



Verkehrspolitik und planerische Grundlagen

revidiert

Inputpapier zur Entwicklung der neuen

Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST 2030

Kontakt:

Prof. Dr. Ueli Haefeli

Tel +41 (0)41 226 04 26

haefeli@interface-pol.ch

Luzern/Basel, den 05.05.2020

| Projektleitung

Prof. Dr. Ueli Haefeli
haefeli@interface-pol.ch

| Projektmitarbeit

Yves Gasser, Rapp Trans AG (stv. Projektleiter)
Chantal Strotz, Interface
Flurina Landis, Interface
Adriano Diolaiuti, Rapp Trans AG
Michael Hoser, Rapp Trans AG

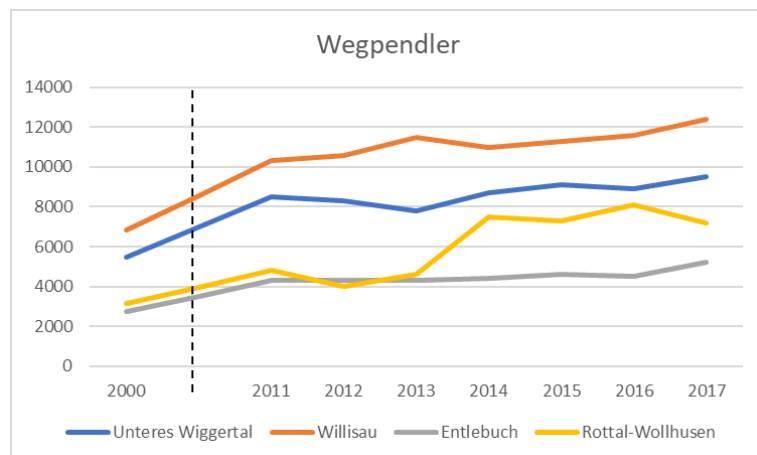
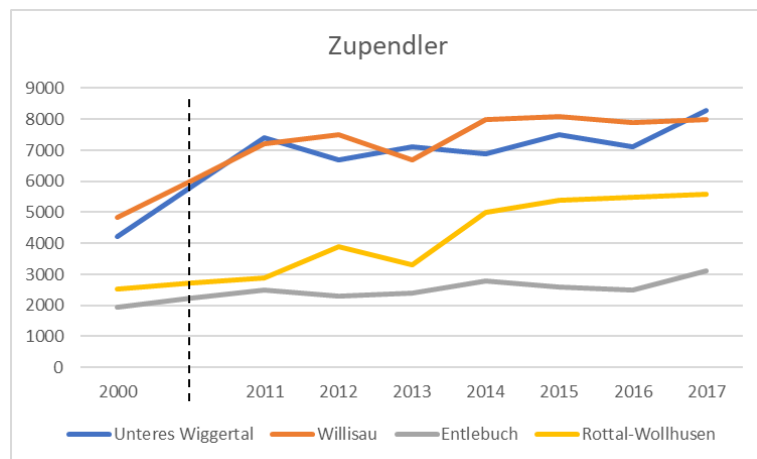
1. Einleitung	4
1.1 Kurze Rückschau	4
2. Verkehrspolitik und planerische Grundlagen	6
2.1 Verkehrspolitik, Nationale Vorgaben	6
2.2 Wirkung der Covid-19 Krise auf die Verkehrsentwicklung	7
2.3 Kantonale Planungsinstrumente	8
2.4 Regionale Planungsinstrumente	13
2.5 Aktuelle Mobilitätsstrategien angrenzender Regionen	15
3. Erfolgskontrolle bisherige Strategie	16
Impressum	19

1. Einleitung

Das vorliegende Inputpapier soll die wichtigsten nationalen, kantonalen und auch regionalen Grundlagen und Vorgaben im Bereich Verkehr und Mobilität aufzeigen. Im ersten Kapitel wird die Verkehrsentwicklung in der Region rückblickend kurz dargestellt. Die verkehrspolitischen und planerischen Grundlagen mit Relevanz für die zukünftige Mobilitätsstrategie mit Zeithorizont bis zum Jahre 2030 werden im Kapitel 2 im Überblick beschrieben. Bei der Auflistung wurde versucht, auf die Einflüsse für die Region Luzern West hinzuweisen. Im letzten Kapitel 3 werden die Massnahmen der Mobilitätsstrategie 2013 bezüglich ihrer bisherigen Umsetzung soweit bekannt gewürdigt.

1.1 Kurze Rückschau Verkehrsstatistik

Die Verkehrszahlen im ländlichen Teil des Kantons Luzern sind in den letzten Jahren stetig angestiegen. In der Region Luzern West wird diese Verkehrszunahme bspw. in der Pendlerstatistik ersichtlich. Wie die folgenden beiden Diagramme zeigen, sind die Arbeitspendlerbewegungen in den letzten Jahren in der Region einerseits bei den Zupendlern aber auch bei den Wegpendlern seit dem Jahr 2000 allesamt deutlich angestiegen. Im «unteren Wiggertal» und in «Willisau» war dabei der jährliche Anstieg zwischen 2000 bis 2011 bei den Zupendlern besonders gross. («Unteres Wiggertal» 9.1 % Zunahme pro Jahr & «Willisau» 5.8 % Zunahme pro Jahr). Weiter gab es in «Rottal-Wollhusen» zwischen 2013 und 2014 sowohl bei den Zu- wie auch bei den Wegpendlern in einem Jahr eine sehr grosse Zunahme. Mit kleinen Ausnahmen nahm der Verkehr über alle vier Bezirke in den letzten Jahren ziemlich kontinuierlich zu. (Quelle LUSTAT)



Diese Zunahme zeigt sich auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Zählstellen in Schüpfheim und in Wolhusen sind zwischen 2010 und 2019 allesamt deutlich angestiegen. (Quelle: VIF Kanton Luzern)

