

Mobilitätsstrategie REGION LUZERN WEST

Bericht



Beschlossen durch die Delegiertenversammlung der REGION LUZERN WEST am 20.11.2013

November 2013

Impressum

Herausgeber: REGION LUZERN WEST

Autoren: Gesamtplaner REGION LUZERN WEST, Sigmaplan AG, Thunstr. 91, 3006 Bern
Thomas Frei, Klaus Dörnenburg

Titelbild: Quelle: Internet

Version	Datum	Autor(en)
3.3	25.09.2013	Beschlossen durch die Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST
4.0	20.11.2013	Beschlossen durch die Delegiertenversammlung der REGION LUZERN WEST

Mobilitätsstrategie REGION LUZERN WEST

Bericht

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Vorgehen	1
2	Regelkreis Mobilität und Verkehr	2
3	Probleme, Massnahmen und Prioritäten	3
3.1	Probleme	3
3.2	Massnahmen, Stossrichtungen und Prioritäten	4
3.3	Ziele.....	6
4	Grundlagen	6
4.1	Strassenverkehr	6
4.2	Öffentlicher Verkehr	14
5	Stossrichtungen und Ziele	17
5.1	Stossrichtungen nach Bereichen	17
5.2	Synergien und Konflikte bei Massnahmen zur Beeinflussung des Angebots.....	18
5.3	Ziele.....	19
6	Massnahmen	20
6.1	Bewertung der Massnahmen aus dem Workshop	20
6.2	Massnahmenpaket mit Prioritäten.....	21
7	Regionale Mobilitätsstrategie	24

Anhang

- Anhang 1: Verkehrsbelastungen von Kantonsstrassen
- Anhang 2: Details zu automatischen Verkehrszählungen
- Anhang 3: Ergebnisse der Vernehmlassung bei den Verbandsgemeinden und den kantonalen Fachstellen im Zeitraum Mai/Juni 2013

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Vorgehenskonzept	1
Abb. 2	Regelkreis Mobilität und Verkehr	2
Abb. 3	Strassennetz und Verkehrsbelastung	6
Abb. 4	DTV pro Monat über 4 Zählstellen im Vergleich	7
Abb. 5	Wochenganglinie der 4 Zählstellen im Vergleich	8
Abb. 6	Jahresganglinie (Tageswerte) der Zählstelle Littau	9
Abb. 7	Jahresganglinie (Tageswerte) der Zählstelle Schüpheim, Badschache	9
Abb. 8	Tagesganglinie (Stundenwerte) der Zählstelle Wolhusen, Markt	10
Abb. 9	Entlastungswirkung Umfahrung Willisau	12
Abb. 10	Entlastung Umfahrung Wolhusen (Prognose)	12
Abb. 11	Mögliche Erhebungskonzepte	13
Abb. 12	Bahn- und Buslinien in der REGION LUZERN WEST	14
Abb. 13	Angebotshäufigkeit in Kurspaaren pro Werktag	15
Abb. 14	Wechselwirkungen zwischen Zielen zur Angebotsbeeinflussung	18
Abb. 15	Ermittlung von Priorität/Zeitraum der Umsetzung einer Massnahme	22

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Charakterisierung der Elemente des Regelkreises	3
Tab. 2	Systematische Übersicht über die formulierten Probleme	4
Tab. 3	Massnahmen und Prioritäten (Anzahl Punkte)	5
Tab. 4	Verteilung der 50 Spitzenstunden an den 4 Zählstellen	11
Tab. 5	Auslastung und Kostendeckungsgrad der Buslinien	16

1 Aufgabenstellung und Vorgehen

Die Anbindung an die ausserregionalen Zentren sowie die Optimierung des innerregionalen Verkehrs-systems gehören zu den zentralen Anliegen der REGION LUZERN WEST. Sie sollen in eine regionale Mobilitätsstrategie einfließen. Um eine Mobilitätsstrategie zu erarbeiten, müssen zunächst die dafür entscheidenden Zusammenhänge klar sein, die Beeinflussungsmöglichkeiten und die damit zusammenhängenden Werthaltungen bekannt und nachvollziehbar sein.

In der ersten Projektphase wurde ein möglichst grosser Kreis von Beteiligten einbezogen und es wurden folgende Punkte ermittelt:

- Welche Bereiche des Verkehrs in der Region werden als problematisch empfunden?
- Mit welchen Massnahmen bzw. Stossrichtungen könnten die Probleme behoben werden?
- Welche der gesammelten Massnahmen bzw. Stossrichtungen sind prioritär zu behandeln?

In der zweiten Projektphase folgen die Massnahmenanalyse, die Vertiefung der prioritären Massnahmen und die Formulierung der Strategie (siehe Abb. 1). Der zweite Arbeitsschritt umfasst die Untersuchung aller zur Diskussion stehenden Projekte und Planungsideen auf ihre Auswirkungen hin (also auch Projekte, welche in der ersten Projektphase noch nicht thematisiert wurden). Im Vordergrund stehen dabei folgende Kriterien:

- Strukturelle Auswirkungen: Tendenzmässige Auswirkungen auf die Verteilung von Wohn- und Arbeitsnutzungen, Verhältnis von Aufenthalts- und Zubringerkapazitäten für touristische Angebote, Identifikation der Einwohner mit den Wohngemeinden.
- Ressourcenverbrauch: Beanspruchung von Landwirtschaftsland und landschaftlichen Werten, auch im Vergleich zu den bereits bestehenden Beanspruchungen, Finanzbedarf (Investitionen und Unterhaltskosten) unter Einbezug der bereits bestehenden Verbindlichkeiten.
- Zukunftstauglichkeit: Sind die Massnahmen irreversibel oder können sie (allenfalls teilweise) wieder zurückgenommen werden, sind sie für nicht auszuschliessende "Schlechtwetterszenarien" wie z.B. Energieknappheit o.ä. geeignet.

Anschliessend ist aus einer Gesamtsicht heraus zu bestimmen, welche Projekte in erster Priorität zu realisieren sind (gegebenenfalls müssen sie noch weiter entwickelt, d.h. vertieft werden), auf welche Projekte oder Planungsideen definitiv zu verzichten ist und welche Projekte unter welchen Umständen weiterverfolgt werden sollen. Im letzten Fall ist abzuklären, ob bereits heute Massnahmen zur Sicherstellung der Realisierbarkeit (z.B. Trasséefreihaltung) nötig und verhältnismässig sind. Daraus kann im vierten Arbeitsschritt eine in sich schlüssige Strategie formuliert werden.

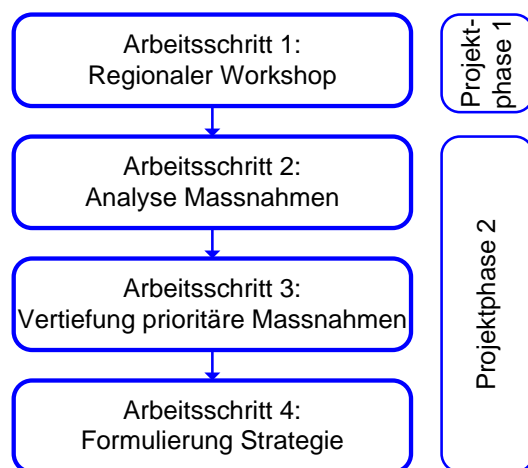


Abb. 1 Vorgehenskonzept

2 Regelkreis Mobilität und Verkehr

Die Zusammenhänge zwischen gebauten Strukturen, Verkehrsinfrastruktur ("Angebot") und Verkehrsgeschehen ("Nachfrage") lassen sich in einem Regelkreis (siehe Abb. 2) darstellen. In Tab. 1 werden die einzelnen Elemente beschrieben, ihre Wirkungen, die möglichen Probleme und die Beeinflussungsmöglichkeiten zusammengefasst.

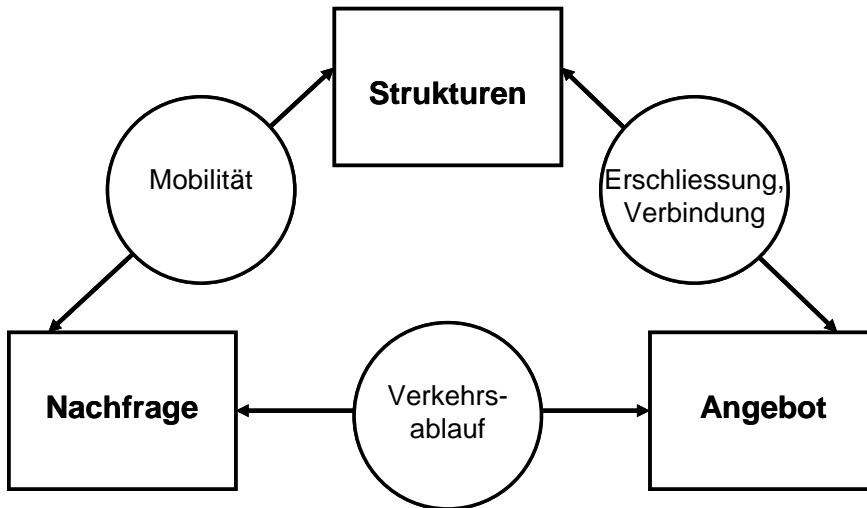


Abb. 2 Regelkreis Mobilität und Verkehr

Element	Definition	Wirkung	mögliche Probleme	Beeinflussungsmöglichkeiten
Strukturen	Flächennutzung, Bevölkerungsverteilung, Verteilung der Aktivitäten im Raum	Die Verteilung der Aktivitäten im Raum schafft Potenziale, kann aber die Mobilität nicht direkt beeinflussen	In gewissen Gebieten fehlen gewisse Aktivitäten oder es sind grosse Entfernungen zu überwinden	Raumplanung, Strukturförderung, Benutzung der vorhandenen Strukturen (wie z.B. Einkaufsmöglichkeiten)
Erschliessung, Verbindung	Existenz einer Verbindung im Strassennetz oder mit dem öffentlichen Verkehr	-----	Keine Verbindungen vorhanden	Rechtliche Vorschriften oder Richtlinien
Angebot	Strasseninfrastruktur, öV-Angebot und Fahrplan, Benützungskosten	Menge und Qualität der Infrastruktur bestimmt die Mobilitätsmöglichkeiten	Zu teuer für Anbieter oder Benutzer	Infrastruktur bauen, öV-Angebot bestellen
Verkehrsablauf	Interne und externe Beeinflussungen: Gestörter Verkehrsfluss bzw. übermässige Auswirkungen auf die Umgebung	-----	Nachfrage zeitweise grösser als Angebot bzw. Beeinträchtigungen der Anwohner und der Umwelt	Verkehrsregelung, zeitliche Verteilung beeinflussen

Element	Definition	Wirkung	mögliche Probleme	Beeinflussungsmöglichkeiten
Nachfrage	Menge der Wege und Fahrten, zeitliche und örtliche Verteilung	Mobilitätswünsche und -möglichkeiten bestimmen die Nachfrage	Fehlende Nachfrage (ungenügende Einnahmen) im öffentlichen Verkehr	Attraktivität und Preis des Angebotes
Mobilität	Welchen Aktivitäten wird wo und wie oft nachgegangen?	-----	Mobilitätswang bei fehlenden Aktivitäten	Nur schwer über Werthaltungen beeinflussbar

Tab. 1 Charakterisierung der Elemente des Regelkreises

3 Probleme, Massnahmen und Prioritäten

3.1 Probleme

In Tab. 2 sind alle am **Workshop vom Januar 2011** genannten Probleme zusammengestellt und zu Gruppen zusammengefasst.

Bereich	Systematisierung	Problem
Erschliessung/ Verbindung	Ungenügende Verbindung	öV-Anbindung Richtung Nord Hinterland/Entlebuch von Zentren abgeschnitten Anbindung Entlebuch nach Luzern/Sursee
Angebot	Ungenügendes öV-Angebot Fehlendes Strassenangebot Mangelhaftes Strassenangebot	öV-Angebot Richtung BE/Schallenberg öV-Angebote allgemein fehlender Halbstundentakt öV-Anbindung Hinterland-Luzern öV via Willisau zu langsam langsame öV-Verbindung nach Langenthal Umfahrung Wolhusen Schnellstrasse Seetalplatz-Wolhusen-Dagmersellen Niveaufreie Kreuzungen Verbindung Wolhusen-Rottal (Rottal-Anschluss)
Verkehrsablauf	Überlastungen Spitzenverkehr	Spitzenzeiten sind problematisch (öV und mIV) Spitzenverkehr Tagesausflüge
Nachfrage	Hohe Verkehrsbelastung	Autobahnanschluss Rothenburg (Mehrverkehr) Ortsdurchfahrten Schötz, Alberswil Überlastung Strassen von/zu Autobahn hohe Verkehrsbelastung Autobahnanschluss Dagmersellen

Bereich	Systematisierung	Problem
	Belastung "Fremdverkehr" Viel Schwerverkehr	touristischer Verkehr UBE hohe Belastung auf Nebenstrassen wegen GPS Ortsdurchfahrt Ruswil Mobilität für wen (Pendlerverkehr!) Viel Schwerverkehr Umwege Schwerverkehr wegen LSWA Schwerverkehr Dagmersellen-Willisau-Wolhusen
Mobilität	Mobilität = Lebensqualität	
Anderes	Fehlende finanzielle Mittel	

Tab. 2 Systematische Übersicht über die formulierten Probleme

Im Verlauf der Bearbeitung wurden weitere Problembereiche angesprochen:

- Rückstau bei Niveauübergängen in Wolhusen: Hackenrüti und Rebstock (da zwischen Wolhusen und Luzern ein Angebotsausbau (mehr Züge) geplant ist, erhält der Bahnübergang Hackenrüti grössere Priorität). Dieser Bereich gehört zu "Angebot, mangelhaftes Strassenangebot".
- Die Zugsverbindungen ab Wolhusen – in alle Richtungen – sind zu langsam. Dieser Bereich gehört zu "Angebot, ungenügendes öV-Angebot".
- Fehlende Möglichkeiten für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (Entscheidung sind auf übergeordneter Ebene gefallen; Problem: Strasse ist günstiger als Schiene – daher geringe Einflussmöglichkeit)
- Ungenügendes Angebot im kombinierten Verkehr (insbesondere Park+Ride). Dieser Bereich gehört ebenfalls zum Angebot und kann als mangelhaftes Angebot im Kombiverkehr bezeichnet werden.

Die Gruppe "Ungenügende Verbindung" betrifft primär Verbindungen im öffentlichen Verkehr, was sich in der Gruppe "Ungenügendes öV-Angebot" fortsetzt: Dies betrifft sowohl das allgemeine Niveau des öV-Angebots wie auch ganz bestimmte Linien bzw. Verbindungen.

Beim Strassenverkehr werden eine Umfahrung von Wolhusen sowie eine Schnellstrasse Luzern-Wolhusen-Dagmersellen vermisst bzw. die Beeinträchtigung durch die Barrierenschliessungen in Werthenstein und die Qualität der Strassenverbindung Wolhusen-Rottal bemängelt.

Die Gruppe "Überlastungen Spitzenverkehr" umfasst Probleme beim öV wie beim mIV und sowohl tägliche wie wöchentliche Spitzenbelastungen.

Hohe Verkehrsbelastungen, Belastungen durch "ortsfremden" Verkehr und durch den Schwerverkehr werden ausschliesslich im Strassenverkehr festgestellt. In der Gruppe "Hohe Verkehrsbelastung" bleibt es dabei jedoch teilweise offen, ob die Belastung mehr als Beeinträchtigung des Verkehrsflusses (und damit als Behinderung des "eigenen" Verkehrs) empfunden wird, die beiden anderen Gruppen weisen eher auf eine Beeinträchtigung der Lebensqualität in der Region hin.

Abgerundet wird die Problemsicht durch die Feststellungen, dass einerseits Mobilität zur Lebensqualität beiträgt bzw. eingeschränkte Mobilität eine Einschränkung der Lebensqualität bedeutet und andererseits die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel die Möglichkeiten einschränkt.

3.2 Massnahmen, Stossrichtungen und Prioritäten

In Tab. 3 sind alle Massnahmen und Stossrichtungen, die am Workshop Punkte erhalten haben, zusammengestellt.

Systematisierung	Massnahme bzw. Stossrichtung	Priorität (Anzahl Punkte)
Beeinflussung der Strukturen: Starke Regionalplanung	Koordination durch Gemeindefusionen Gemeindeübergreifende Raumplanung	9 5
Ortsplanung	Zersiedlung vermeiden	5
Beeinflussung des Angebots: Strassenausbau	Umfahrung Wolhusen Umfahrung Schötz/Alberswil Umfahrung Ruswil Schnellstrasse Luzern-Bern Schnellstrasse Seetalplatz-Wolhusen-Dagmersellen Strasse Doppleschwand-Hasle verbessern Grosskreisel Wolhusen	33 10 10 8 5 2 1
Ausbau Schiene	Wiggertalbahn realisieren	21
öV-Angebot generell	Halbstundentakt Bahn Stundentakt Busverbindungen in alle Dörfer	16 12
öV-Angebot sektoriell	Bessere öV-Erschliessung für Tourismus	6
öV-Angebot spezifisch	öV-Anbindung Hinterland-Sursee (Schnellzüge) Bahn Richtung Langenthal beschleunigen öV Luzern-Hinterland schneller, getakteter	10 4 3
Touristische Infrastruktur	Attraktive touristische Mobilitätsangebote	11
Beeinflussung der Mobilität	Mobilitätsstrategie innerhalb der UBE	3

Tab. 3 Massnahmen und Prioritäten (Anzahl Punkte)

Die Zusammenstellung zeigt, dass sich die als prioritär bezeichneten Massnahmen und Stossrichtungen auf den Bereich der Angebotsbeeinflussung konzentrieren. Klarer "Favorit" ist die Umfahrung von Wolhusen, aber es fällt auf, dass die Summe der vergebenen Punkte für Massnahmen des Strassenausbaus und die Summe der Punkte für Schienen- bzw. öV-Ausbau fast gleich hoch sind (69 bzw. 72 Punkte). Neben den Massnahmen zur Angebotsbeeinflussung werden nur noch Massnahmen im Bereich der Raumplanung (Orts- bzw. Regionalplanung) als prioritär bezeichnet und die Beeinflussung der Mobilität soll eher bei den Besuchern ansetzen.

