28	Fr. 1'956'000.–	80%	Fr. 40'000.–	Fr. 1'996'000.–
2028/29	Fr. 2'078'000.–	85%	Fr. 40'000.–	Fr. 2'118'000.–
2029/30	Fr. 2'227'500.–	90%	Fr. 40'000.–	Fr. 2'267'500.–
2030/31	Fr. 2'241'000.–	90%	Fr. 40'000.–	Fr. 2'281'000.–

Tab. 6: Finanzielle Zusammenstellung der geschätzten Aufwände pro Jahr

Neben dem vorangehenden Lösungsvorschlag wurden weitere Möglichkeiten für die Ausgestaltung einer ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche geprüft. Unter anderem wurde die vollständige Digitalisierung der ÖV-Vergünstigung (inkl. Einlösung) geprüft. Dies wäre grundsätzlich möglich, hätte aber zur Folge, dass Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten nicht mehr zum Einsatz kommen würden. Davon rät der Stadtrat ab, da hiermit die Nutzung des ÖV – wie in der Wirkungsmessung aufgezeigt – den Fuss- und Veloverkehr weiter substituieren könnte. Theoretisch wäre auch der Ansatz aus Genf (Übernahme der Kosten für ein Jahresabonnement) eine Möglichkeit, dieser ist jedoch mit deutlich höheren jährlichen Kosten verbunden. In Abhängigkeit der Einlösequote wäre dabei mit Kosten von bis zu 4,282 Mio. Franken pro Jahr zu rechnen (Abo-Kosten in der Höhe von Fr. 549.– bei 7'800 Kindern im Alter von 6 bis 16 Jahren). Dieser Ansatz wurde aber nicht nur aufgrund der damit verbundenen Kostenfolgen verworfen, sondern insbesondere auch, weil der Stadtrat grundsätzlich von einer Gratisnutzung des öffentlichen Verkehrs absehen will. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Dienstleistungen einen angemessenen Preis haben sollen, damit sie auch bewusst genutzt werden. Eine Gratisnutzung dürfte zu einer zusätzlichen Verlagerung auch von kurzen Wegen weg von Fuss- und Veloverkehr hin zum öffentlichen Verkehr führen, was im Widerspruch zu den Zielen der Mobilitätsstrategie stehen würde.

4.2.4 Verteilung und Verrechnung der Gutscheine

Die Stadt Luzern bestellt beim Tarifverbund Passepartout die Anzahl benötigter Coupon-Codes. Die Verteilung bzw. der Versand der ÖV-Gutscheine erfolgt wie im Pilotprojekt via Brief-Massenversand auf Kosten der Stadt Luzern. Die Daten der Kinder und Jugendlichen können durch die Dienstabteilung Volksschule aus der Applikation «Scolaris» bezogen werden. Eine digitale Verteilung ist aufgrund physischer Produkte im Produktsortiment (z. B. Mehrfahrtenkarten und Multi-Tageskarten) nicht möglich. Zudem wird der Versand per Post zurzeit als zuverlässigste Versandart beurteilt, die alle Haushalte erreicht. Weitere Entwicklungen und mögliche Vereinfachungen im Prozess werden beobachtet und wenn möglich umgesetzt.

Das Kind / die Eltern können die Gutscheine gegen Vorweisen eines gültigen Ausweises am Schalter einer bedienten Verkaufsstelle des Tarifverbunds Passepartout einlösen. Bei Abonnements ist seit Juli 2025 auch die digitale Einlösung des Coupon-Codes in den Webshops der Transportunternehmen (z. B. sbb.ch, vbl.ch) möglich. Dieses Angebot wurde bis September 2025 rund 300-mal genutzt. Jede Familie bezahlt direkt bei der Einlösung des Gutscheins die verbleibenden Kosten, die über die Höhe des Gutscheins hinausgehen. Ein unterjähriger Bezug, insbesondere für neu zugezogene Familien, ist möglich. Verloren gegangene Coupons werden nicht ersetzt.