- Schüpfheim Badschachen, MIV-Zunahme von 16 %
- Schüpfheim Landbrücke, MIV-Zunahme von 18 %
- Wolhusen Markt, MIV-Zunahme von 16 %

Auch im öffentlichen Verkehr ist eine wachsende Verkehrsnachfrage zu erkennen. Zwischen 2008 und 2018 ist die durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger am Bahnhof Entlebuch (+34 %) wie auch in Schüpfheim (+31 %) und Willisau (+21 %) deutlich angestiegen. Nur in Wolhusen ergab sich nach stetigem Wachstum bis 2017 (+27%) ein Einbruch zurück unter den Wert von 2008. Im Vergleich mit dem Zuwachs beim öV der letzten 10 Jahre der Agglomerationsbahnhöfe im Verkehrsverbund (Littau +70% bis Emmenbrücke +127%) relativiert sich dieser Zuwachs in Luzern West aber über die letzten 10 Jahre wieder. Auch Sempach-Neuenkirch (+56%) und Malters (+46%) haben als Bahnhöfe in der Landschaft mehr zugelegt.

Weiter brachte der Fahrplanwechsel 2019 der Region Luzern West mit der Verlängerung S-Bahn-Linie S61 (neu S77) eine markante Neuerung beim Angebot. Die Datenbasis für eine Analyse des geänderten Personenaufkommens ist aufgrund des kurzen Betrachtungszeitraumes schwierig. Die S77 verkehrt erst seit Mitte Dezember 2019 bis Willisau. Sie dürfte rund zwei Monate regulär genutzt worden sein, bevor die Nachfrage infolge Covid-19 stark rückläufig war. Die Datenbasis ist aufgrund der nicht durchgehenden Zählung und der wenigen Fahrten pro Tag (nicht jedes Fahrzeug ist mit automatischen Zählgeräten ausgerüstet) noch nicht solid.

Tabelle 1: Fahrgäste S77 pro Tag, Mittelwerte Januar 2020

	Einsteiger Willisau S77 (neu)	Differenz Aussteiger Luzern S77 ggü. S61 Nov. 2019	Differenz Aussteiger Luzern RE/S6/S7 ggü. Nov. 2019 (Verschiebung zu S77)	Total Differenz Aussteiger Luzern RE/S6/S7/S77 ggü. Nov. 2019
Willisau → Luzern:	120	92	-60	32
	Aussteiger Willisau S77 (neu)	Differenz Einsteiger Luzern S77 ggü. S61 Nov. 2019	Differenz Einsteiger Luzern (Verschiebung zu S77) RE/S6/S7 ggü. Nov. 2019	Total Differenz Einsteiger Luzern RE/S6/S7/S77 ggü. Nov. 2019
Luzern → Willisau:	109	148	-134	14

Es ist eine Verlagerung vom RE, der S6 und der S7 auf die S77 ersichtlich. Insgesamt ist in beide Richtungen bereits eine leichte Zunahme der Passagiere auf der Relation zu erkennen. Die Werte Februar 2020 bewegten sich nach Aussage des Verkehrsverbunds in ähnlichem, leicht steigendem Rahmen.

(Quelle: VVL / BLS)

2. Verkehrspolitik und planerische Grundlagen

2.1 Verkehrspolitik, Nationale Vorgaben

Auf nationaler Ebene sind besonders die Verkehrsperspektiven des Bundes hervorzuheben. Diese wurden vom Bundesamt für Raumentwicklung im August 2016 publiziert. Zurzeit wird eine neue Fassung für den Prognosehorizont 2050 erarbeitet. Dabei sind bereits in der frühen Phase des Projektes einige Anpassungen gegenüber der aktuellen Verkehrsperspektive 2040 ersichtlich. Beispielsweise hat sich der MIV in den letzten Jahren stärker als erwartet entwickelt. Auch neue Mobilitätsformen und ein Digitalisierungsschub werden in den Verkehrsperspektiven 2050 stärker gewichtet. Die Güterverkehrsprognose wird überarbeitet.

Ebenfalls als Projekt von nationaler Bedeutung ist die Realisierung eines neuen Durchgangsbahnhofes in Luzern mit Inbetriebnahme ab 2040 vorgesehen. Zusätzlich zu einer erheblichen Kapazitätssteigerung für den öV-Knoten Luzern ermöglicht dieses Bauwerk auch neue Durchmesserverbindungen sowohl im Fern- als auch Regionalverkehr. Für den Schienenpersonenverkehr in Luzern West eröffnet sich folglich die Perspektive, neue umsteigefreie Verkehrsbeziehungen (z. B. Schüpfheim – Küsnacht a. R.) herstellen und die Anzahl Züge erhöhen zu können.

Das Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern wurde im Jahr 2016 vom Bundesrat genehmigt und hat den Realisierungshorizont 2030. Neben dem vom ASTRA geplanten Bypass arbeitet der Kanton Luzern an einem kantonal ergänzenden Projekt des Hochleistungsstrassensystems: Die Regierung favorisiert dabei nicht mehr die Spange Nord, es wird eine Variante am Anschluss Luzern-Lochhof mit einer neuen Brücke über die Reuss (Reussportbrücke) favorisiert. Der Einfluss dieser Projekte auf die Region Luzern West ist vor allem für die öV-Reisezeitverlässlichkeit der Buslinie 30 über Littau und für einen Reisezeitgewinn für den MIV zur Autobahn relevant.

Die A2 zwischen Reiden–Sursee wird erneuert und dabei am Anschluss Dagmersellen ein neuer Kreisell mit optimierter Geometrie erstellt und zwei Bypässe gebaut.

Als Nationalstrassenprojekt ist im weiteren Umfeld die 2. Tunnelröhre am Gotthard zu erwähnen, welche entsprechend der nationalen Volksabstimmung kein Kapazitätsausbau bedeutet. Die Tunnelröhren werden zur Erhöhung der Tunnelsicherheit einspurig betrieben resp. für die Sanierung benötigt. Auf der A1 durch den Kanton Solothurn ist der Ausbau von 4 auf 6-Streifen zwischen Luterbach – Härkingen beschlossen. Letztere beiden Projekte haben aber keine direkte Wirkung auf den Raum Luzern West.