3.3 Ziele

Als generelle Ziele können aus dem oben erwähnten folgende Punkte angeleitet werden:

- Beeinflussung der Strukturen durch starke regionale und lokale Raumplanung
- Beeinflussung des Verkehrsangebots durch:
 - Ausbau des Strassennetzes
 - Ausbau des Schienennetzes (Wiggertal)
 - Verbesserung des öV-Angebotes generell (einheitlicher Takt), lokal (bei Schwachstellen) und sektoriell (speziell für Freizeitverkehr)
 - Ausbau der touristischen Infrastruktur und attraktive Mobilitätsangebote
- Beeinflussung der Mobilität primär innerhalb der Biosphäre Entlebuch

Bevor diese Ziele vertieft und in ihren gegenseitigen Abhängigkeiten analysiert werden, werden im folgenden Kapitel einige Grundlagen zusammengestellt und kommentiert, die Grundlagen für die Bewertung der Ziele liefern können.

4 Grundlagen

4.1 Strassenverkehr

4.1.1 Strassennetz und –belastungen

Die REGION LUZERN WEST weist ein relativ dichtes Strassennetz auf, das im Entlebuch und im Hügелgebiet primär einzelne Talschaften und Gemeinden erschliesst, im nordöstlichen Teil stärker vernetzt ist und damit für die gleiche Verbindung verschiedene Fahrrouten ermöglicht. Die Verkehrsbelastungen sind im Allgemeinen tief, Belastungen von mehr als 10'000 Fahrzeugen pro Tag (Fz/Tag) treten fast nur in der direkten Umgebung von Wolhusen und Willisau auf (siehe Abb. 3).

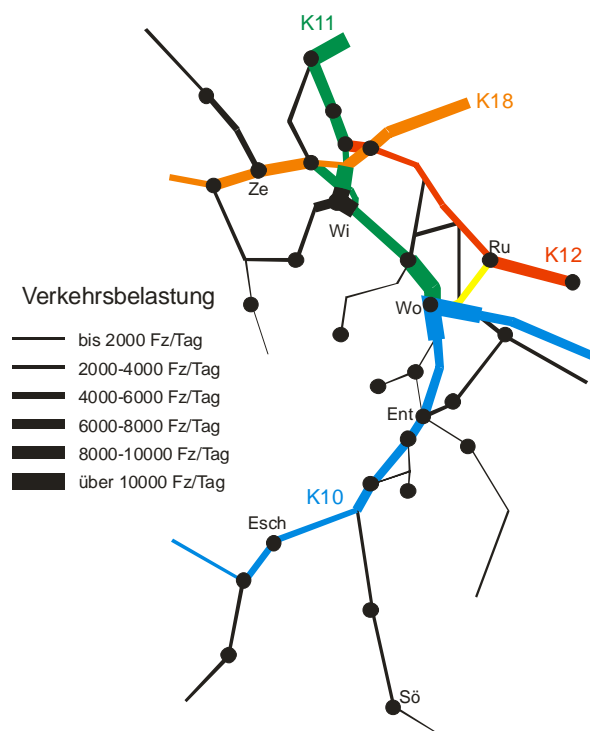


Abb. 3 Strassennetz und Verkehrsbelastung

Abb. 3 kann nur einen groben Überblick über die Verkehrsbelastungen geben. Genaue Zahlen aus Verkehrszählungen in den letzten 10 Jahren sind aus Anhang 1 ersichtlich.

Die Belastung der Strassen durch den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) ist allerdings nur ein Charakteristikum des Verkehrsablaufes auf einer Strasse. Die zeitliche Verteilung über das Jahr, die Woche oder über den Tag sind Eigenschaften, die die Wahrnehmung des Verkehrs stark bestimmen.

Jahresgang

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) weist im Vergleich über alle 12 Monate, im Allgemeinen keine sehr grossen Schwankungen auf. Abb. 4 zeigt für die drei Zählstellen Littau, Torenberg (DTV 9745 Fz/Tag), Gettnau (DTV 8730 Fz/Tag) und Wolhusen, Markt (DTV 10121 Fz/Tag) ein relativ einheitliches Bild: während der Wintermonate ein leicht unterdurchschnittlicher Verkehr, Maxima im Spätsommer/Frühherbst. Die Minima liegen bei 87 bis 93 % des Jahresdurchschnitts, die höchsten Werte erreichen 104 bis 109 % des DTV. Auffallend anders präsentiert sich die Jahresganglinie auf der Strasse Richtung Flühli – Sörenberg: An der Zählstelle Schüpfheim, Badschache mit einem DTV von 3437 Fz/Tag liegen die Maximalwerte im Januar und Februar (max. 120 % DTV), die Minima ausserhalb der touristischen Hochsaison im April/Mai und insbesondere November mit nur 81 % des DTV.

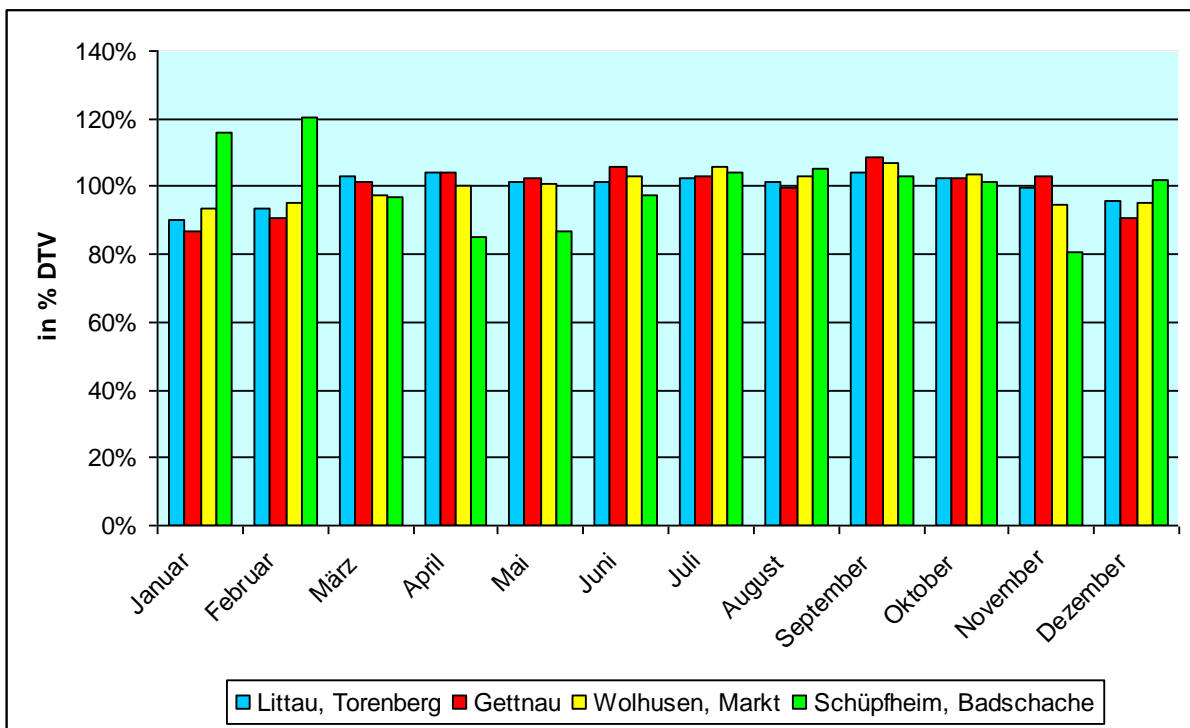


Abb. 4 DTV pro Monat über 4 Zählstellen im Vergleich

Wochengang

Die entsprechende Darstellung für die vier erwähnten Zählstellen (siehe Abb. 5) zeigt folgendes:

- Die Zählstellen von Littau und Gettnau zeigen das gleiche Muster: Der Verkehr an den Werktagen (Montag bis Freitag) liegt über dem Durchschnitt (DWV = durchschnittlicher Werktagsverkehr), der Samstagsverkehr liegt leicht und der Sonntagsverkehr spürbar unter dem Durchschnitt.
- An der Zählstelle Wolhusen ist der Verkehr über die Woche viel ausgeglichener, auch hier ist der Sonntagsverkehr am tiefsten.
- Völlig anders ist das Bild im Badschache: Hier übersteigt der Wochenendverkehr den Werktagsverkehr, am Sonntag ist die Strasse am meisten frequentiert.

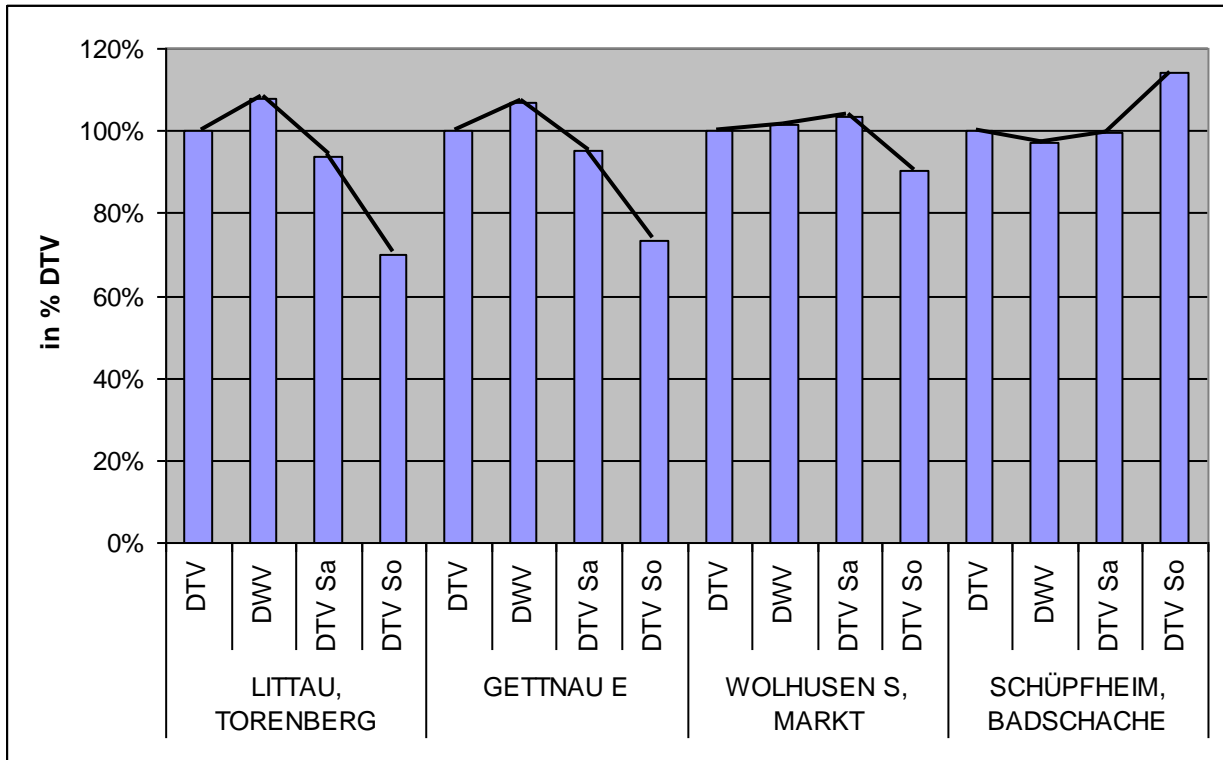


Abb. 5 Wochenganglinie der 4 Zählstellen im Vergleich

Sowohl in der Abb. 4 wie in der Abb. 5 sind Durchschnittswerte über eine grosse Zahl von Tagen dargestellt. Vergleicht man die einzelnen Tageswerte miteinander, so sind die Unterschiede noch erheblich grösser (vgl. Abb. 6). Der höchste Tageswert (12'095 Fz/Tag) ist um einen Faktor 2.63 grösser als der niedrigste (4'595 Fz/Tag). Vergleicht man die Werte für die unterschiedlichen Tagestypen, so fällt auf, dass die Varianz an den Sonntagen am grössten ist (Faktor 2.25), an den einzelnen "normalen" Werktagen (also ausserhalb der Weihnachts- und Fasnachtsferienzeit) liegt der Faktor zwischen 1.22 und 1.30 und am Samstag bei 1.47. Erklären lässt sich dies folgendermassen: Am Sonntag ist der Freizeitverkehr vorherrschend und dort sind die Einflüsse der Witterung am grössten: Schlechtes Wetter kann bei Freizeitfahrten zum Verzicht auf die Fahrt führen, die Verkehrssituationen an einem schönen Wintersonntag sind allgemein bekannt. Auch am Samstag haben die Freizeitfahrten ein höheres Gewicht als an den Werktagen Montag bis Freitag.

Wie aus dem oben gesagten zu vermuten ist, zeigt die Auswertung des Querschnittes Badschache eine erheblich grössere Streuung der Tageswerte (siehe Abb. 7). Schon auf den ersten Blick ist eine starke Unregelmässigkeit zu erkennen und die Wintersonntage stechen klar hervor. Der höchste Tageswert (8'374 Fz/Tag) ist um einen Faktor 4.99 grösser als der niedrigste (1'679 Fz/Tag). Für die unterschiedlichen Tagestypen ist auch hier die Varianz an den Sonntagen am grössten (Faktor 4.48) und an den Samstagen (Faktor 3.71) etwas geringer. An den einzelnen Werktagen liegt der Faktor aber immer noch um einiges höher als in Littau: zwischen 1.66 und 2.14.

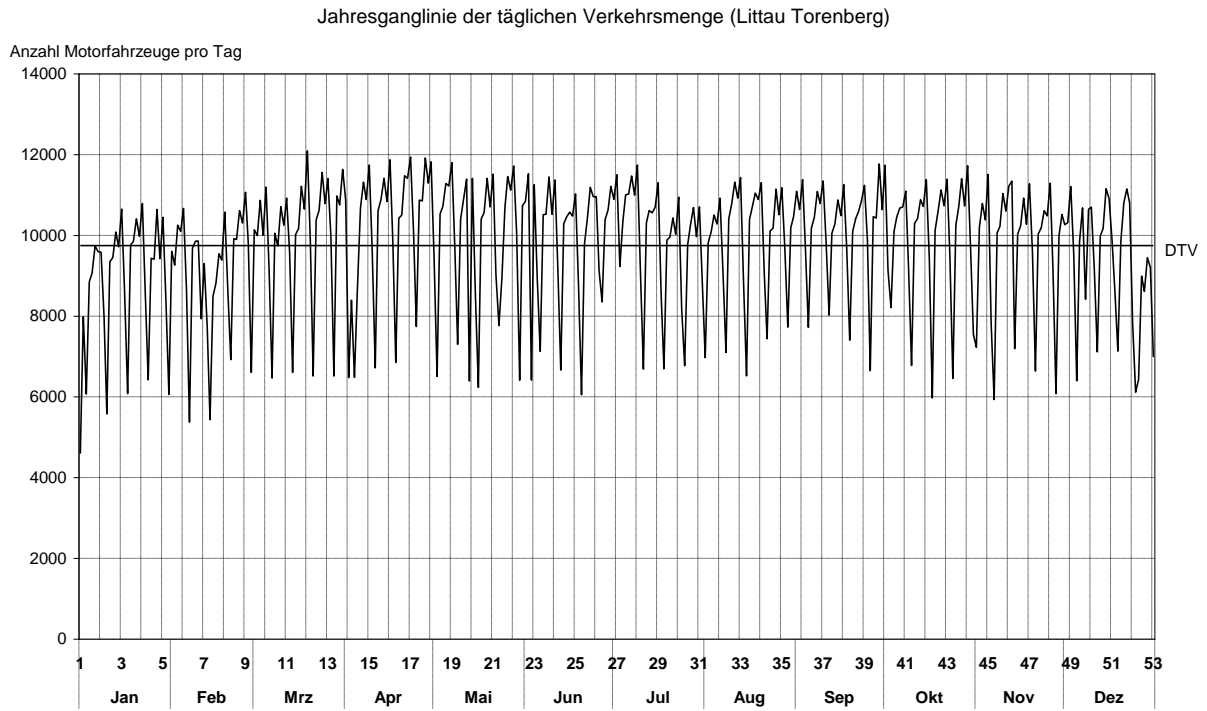


Abb. 6 Jahresganglinie (Tageswerte) der Zählstelle Littau

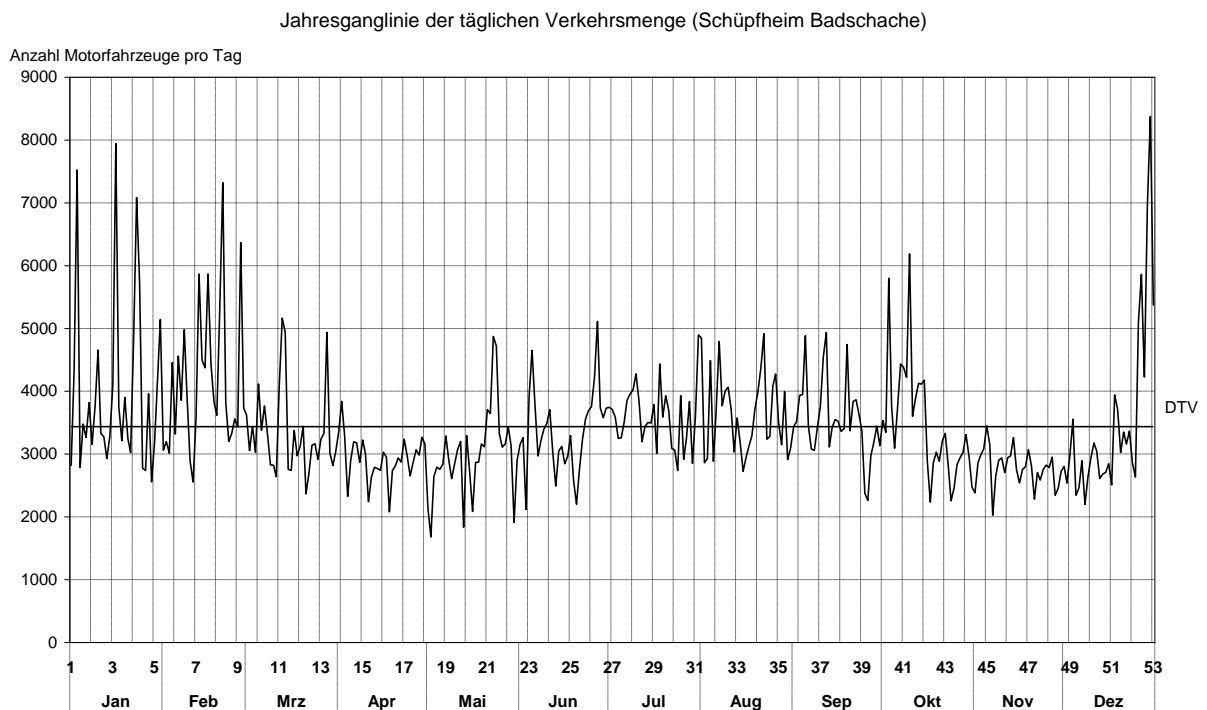


Abb. 7 Jahresganglinie (Tageswerte) der Zählstelle Schüpfheim, Badschache

Tagesgang

Die täglichen Schwankungen können sehr ausgeprägt sein: In der so genannten Spitzenstunde sind normalerweise zwischen 8 bis 10 % des Verkehrs unterwegs. Eine typische Tagesganglinie für den DTV (Durchschnitt über alle Tage des Jahres) ist in Abb. 8 für die Zählstelle Wolhusen, Markt dargestellt.

