

## ÖV-Bericht 2018 bis 2021

### Vernehmlassung

- Bitte nur weisse Felder ausfüllen
- Bitte das elektronische Excdokument verwenden (Download unter [http://www.lu.ch/verwaltung/BUWD/buwd\\_vernehmlassungen\\_stellungnahmen/buwd\\_vernehmlassungen](http://www.lu.ch/verwaltung/BUWD/buwd_vernehmlassungen_stellungnahmen/buwd_vernehmlassungen))
- Ausgefüllt bis Fr. 5. Mai 2017 per Mail an [marco.schurtenberger@vl.ch](mailto:marco.schurtenberger@vl.ch) senden. Danke.

#### Absender:

Region Luzern West, Menznauerstrasse 2, 6110 Wolhusen

Nr.	Frage	Antwort		Begründung
		Ja	Nein	
1	<p><b>ÖV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5):</b> Die ÖV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese ÖV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des ÖV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur ÖV-Vision sind im ÖV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale ÖV-Vision zu erreichen?</p>	<X>		<p>Grundsätzlich ist der eingeschlagene Kurs stimmig.</p> <p>Für die Region Luzern West ist es allerdings stossend, dass eine Basis der Überlegungen der kantonale Richtplan (Kapitel 1.3) ist, welcher die Entwicklungsperspektiven unserer Region stark einschränkt. Es ist unsere Erwartung, dass die Standortnachteile - welche auch aufgrund des Richtplanes bestehen - wenigstens zum Teil mit einer guten ÖV-Erschliessung abgedefert werden können.</p> <p>An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des <b>Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)</b> "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Einige Auszüge:            - "Vermisst werden insbesondere Aussagen zu den bedeutendsten Natur- und Landschaftsräumen des Kantons und Aussagen zu deren Entwicklung." (S. 10)            - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10)            - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung <i>L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie</i> sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)</p>
2	<p><b>Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6):</b> Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?</p>	<X>		<p>Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass unsere Anträge zur kurzfristigen Entwicklung (siehe unten) berücksichtigt werden.</p>
3	<p><b>Gesamteindruck:</b> Sind Sie mit dem Inhalt des ÖV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?</p>	<X>		<p>Die Region Luzern West erachtet den vorliegenden ÖV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Es handelt sich um einen mehrheitlich ausgewogenen Bericht, wobei man die Formulierungen des ÖV's in der Landschaft bestimmt noch verbessern kann.</p> <p>Die Region Luzern West würdigt die Leistungen, welche beim Verfassen des ÖV-Berichtes 2018-21 unternommen wurden.</p> <p>Insbesondere schätzt die Region Luzern West auch die gute Zusammenarbeit bei der Detailplanung der S-61.</p>

#### Weitere Bemerkungen:

- Pro Aspekt bitte ein neues Bemerkungsfeld verwenden. Dies erleichtert die Beantwortung.
- Für zusätzliche Bemerkungsfelder: bitte letzte Zeile kopieren und darunter einfügen (Zeile markieren, Rechtsklick auf der Maus, "Zellen einfügen" anklicken)
- Zeilenhöhen können beliebig angepasst werden

#### Allgemein:

In der Zusammenfassung steht im letzten Abschnitt: "Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel." Wir weisen darauf hin, dass auch in der Region Luzern West kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturvorhaben auf ihre Umsetzung warten. Eine ausschliessliche Priorisierung der Agglomerations-Vorhaben zu Lasten der Projekte in der Landschaft wird von uns abgelehnt.

Unter 2.2 auf Seite 12 steht: "In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern." Die Region Luzern West nimmt mit Zufriedenheit wahr, dass nun auch der Kanton Luzern festgestellt hat, dass insbesondere Willisau ein Verkehrsproblem besteht und dies in einem grösseren Rahmen angegangen werden muss. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es für die Agglomeration Luzern ein eigenes Programm (mittlerweile Agglo tre) gibt. Für Sursee und Umgebung wurde der Masterplan Bahnhof Sursee entwickelt. Die Region Luzern West erachtet es als angezeigt und logisch, "ähnlichen Problemen" entsprechend zu begegnen. Wir fordern deshalb, einen "Masterplan Willisau" zu entwickeln.