Der Bundesrat hat Ende 2019 die nächsten Schritte zum sogenannten Mobility Pricing festgelegt. Er hat das UVEK beauftragt, in einer nächsten Etappe ein Konzept zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Bestehende Steuern und Abgaben sollen dabei durch eine leistungsabhängige Abgabe abgelöst werden. Zudem sollen die rechtlichen Grundlagen für Pilotversuche von Mobility Pricing geschaffen werden. Damit sollen Kantone und Gemeinden, die dies wollen, entsprechende Projekte durchführen können.

2.2 Wirkung der Covid-19 Krise auf die Verkehrsentwicklung

Aus aktuellem Anlass, als Einschub zur mobilitätsstrategischen Diskussion, haben wir zwei hypothetische Szenarien zur bleibenden Wirkung der Pandemiesituation entwickelt, wobei das Eintreffen des zweiten Szenarios als eher unwahrscheinlich eingestuft wird:

Im ersten Szenario ist die Corona-Krise eine punktuelle Erscheinung, wie die spanische Grippe vor 100 Jahren. Das Virus tritt von allein wieder in den Hintergrund oder gerät unter Kontrolle (z.B. durch Impfungen). In diesem Szenario sind bezüglich Verkehr und Mobilität keine allzu grossen Veränderungen zu erwarten. Homeoffice und Video-/Telefonkonferenzen werden sich etwas stärker verbreiten, soweit sie nicht allzu negativ belegt sind (Homeoffice = Pandemie / Problemsituation). Gewisse produktive Prozesse werden mindestens teilweise ins Inland verlagert, z.B. die Erstellung von ausgewählten medizinischen Produkten. Es werden neue Massnahmenpläne erarbeitet, um bei der nächsten Pandemie besser und schneller reagieren zu können. Dazu gehören auch Massnahmen im Verkehr (Personen- und Güterverkehr/Logistik) wie die Erarbeitung von Notfallplänen für öV-Betriebe oder die Landesversorgungslogistik (Sicherstellung des Betriebs von relevanten Dienstleistungen / produktiven Einrichtungen). Würden sich Homeoffice und Video-/Telefonkonferenzen stark durchsetzen, müssten wohl mehrere Ausbaupläne und Infrastrukturprojekte revidiert werden.

Im zweiten Szenario wird uns das Thema Corona für die nächsten Jahrzehnte begleiten, wie AIDS. In diesem Fall müssen Massnahmen für den Alltag entwickelt werden, damit wir mit dieser Krankheit leben können. In diesem Fall kämen viele Veränderungen auf den Mobilitätssektor zu. Überbelastete Züge wären ein No-Go, aber auch die ganze Entwicklung Richtung Sharing-Economy würde stark gebremst. Freizeitverkehr und (Massen-)Tourismus würden anders aussehen als heute. Auto zufahren wird eher gewünscht, sodass auch die Parkplatzbewirtschaftung unter Druck kommen würde. Es gäbe viele Herausforderungen, um die Massnahmen und Anreize zu definieren, um die neue Mobilität unter dem Gebot der «sozialen Distanz» zu entwickeln.

2.3 Kantonale Planungsinstrumente

Die kantonalen Planungsinstrumente, welche Aussagen zur Rolle und der erwünschten Entwicklung der Mobilität im Kanton Luzern aufzeigen und an welchen sich anschliessend die Gemeinden und Regionen orientieren, beziehen sich auf folgende Grundlagendokumente. Es wird wo vorhanden die spezifischen Bestandteile für die Region Luzern West beschrieben.

Kantonaler Richtplan mit Teilrichtplänen

Der kantonale Richtplan dient dazu, die räumliche Entwicklung sowie strategische Entscheide und Projekte zu steuern. Die Planungsabsichten werden dabei mit denen des Bundes und der Gemeinden abgestimmt. Die gültige Version des Richtplans stammt aus dem Jahr 2009 und wurde 2015 revidiert. Die nächste Überarbeitung des Richtplans findet ab Sommer 2020 statt und dauert ca. vier Jahre bis zur Genehmigung durch den Bundesrat. Projekte, die im gültigen Richtplan genannt werden und einen grossen Einfluss für die Region Luzern West haben sind die Verlängerung der S71 (vormals S61, bereits 2019 verwirklicht) bis nach Willisau und die Umfahrungen Schötz / Alberswil und Wolhusen. Weiter wird der Durchgangsbahnhof Luzern die Region stark prägen. In Bezug auf diesen schreibt der Richtplan eine Prüfung der Wiggertalbahn zwischen Willisau und Nebikon, eines zweiten Bahngleises zwischen Luzern und Wolhusen sowie einer möglichen neuen Haltestelle Wolhusen Markt vor.

Kantonsstrategie ab 2019

In der Kantonsstrategie werden generelle Ziele im Bereich Verkehr formuliert. Aufgrund des Wachstums werden mittelfristig neue Lösungen benötigt. Als die zwei massgebendsten Entlastungen werden dabei die Grossprojekte Durchgangsbahnhof Luzern für den Schienenverkehr und für den MIV der Bypass Luzern gesehen.

Die Kantonsstrategie betont, dass der Ausbau der Verkehrsträger mit den raumplanerischen Massnahmen abgestimmt werden soll. Die Regionen und Zentren sollen durch leistungsfähige Verkehrssysteme verknüpft und an die grossen nationalen und internationalen Verkehrsachsen angebunden werden. Diese Ziele ermöglichen dem Kanton Luzern die Mobilität nachhaltig zu steuern, die Verkehrssysteme zu verknüpfen und ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen oder zu erhalten.

Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern

Der Regierungsrat hat 2019 den Auftrag erteilt, ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für den ganzen Kanton Luzern zu erarbeiten. Die Erarbeitung erfolgt in zwei Phasen: In Phase 1 (Mobilitätsstrategie) wird die Diskussion der grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern geführt. Ein zentraler Bestandteil der Phase 1 ist die Ausgestaltung und Verankerung der neu zu schaffenden oder geänderten Instrumenten zur Umsetzung der künftigen Mobilität im Kanton Luzern. Zeitlich ist das Projekt insbesondere auf die Richtplanerarbeitung abgestimmt. Die Erarbeitung startet im März 2020 und dauert bis Ende Januar 2021. In der Projektgruppe, die sich alle zwei Monate trifft, ist die Region Luzern West durch Guido Roos vertreten. Das Mobilitätskonzept hat eine «Scharnierfunktion» zwischen dem kantonalen Richtplan und den strategischen Festlegungen auf Ebene der verschiedenen Verkehrsmittel.

Agglomerationsprogramm (AP LU)

Das Agglomerationsprogramm, welches sich zurzeit zwischen der 3. und 4. Generation befindet, enthält Projekte mit Einfluss auf die Region Luzern West. Neben der bereits umgesetzten Verlängerung der S77 bis Wolhusen ist dies insbesondere die Ausarbeitung eines S-Bahnkonzeptes Zentralschweiz, dessen Relevanz mit der nun anlaufenden Projektierung für den Tiefbahnhof zunimmt. Weitere im Agglomerationsprogramm genannte Massnahmen, welche sich über den gesamten Kanton und somit auch auf Luzern West ausdehnen, sind eine nach Normen geprüfte Mängelbeseitigung der Fussgängerstreifen und die Anpassungen aller Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Kanton Luzern unterstützt und fördert im Bereich des Mobilitätsmanagement Unternehmen, welche die Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeitende verbessern und umweltfreundlicher gestalten wollen. Das Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Organisationen ist allerdings noch nicht gleich weit entwickelt wie in anderen Regionen. Die Dachmarke dazu ist noch im Aufbau und die Vorbildfunktion in Verwaltungen oder Schulen ist noch nicht erkennbar. Der Kanton verfolgt Innovationen und Forschungsprojekte und will Pilotversuche von neuen, erfolgsversprechenden Mobilitätsangeboten fördern. Ein Kontakt mit der Geschäftskundenbetreuerin für Mobilität in Unternehmen (Mandat des Tarifverbundes Passepartout) hat stattgefunden und kann vertieft werden.

Verkehrsmanagement

Mithilfe des Verkehrsmanagements werden ein besserer Verkehrsfluss und eine höhere Verkehrssicherheit generiert. Massnahmen können dabei Dosieranlagen (Ampeln), Ausfahrtdosierungen oder Fahrtenkontingente sein. Beim Verkehrsmanagement sind keine konkreten Projekte für die Region Luzern West geplant oder bekannt.

Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern

In der Region Luzern West befinden sich in den Gemeinden Willisau, Gettnau und Dagmersellen einige Unternehmen mit grossem Güterverkehrsaufkommen auf Strasse oder Schiene. Der Kanton Luzern hat Rapp Trans mit der Erarbeitung eines kantonsweiten Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes beauftragt. Mit sowohl wichtigen Verladern als auch grossen Logistikzentren ist der Güterverkehr auch in der Region Luzern West ein wichtiger Aspekt. Die Region und sollte deshalb an der Bearbeitung des kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes, dessen Bearbeitung erst am Anfang steht, mitwirken.

öV-Bericht 2018 bis 2021 (umgesetzt)

Für das Jahr 2018 bis 2021 wurde vom Kanton Luzern und dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) am 17. November 2017 der öV-Bericht veröffentlicht. Für die Region Luzern West war dabei der Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ein grosser Schritt. Die Verbindungen nach Olten, Luzern und Zofingen wurden markant verbessert. Hauptgrund dafür war die Verlängerung der S-Bahn-Linie S61 (neu S77) zwischen Luzern und Schachen bis nach Willisau. Die neue S-Bahn S77 fährt morgens und abends während den Hauptverkehrszeiten zusätzlich zur S6/S7 und dem Regio-Express. Damit stehen den Fahrgästen pro Stunde drei Verbindungen zur Verfügung. Die S77 bedient auch die Bahnhöfe Menznau, Wolhusen, Malters und Littau. Sie ersetzt die S61. Die verlängerte S61 bedient dabei als

Express-S-Bahn die Stationen Littau, Malters, Wolhusen und Menznau. Aufgrund einer engen Fahrplankonstellation musste dabei auf einen Halt an der Haltestelle Schachen verzichtet werden. Dieser wird dafür durch ein besseres Busangebot kompensiert. Durch die Erweiterung der S77 (vormals S61) können die gut ausgelasteten Verbindungen wie der Regionalexpress von Luzern über Wolhusen nach Bern und auch die S-Bahn-Linien S6 und S7 entlastet werden. Die Busanschlüsse und – verbindungen in Willisau und Wolhusen wurden dabei auf die S77 angepasst und optimiert. Weiter erhalten die nachfragestarken Gemeinden Malters, Wolhusen und Willisau dadurch eine bessere Verbindung nach Luzern. Weitere Schritte, die beim Fahrplanwechsel umgesetzt wurden, sind eine dritte stündliche Busverbindung im Wiggertal und zwischen Willisau und Wolhusen und der «Willisauer-Express», die Expressbuslinie 66 zwischen Willisau und Sursee.

öV-Bericht 2022 bis 2025

Der Kanton Luzern bzw. der Verkehrsverbund Luzern (VVL) sind bereits an der Erarbeitung des nächsten öV-Berichts 2022 bis 2025. Erste Ergebnisse sollen im zweiten Halbjahr 2020 in die Vernehmlassung geschickt werden. Die Region Luzern West hat vier zentrale Anliegen, welche sie in den nächsten öV-Bericht einbringen möchte.