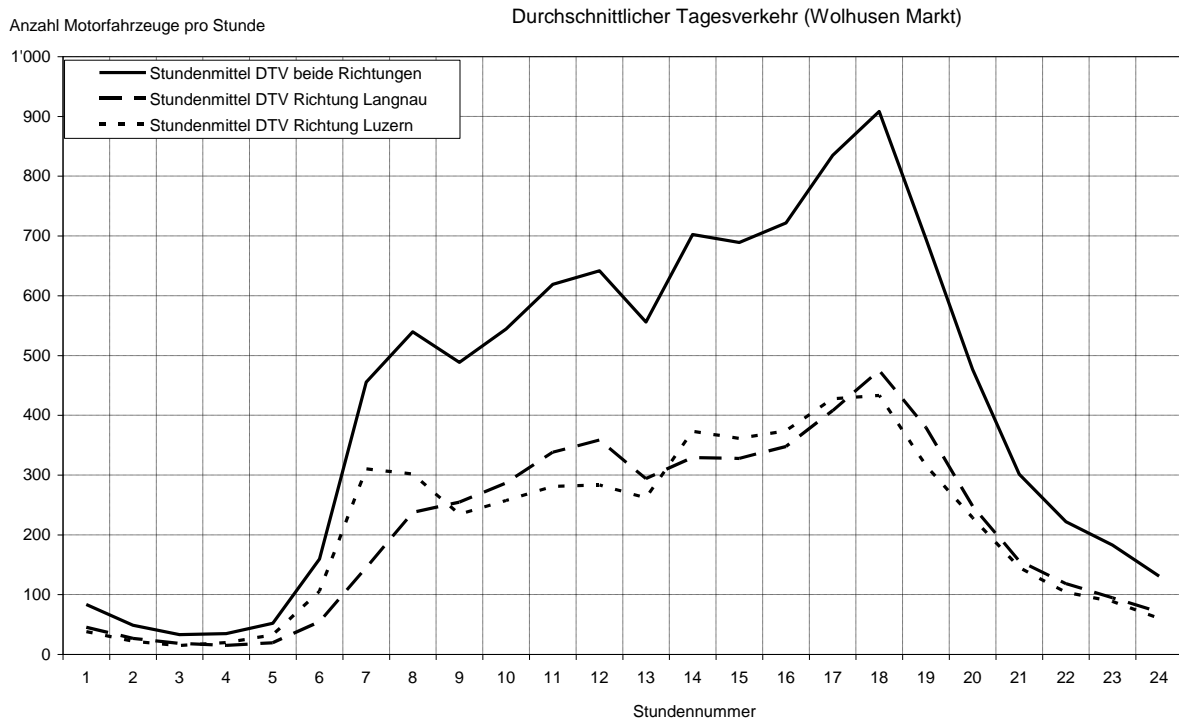


Abb. 8 Tagesganglinie (Stundenwerte) der Zählstelle Wolhusen, Markt

Deutlich sichtbar ist aus der Grafik die ausgeprägte Abendspitze zwischen 17 und 18 Uhr mit 9.0 % des DTV. Die Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr ist mit rund 540 Fahrzeugen deutlich kleiner, das "Mittagsloch" zwischen 12 und 13 Uhr ist deutlich sichtbar. Die Richtungen sind ziemlich ausgeglichen, am Morgen ist allerdings die Pendlerspitze Richtung Luzern zwischen 6 und 7 Uhr klar abzulesen, während am Abend die Unterschiede zwischen den Belastungen pro Richtung geringer sind.

Spitzenverkehr

Die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen sind das Eine, das Andere sind die Höhe und die Häufigkeit der Spitzenbelastungen. Diese lassen sich durch eine Auswertung der 50 höchstbelasteten Stunden folgendermassen charakterisieren:

- Verteilung über die Monate, Wochentage und Stunden des Tages
- Verkehrsbelastung in % der durchschnittlichen Spitzenstunde nach Richtung.

Die Tab. 4 zeigt sehr deutlich die Unterschiede in der Verkehrscharakteristik zwischen den vier Zählstellen:

- Die Zählstellen Littau und Gettnau repräsentieren typische Zählstellen mit "normalem" Wochenverkehr: Die 50 höchstbelasteten Stunden konzentrieren sich fast ausschliesslich auf die bekannte Zeit zwischen 17 und 18 Uhr sowie auf die Werktage (mit einer starken Konzentration am Mittwoch) und weisen eine klares Übergewicht einer Verkehrsrichtung auf. Die höchsten Spitzenstundenwerte sind weniger als doppelt so hoch wie die durchschnittlichen.
- Bei der Zählstelle Schüpfheim, Badschache zeigt sich der Einfluss des vorherrschenden Winterfreizeitverkehrs: Die höchstbelasteten Stunden konzentrieren sich auf die Monate Dezember bis

Januar und über ein Drittel wird am Wochenende registriert. Die hohen Belastungen verteilen sich gleichmässiger über die Richtungen und die höchsten Spitzenstundenwerte erreichen das fünf- bis sechsfache Niveau der durchschnittlichen Spitzenspitzen.

- Erwartungsgemäss liegt die Zählstelle Wolhusen zwischen diesen Extremen, allerdings näher am "Normalverkehr".

	Zählstelle:	Littau	Gettnau	Wolhusen	Schüpfheim
Verteilung über die Monate	Januar	1	0	7	21
	Februar	3	0	6	11
	März	10	5	1	2
	April	12	9	0	0
	Mai	4	8	7	0
	Juni	3	6	1	0
	Juli	1	2	3	0
	August	6	4	2	0
	September	4	9	11	0
	Oktober	3	3	11	3
	November	3	4	0	0
	Dezember	0	0	1	13
Verteilung über die Wochentage	Montag	8	7	5	3
	Dienstag	5	8	3	2
	Mittwoch	21	25	5	5
	Donnerstag	9	6	3	6
	Freitag	4	4	2	0
	Samstag	3	0	3	13
	Sonntag	0	0	29	21
Verteilung über die Tageszeit	08.00 – 09.00	0	0	1	7
	09.00 – 10.00	0	0	0	7
	10.00 – 11.00	1	0	3	1
	11.00 – 12.00	1	0	2	3
	12.00 – 13.00	1	0	0	0
	14.00 – 15.00	0	0	1	0
	15.00 – 16.00	0	0	4	7
	16.00 – 17.00	2	0	14	19
	17.00 – 18.00	45	50	24	6
18.00 – 19.00	0	0	1	0	
Verteilung über die Richtungen	Richtung 1 Anz. Spitzenwerte	Wolhusen 49	Willisau 49	Luzern 31	Sörenberg 17
	Richtung 2 Anz. Spitzenwerte	Luzern 1	Zell 1	Langnau 19	Schüpfheim 33
Streuung der Spitzenstundenwerte pro Richtung	Richtung 1 in % mittl. SpStd	Wolhusen 147 %	Willisau 177 %	Luzern 220 %	Sörenberg 589 %
	Richtung 2 in % mittl. SpStd	Luzern 158 %	Zell 142 %	Langnau 205 %	Schüpfheim 476 %

Tab. 4 Verteilung der 50 Spitzenstunden an den 4 Zählstellen

Weitere Detailangaben aus den automatischen Verkehrszählungen sind aus den Tabellen im Anhang 2 ersichtlich.

4.1.2 Synthese

Die durchschnittlichen Belastungen der Strassen sind nicht übermässig hoch. Auch in den Spitzenstunden liegen die Verkehrsbelastungen im Allgemeinen auf einem akzeptablen Niveau. Überdurchschnittlich sind die Belastungen in den Regionalzentren Willisau und Wolhusen, wobei im zweiten Fall noch der Effekt der Freizeitverkehrsspitzen dazukommt.

Ausgeprägte Spitzenbelastungen weist die Strasse zwischen Schüpfheim und Flüfli auf, wo in den Spitzenstunden etwa gleich viele Fahrzeuge pro Richtung verkehren (über 900 Fz) wie in den 24 Stunden der am wenigsten belasteten Tage! Damit ist diese Strasse ebenso an der Kapazitätsgrenze angelangt wie am Querschnitt Wolhusen Markt, wo maximal 950 bis 970 Fahrzeuge pro Stunde durchfahren. Allerdings nimmt die Spitzenbelastung auf der Sörenberg-Strasse schnell ab: Der so genannte "massgebende Verkehr" liegt bei rund 40 bis 45 % der absoluten Spitzenstunde, beim Querschnitt Wolhusen jedoch bei rund 65 %.

4.1.3 Wirkung von Umfahrungen

Wie schon Abb. 3 im Bereich Willisau zeigt, darf von Umfahrungen nicht erwartet werden, dass sie alle Probleme lösen. Der vergrösserte Ausschnitt in Abb. 9 zeigt, dass der grössere Teil des Verkehrs die Umfahrung nicht benutzt, sei es, weil er Ziel und Quelle in Willisau selber hat, sei es, weil er die kürzeste Strecke wählt.

Noch extremer ist der Fall in Wolhusen: Hier gibt es nicht eine Hauptverbindung, die das Ortszentrum durchquert, sondern drei. Dementsprechend geringer kann die Wirkung einer Umfahrung sein, die nur für eine der drei Verbindungen – und für einen geringen Teil des Ziel- und Quellverkehrs – eine Alternative darstellt. Abb. 10 zeigt die Prognose für die Abendspitzenstunde nach der Realisierung der Südumfahrung: Nur der Durchgangsverkehr Luzern – Entlebuch und umgekehrt kann voll auf die Umfahrung umgelagert werden, zusätzlich ein Teil des Ziel- und Quellverkehrs.

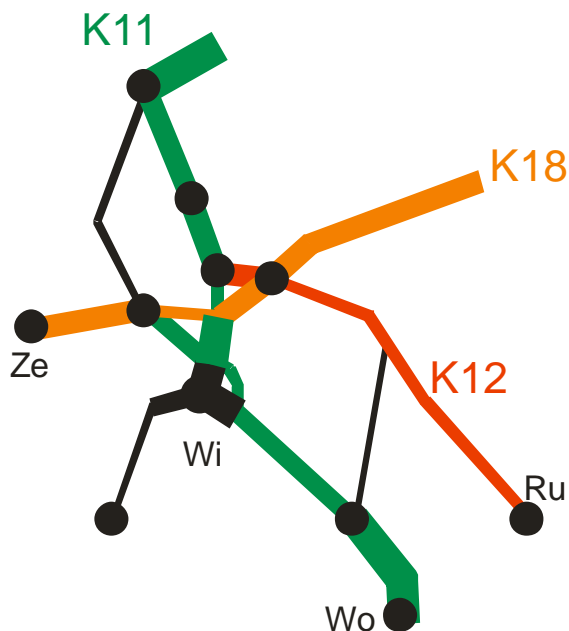


Abb. 9 Entlastungswirkung Umfahrung Willisau

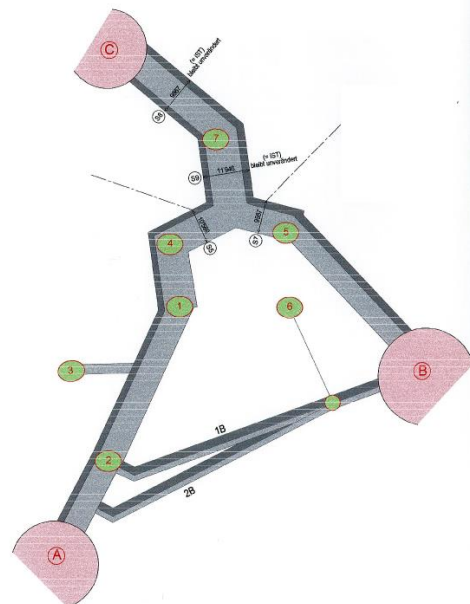


Abb. 10 Entlastung Umfahrung Wolhusen (Prognose)

Die Konsequenz daraus ist, dass bei einer Realisierung der Umfahrung Süd mit flankierenden Massnahmen darauf hingewirkt werden muss, dass alle möglichen Verlagerungseffekte wirklich zum Tragen kommen. Dazu gehören Massnahmen, um die Durchfahrt auf den beiden Ästen Zentrum – Markt und Zentrum - Bahnhof unattraktiv zu machen wie auch Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs für Fahrten innerhalb von Wolhusen.

Es wäre wünschenswert, eine aktuelle Verkehrserhebung in Wolhusen durchzuführen, welche den gesamten Verkehr im Gebiet nach Ziel-, Quell- und Binnenverkehr unterscheidet. Diese Erhebung soll in die Liste der Massnahmen aufgenommen werden, da mit ihrer Hilfe die Wirkung der Umfahrung genauer beschrieben werden könnte als in Abb. 10 (diese Prognose ist schon relativ alt). Zudem sollten Ergänzungen des Erhebungskonzepts geprüft werden. Abb. 11 illustriert den möglichen räumlichen Umfang der Erhebung: Mit den 5 roten Kordonposten kann der Verkehr im engsten Bereich des Rösslikreisels erfasst werden, mit den weiteren 7 blauen Kordonposten kann ein weiterer Rayon abgedeckt werden (inkl. allfälligen "Ausweichverkehr" über die Rengg). Mit 4 weiteren Kordonposten (grün) könnte auch der Raum Ruswil in die Untersuchung einbezogen werden.