Nach dem ersten Pilotjahr wurde als Erstauskunftsstelle die Umweltberatung Luzern eingesetzt. Dieser Einsatz erfolgt erstmalig in dieser Form bei einem Projekt der Stadt Luzern. Die Umweltberatung Luzern ist zentral gelegen und zu den Bürozeiten während 52 Wochen im Jahr erreichbar. Diese Zusammenarbeit hat sich bewährt, denn dadurch können viele Anfragen von Eltern entweder persönlich, telefonisch oder schriftlich geklärt werden. Nur weiter gehende Fälle oder Detailabklärungen gelangen dadurch an die Projektleitung, wodurch die Ressourcen effizient eingesetzt werden können.

Die Auswertung der Einlösung der ÖV-Vergünstigung hat unterschiedliche Anteile der eingelösten im Vergleich zu den verteilten Gutscheinen aufgezeigt. So wurden beispielsweise in beiden Pilotjahren in den Schulhäusern Littau Dorf, Rönrimoos und Staffeln weniger als 50 Prozent der verteilten Coupons eingelöst. Bei diesen Schulhäusern sollen die Lehrpersonen der Volksschule Stadt Luzern aktiv auf die ÖV-Vergünstigung hinweisen. Auch gibt es Überlegungen dazu, «Klapp» als Kommunikationskanal der Volksschule für dieses Vorhaben noch stärker einzubinden und so mögliche sprachliche Barrieren weiter abzubauen. Darüber hinaus sollen im Rahmen der befristeten Weiterführung des Gutscheinsystems weitere Möglichkeiten evaluiert werden, um einen möglichst niederschweligen Zugang zu den Gutscheinen für alle Bevölkerungsschichten gewährleisten zu können.

Der Tarifverbund Pässepartout gewährt der Stadt Luzern einen Rabatt. Das Erreichen der Rabattstufe wird auf Basis der während eines Kalenderjahres eingelösten Gutscheine und des somit verrechneten Umsatzes ermittelt. Für das Kalenderjahr 2024 handelte es sich um 4,5 Prozent.¹³ Der entsprechende Rabatt wird im Folgejahr bzw. der Folgerechnung gutgeschrieben. Die effektiv eingelösten Gutscheine und die damit eingelösten Beträge werden alle zwei Wochen an die Stadt Luzern weiterverrechnet.

5 Auswirkungen auf das Klima

Gemäss Relevanzcheck im Tool Klimafolgenabschätzung der Stadt Luzern ist das Geschäft klimarelevant. Das heisst, dass durch das Projekt verschiedene Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind. Mit dem Tool wurden daher weitere Einschätzungen vorgenommen.

Durch die Förderung der Selbstständigkeit der Kinder und Jugendlichen können Elterntaxis sowohl auf dem Schul- als auch auf dem Freizeitweg vermieden werden. Damit wird zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie zu einer Verlagerung des Modalsplits in Richtung alternative Fortbewegungsformen (v. a. öffentlicher Verkehr) beigetragen, was im Sinne der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern ist. Das Heranführen von Kindern und Jugendlichen an den ÖV (Mobilitätssozialisierung) kann dazu führen, dass diese auch zukünftig weniger auf den MIV angewiesen sind.

6 Anpassung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität

Die Möglichkeit zum Bezug der Gutscheine für die ÖV-Verbilligung für Kinder und Jugendliche soll explizit auf Reglementsstufe verankert werden. Dazu soll das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität mit einem neuen Absatz ergänzt werden.

Art. 4 *Öffentlicher Verkehr*

¹ Die Stadt setzt sich ein für attraktive Transportketten sowie eine höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.

³ Die Stadt setzt sich zudem für einen integralen Tarifverbund ein, welcher ein attraktives Angebot für die ganze Region garantiert.