1. Verbesserte öV Anbindung Richtung Langenthal

Die Region Luzern West stellte gemeinsam mit der Region Ob- und Nidwalden einen Antrag auf eine verbesserte öV-Anbindung des Raums Wolhusen-Willisau-Huttwil-Langenthal an die Zentren Bern, Olten und Luzern. Diese wurde in den letzten Jahren mit der Verlängerung der S61 in Richtung Luzern und mit der Buslinie Wiggertalexpress in Richtung Nebikon und Olten bereits deutlich verbessert. Für die öV-Anbindung von Wolhusen nach Langenthal sieht der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AöV BE) jedoch noch Potenzial. Jedoch ist der öV aufgrund der langen Fahrtzeiten und der schlechten Anschlüsse in Langenthal im Vergleich zum MIV nicht konkurrenzfähig. Der VVL und das AöV BE sind daher bereit, eine Studie zu lancieren, mit welcher die Vor- und Nachteile und der Nutzen unterschiedlicher Lösungsansätze aufgezeigt und das weitere Vorgehen bestimmt werden.

2. Vision öV Entlebuch-Emmental

Bei der Vision öV Entlebuch-Emmental haben sich im September 2019 Vertreter der Regionalkonferenz Emmental und der Region Luzern West getroffen und gemeinsame Anliegen an den öffentlichen Verkehr diskutiert. Dabei entstand die Vision einer dritten stündlichen Verbindung Luzern – Wolhusen - Schüpfheim - Langnau – Konolfingen - Bern bis spätestens 2030. Diese soll kurze Anschlussverbindungen in Konolfingen von/nach Thun und Burgdorf und in Wolhusen von/nach Huttwil und Langenthal ermöglichen. Ebenfalls sollen gute Anschlüsse für den Fernverkehr ab Bern und Luzern gewährleistet sein.

3. Sicherung Angebotsverbesserung Wolhusen – Luzern

Im Hinblick auf den Bau des Durchgangsbahnhofes Luzern und des damit möglichen Angebotsausbaus ist sicherzustellen, dass die hierfür notwendigen Kapazitäten auch im Abschnitt Wolhusen – Luzern auf diesen Zeitpunkt vorhanden sind. Im Sinne einer strategischen Angebotssicherung sollen die notwendigen Trassen Sicherungen für den voraussichtlich notwendigen (teilweisen) Doppelspurausbau eingeleitet werden.

4. Spangenschliessung Wiggertal

Als nächster Schritt nach der Trasse Sicherung im Korridor Wiggertal sollen die Grundlagen erarbeitet werden, um ein entsprechendes Bahnprodukt in die weiteren Planungen des Bundes vonseiten des Kantons Luzern eingeben zu können. Zur Schliessung der Netzlücke zwischen Willisau und Nebikon ist eine neue Schienenverbindung zu prüfen. Bei den Überlegungen zur Machbarkeit und Zweckmässigkeit sind die Bedürfnisse des Güterverkehrs zu berücksichtigen. Die Wiggertalbahn und eine Umfahrungsstrasse Schötz / Alberswil nutzen denselben Korridor.

Radroutenkonzept

Das aktuelle Radroutenkonzept datiert vom 1. Juni 2009. Seit dieser Zeitspanne wurden bereits einige geplante Projekte umgesetzt. Einzelne sind für die nächsten Jahre in Planung. Der Plan mit den neu realisierten Projekten wird jeweils am Ende des Jahres auf den aktuellsten Stand gebracht. In der nachfolgenden Aufzählung sind die noch nicht realisierten Projekte ersichtlich, welche sich in den Gemeinden der Region Luzern West befinden.

- **Priorität (nötige und dringende Massnahmen)**
 - Verkehrsberuhigung Schüpfheim
 - Massnahmen noch offen südlich von Wolhusen, in Schötz und in Willisau
- **Priorität (nötige Massnahmen)**
 - Radwege nördlich von Entlebuch, östlich von Zell, in Dagmersellen und östlich von Ettiswil
 - Verkehrsberuhigung Ruswil
 - Massnahmen noch offen südlich von Entlebuch, in Menznau, in Rüdiswil, in Willisau, in Zell und in Nebikon
- **Priorität → (erwünschte Massnahmen)**
 - Radwege nördlich von Luthern, zwischen Altbüron und St. Urban und ein kurzer Abschnitt zwischen Escholzmatt und Schüpfheim
 - Radstreifen in Schüpfheim
 - Verbesserung bestehender Anlage südlich von Schüpfheim
 - Massnahmen noch offen bei zwei Abschnitten westlich von Escholzmatt, in Flühli, südlich von Schüpfheim, drei Abschnitten zwischen Wolhusen und Ruswil, zwischen Huttwil und Zell und in Dagmersellen

Es ist anzumerken, dass viele Radroutenmassnahmen von Strassenbauprojekten ausgehen. Es wäre wünschenswert, die wachsende Nachfrage nach (E-)Veloinfrastruktur auch losgelöst vom kantonalen Bauprogramm der Kantonsstrassen anzugehen.

Bauprogramm für die Kantonsstrassen

In den folgenden drei Tabellen sind die Projekte des kantonalen Bauprogramms 2019 bis 2022 für Kantonsstrassen in der Region Luzern West abgebildet. Sie wurden dabei in drei Töpfe eingeteilt. Im Topf A sind Bauprojekte, die geplant oder gebaut werden können, im Topf B sind zu planende Vorhaben während sich im Topf C die Projekte in der Warteschlange befinden.