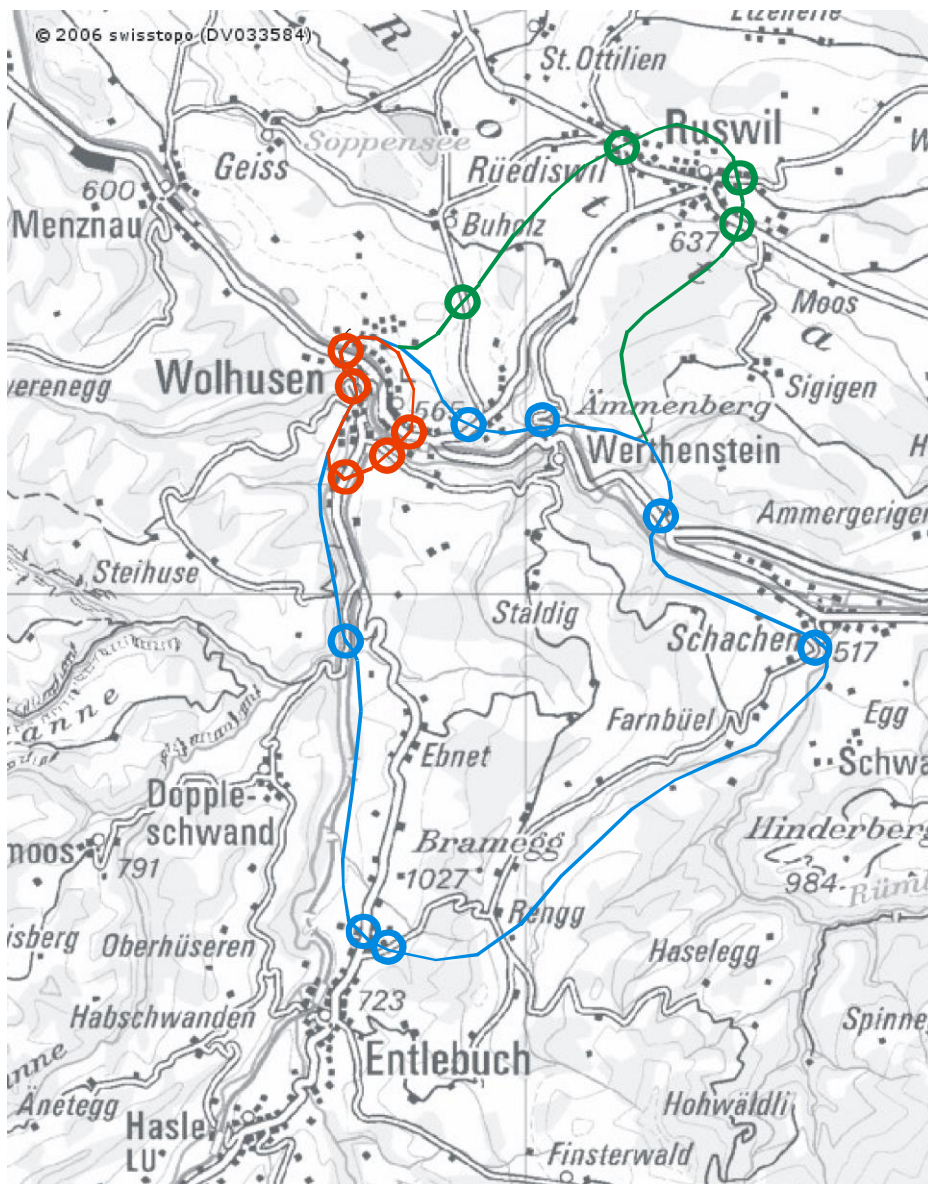


Abb. 11 Mögliche Erhebungskonzepte

4.2 Öffentlicher Verkehr

4.2.1 Netz und Bedienungshäufigkeit



Abb. 12 Bahn- und Buslinien in der REGION LUZERN WEST

Abb. 12 zeigt das heutige Netz der Bahn- und Buslinien in der Region. Daraus wird die Struktur des Netzes gut ersichtlich: Das Rückgrat wird von den Bahnlinien Luzern – Bern und Luzern – Langenthal gebildet, im Entlebuch wie auch im Raum Willisau – Napf wird das Netz durch Stickerschliessungen mit Buslinien ergänzt. Das Rottal wird flächig durch Buslinien erschlossen, die in Wolhusen, Willisau, Nebikon, Sursee und Luzern mit dem Bahnnetz verbunden sind. In diesem Teil sind entsprechend verschiedene Beziehungen mit Umsteigevorgängen verbunden. Abb. 13 zeigt dies gemeinsam mit der Bedienungshäufigkeit für das massgebende Netz auf.

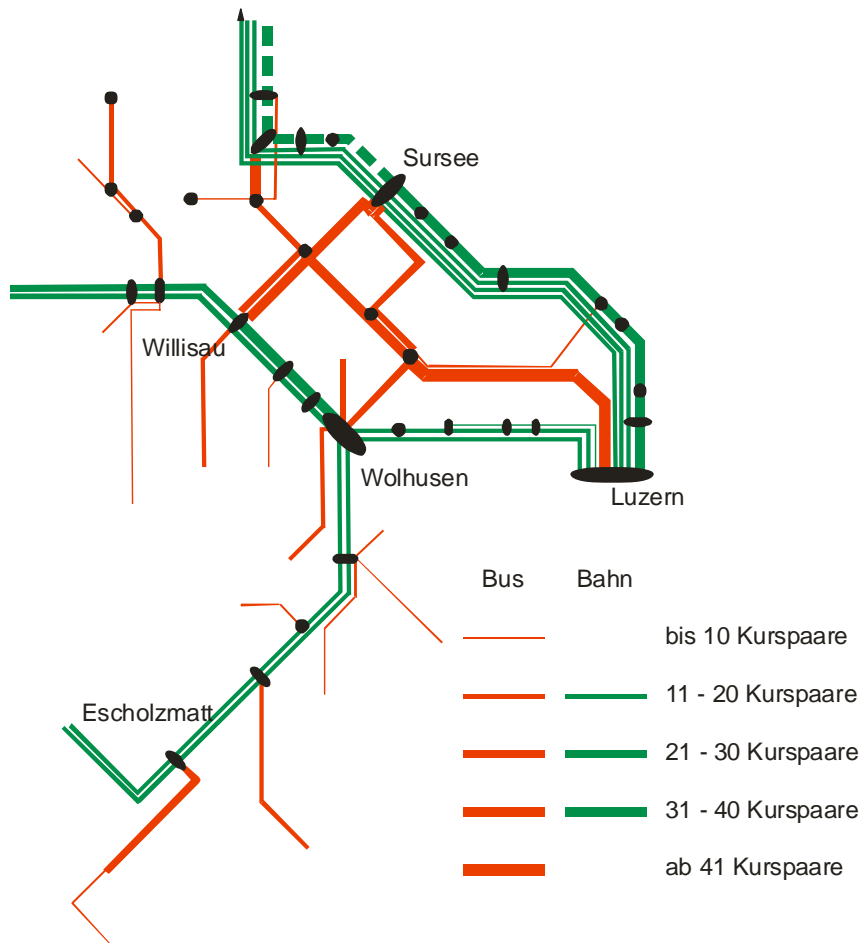


Abb. 13 Angebotshäufigkeit in Kurspaaren pro Werktag

Aus beiden Abbildungen wird die Lücke im Schienennetz zwischen Willisau und Nebikon sichtbar, die durch das Projekt Wiggertalbahn beseitigt werden soll. Abb. 13 zeigt auch, dass die Bedienungshäufigkeit im Gebiet Rottal relativ hoch ist, die Attraktivität des ganzen öV-Angebotes leidet aber unter dem Umstand, dass Busverbindungen im Allgemeinen weniger komfortabel sind und Gefahr laufen, im Strassenverkehr stecken zu bleiben.

4.2.2 Auslastung und Kostendeckungsgrad

Jedes Angebot im öffentlichen Verkehr hat einen Preis. Die Kosten fallen dauernd an (Betriebskosten) und werden zu einem Teil von der Allgemeinheit getragen. Der Kostendeckungsgrad ist einerseits abhängig von den anfallenden Kosten, andererseits von den Einnahmen, die von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst werden, wie:

- Anzahl der zahlenden Passagiere
- Art des Fahrausweises (Einzelbillett, Mehrfahrtenkarte oder Abonnement usw.)
- Beiträge für die Funktion als Schulbus

Die Tab. 5 zeigt, dass der Kostendeckungsgrad pro Linie zwischen 23 und 57 % liegt und dass eine hohe durchschnittliche Auslastung (auch hier sind die zeitlichen Gesetzmässigkeiten zu berücksichtigen) alleine noch keine Garantie für einen befriedigenden Kostendeckungsgrad ist.

Linie Feld Nr.	Strecke (Teilstrecke)	Angebot		Auslastung (Pers./Kurs)	Kosten- deckungsgrad
		Mo-Fr	Sa/So		
40.051	Melchnau-Grossdietwil	9 KP	---	2	35%
60.060	Ruswil-Rothenburg	6 KP	---	6	36%
60.061	(Ruswil-Luzern)	42 KP	22-29 KP	36	42%
60.061	(Ettiswil-Ruswil)	38 KP	22-29 KP		
60.062	Sursee-Buttisholz-Ruswil	28 KP	17 KP	14	47%
60.063	Sursee-Buttisholz-Willisau	26 KP	17 KP	22	37%
60.064	Ruswil-Wolhusen	30 KP	15 KP	13	39%
60.064	Wolhusen-Tropenhaus	19 KP	10 KP		
60.091	Ebersecken-Dagmersellen	8 KP	---	5	23%
60.221	Wolhusen-Romoos	11 KP	10-11 KP	13	37%
60.231	Entlebuch-Ebnet	6-7 KP *	---		57%
60.232	Entlebuch-Finsterwald-Gfellen	7-8 KP *	8 KP *		48%
60.233	Hasle-Heiligkreuz	8 KP	5 KP	6	25%
60.234	Hasle-Bramboden	4 KP *	4 KP		53%
60.241	Schüpfheim-Sörenberg	16 KP	14 KP	25	45%
60.251	(Escholzmatt-Marbach)	22-23 KP	18-19 KP	12	37%
60.261	Menznau-Menzberg	7 KP	7 KP	9	28%
60.271	(Willisau-Ettiswil-Schötz)	23 KP	8-14 KP	17	32%
60.271	(Schötz-Nebikon)	32 KP	8-15 KP		
60.272	Willisau-Hübeli	14 KP	7-13 KP	11	25%
60.281	(Zell-Altbüron)	18 KP	7-10 KP	18	26%
60.281	(Altbüron-St. Urban)	13 KP	7-9 KP		
60.281	(Zell-Ufhusen)	8 KP	4-5 KP		
60.282	Zell-Luthern(-Luthernbad)	4 KP	5 KP	5	51%

* : Bedarfsbetrieb

Tab. 5 Auslastung und Kostendeckungsgrad der Buslinien

4.2.3 Bewertung

Es darf festgehalten werden, dass die Region relativ gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist. Zudem ist festzuhalten, dass sich der Verkehrsverbund Luzern bereits heute für die Anbindung der REGION LUZERN WEST an die Zentren stark macht. Es bestehen allerdings Schwächen in unterschiedlicher Hinsicht:

- Die bereits erwähnte Lücke im Schienennetz (Wiggertalbahn)
- Verdichtungen in den Spitzenzeiten auf der Verbindung von und zum Zentrum Luzern wären wünschenswert
- Die Anbindung der Buslinien an die Bahn in Sursee sind nicht ideal
- Das Busangebot im Hinterland weist Taktlöcher auf
- Die Fahrzeiten auf der Eisenbahnstrecke Willisau – Luzern sind zu lang
- Die Bedienungshäufigkeit ist vor allem in schwach besiedelten, aber teilweise für den Tourismus interessanten Gebieten relativ gering
- Die touristische Verbindung zwischen Sörenberg und Giswil beschränkt sich auf 3 Kurspaare im Sommerhalbjahr, eine Verbindung zwischen Schangnau und Steffisburg/Thun fehlt ganz.

Wenn diese Schwachstellen beseitigt oder reduziert werden sollen, sind verschiedene Punkte zu berücksichtigen. Bei den Verbindungen von/nach Luzern sind die Kapazitäten auf der Zufahrt zum Bahnhof zu beachten, teilweise widersprechen sich fahrplan- und erschliessungstechnische Wünsche, touristische öV-Angebote sind der stark schwankenden Nachfrage (Wochenganglinie, Wetter) ausgesetzt und die gewünschte Verbindung Richtung Thun liegt vollumfänglich auf dem Gebiet des Kantons Bern.

5 Stossrichtungen und Ziele

5.1 Stossrichtungen nach Bereichen

Aus dem Anfang 2011 durchgeführten Workshop in Wolhusen lassen sich – aufgeteilt nach vier Bereichen - verschiedene Stossrichtungen ableiten. Diese wurden im Laufe der Arbeiten durch einige weitere Aspekte ergänzt und werden in der Folge in vier Gruppen eingeteilt: Beeinflussung von Strukturen, Angebot und Mobilität sowie übergeordnete Stossrichtungen.

Übergeordnete Stossrichtungen

- Haushälterischer Umgang mit finanziellen Ressourcen
- Lebensqualität durch Mobilität gewährleisten

Beeinflussung der Strukturen

- Durch raumplanerische Massnahmen Voraussetzungen für verkehrsarme Siedlungsstrukturen verbessern

Beeinflussung des Angebots

- Häufigere öV-Anbindungen in alle Richtungen (mehr Züge)
- Schnellere öV-Anbindungen in alle Richtungen (Streckenausbauten/organisatorisch)
- Getaktete öV-Anbindungen in alle Richtungen (betriebliche Massnahmen)
- Behinderungen durch Barrieren verringern (organisatorische Massnahmen)
- Behinderungen durch Barrieren beseitigen (Entflechtung Strasse/Schiene)
- Verkehrsfluss in/um Wolhusen verbessern durch Gestaltungsmassnahmen
- Verkehrsfluss in/um Wolhusen verbessern durch Umfahrung
- Ortsdurchfahrten entlasten
- Umfahrungen/Schnellstrassen bauen
- Belastung durch "Fremdverkehr" reduzieren
- Belastung durch Schwerverkehr reduzieren
- Anlagen des kombinierten Verkehrs anbieten

Beeinflussung der Mobilität

- Mobilitätsmanagement im touristischen Verkehr
- Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr

Die aufgeführten Stossrichtungen haben unterschiedliche Ansatzpunkte und einen sehr unterschiedlichen Stellenwert. So ist unbestritten, dass die Raumplanung die Aufgabe hat, für Strukturen zu sorgen, die nicht nach immer mehr Verkehr rufen. Planerische Massnahmen allein können aber erst Voraussetzungen schaffen, das Verkehrsverhalten der Einzelnen direkt beeinflussen können sie erst in Kombination mit weiteren Massnahmen oder entsprechenden Voraussetzungen und dies auch höchstens mittelfristig, eher aber langfristig. Wenn aber die planerischen Voraussetzungen ungünstig sind und eine rationelle Erschliessung verunmöglichen, können auch die besten Massnahmen nur ungenügende Wirkung entfalten. Aus diesem Grunde sind raumplanerische Massnahmen ein Muss und sie bilden die Grundlage für weitere Interventionen.

Die unterschiedlichen Stossrichtungen zur Beeinflussung des Angebotes mit ihren Wechselwirkungen werden im Abschnitt 5.2 detaillierter behandelt.

Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilität sind nachgelagerte Massnahmen, die sich auf die vorhandene Infrastruktur und deren Auslastung abstützen müssen. Sie haben die Aufgabe, eine gleichmässige Auslastung der vorhandenen Angebote zu erreichen und Überlastungen zu reduzieren.

Die beiden übergeordneten Stossrichtungen "Haushälterischer Umgang mit finanziellen Ressourcen" und "Lebensqualität durch Mobilität gewährleisten" lassen sich pauschal betrachten: Alle Massnah-

men zum Infrastrukturausbau haben sowohl Investitions- wie Betriebskosten (Unterhalt) zur Folge, Ausbauten des öV-Angebotes sind mit jährlich wiederkehrenden Kosten verbunden. Da der finanzielle Rahmen beschränkt ist, stehen alle Massnahmen mit finanziellen Konsequenzen miteinander in Konkurrenz. Wenn die Stossrichtung "Mobilität gewährleisten" so verstanden wird, dass das vorhandene Mobilitätsniveau erhalten werden soll, so sind Verlagerungen (örtlich oder von einem Verkehrsmittel auf ein anderes) möglich. Allerdings muss immer bedacht werden, dass die eigene Mobilität für alle anderen, die davon berührt werden, Fremdverkehr darstellt, der je nachdem als Belastung empfunden werden kann.

5.2 Synergien und Konflikte bei Massnahmen zur Beeinflussung des Angebots

Die Stossrichtungen bzw. Massnahmen zur Beeinflussung des Angebots lassen sich zu folgenden Zielen zusammenfassen:

- Ausbau Strasseninfrastruktur
- Ausbau Schieneninfrastruktur
- Ausbau Angebot des öffentlichen Verkehrs
- Entlastung von Fremd- und Schwerverkehr
- Förderung von Anlagen des kombinierten Verkehrs (Park+Ride und Bike+Ride)

Stellt man die so erhaltenen 5 Ziele miteinander in einen Zusammenhang, so kann man verschiedene Wechselwirkungen erkennen und zwar sowohl positive (sich gegenseitig bedingende oder verstärkende Wechselwirkungen) als auch negative (Zielkonflikte). In Abb. 14 sind die wichtigsten Beziehungen eingetragen, die in der Folge kurz beschrieben werden.