⁴ **Die Stadt Luzern fördert den Zugang zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 16 Jahren mit Aufenthaltsort Stadt Luzern mit Gutscheinen von Fr. 300.– pro Schuljahr. Die Massnahme ist befristet bis und mit Schuljahr 2030/2031. Der personalisierte Gutschein muss beim Bezug von vordefinierten Produkten des öffentlichen Verkehrs zweckgebunden eingelöst werden.**

¹³ Dieser Wert steigt per 1. Januar 2026 aufgrund einer Zusammenführung der unterschiedlichen Rabattierungsmodelle der ÖV-Branche auf 6,5 Prozent.

Im neuen Abs. 4 von Art. 4 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität werden die Rahmenbedingungen geschaffen, damit Kinder und Jugendliche künftig die Möglichkeit zum Bezug von Gutscheinen für Angebote der Transportunternehmen im Bereich öffentlicher Verkehr haben. Der Betrag, der jeweils für ein Schuljahr gilt, ist klar definiert, ebenfalls die Anspruchsgruppe (vgl. dazu auch die Ausführungen in Kapiteln 4.2.1 bis 4.2.4).

7 Ausgabe

Für das in diesem Bericht und Antrag beschriebene Vorhaben wird die Bewilligung eines Sonderkredits beantragt. Es handelt sich um ein ausgaberechtliches Finanzgeschäft im Sinne der Gemeindeordnung in der Kompetenz des Grossen Stadtrates, und dieses unterliegt dem fakultativen Referendum.

7.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für das Vorhaben ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche freibestimmbare Gesamtausgaben in der Höhe von insgesamt 10,525 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimmbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen.

7.2 Berechnung der Gesamtausgabe

Die Aufwände kumuliert ergeben einen Sonderkredit in der Höhe von rund 10,525 Mio. Franken für die nächsten fünf Jahre. Die geschätzten Aufwände pro Jahr sind in Kapitel 4.2.3 aufgeführt.

a. Sach- und übriger Betriebsaufwand

Massnahmen	Abteilungsnr. und Name der Aufgabe	Ausgaben pro Jahr in Fr.	Höhe der Ausgabe in Fr.
Jährlich wiederkehrende externe Kosten für Administration und Wirkungsmessung	414 Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen	40'000.–	200'000.–
ÖV-Vergünstigungen auf 5 Jahre gerechnet	414 Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen	vgl. Tab. 6	10'325'000.–
Total			10'525'000.–

Tab. 7: Sach- und übriger Betriebsaufwand

8 Finanzierung und zu belastendes Konto

Die Frage, wie eine Ausgabe finanziert wird, ist ein entscheidendes Kriterium des Vorhabens. Deshalb wird nachfolgend aufgezeigt, wie das Vorhaben in der Finanzplanung und im Budget eingeplant ist. Im Aufgaben- und Finanzplan 2026–2029 sind für das Vorhaben (Erfolgsrechnung) in der Aufgabe 414 Mobilität und Werterhalt Infrastruktur Ausgaben von jährlich 1,665 Mio. Franken enthalten. Die Erhöhung in den Folgejahren wird in den entsprechenden Finanzplanungen angepasst.

Die höheren Folgekosten von maximal 0,616 Mio. Franken belasten das entsprechende Globalbudget.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 3130.08, Übrige Dienstleistungen, 4148100 Öffentlicher Verkehr (Aufgabe 414 Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen) (Erfolgsrechnung) zu belasten.