Topf A															
Strassen-zug	Agglomerations-programm			Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Übersichts-plan	Plan Nr.	Topf	Projekt-kosten	Kosten bis 2018	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G							2019	2020	2021	2022		
K 10				Wolhusen, Bahnhof – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisell Abzweigung K 34, Bushof (exkl.) in Koordination Sanierung Strasse	4/5	17	A	11'000'000	300'000	700'000	3'500'000	3'500'000	3'000'000		
K 10				Entlebuch, Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	4	18	A	10'500'000	500'000		3'500'000	3'500'000	3'000'000		
K 10				K10 Escholzmatt-Märbach: Grenze Schlipfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	4	19	A	900'000	0		50'000	50'000	100'000	700'000	
K 10				Escholzmatt-Märbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	4	20	A	14'000'000	800'000	700'000	4'000'000	4'500'000	4'000'000		
K 11				Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	4/5	22	A	9'500'000	500'000			500'000	1'000'000	7'500'000	
K 11				Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	2	23	A	5'000'000	2'300'000	2'700'000					
K 11				Menznau, Dorfanfang – Swiss Krono (Dorf exkl.), Anpassen bestehende Radverkehrsanlagen an Alternativroute (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	2	24	A	1'100'000	0	100'000	500'000	500'000			
K 11				Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	2	25	A	4'500'000	500'000	100'000	100'000		500'000	3'300'000	
K 11				Altehofen/Dagmersellen, Knoten Güerhof (inkl.) – Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	2	26	A		0	0	0				
K 11/40				Willisau, Kreisell Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisell Grundmatt in Koordination Sanierung Strasse	2	27	A	6'600'000	500'000	600'000	2'500'000	3'000'000			
K 18				Ettiswil, Rütli – Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	2	61	A	1'700'000	200'000	800'000	700'000				
K 18				Gettnau, Einmündung Schötzerstrasse, Sanierung Unfallschwerpunkt	2	62	A	400'000	0	50'000	50'000	300'000			
K 18				Zell, Briseck – Dorf (inkl.), Anpassen Kantonsstrasse an Führung Radverkehr über Alternativroute entlang Eisenbahntrasse (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	2	63	A	300'000	0	50'000		250'000			
K 34				Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.) – Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	4/5	71	A	14'600'000	600'000	2'000'000	6'000'000	5'000'000	1'000'000		
K 36				Escholzmatt-Märbach/Schlipfheim, Chlusboden Brücke inkl. Zufahrten und Massnahmen auf Umfahrungsstrasse, Neubau	4	72	A	27'000'000	1'300'000	500'000		2'000'000	4'000'000	19'200'000	
K 40				Willisau, Chäppelmatt, Buswendeschleife mit Anpassung Bushaltestellen und Rad- und Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse – Wendeschleife	2	73	A	2'000'000	900'000	1'100'000					

Topf B															
Strassen-zug	Agglomerations-programm			Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Übersichts-plan	Plan Nr.	Topf	Projekt-kosten	Kosten bis 2018	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G							2019	2020	2021	2022		
K 10				Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang	4/5	104	B	15'000'000	0			100'000	200'000	2'700'000	12'000'000
K 10				Escholzmatt-Märbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	4	105	B	1'300'000	0			50'000	50'000	1'200'000	
K 11/43				Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanalgen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	2	106	B	11'000'000	300'000		50'000	250'000		10'400'000	
K 11				Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	2	107	B	2'500'000	0	100'000	200'000	200'000		2'000'000	
K 12				Neuenkirch, Mooschür – Heilbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil in Koordination Sanierung Strasse	5	108	B	2'200'000	0				100'000	2'100'000	
K 12				Neuenkirch/Ruswil, Dorf Heilbühl (exkl.) – Einmündung Neumühl/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	5	109	B	10'000'000	0			100'000	100'000	1'500'000	8'300'000
K 36				Escholzmatt-Märbach/Fliühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl. – Uder Tendli)	4	148	B	34'000'000	500'000		100'000	100'000	100'000	6'000'000	27'200'000
K 42				Altdürren/Pfäfinau (St. Urban), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	2	149	B	10'700'000	0				100'000	1'600'000	9'000'000
K 18				Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	2	138	B	4'000'000	0			50'000	150'000	3'800'000	

Topf C															
Strassen-zug	Agglomerations-programm			Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Übersichts-plan	Plan Nr.	Topf	Projekt-kosten	Kosten bis 2018	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G							2019	2020	2021	2022		
K 10				Wolhusen/Warthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	4/5	206	C	11'000'000	200'000		300'000	1'000'000	1'000'000	1'800'000	105'700'000
K 10				Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Färschachen – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten	4	207	C	3'100'000	0					100'000	3'000'000
K 10				Hasle, Dorf Hasle, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strasse	4	208	C	3'500'000	0						3'500'000
K 12/34 a				Ruswil, Einmündung K 12 – Einmündung Uder Neuhaus, Optimierung Einmündung in K 12, Anpassung Bushaltestellen an das BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Massnahmen für den Langsamverkehr	5	209	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 18				Zell, Hüswil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage (Massnahme offen) mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	2	224	C	5'000'000	0						5'000'000
K 36				Escholzmatt-Märbach/Fliühli, Uder Tendli – Hinder Lamm	4	228	C	13'000'000	0					500'000	12'500'000
K 36				Fliühli, Schinmoos – Dorf Fliühli, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	4	229	C	4'000'000	0						4'000'000
K 36				Fliühli, Rotbachbrücke – Sidelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	4	230	C	4'000'000	0						4'000'000
K 41				Luthern, Hofstatt – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	2	231	C	4'000'000	0						4'000'000
K 41				Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke in Koordination Sanierung Strasse	2	232	C	2'700'000	100'000				100'000		2'500'000
K 41 a				Zell/Uhusen, Hüswil – Uhusen, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	2	233	C	4'000'000	0						4'000'000
K 43				Schötz, Dorf (exkl.) – Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse in Koordination Sanierung Strasse	2	234	C	3'500'000	0						3'500'000
K 44				Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	2	237	C	2'100'000	0				100'000		2'000'000
K 44				Nebikon, Einmündung Stägenrain – Boelen, Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil	2	238	C	2'500'000	0				100'000		2'400'000

2.4 Regionale Planungsinstrumente

Mobilitätsstrategie 2013 mit Massnahmenblättern

In den Jahren 2011 bis 2013 wurde für die Region West eine Mobilitätsstrategie entwickelt. Aus den erarbeiteten Grundlagen wurden insgesamt 22 Massnahmen erarbeitet. Die Massnahmen wurden in den letzten Jahren in unterschiedlichen Stellungnahmen beantragt. Eine Übersicht der Massnahmen und deren Umsetzungsstand sind in der Erfolgsübersicht im folgenden Kapitel zu sehen.