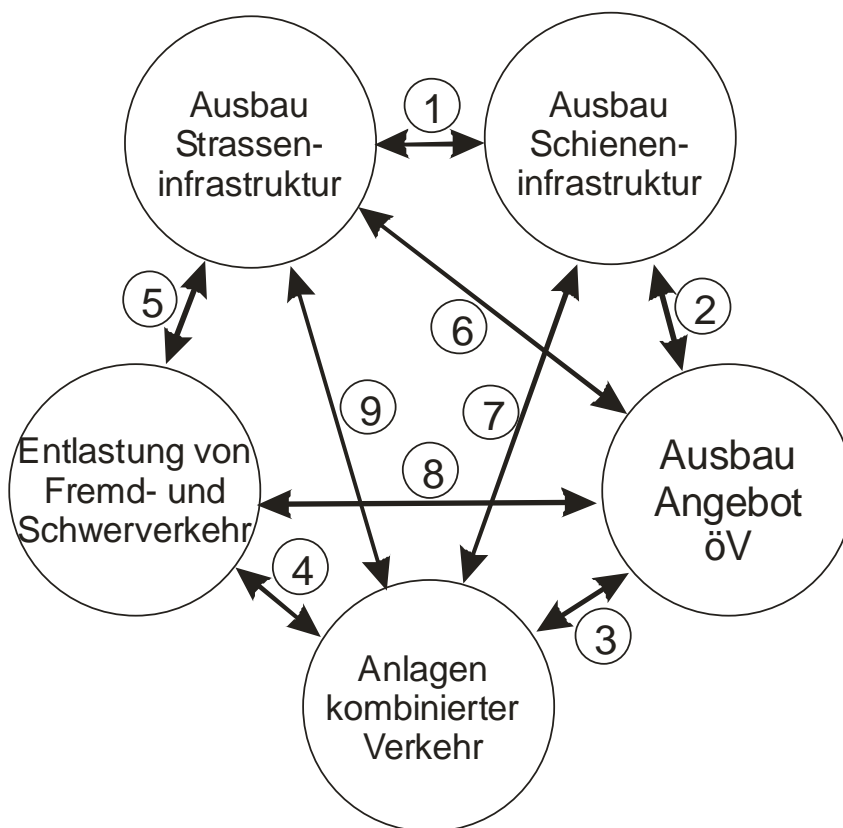


Abb. 14 Wechselwirkungen zwischen Zielen zur Angebotsbeeinflussung

1. Synergie: In seltenen Fällen bauliche Synergieeffekte
Konflikt: Konkurrenz um Nachfrage (Benützer) und finanzielle Mittel
2. Synergie: Gewisse Erweiterungen des öV-Angebots sind ohne Infrastrukturausbauten nicht möglich
Konflikt: Konkurrenz um finanzielle Mittel
3. Synergie: Anlagen des kombinierten Verkehrs haben Zubringerfunktion für die Bahn
Konflikt: Kombiverkehrsanlagen können Zubringerlinien (Bus) konkurrenzieren
4. Synergie: Kombiverkehrsanlagen können regional zu Entlastungen der Strassen führen
Konflikt: Kombiverkehrsanlagen können lokal zu Mehrbelastungen der Strassen führen
5. Synergie: Umfahrungen führen zu örtlichen Entlastungen
Konflikt: Umfahrungen können zu Mehrverkehr im Gesamtnetz führen
6. Konflikt: Konkurrenz um Nachfrage (Benützer) und finanzielle Mittel
7. Synergie: Anlagen des kombinierten Verkehrs haben Zubringerfunktion für die Bahn
8. Synergie: Entlastung der Strasse bei spürbarem Ausbau öV-Angebot
9. Synergie: Neue Strassen können Zubringerfunktionen zu Kombiverkehrsanlagen übernehmen
Konflikt: Neue Strassen können den kombinierten Verkehr konkurrenzieren

5.3 Ziele

Im Überblick lassen sich die Ziele, gegliedert nach Bereichen, folgendermassen darstellen:

Übergeordnete Stossrichtungen

- Haushälterischer Umgang mit finanziellen Ressourcen
- Lebensqualität durch Mobilität gewährleisten

Beeinflussung der Strukturen

- Durch raumplanerische Massnahmen Voraussetzungen für verkehrssame Siedlungsstrukturen verbessern

Beeinflussung des Angebots

- Ausbau öV-Angebot: Häufigere, schnellere und regelmässige Verbindungen
- Ausbau Strasseninfrastruktur: Verkehrsfluss in Wolhusen verbessern, Entlastung von Ortsdurchfahrten
- Ausbau Schieneninfrastruktur: Option Wiggertalbahn weiter verfolgen, politische Arbeit verstärken
- Punktueller Ausbau des bestehenden Schienennetzes (insb. Ausbau Kreuzungspunkte zwischen Wolhusen und Luzern)
- Reduktion der Belastung durch Fremd- und Schwerverkehr: Entlastung von Ortsdurchfahrten
- Förderung von Anlagen des kombinierten Verkehrs: Park + Ride, Bike + Ride

Beeinflussung der Mobilität

- Mobilitätsmanagement im touristischen Verkehr
- Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr
- Pendlerverkehr: Auswirkungen einer Anpassung der Schulanfangszeiten prüfen (können damit Spitzen gebrochen werden?)

6 Massnahmen

6.1 Bewertung der Massnahmen aus dem Workshop

In der Folge sollen alle Massnahmen bzw. Stossrichtungen, die am Workshop Stimmen erhalten haben, aus der Sicht der Grundlagenanalyse, der vorgeschlagenen Zielsetzungen und der möglichen Synergien bzw. Zielkonflikte bewertet und kommentiert werden. Dabei unterscheiden wir Massnahmen mit sehr geringer Priorität (weniger als 5 Punkte), Massnahmen mit tiefer (6 bis 15 Punkte), mittlerer (16 bis 25 Punkte) und hoher Priorität (mehr als 25 Punkte). Innerhalb der einzelnen Abschnitte sind die Massnahmen nach erhaltenen Punkten geordnet.

Massnahmen mit sehr geringer Priorität

- Strassenausbau: Grosskreisel Wolhusen (1 Punkt): Ein solches Projekt würde eine Alternative zur Umfahrung darstellen und damit dieses Projekt mit hoher Priorität konkurrenzieren.
- Strassenausbau: Strasse Doppleschwand-Hasle verbessern (2 Punkte): Projekt ohne gesamtregionale Auswirkung.
- Beeinflussung der Mobilität: Mobilitätsstrategie innerhalb der UBE (3 Punkte): Keine hohe Priorität, allerdings muss die UBE bzw. der Naturpark sowieso ein Mobilitätskonzept ausarbeiten, in das die Anliegen der regionalen Mobilitätsstrategie einfließen sollten.
- Ausbau öV-Angebot: Verbindung Luzern-Hinterland schneller, getakteter (3 Punkte) und Bahn Richtung Langenthal beschleunigen (4 Punkte): Wie festgestellt wurde, ist die Erschliessung der Region mit dem öffentlichen Verkehr relativ gut. Verbesserungen sollten im Rahmen des Fahrplanverfahrens eingebracht und sich eröffnende Potenziale genutzt werden.

Wir schlagen deshalb vor, die letzten beiden Punkte ins Massnahmenbündel aufzunehmen, weil die entsprechenden Aktivitäten sowieso stattfinden.

Massnahmen mit tiefer Priorität

- Regional- und Ortsplanung: Zersiedlung vermeiden (5 Punkte), gemeindeübergreifende Raumplanung (5 Punkte) und Koordination durch Gemeindefusionen (9 Punkte): Raumplanerische Massnahmen können nur langfristig Wirkung entfalten, ohne solche vorsorglichen Massnahmen werden aber allenfalls notwendige spätere Änderungen stark eingeschränkt.
- Strassenausbau: Schnellstrasse Seetalplatz-Wolhusen-Dagmersellen (5 Punkte): Geringe Priorität, Schnellstrassen abseits der Autobahn erhöhen die Gefahr von Ausweichverkehr des Schwerverkehrs, was nicht erwünscht ist.
- Ausbau öV-Angebot: Bessere öV-Erschliessung für Tourismus (6 Punkte): Sollte einerseits im Mobilitätskonzept der UBE integriert werden, andererseits sollte die Wünschbarkeit der öV-Erschliessung über den Schallenberg mit dem Kanton Bern geklärt werden.
- Strassenausbau: Schnellstrasse Luzern-Bern (8 Punkte): Geringe Priorität, Schnellstrassen abseits der Autobahn erhöhen die Gefahr von Ausweichverkehr des Schwerverkehrs, was nicht erwünscht ist, sie könnten aber auch sonst mehr Fremdverkehr anziehen, was ebenfalls kontraproduktiv wäre.
- Strassenausbau: Umfahrung Schötz/Alberswil (10 Punkte): Der Handlungsbedarf ist nicht sehr gross (Verkehrsbelastung unter 10'000 Fz/Tag), das Projekt ist allenfalls gemeinsam mit der Wigertalbahn zu prüfen.
- Strassenausbau: Umfahrung Ruswil (10 Punkte): Auf die Befürchtung, der neue Autobahnananschluss Rothenburg könne zu grossem Mehrverkehr im Rottal führen, soll explizit im Rahmen des Monitorings eingegangen werden (Problem wurde beim Kanton deponiert), in Abhängigkeit davon ist der Handlungsbedarf anschliessend zu diskutieren.
- Ausbau öV-Angebot: Für Verbindungen Hinterland-Sursee Anschluss auf Schnellzüge verbessern (10 Punkte): Da sich das Problem nicht innerhalb der Region befindet, aber die Region beeinflusst, ist der Kontakt mit der Nachbarregion zu suchen und es sind mögliche Lösungen zu diskutieren.
- Attraktive touristische Mobilitätsangebote (11 Punkte): Auch dies ist ein Punkt, der im Rahmen des Mobilitätskonzepts der UBE berücksichtigt werden muss.

- Ausbau öV-Angebot: Stundentakt für Busverbindungen in alle Dörfer (12 Punkte): Angesichts der sehr unterschiedlichen Auslastungen der verschiedenen Buslinien ist eine solche generelle Forderung nicht realistisch. Punktuelle Verbesserungen sind weiterhin im Rahmen des Fahrplanverfahrens zu suchen.

Zur Aufnahme der einzelnen Massnahmen ins Massnahmenbündel schlagen wir folgendes vor: Einen gänzlichen Verzicht auf raumplanerische Massnahmen würden wir keinesfalls empfehlen. Auf die beiden Schnellstrassen-Projektideen ist zu verzichten, da sie unerwünschten Verkehr anziehen könnten und auch aus finanziellen Gründen kaum realisierbar sind. Die anderen Massnahmen haben in der einen oder anderen Form Eingang in den Vorschlag des Massnahmenpakets gefunden, sei es direkt, sei es durch Integration in andere Massnahmen oder in Form von Abklärungen, die die Grundlagen für einen Entscheid erlauben sollen.

Massnahmen mit mittlerer Priorität

- Ausbau öV-Angebot: Halbstundentakt Bahn (16 Punkte): Das heutige Angebot mit dem Flügelzugkonzept in Wolhusen erfüllt die Forderung schon zu einem guten Teil. Weitere Verbesserungen Richtung Luzern sind ohne Ausbau der dortigen Infrastruktur (Stichwort Tiefbahnhof) kaum realistisch.
- Ausbau Schiene: Wiggertalbahn realisieren (21 Punkte): Der Vorschlag ist angesichts der Netzstruktur überzeugend, der finanzielle Aufwand aber ist ziemlich gross. Ausserdem gilt für das zukünftige Angebot das Gleiche wie oben: Der Knackpunkt liegt in der Bahnhofzufahrt in Luzern (eine Entlastung des Bahnhofs Luzern durch die Wiggertalbahn wäre nur dann realistisch, wenn mit diesem Projekt direkte Zugverbindungen zwischen Wolhusen und Luzern bzw. Sursee und Luzern aufgehoben würden, was aber im Konflikt mit anderen Massnahmen stünde).

Beide Massnahmen sind in das Massnahmenbündel aufzunehmen.

Massnahmen mit hoher Priorität

- Strassenausbau: Umfahrung Wolhusen (33 Punkte): Da ein grosser Teil des Verkehrs mit Aktivitäten in Wolhusen verbunden ist (Ziel- und Quellverkehr) ist, ist die erzielbare Entlastungswirkung relativ bescheiden. Darum muss mit allen Mitteln (flankierende Massnahmen auf den Zufahrten zum Zentrum) versucht werden, die Entlastungswirkung möglichst gross zu machen, um gute Argumente für die Realisierung dieses relativ teuren Projektes zu haben.

Die Massnahme ist in das Massnahmenbündel aufzunehmen.

6.2 Massnahmenpaket mit Prioritäten

Aus den dargelegten Analysen und der Bewertung der Stossrichtungen und der Massnahmen haben die Arbeitsgruppen Raum- und Richtplanung und Verkehr ein Massnahmenpaket mit Prioritäten formuliert. Neu aufgenommen wurden drei Massnahmen, die nicht im Workshop erwähnt wurden und erst in den Diskussionen in den Arbeitsgruppen erschienen sind bzw. im Rahmen der Vernehmlassung (siehe Anhang 3) eingebracht wurden:

- Der kombinierte Verkehr soll einen höheren Stellenwert erhalten, auch um das Miteinander der Verkehrsmittel zu betonen.
- Der REGION LUZERN WEST befürchtet, dass mit der Entwicklung im Littauer Boden eine neue Schwachstelle im Strassenverkehr entsteht. Deshalb soll explizit im Rahmen des Monitorings auf dieses Problem eingegangen werden.
- Das kantonale Radroutenkonzept soll durch den Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zügig umgesetzt werden.

Die Ermittlung der Priorität einer Massnahme erfolgt anhand einer Matrix. Aus den beiden Komponenten Wichtigkeit (inhaltlich) und Dringlichkeit (zeitlich) ergibt sich die Priorität einer Massnahme (Priorität A, B, C, D). Einige Massnahmen haben wiederkehrenden Charakter. Sie werden als Daueraufgabe bezeichnet (E).

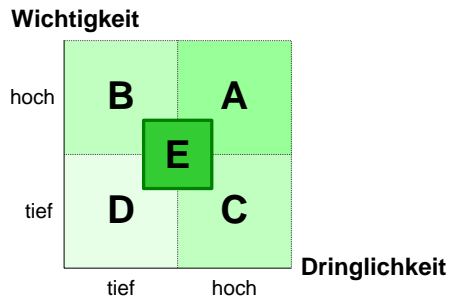


Abb. 15 Ermittlung von Priorität/Zeitraum der Umsetzung einer Massnahme

- **A: wichtig und dringend**
Aufgabe sofort beginnen, die erforderlichen Mittel bereitstellen und die notwendigen Verfahren einleiten
- **B: wichtig**
Aufgabe im Zeitraum von max. 10 Jahren beginnen oder erledigen, allenfalls sofort die notwendigen Handlungsspielräume sichern
- **C: dringend**
Abhängigkeiten klären. Die federführende Stelle sorgt für die notwendigen Beschlüsse und beobachtet die weitere Entwicklung
- **D: übrige Vorhaben**
Nach Bedarf im Zeitraum von max. 20 Jahren erledigen, die weitere Entwicklung beobachten
- **E: Daueraufgabe**
Laufend bzw. periodisch bearbeiten (zusätzlich klassiert nach A-D)

Beeinflussung der Strukturen durch raumplanerische Massnahmen:

- Bei Ortsplanungsrevisionen die Möglichkeiten der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr als entscheidendes Kriterium einbeziehen (Priorität E/A)
- Durch regionale Koordination für ein angemessenes Verhältnis von Flächen für das Wohnen und für das Arbeiten sorgen (Priorität E/A)
- Förderung von dezentralen Infrastrukturen (Priorität E/A)

Allgemein: Übergeordnete Stossrichtungen

Die Ziele "Haushälterischer Umgang mit finanziellen Ressourcen" und "Lebensqualität durch Mobilität gewährleisten" sind durch die Setzung von Prioritäten innerhalb des möglichen Rahmens zu gewährleisten (Priorität E/A).

Beeinflussung des Angebots

- Ausbau Strasseninfrastruktur:
 - Umfahrungen Raum Wolhusen: Verkehrserhebung durchführen und auswerten (Priorität A)
 - Umfahrung Wolhusen Süd: Lobbyarbeit und Erarbeitung flankierende Massnahmen (Priorität A)
 - Optimierung der Niveauübergänge mit Schranken (Priorität A)
 - Umfahrung Ruswil (Priorität B)
 - Umfahrung Schötz/Alberswil (Priorität B)
 - Durchfahrt Littauer Boden (Priorität C)
 - Ausbau Kreisel Grundmatt Willisau (Priorität A)
- Ausbau Schieneninfrastruktur:

- Bau Tiefbahnhof Luzern unterstützen als Voraussetzung für Verbesserung der Anschlüsse (Priorität A)
- Planung und Realisierung Wiggertalbahn weiterverfolgen (Priorität B)
- Anlagen für kombinierten Verkehr:
 - Gesamtregionales Konzept P+R/B+R erarbeiten, flankierend dazu Leitlinien für Parkplatzbewirtschaftung in den betroffenen Gemeinden (Priorität A)
- Ausbau Angebot des öffentlichen Verkehrs:
 - Busbevorzugungsmassnahmen in Sursee, Luzern und Willisau (Priorität A)
 - Optimierung der Bahnverbindungen Luzern – Wolhusen – Willisau (Priorität A)
 - Optimierungen Busverbindungen im Rahmen Fahrplanverfahren (Priorität E/A)
 - Touristische Mobilitätsangebote (Priorität B)
- Langsamverkehr
 - Umsetzung kantonales Radroutenkonzept (Priorität B)
- Entlastung von Fremd- und Schwerverkehr: siehe Ausbau Strasseninfrastruktur und öV-Angebot

Beeinflussung der Mobilität

- Mobilitätsmanagement im touristischen Verkehr:
 - Erarbeitung Mobilitätskonzept UNESCO Biosphäre Entlebuch mit entsprechenden Angeboten (Priorität C)
- Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr:
 - Beobachtung der Verkehrsentwicklung und Entscheid über Notwendigkeit eines regionalen Mobilitätsmanagements (Priorität A)
 - Prüfung möglicher Auswirkungen der Anpassung der Anfangszeiten der weiterführenden Schulen (Koordination mit den Spitzen des Pendlerverkehrs, Priorität B)

7 Regionale Mobilitätsstrategie

Die REGION LUZERN WEST ist - im Gegensatz zu den Gemeinden, dem Kanton und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs - nicht Eigentümerin von Verkehrsinfrastrukturen und tritt auch nicht als Bestellerin von Verkehrsleistungen gegenüber den Transportunternehmungen auf. Sie übernimmt aber im Bereich der Mobilität innerhalb und - soweit Interessen der Region betroffen sind - auch ausserhalb der Region die Rolle eines Koordinators wahr, der die Anliegen der Region in abgestimmter Form gegenüber den Bauherren und Leistungserbringern vertritt.

Eine zentrale Rolle der Region ist die überkommunale Abstimmung der Interessen im Bereich Raumplanung, die einen massgebenden Einfluss auf die Verkehrserzeugung haben. Dies betrifft die Bemühungen um ein regional ausgeglichenes Angebot an Flächen für Wohnen und Arbeiten und für dezentrale Infrastrukturen (um die Voraussetzungen für die Befriedigung der Bedürfnisse mit möglichst wenig Verkehr zu schaffen) wie auch die Stossrichtung, neue Aktivitäten wo immer möglich dort anzusiedeln, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr die Möglichkeit schafft, unabhängig von einem Auto dorthin zu gelangen.