Wir begrüssen die Aussage auf Seite 21, "...dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden." Daraus schliessen wir, dass der Status quo aufrechterhalten bleibt.

**Ergänzung:** Im Sinne einer ganzheitlichen, umfassenden Optimierung, sind die Bezeichnungen (S.43 unten) anzupassen: Der Korridor "Wolhusen-Willisau" ist in "Wolhusen-Langenthal" umzubenennen, der Korridor "Wolhusen-Entlebuch" in "Wolhusen-Langnau i.E."

Im "Raum Luzern Landschaft" lebt rund 1/4 der Gesamtbevölkerung des Kantons Luzern. Wenn man den ÖV-Bericht in seiner jetzigen Form liest, gewinnt man den Eindruck, dass dieser Umstand beim Verfassen aus den Augen verloren ging. Einige Beispiele:

- Auf Seite 13 werden in der Grafik 2 die "Stadt Luzern", der "Agglomerationsgürtel Luzern", die "Region Sursee (Sempachersee Plus)" und "übrige Regionen" aufgeführt. Zu den "übrigen Regionen" zählt über die Hälfte der Fläche des Kantons und die gesamte Region Luzern West. Wir würden es begrüßen, wenn eine weniger abwertende Terminologie verwendet würde.
- Unter 3.1 finden sich zahlreiche positive Begriffe, wie "optimal auf der Nod-Südachse", "Hauptentwicklungsachsen", "attraktive ÖV-Verknüpfungspunkte", etc. Als letzter Punkt (von sieben Punkten) wird die Luzerner Landschaft aufgeführt. Dort ist dann erstmalig der Begriff "gesetzlich verankerte Grundversorgung" zu lesen.
- Unter 4.1.3 wird die Stadt und Agglo Luzern "weiterentwickelt" und die "jeweiligen Systeme werden gestärkt". Wir erwarten, dass die gleiche Terminologie, "Weiterentwicklung" und "Stärkung", auch in der Landschaft angewandt wird. Auf den Terminus "nachfrageorientiert geplant" (unter 4.1.4), welcher für die Luzerner Landschaft angedacht ist, ist zu verzichten.
- Unter 4.4.3 ist als letzter Punkt "Linien mit ungenügender Nachfrage ... die Grundversorgung im ländlichen Raum." aufgeführt. Hier wird eine Einordnung vorweggenommen.

Aufgrund dieser tendentiösen Sichtweise und der Tatsache, dass sich der Grossteil des ÖV-Berichtes um Stadt/Agglomeration Luzern dreht, schlagen wir vor, zwei ÖV-Berichte 2022-25 zu entwickeln. Einen mit dem Fokus auf die Y-Achse und einen für die Luzerner Landschaft. Letzterer dürfte auf wenigen Seiten Platz finden.

**Frage:** An verschiedener Stelle im ÖV-Bericht wird auf das System Trolleybus verwiesen (z.B. 2.5, 3.1, 4.1.3, 5.1.2, etc.). Es werden verschiedene Aussagen zur Ökologie gemacht, aber nicht zur Ökonomie. Gibt es angesichts knapper finanzieller Mittel des Kantons Studien zur Wirtschaftlichkeit dieses Systems? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.

**Frage:** Unter 4.3.3 findet sich unter "Mittelfristig" der Begriff "Mobilitätszentralen". Wie weit ist diese Idee fortgeschritten? Wo werden diese in der Region Luzern West realisiert? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.

In der Grafik auf Seite 49 sind verschiedene Massnahmen abgebildet. In unserer Eingabe vom 29. September 2016 haben wir die folgenden Punkte aufgeführt:

- Beschleunigte Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal
- Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee
- Spangenschliessung Wiggertalbahn

Leider wird keiner dieser Punkte in den Massnahmen angegangen. Wir erwarten, dass diesbezüglich Überlegungen vorgenommen werden, um diese Punkte mittel- bis langfristig umzusetzen.