Regionaler Entwicklungsplan Willisau – Wiggertal

Der regionale Entwicklungsplan Willisau – Wiggertal wurde im September 2007 genehmigt und bezieht sich ebenfalls in mehreren Bereichen auf die Verkehrsplanung in der Region Luzern West. Der zentrale Bestandteil ist dabei eine Korridorsicherung für eine mögliche Wiggertalbahn sowie die Umfahrung Alberswil. Die Umsetzung der Umfahrung wurde im Bauprogramm 2019 bis 2022 für weitere Planungen eingetragen. Die Anpassungen in den kommunalen Planungsinstrumenten für die Sicherung des Verkehrskorridors sollen laut regionalem Teilrichtplan bis Ende 2023 erfolgen.

Die Haltestelle in Ettiswil ist für die Region ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Aus diesem Grund soll für den Umsteigeort Ettiswil ein Busterminal realisiert werden. Status April 2020: *in Planung*.

Eine Sanierung und Ausbau der Lutherntalstrasse zwischen Nebikon und Gettnau zu einem Autobahnzubringer ist angedacht. (Status unbekannt).

Weitere verkehrliche Massnahmen, welche für die Region festgehalten wurden, wie der Bau des Busterminals in Willisau oder geplante Angebotsverbesserungen des öffentlichen Verkehrs zwischen den Hauptachsen konnten in den letzten Jahren umgesetzt werden. Im Entwicklungsplan wurden ebenfalls Ziele wie die Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahrten oder die Förderung von Park + Ride festgelegt. Diese wurden in einzelnen Gemeinden vollzogen, es existiert aber keine Gesamtsicht oder -konzeption.

Zusammenfassung wichtiger regionaler Infrastrukturplanungen

Umbau Bahnhof Wolhusen

Das Bahnhofgebiet in Wolhusen soll sicherer und für Autos, Busse und Langsamverkehr besser zugänglich werden. Die Luzerner Kantonsregierung beantragt zwei Sonderkredite über total 15 Millionen Franken, um die Strasse, den Bushof und die Parkplatz-Anlage zu erneuern.

Umfahrung Wolhusen

Die Umfahrung Wolhusen Süd ist ein weiteres langfristiges Projekt, welches die Region fördern soll. Im Bauplan des Kanton Luzerns befindet sich das Projekt zurzeit noch in der Warteschlange (Topf C).

Verkehrsspanne Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz / Alberswil

Der Korridor für beide Verkehrsträger wurde mit einem regionalen Teilrichtplan in einem überkommunal abgestimmten Verfahren konkretisiert und behördenverbindlich gesichert. Damit ist gewährleistet, dass die Planung und Umsetzung der beiden Vorhaben langfristig möglich bleibt. Die Region West verfolgt dabei folgende Ziele als nächste Schritte:

- Die generelle Linienführung für Strasse und Schiene wird überprüft, insb. im Raum Schötz/Alberswil die Möglichkeit der Verschiebung in Richtung Osten.
- Die notwendigen Anschlusspunkte für die Umfahrungsstrasse sind bekannt.
- Die Hauptfunktion der Wiggertalbahn ist geklärt (Güter- und/oder Personenverkehr).
- Die Standorte der Haltestellen der künftigen Wiggertalbahn, insb. in Alberswil, sind in Abhängigkeit der Hauptfunktion der Bahn geklärt.

Für die Region Luzern West sind die beiden Vorhaben Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz / Alberswil von zentraler Bedeutung. Um dieses Vorhaben langfristig zu sichern, sollen die Gemeinden die Projekte in ihre kommunalen Erschliessungs- und Verkehrsrichtpläne bis Ende 2023 aufnehmen und anpassen.

2.5 Aktuelle Mobilitätsstrategien angrenzender Regionen

Es existieren nach Internetrecherche abgesehen von der Stadt Luzern keine aktuellen Mobilitätsstrategien angrenzender Regionen. Dennoch gibt es Grundlagen wie Gesamtverkehrskonzepte, die bezüglich Schnittstellen relevant sein könnten. Zeitlich parallel zum vorliegenden Strategieprozess der Region Luzern West erarbeitet der Kanton ein übergeordnetes, kantonales Mobilitätskonzept mit einer Mobilitätsstrategie (siehe Kapitel 2.3).

Emmental

Die benachbarte Regionalkonferenz Emmental des Kantons Bern besitzt noch keine Mobilitätsstrategie. Eine Schnittstelle bilden Sachpläne, wie z.B. der regionale Teilrichtplan Veloverkehr. Im Emmental verkehrt neu in den vier Gemeinden Hasle, Rüegsau, Heimiswil und Affoltern ein bedarfsgesteuertes elektrisches Bustaxi. Das Angebot «myboxi» will Erschliessungslücken des öffentlichen Verkehrs im Emmental schliessen.

Oberaargau

Die Region Oberaargau als Organisation mit Geschäftsstellen und Gremien besitzt ebenfalls keine Mobilitätsstrategie. Die regionale Verkehrskonferenz RVK erarbeitet das Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr und befasst sich mit Fragen des Gesamtverkehrs. Ein Schnittstellenprojekt ist das für die Region wichtigste Projekt der «Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord». Der Projektname hat mehrmals gewechselt, die Grundidee des Projekts ist die bessere Anbindung zum Nationalstrassennetz der Region Oberaargau.