Eine weitere zentrale Rolle der Region ist die, die Wünsche bezüglich der Verkehrsangebote, die mit Investitions- und/oder Betriebskosten verbunden sind, auf einem realistischen Niveau an die vorhandenen finanziellen Möglichkeiten anzupassen. Mit der Setzung der entsprechenden Prioritäten ist dafür zu sorgen, dass beim Kanton und den Gemeinden nicht der Eindruck entsteht, dass die Region übermässige und nicht den finanziellen Möglichkeiten angepasste Wünsche hat.

Die dritte Funktion der Region ist die, gegenüber den Trägern der entsprechenden Infrastruktur und den Bestellern der Verkehrsleistungen die Interessen der Region zu vertreten und nötigenfalls mit entsprechenden Informationen zu belegen. Dies kann sie auf verschiedene Arten tun:

- Sie kann die nötigen Informationen bei den zuständigen Stellen anfordern und analysieren und daraus Forderungen oder Wünsche ableiten.
- Sie kann selber Erhebungen durchführen, um ihr Interesse an einem Infrastrukturausbau zu untermauern oder Konzepte erarbeiten oder erarbeiten lassen, um auf einen koordinierten Ausbau der Angebote hinzuarbeiten.
- Sie kann die Angebote im öffentlichen Verkehr regelmässig auf ihre Zweckmässigkeit und die Übereinstimmung mit den Anliegen der Region zu überprüfen, was schon bis anhin im Rahmen des Fahrplanverfahrens von der Arbeitsgruppe Verkehr getan wurde.

Die aus dieser Sicht entwickelten Massnahmen sind im Massnahmenteil der vorliegenden Mobilitätsstrategie zusammengestellt und können, aufgeteilt nach Verkehrsträger, folgendermassen umschrieben werden:

Strassenverkehr

Die REGION LUZERN WEST hat eine Verkehrserhebung in Auftrag gegeben, die die Grundlagen für die Beurteilung der Zweckmässigkeit von Umfahrungsvarianten von Wolhusen liefern soll. Für die Beurteilung der Zweckmässigkeit der Umfahrung von Ruswil hat sie den Kanton gebeten, im Rahmen seines Monitorings zum Autobahnanschluss Rothenburg auch die Verkehrsentwicklung im Rottal zu beobachten.

Bezüglich der Strasseninfrastruktur steht die Umfahrung von Wolhusen zuoberst auf der Prioritätenliste, ergänzend oder allenfalls alternativ erhält auch die Optimierung der Niveauübergänge in diesem Raum eine hohe Priorität. Die Machbarkeit der Umfahrungen von Ruswil und Alberswil/Schötz sind mittels Trasséefreihaltung zu sichern. Deren Zweckmässigkeit und Dringlichkeit sind durch regelmässige Beobachtung der Entwicklung zu überprüfen.

Die Durchfahrt im Kreisel Grundmatt Willisau soll durch einen Ausbau mit Bypass verbessert werden.

Die Anbindung an den Seetalplatz und an Luzern soll durch eine optimale Durchfahrt im Littauer Boden sichergestellt werden.

Schiennenverkehr

Da die Angebote des öffentlichen Verkehrs in der REGION LUZERN WEST nicht zuletzt von den Kapazitäten der Zufahrt zum Bahnhof Luzern abhängen, unterstützt die Region auf politischer Ebene die Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern. Daneben verfolgt sie das von der Region initiierte Projekt der Wiggertalbahn weiter und sichert deren Machbarkeit durch die entsprechende Trasséefreihaltung.

Die Optimierung des Angebots des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene ist wie bis anhin im Rahmen der Fahrplanverfahren durch die Arbeitsgruppe Verkehr zu verfolgen und zu gewährleisten.

Öffentlicher Verkehr auf der Strasse (Bus)

Die Optimierung der Niveauübergänge im Raum Wolhusen (siehe oben) kann auch positive Auswirkungen auf den Busbetrieb entfalten. Zur Verbesserung der Anschlüsse nimmt die REGION LUZERN WEST mit den Nachbarregionen Luzern Plus und Sursee Mittelland Kontakt auf und klärt Möglichkeiten der Busbevorzugung ab. Mit der PostAuto AG und den Nachbarkantonen sollen touristische Mobilitätsangebote diskutiert werden.

Die Optimierung des Angebots des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse ist wie bis anhin im Rahmen der Fahrplanverfahren durch die Arbeitsgruppe Verkehr zu verfolgen und zu gewährleisten.

Kombinierter Verkehr

Die REGION LUZERN WEST erarbeitet auf der Basis des gesamtkantonales Konzepts ein regionales Konzept für den kombinierten Verkehr (Park + Ride sowie Bike + Ride) und unterstützt die Gemeinden bei der Umsetzung des Konzeptes.

Langsamverkehr

Die REGION LUZERN WEST setzt sich für eine zügige Umsetzung des kantonalen Radroutenkonzepts ein.

Mobilitätsmanagement

Die REGION LUZERN WEST setzt sich auf drei Ebenen mit den Möglichkeiten der Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch Mobilitätsmanagement auseinander:

- Sie unterstützt die UNESCO Biosphäre Entlebuch bei der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts.
- Sie prüft innerhalb der Region die Machbarkeit und allenfalls die Auswirkungen von Verschiebungen der Anfangszeiten von überregionalen Schulen und setzt sich gegebenenfalls ausserregional für ähnliche Massnahmen ein.
- Sie verfolgt die Verkehrsentwicklung in der Region und entscheidet über die Notwendigkeit eines regionalen Verkehrsmanagements.

Anhang 1: Verkehrsbelastungen von Kantonsstrassen

Zeitliche Entwicklung der Verkehrsbelastung

Zählstelle			Strasse Nr.	Verkehrsbelastung in Fahrzeugen pro Tag									
Nr.	Gemeinde	Bezeichnung		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
821	Entlebuch	Ebnet	K10						6411	6830	6532	6835	7282
837	Escholzmatt	Wiggen-Post	K10			3502	3599	3645	3536	----	----	----	----
306	Ruswil	Wolhuserstrasse	K34					4266	4446	3973	4055	4075	----
308	Ruswil	Rüediswilerstrasse	K12					5080	5209	5228	5292	5293	----
842	Ruswil	Schulhaus Ziswil	K12					5878	6152	5622	5604	5515	5984
1160	Schötz	Fussgänger-LSA	K11			7763	7821	----	----	8830	9123	9440	9494
207	Schüpfheim	Badschache	K36	3728	3574	3584	3729	3606	3654	3697	3529	3443	3417
226	Schüpfheim	Langacher	K10	5501	5234	5291	5456	5418	5333	5379	5407	5345	5491
830	Willisau	Umfahrungsstrasse	K11			5433	6968	6291	6117	6186	6494	7113	6884
130	Wolhusen	Markt	K10	9387	9210	9098	9288	8999	8913	9661	9393	9535	9716
266	Wolhusen	Abzweigung Bahnhof	K10					7901	7349	8890	8589	8658	8747
266	Wolhusen	Abzweigung Bahnhof	K34					4969	5313	4796	4788	4861	5051

Durchschnittliche Entwicklung der Verkehrsbelastung

Zählstelle			Strasse Nr.	Verkehrsentwicklung			
Nr.	Gemeinde	Bezeichnung		von	bis	%	% p.a.
821	Entlebuch	Ebnet	K10	2005	2009	13.6%	3.24%
837	Escholzmatt	Wiggen-Post	K10	2002	2005	1.0%	0.32%
306	Ruswil	Wolhuserstrasse	K34	2004	2008	-4.5%	-1.14%
308	Ruswil	Rüediswilerstrasse	K12	2004	2008	4.2%	1.03%
842	Ruswil	Schulhaus Ziswil	K12	2004	2009	1.8%	0.36%
1160	Schötz	Fussgänger-LSA	K11	2002	2009	22.3%	2.92%
207	Schüpfheim	Badschache	K36	2000	2009	-8.3%	-0.96%
226	Schüpfheim	Langacher	K10	2000	2009	-0.2%	-0.02%
830	Willisau	Umfahrungsstrasse	K11	2002	2009	26.7%	3.44%
130	Wolhusen	Markt	K10	2000	2009	3.5%	0.38%
266	Wolhusen	Abzweigung Bahnhof	K10	2004	2009	10.7%	2.06%
266	Wolhusen	Abzweigung Bahnhof	K34	2004	2009	1.7%	0.33%

Legende jährliche Entwicklung

	< 0.0%
	0.0 - 1.0%
	1.0 - 2.5%
	> 2.5%

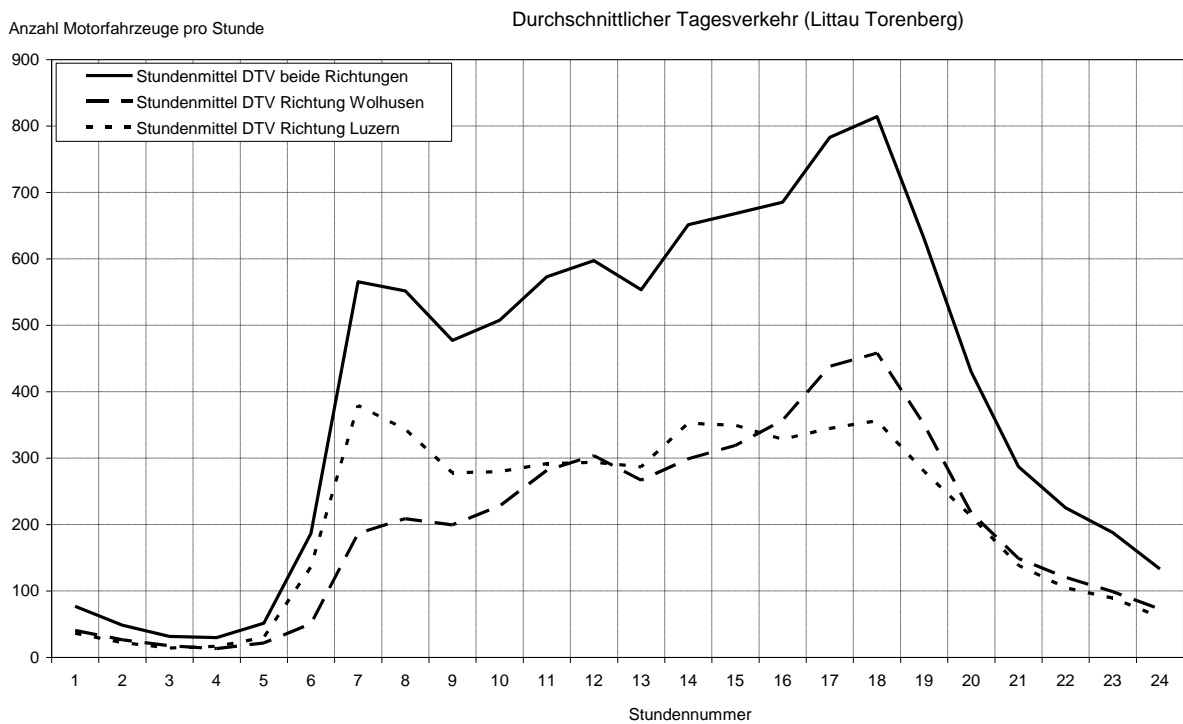
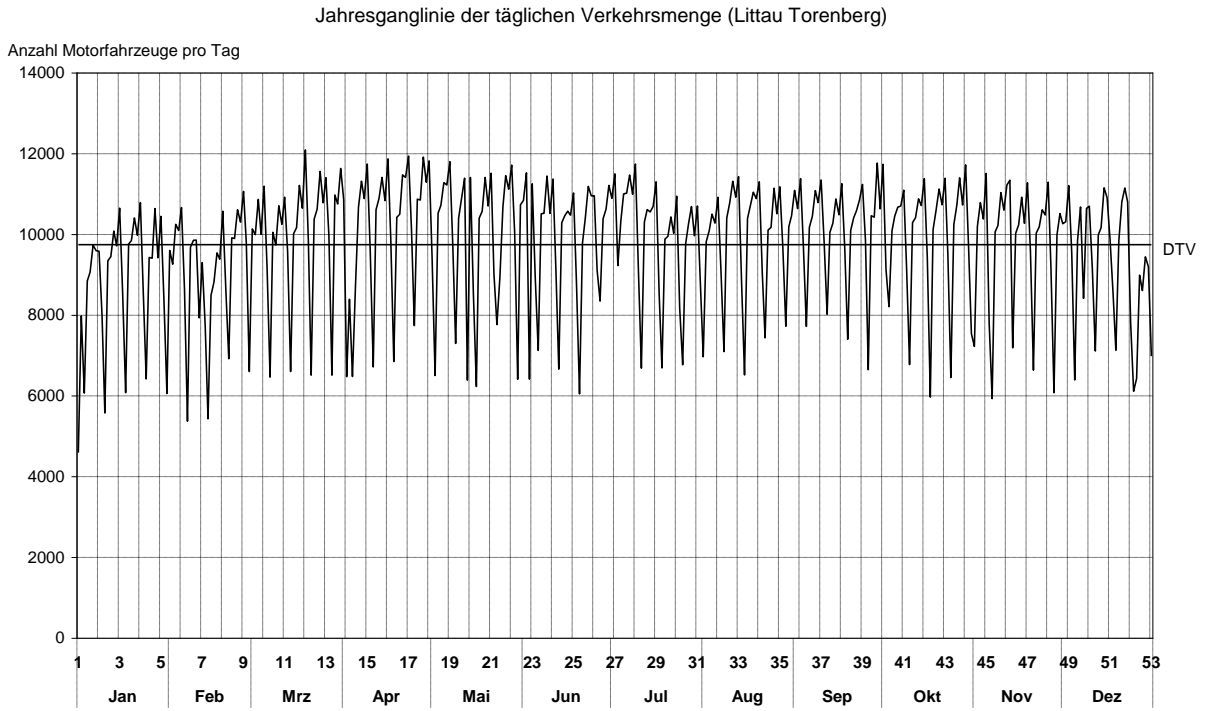
Verkehrsbelastung im Wochenverlauf

Zählstelle			Strasse Nr.	Anteile der Tagestypen			
Nr.	Gemeinde	Bezeichnung		DTV	DWV	Sa	So
821	Entlebuch	Ebnet	K10	100%	99%	104%	99%
837	Escholzmatt	Wiggen-Post	K10	100%	100%	104%	96%
306	Ruswil	Wolhuserstrasse	K34	100%	106%	93%	76%
308	Ruswil	Rüediswilerstrasse	K12	100%	108%	90%	68%
842	Ruswil	Schulhaus Ziswil	K12	100%	108%	89%	71%
1160	Schötz	Fussgänger-LSA	K11	100%	108%	94%	69%
207	Schüpfheim	Badschache	K36	100%	97%	106%	108%
226	Schüpfheim	Langacher	K10	100%	101%	101%	94%
830	Willisau	Umfahrungsstrasse	K11	100%	107%	93%	73%
130	Wolhusen	Markt	K10	100%	101%	103%	94%
266	Wolhusen	Abzweigung Bahnhof	K10	100%	104%	100%	81%
266	Wolhusen	Abzweigung Bahnhof	K34	100%	105%	97%	80%

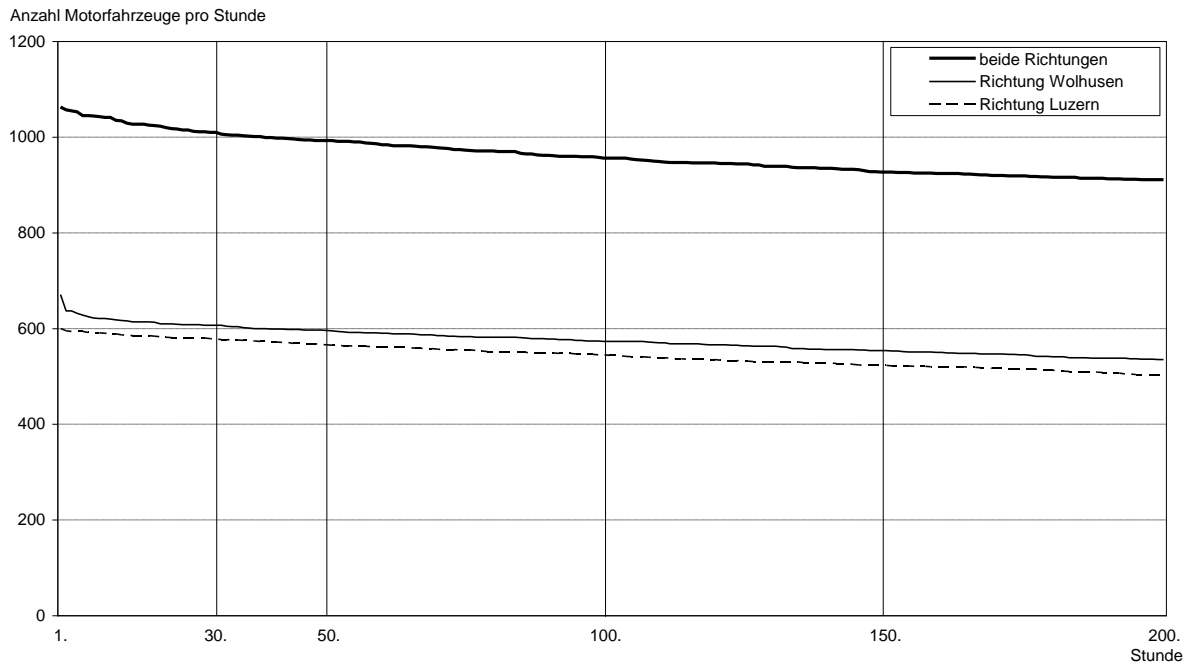
	tiefster Wert < 81%
	tiefster Wert 81-90%
	tiefster Wert 91-100%
	höchster Wert 100-102%
	höchster Wert 103-105%
	höchster Wert 106-108%