#### **Kurzfristig:**

Die Region Luzern West begrüsst ausdrücklich die Planung und Umsetzung der Verlängerung der S-61 inkl. der Überarbeitung des Busnetzes. In diesem Sinne haben wir uns bereits in der entsprechenden Vernehmlassung geäussert. Wir freuen uns festzustellen, dass dies auch im ÖV-Bericht (5.1.4) entsprechend abgebildet ist.

In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "die Einführung Buslinie Malters-Wolhusen zeitgleich mit der Verlängerung der S61 erfolgen muss". Dies wird auch im ÖV-Bericht (5.1.4) so festgehalten. Wir würden es jedoch begrüßen, wenn die Formulierung "Für Schachen soll die wegfallende Zugverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden" umgewandelt wird in "Für Schachen wird die wegfallende Zugverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden".

In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, "dass das heutige Bahn-Angebot der S-Bahn-Haltestelle Werthenstein aufrechterhalten wird." Hiermit unterstreichen wir unsere Forderung.

Im ÖV-Bericht (5.1.4) steht, dass "der Halt der S6 (in Schachen) bestehen bleibt". Wir begrüßen diese Tatsache.

In der Beilage 6 wird die geplante Tangentiallinie 18 (Littau-Ebikon) erwähnt. Leider findet sich im ÖV-Bericht keine klare Aussage zur Endhaltestelle der Linie 18 in Littau. Unsere Forderung bleibt nach wie vor bestehen, dass die neue Tangentiallinie Littau-Ebikon am Bahnhof Littau beginnt.

Auf Seite 50 werden unter der Massnahme 58 der Bushub Littau erwähnt und dabei ebenfalls die Bahnlinsen S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern-Langnau i.E.-Luzern - unter Voraussetzung, dass es der Fahrplan zulässt und unter Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen - am Bahnhof Littau anhält.

#### **Mittelfristig:**

Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.

Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.

Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "in einem weiteren (folgendem) Ausbaus Schritt eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E." und somit eine dritte stündliche Verbindung geprüft werden soll. Hiermit unterstreichen wir unsere diesbezügliche Forderung.

Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Darin wird auch auf die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Sursee-Olten hingewiesen. Wir begrüßen die Anstrengungen des Kantons Luzern, diesen Bahnausbaus Schritt beim BAV und der SBB einzubringen. Für die Gemeinden Dagmersellen, Nebikon und Egolzwil ist eine gute ÖV-Anbindung an den Bahnhof Emmenbrücke (und somit an künftigen Wirtschafts- und Hochschulstandort Seetalplatz und zum zentralen Verwaltungsgebäude des Kantons Luzern) wichtig - ebenso an Sempach und Rothenburg.

Bezüglich einer Verdichtung des Angebots über den Anschluss Rothenburg-Station gilt der bekannte Vorbehalt, dass der heutige Anschluss Richtung Luzern völlig ungenügend und für die ÖV-Kunden nicht zumutbar ist. (nicht rollstuhlgängig, schmale und recht steile Treppen, kein Dach usw.) Ein Ausbau ist gemäss der Übersicht auf S. 52 erst ab 2019 geplant, wobei erst ab 2020/21 in der Finanzplanung Mittel vorgesehen sind. Zu beachten ist zusätzlich die Aussage im ersten Abschnitt auf S. 12, wonach „die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet (ist) und eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zulässt“.

#### **Langfristig:**

Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind auch die langfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Leider findet sich hier ebenfalls keine Aussage zur "Spangenschliessung Wiggertalbahn". Eine Aufforderung an den VVL dazu findet sich ebenfalls in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.

Herzlichen Dank für Ihre Mitwirkung. Die Rückmeldung ist ein wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung der Schlussfassung des ÖV-Berichtes. Die Schlussfassung wird im Winter 2017/18 durch den Kantonsrat beraten und von diesem zur Kenntnis genommen.