9 Würdigung

Die Vision der Mobilitätsstrategie lautet: «In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs». Ein Leitsatz dieser Vision ist, dass jegliche Ziele in der Stadt zuverlässig und erreichbar sind, dank der Wahl der jeweils geeigneten Verkehrsmittel. Speziell die flächen- und ressourceneffizienten sowie emissionsarmen Angebote (ÖV, Fuss- und Veloinfrastruktur) sind so ausgelegt, dass sie sicher und zuverlässig von Jung und Alt genutzt werden können. Durch die Vergabe von ÖV-Gutscheinen werden Kinder und Jugendliche an die selbstständige Nutzung des öffentlichen Verkehrs herangeführt. Weiter trägt die kommunikative Begleitung des Projekts dazu bei, dass die Gesellschaft bestehende Verhaltensweisen überdenkt und offen für neue Ideen und zukunftsfähige Lebensstile ist. Eine positive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Kinder, Jugendlichen und Eltern ist im Sinne der geltenden Mobilitätsstrategie, die eine Verlagerung vom Auto auf den ÖV, Velo- und Fussverkehr anstrebt.

Die im Rahmen der Pilotphase durchgeführte Wirkungsmessung zeigt, dass mit den ÖV-Gutscheinen eine Reduktion der mit dem Auto zurückgelegten Wege und somit die Vermeidung von Elterntaxis erreicht werden konnte. Zum einen kann mit den Gutscheinen die preisliche Hürde reduziert werden. Der Preis des ÖV soll für Familien kein Hindernisgrund sein, dass Kinder und Jugendliche diesen nutzen. Zum andern ist die Heranführung der Kinder und Jugendlichen an den ÖV wichtig, um sie auch in Zukunft an diesen zu binden. Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat die Weiterführung der ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche. Jedoch dürfen die negativen Auswirkungen dieser Vergünstigung nicht ausgeblendet werden. Den vielen positiven Aspekten stehen Verlagerungseffekte vom Fuss- und Veloverkehr hin zum öffentlichen Verkehr sowie der Neuverkehr im ÖV gegenüber, die nicht im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie sind. Kinder und Jugendliche nutzen also vermehrt den öffentlichen Verkehr für Wege, die sie zuvor noch zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt haben. Diese Entwicklung muss weiterhin kritisch beobachtet werden. Deshalb soll die Weiterführung auf fünf Jahre befristet und die Wirkungsmessung fortgeführt werden, um im Hinblick auf einen definitiven Entscheid weitere Erfahrungen zu sammeln und die Datengrundlage zu verbessern.


10 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

- für die Vergünstigung der öffentlichen Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche in der Stadt Luzern einen Sonderkredit von 10,525 Mio. Franken zu bewilligen;
- der Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität zuzustimmen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 17. Dezember 2025



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 54 vom 17. Dezember 2025 betreffend

ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern

– Sonderkredit

– Änderung Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

gestützt auf den Bericht der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 12 Abs. 1 Ziff.4, Art. 28 Abs. 1, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. 1. Für die Vergünstigung der öffentlichen Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche in der Stadt Luzern wird ein Sonderkredit von 10,525 Mio. Franken bewilligt.
 2. Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 wird wie folgt geändert:

Art. 4 Öffentlicher Verkehr
¹⁻³ (bleiben unverändert)
⁴ Die Stadt Luzern fördert den Zugang zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 16 Jahren mit Aufenthaltsort Stadt Luzern mit Gutscheinen von Fr. 300.– pro Schuljahr. Die Massnahme ist befristet bis und mit Schuljahr 2030/2031. Der personalisierte Gutschein muss beim Bezug von vordefinierten Produkten des öffentlichen Verkehrs zweckgebunden eingelöst werden.
 3. Diese Änderung tritt am 1. Juni 2026 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 5. März 2026

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Mirjam Fries
Ratspräsidentin



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 54/2025 «ÖV-Vergünstigung für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern. Sonderkredit.
Änderung Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

Die **Protokollbemerkung 1** lautet: «Die Stadt Luzern arbeitet darauf hin, dass jedes Kind auf einem sicheren Weg mit dem Velo die Schule erreichen kann.»

Die **Protokollbemerkung 2** lautet: «Im Rahmen des verlängerten Projektes wird der Nutzen einer Erhöhung des Alters für die ÖV-Gutscheine oder andere Massnahmen für das Erreichen der Wirkungsziele evaluiert.»