Stadt Luzern

Die zentralen Aspekte der städtischen Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2014 sind zum Beispiel die Förderung des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre zeigt trotz wirtschaftlichem Wachstum sowie einer Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt. Diese positive urbane Entwicklung will der Stadtrat mit geeigneten Massnahmen weiterverfolgen.

LuzernPlus (Luzern Süd, Luzern Nord, Luzern Ost)

Der Gemeindeverband LuzernPlus verfolgt ein umfangreiches Planwerk 2030 ausgehend vom Agglomerationsprogramm, aber noch keine eigentliche Mobilitätsstrategie. Mobilitätsrelevant ist dabei der Teilrichtplan zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, welcher erst für das Jahr 2021 geplant wird. Weiter stellt das Zukunftsbild LuzernPlus 2030 die räumlichen Entwicklungsabsichten der Region für das Jahr 2030 dar, stammt allerdings noch vom April 2012 (aus der 2. Generation des Agglomerationsprogramms). Dabei wurden die raumbestimmenden Themenbereiche Siedlung, Wohnen, Arbeiten, Erholung und Freizeit, auf die dafür notwendige Verkehrsinfrastruktur im Sinne der räumlichen Entwicklungsstrategie der Region beziehungsweise Agglomeration Luzern auf das Jahr 2030 ausgerichtet.

3. Erfolgskontrolle bisherige Strategie

Für die Mobilitätsstrategie des Jahres 2013 wurden mehrere Massnahmenblätter erstellt. In diesem Abschnitt wird aufgezeigt, ob die Projekte bereits realisiert werden konnten, ob sie noch in der Planung sind oder ob sie verworfen wurden.

Einzelne Massnahmen wurden erst teilweise umgesetzt oder sind erst am Anfang ihrer Umsetzung, darunterfallen:

Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Dieses Projekt steht noch am Anfang, hat jedoch ein grosses Potenzial für die Region mit vielen klein- und mittelgrossen Unternehmen (+/- 50 Arbeitsplätze). Auch bei grösseren Einrichtungen wie der Kantonsschule Willisau oder der Klinik St. Urban könnte ein Mobilitätsmanagement interessant sein. Es ist ein Termin im Mai gemeinsam mit dem VVL geplant.

Gesamtkonzept P+R / B+R

Das Gesamtkonzept P+R / B+R ist noch nicht Realität, jedoch wurden in einigen Gemeinden Projekte zur kombinierten Mobilität umgesetzt. Ein gutes Beispiel dafür ist der Bahnhof Schüpfheim. Mit dem weiteren Angebotsausbau des Schienenverkehrs und neuen Radwegen in der Region ist eine verstärkte Nachfrage nach P+R als auch B+R zu erwarten. Ein überkommunales Vorgehen zur kombinierten Mobilität würde Synergien bringen, wobei auch die kommunalen Parkierungsreglemente tangiert würden.

Tourismus und Freizeitverkehr

Der Tourismus- und Freizeitverkehr wurde in den bisherigen Konzepten noch untergeordnet behandelt. Bei den nun folgenden Überlegungen zum Freizeitverkehr sollten auch die touristischen Strecken (z.B. Schangnau, Glaubenbielen) betrachtet werden, bei welchen in den Sommermonaten viel Verkehrslärm durch Transitverkehr verursacht wird, aber kaum Wertschöpfung für die Region anfällt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen aus der Mobilitätsstrategie 2013 bezüglich ihrer Umsetzung bewertet (ENTWURF).

<i>Massnahme</i>	<i>Realisiert</i>	<i>In Planung</i>	<i>Nicht weiterverfolgt</i>
<i>Ortsplanungsrevisionen und Erschliessungsklassen des öffentlichen Verkehrs</i>		?	
<i>Verhältnis von Flächen für Wohnen und Arbeiten optimieren</i>		?	
<i>Förderung von dezentralen Infrastrukturen</i>		?	
<i>Abstimmung von Mobilitätsbedürfnissen und finanziellen Ressourcen, Controlling</i>		?	
<i>Umfahrungen Raum Wolhusen – Verkehrserhebung</i>		Topf C	
<i>Umfahrung Wolhusen Süd – Lobbyarbeit und Erarbeitung flankierende Massnahmen</i>	erfolgreich		
<i>Optimierung Niveauübergänge Raum Wolhusen</i>		Topf B	
<i>Umfahrung Ruswil</i>		?	
<i>Umfahrung Schötz/Alberswil</i>		Topf B	
<i>Durchfahrt Littauer Boden – Seetalplatz</i>		x	
<i>Ausbau Kreisel Grundmatt Willisau</i>		Topf A	

Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern unterstützen: Voraussetzung für die Verbesserung der Anschlüsse

X (Bhf Menznau)

Planung und Realisierung Wiggertalbahn

X

Gesamtregionales Konzept P+R/B+R

(X)

Planung Busbevorzugungsmassnahmen in Sursee, Luzern und Willisau

X

Optimierung der Bahnverbindungen Luzern – Wolhusen – Willisau

X

Optimierung Busverbindungen im Fahrplanverfahren

X

Touristische Mobilitätsangebote

(X)

Umsetzung kantonales Radroutenkonzept

X

Mobilitätskonzept UNESCO Biosphäre Entlebuch

(X)

Regionales Mobilitätsmanagement

X

(X)

Anfangszeiten von weiterführenden Schulen

X

Impressum

| INTERFACE Politikstudien
Forschung Beratung GmbH

Seidenhofstrasse 12
CH-6003 Luzern
Tel +41 (0)41 226 04 26

Place de l'Europe 7
CH-1003 Lausanne
Tel +41 (0)21 310 17 90

www.interface-pol.ch

Rapp Trans AG

Hochstrasse 100
4018 Basel
Tel +41 (0)58 595 78 40

www.rapp.ch

Luzern/Basel, den 22. April 2020



Prof Dr. Ueli Haefeli
Projektleitung



Yves Gasser
Stv. Projektleiter