Anhang 2: Details zu automatischen Verkehrszählungen

A: Zählstelle Littau Torenborg

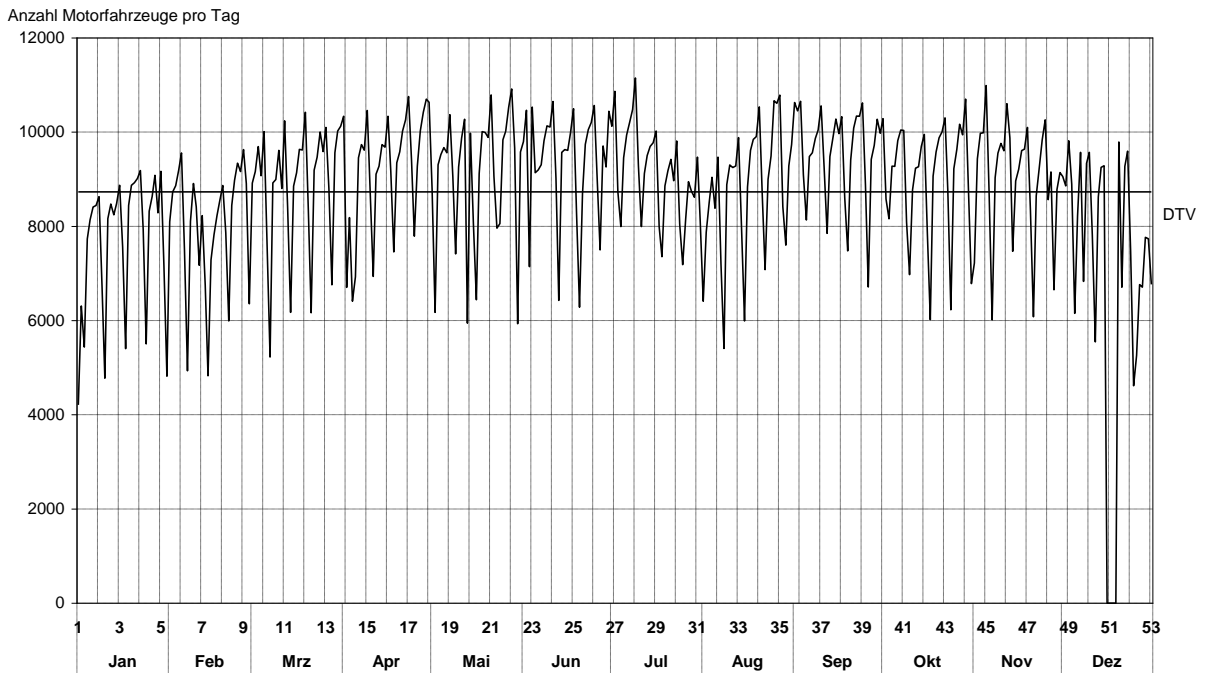


Dauerlinie der stündlichen Verkehrsmenge (Littau Torenborg)

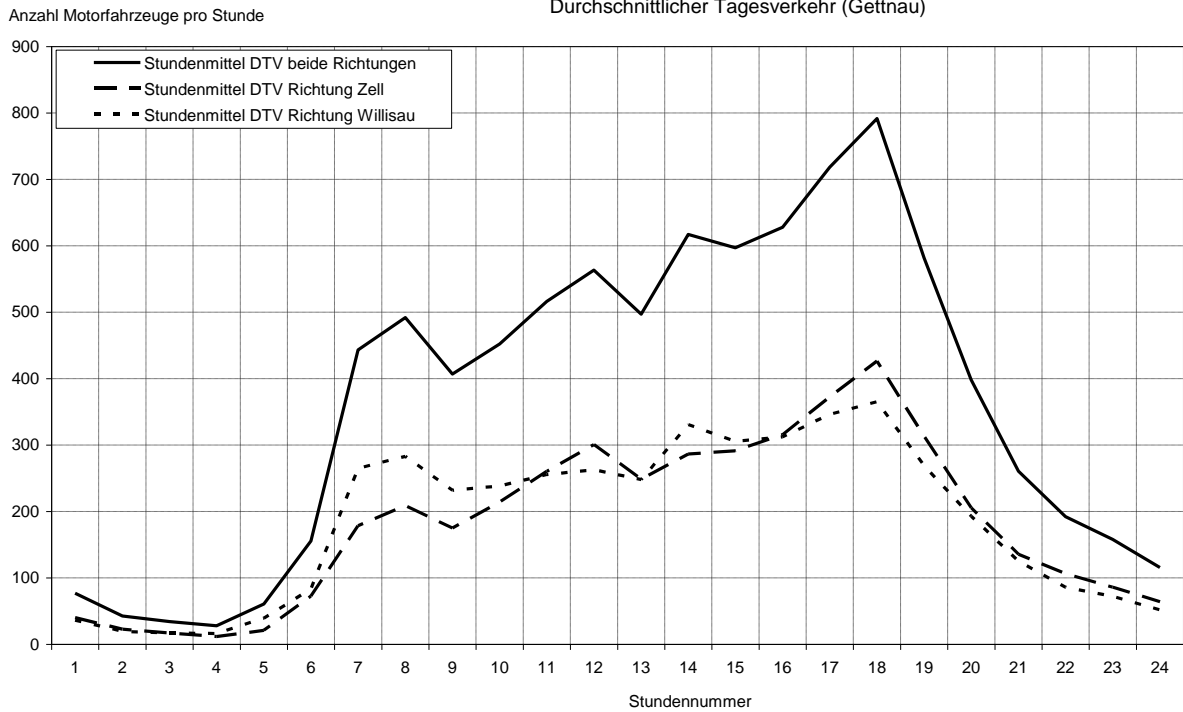


B: Zählstelle Gettnau

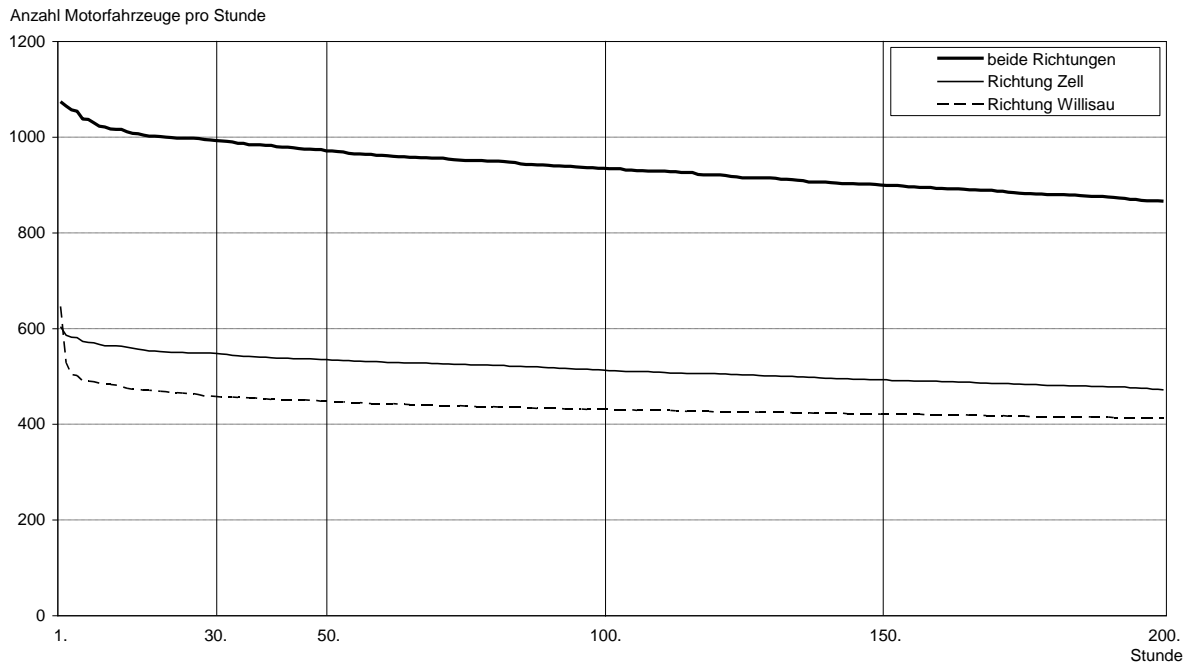
Jahresganglinie der täglichen Verkehrsmenge (Gettnau)



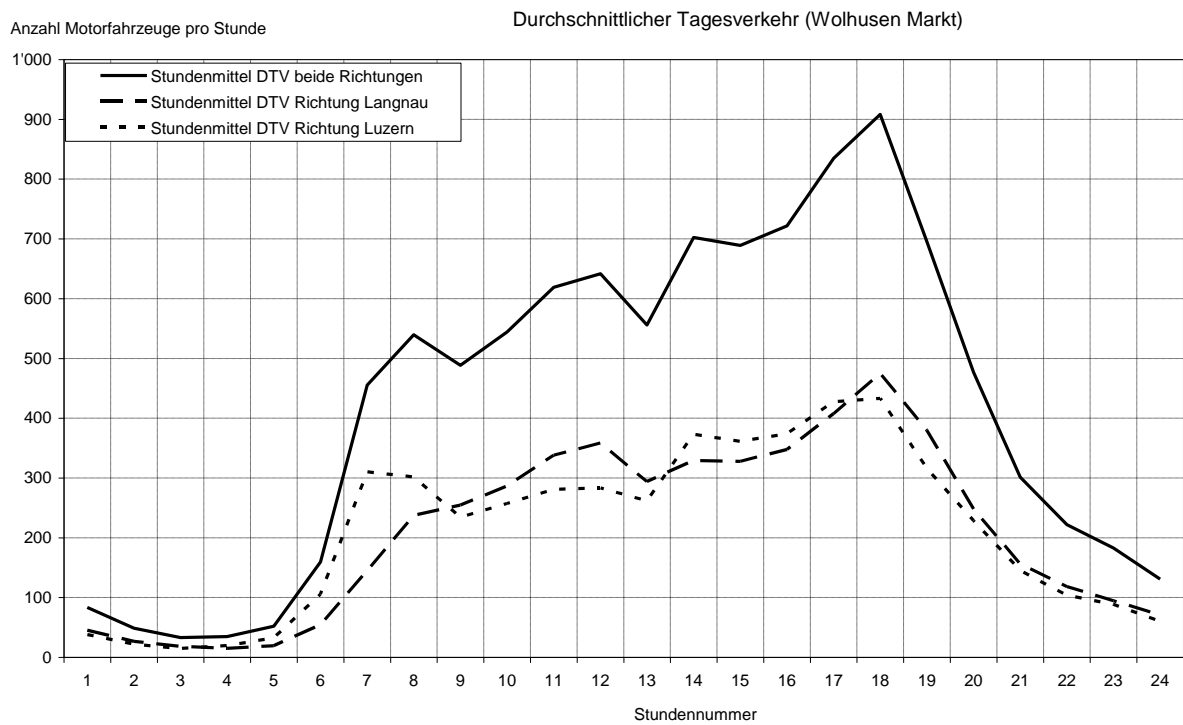
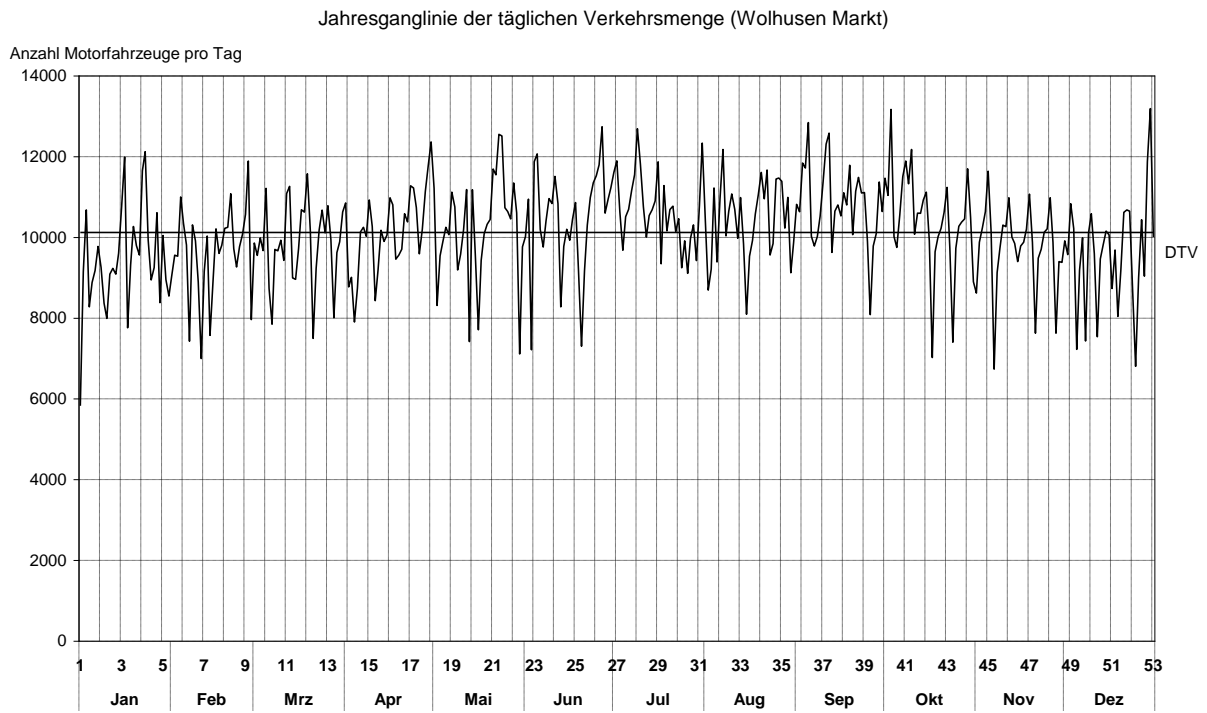
Durchschnittlicher Tagesverkehr (Gettnau)



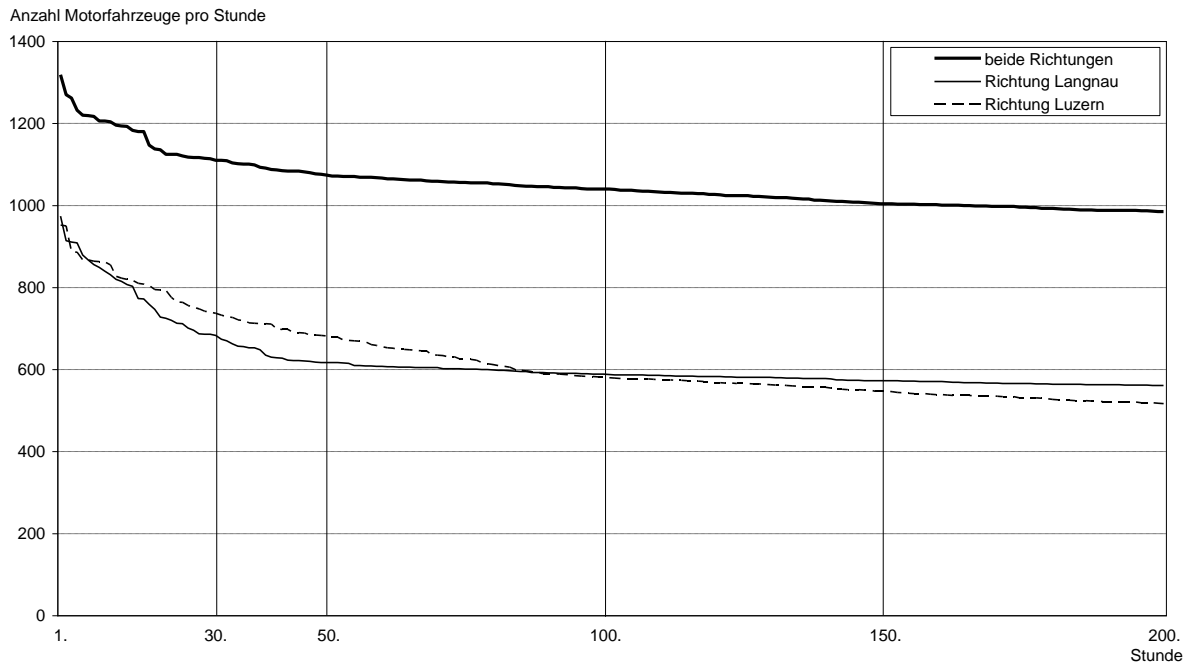
Dauerlinie der stündlichen Verkehrsmenge (Gettnau)



C: Zählstelle Wolhusen Markt

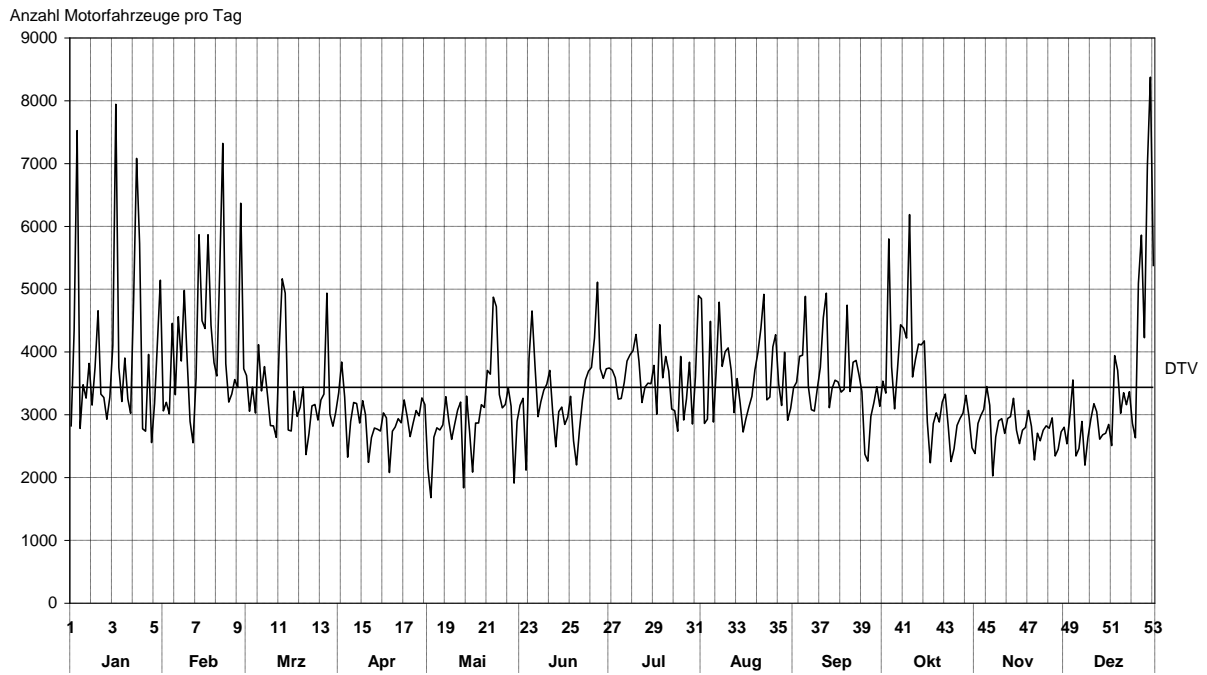


Dauerlinie der stündlichen Verkehrsmenge (Wolhusen Markt)

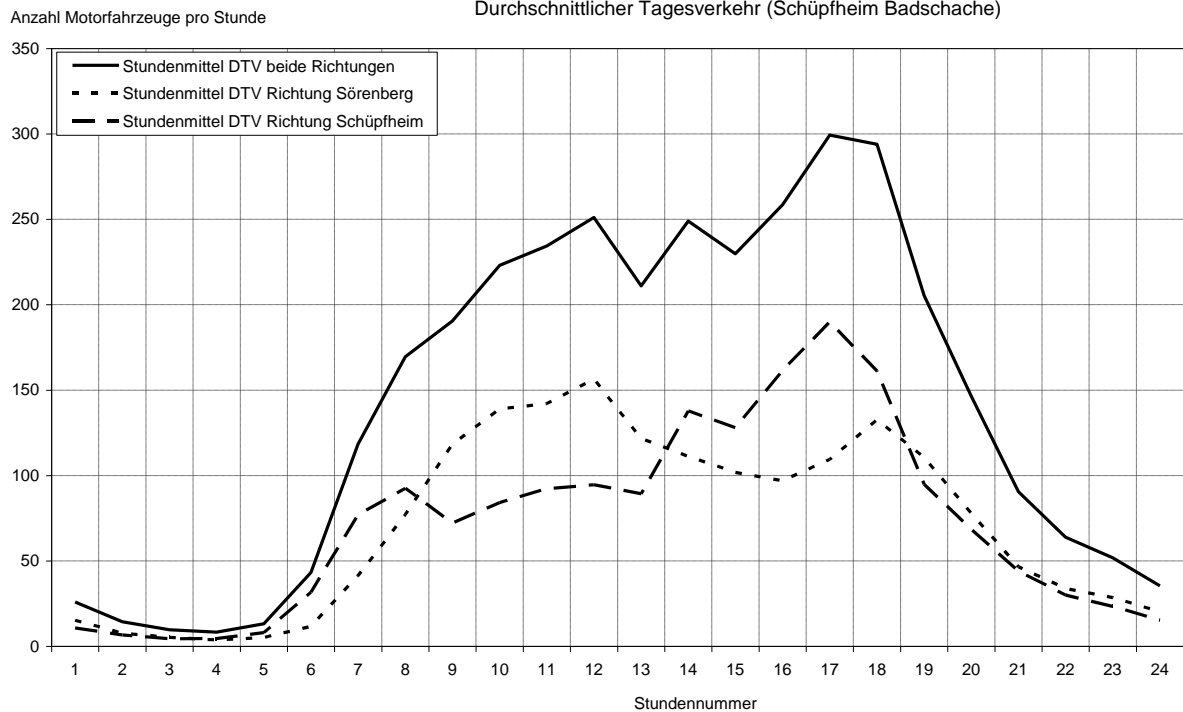


D: Zählstelle Schüpfheim, Badschache

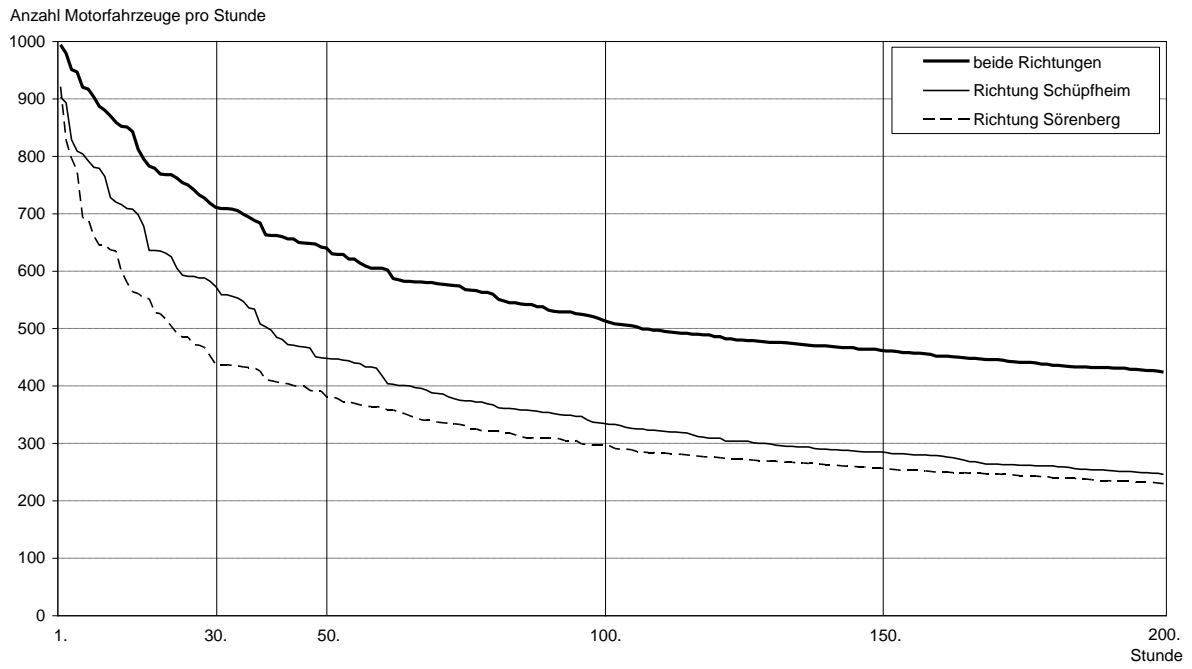
Jahresganglinie der täglichen Verkehrsmenge (Schüpfheim Badschache)



Durchschnittlicher Tagesverkehr (Schüpfheim Badschache)



Dauerlinie der stündlichen Verkehrsmenge (Schüpfheim Badschache)



Anhang 3: Ergebnisse der Vernehmlassung bei den Verbandsgemeinden und den kantonalen Fachstellen im Zeitraum Mai/Juni 2013

Aufgrund der Vernehmlassung bei den Verbandsgemeinden und kantonalen Fachstellen (Mai/Juni 2013) wurden am Bericht und an den Massnahmenblättern die Änderungen gemäss nachfolgender Tabelle vorgenommen.

Alle Eingaben im Rahmen der Vernehmlassung wurden in einem separaten Bericht festgehalten.

Hinweis: Die Nummerierung der Massnahmen bezieht sich auf die überarbeitete Fassung.

Eingabe durch	Stossrichtung der Eingabe	Änderungen
Gemeinde Wolhusen	<p>Raumplanerischen Massnahmen</p> <p>Obschon diese Massnahmen in der Prioritätenliste lediglich der Kategorie E zugeordnet werden, haben sie das Potenzial, den hohen Ansprüchen an die Mobilität langfristig Rechnung zu tragen.</p> <p>Strasseninfrastruktur</p> <p>Es wird zu deutlich auf die Probleme mit der Verlagerung des Verkehrs hingewiesen und der Nutzen der Umfahrung Wolhusen somit indirekt in Frage gestellt. Der Hinweis auf die flankierenden Massnahmen sollten daher konkretisiert werden: Zielsetzung zur Verkehrsreduktion im Zentrum von Wolhusen sowie Ansätze, wie eine grösstmögliche Entlastung erreicht werden soll (z.B. zentrumsnahe Linienführung, Unterbindung Durchgangsverkehr, Reduktion Binnenverkehr, etc.). Damit ergeben sich weitere Argumente für eine Umfahrung.</p> <p>Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr</p> <p>Der Gemeinderat beantragt, dem Mobilitätsmanagement (Massnahme M.2) eine höhere Priorität zuzuordnen (analog raumplanerische Massnahmen).</p> <p>Zusätzliche Massnahme: Seetalplatz</p> <p>Mit der Sanierung des Seetalplatzes wird ein bestehendes Verkehrsproblem gelöst. Die Stadt Luzern wird jedoch auf dem Littauer Boden die Entwicklung fördern und weitere Gewerbebetriebe ansiedeln, welche zusätzlichen Verkehr nach sich ziehen. Es ist daher aus Sicht der REGION LUZERN WEST zwingend, dass der Anbindung an den neuen Seetalplatz, insbesondere im Gebiet Littauer Boden den Bedürfnissen entsprechend hohe Beachtung geschenkt wird.</p>	<p>Für Daueraufgaben ("E") wird zusätzlich eine Bezeichnung der Priorität aufgenommen, also "A-D".</p> <p>Alle raumplanerische Massnahmen werden mit "E/A" bezeichnet.</p> <p>Wird sinngemäss aufgenommen.</p> <p>Die REGION LUZERN WEST unterstützt das Anliegen und klassiert das regionale Mobilitätsmanagement (Massnahme M.2) neu in Priorität "A".</p> <p>Wird sinngemäss aufgenommen (Neue Massnahme mit Priorität "C")</p>
Gemeinde Hergiswil b.W.	<ul style="list-style-type: none"> • Die öV-Verbindungen von Willisau nach Luzern und Langenthal sind zu langsam und müssen verbessert werden. • Das bisherige Angebot der Busverbindungen in die Dörfer ist beizubehalten und punktuell anzupassen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Forderung ist sinngemäss in den Massnahmen A.11 – A.13 enthalten. Massnahme A.11 wird sinngemäss ergänzt. • Massnahme A.13 wird sinngemäss ergänzt.

Eingabe durch	Stossrichtung der Eingabe	Änderungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive touristische Mobilitätsangebote sind nicht nur für die UBE wichtig, sondern auch für die Tourismus Region Willisau Wiggertal. • Die Optimierung der Bahnverbindung (kürzere Fahrzeiten) von Willisau in Richtung Luzern und Langenthal ist als Daueraufgabe (E) aufgeführt. Nach Ansicht des Gemeinderates müsste sie als wichtige Aufgabe mit A oder B priorisiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die REGION LUZERN WEST ist mit dieser Einschätzung einverstanden. Die Massnahme A.14 wird sinngemäss ergänzt. • Dies ist im Bericht zur Mobilitätsstrategie irrtümlicherweise als "E" bezeichnet. Richtig ist für die Massnahme A.12 die Priorität "B". Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
Gemeinde Alberswil	<p>Priorisierung</p> <p>Die Bezeichnung E für Daueraufgaben wird der Bedeutung der Massnahmen nicht gerecht. Das Konzept sollte in diesem Punkt überprüft und angepasst werden. Daueraufgaben sollten anders zu bezeichnet werden (Vorschlag Priorität A).</p> <p>Massnahmen A.5 / A.9</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Alberswil sind die Massnahmen im Zusammenhang mit der Umfahrung Alberswil/Schötz und der Wiggertalbahn bedeutend. Diese ziehen jedoch folgende Nachteile nach sich, welche bei der Realisierung entsprechend zu berücksichtigen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehrverkehr: Davon sind in Alberswil neu angelegte Wohnsiedlungen Richtung Ettiswil betroffen. • Mit der Wiggertalbahn würde das öV-Angebot in Alberswil massiv verschlechtert: nur eine Haltestelle ausserhalb des Dorfes. • Massiver Einschnitt in die intakte Landschaft mit zahlreichen Kunstbauten. 	<p>Siehe Bemerkung zur Klassierung der Massnahmen nach Prioritäten bei der Stellungnahme der Gemeinde Wolhusen (oben)</p> <p>Die aufgeführten Nachteile der Umfahrung Schötz/Alberswil und der Wiggertalbahn werden in den Massnahmen A.5 und A.9 sinngemäss aufgenommen.</p>
Gemeinde Ruswil	<p>Massnahme A.4</p> <p>Die Umfahrung von Ruswil ist unabhängig von den Ergebnissen der Verkehrszählungen als Anliegen aufzunehmen (Aufnahme in den kantonalen Richtplan sowie in das kantonale Strassenbauprogramm 2015-2018).</p> <p>Massnahme A.11</p> <p>In der Beschreibung zeigt die REGION LUZERN WEST Verständnis für die Massnahmen des Projektes Agglo-Due, auch wenn dies zu einer Verschlechterung der öV-Anbindung aus dem Raum Ruswil führt. Diese Formulierung ist wegzulassen. Ruswil, als eine der grössten Landgemeinden im Kanton, verliert durch die Bildung der Hub-Nord (Rothenburg und Seetalplatz) an Anziehungskraft.</p> <p>Der Gemeinderat fordert, dass die Buslinie 61 für die Bewohner von Rüediswil, Ruswil und des Ortsteils Hellbühl erhalten bleibt.</p>	<p>Massnahme A.4 wird sinngemäss ergänzt.</p> <p>Im Hinblick auf die Situation auf den Strassen in und um Luzern und den weiterhin zunehmenden Frequenzen im MIV und im öV sieht die REGION LUZERN WEST für die mittel- bis langfristige Entwicklung des ÖV im Gebiet des VVL keine alternative Strategie zu "Agglo Due".</p> <p>Grosse Teile unserer Region sind öVmässig unterdurchschnittlich ans Zentrum Luzern angeschlossen. Eine Verbesserung dieser Situation mittels Massnahmen ist im Zeitraum 2015-2026 durch den VVL geplant, die Realisierung ist jedoch noch nicht gesichert.</p>

Eingabe durch	Stossrichtung der Eingabe	Änderungen
	<p>Weiteres Anliegen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine weitere wichtige Massnahme im Bereich des Langsamverkehrs ist die durchgehende und rasche Erstellung der Radverkehrsanlage Ruswil-Wolhusen entlang der Kantonsstrasse. 	<p>Es ist der REGION LUZERN WEST bewusst, dass der "Rottaler" (Buslinie 61) die zentrale öV-Linie für die Gemeinde Ruswil ist. Dennoch ist die REGION LUZERN WEST der Ansicht, dass die Forderung nach dem längerfristigen Beibehalten der direkten Verbindung Ruswil-Luzern (Buslinie 61) das "Agglo-Due-Konzept" grundsätzlich in Frage stellt.</p> <p>Aufgrund dieser Überlegungen wird die Massnahme A.11 im folgenden Sinn ergänzt:</p> <p>Für die öV-Benutzer aus Ruswil stellt der Hub Nord (Rothenburg oder Seetalplatz) eine wichtige Verbindung dar. Aus Sicht der REGION LUZERN WEST ist als Standort der Hub Rothenburg vorzuziehen, da dieser mit Umsteigen auf die S-Bahn eine schnellere Verbindung ins Zentrum ermöglicht. Dennoch ist darauf hinzuwirken, dass künftig stündlich eine direkte Schnellbus-Verbindung nach Luzern Bahnhof aufrechterhalten bleibt.</p> <p>Der Umsteigepunkt beim Hub Rothenburg kann erst nach dem Neubau des Bahnhofs Rothenburg realisiert werden. Bis dahin muss der "Rottaler" (Buslinie 61) direkt zum Bahnhof Luzern fahren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird geprüft, ob der Bereich Langsamverkehr als neue Massnahme A.15 aufgenommen wird. Neben Radverkehrsanlage Ruswil-Wolhusen stehen dabei in der REGION LUZERN WEST noch weitere Anliegen zur Diskussion.
Gemeinde Escholzmatt-Marbach	<p>Massnahme A.14</p> <p>Gemeinden: Es betrifft für den Schallenberg die Gemeinde Escholzmatt-Marbach, für den Glaubenberg jedoch die Gemeinde Entlebuch.</p>	Die Ergänzung der beteiligten Gemeinde wird gemäss Antrag umgesetzt.
Stadt Willisau	<p>Ortsumfahrungen und Wiggertalbahn (Massnahmen A.2, A.4, A.5, A.9)</p> <p>In den Ortsplanungen müssen die nötigen Korridore freigehalten werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Bauvorhaben auch umgesetzt werden können. Zudem zeigen diese Korridore das grosse Interesse der Gemeinden an der Umsetzung dieser wichtigen Verkehrsprojekte auf.</p> <p>Ausbau Kreisel Grundmatt Willisau</p> <p>Der heutige Kreisel ist zu klein und kann das grosse Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Zudem wird dieser durch den naheliegenden Bahnübergang bei geschlossener Barriere blockiert. Der Verkehr staut sich dann zeitweise bis zum Kreisel</p>	<p>Die Massnahmen A.2, A.4, A.5 und A.9 werden entsprechend ergänzt.</p> <p>Wird als neue Massnahme A.7 aufgenommen.</p>

Eingabe durch	Stossrichtung der Eingabe	Änderungen
	<p>Burgrain. Ein Ausbau mit Bypass ist daher dringend notwendig. Dieser Ausbau ist ebenfalls in die Massnahmen aufzunehmen.</p>	