

# Mobilitätsstrategie REGION LUZERN WEST

## Massnahmenblätter



Beschlossen durch die Delegiertenversammlung der REGION LUZERN WEST am 20.11.2013

November 2013

## Impressum

Auftraggeber: REGION LUZERN WEST

Autoren: Gesamtplaner Region Luzern West, Sigmaplan AG, Thunstr. 91, 3006 Bern  
Klaus Dörnenburg, Gabriele Leonardi, Thomas Frei

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

## Übersicht

Nr.	Massnahme	Priorität
<b>Beeinflussung Strukturen durch raumplanerische Massnahmen</b>		
RP.1	Ortsplanungsrevisionen und Erschliessungsklassen des öffentlichen Verkehrs	E/A
RP.2	Verhältnis von Flächen für Wohnen und Arbeiten optimieren	E/A
RP.3	Förderung von dezentralen Infrastrukturen	E/A
<b>Übergeordnete Stossrichtungen</b>		
Ü.1	Abstimmung von Mobilitätsbedürfnissen und finanziellen Ressourcen, Controlling	E/A
<b>Angebot</b>		
<b>Strasseninfrastruktur</b>		
A.1	Umfahrungen Raum Wolhusen: Verkehrserhebung	A
A.2	Umfahrung Wolhusen Süd – Lobbyarbeit und Erarbeitung flankierende Massnahmen	A
A.3	Optimierung Niveauübergänge Raum Wolhusen	A
A.4	Umfahrung Ruswil	B
A.5	Umfahrung Schötz/Alberswil	B
A.6	Durchfahrt Littauer Boden – Seetalplatz	C
A.7	Ausbau Kreisel Grundmatt Willisau	A
<b>Schieneinfrastruktur</b>		
A.8	Realisierung Tiefbahnhof Luzern unterstützen: Voraussetzung für die Verbesserung der Anschlüsse	A
A.9	Planung und Realisierung Wiggertalbahn	B
<b>Anlagen für kombinierten Verkehr</b>		
A.10	Gesamtregionales Konzept P+R/B+R	A
<b>Öffentlicher Verkehr</b>		
A.11	Busbevorzugungsmassnahmen in Sursee, Luzern und Willisau	A
A.12	Optimierung der Bahnverbindungen Luzern – Wolhusen – Willisau	A
A.13	Optimierungen Busverbindungen im Fahrplanverfahren	E/A
A.14	Touristische Mobilitätsangebote	B
<b>Langsamverkehr</b>		
A.15	Umsetzung kantonales Radroutenkonzept	B
<b>Mobilität</b>		
<b>Mobilitätsmanagement im touristischen Verkehr</b>		
M.1	Mobilitätskonzept UNESCO Biosphäre Entlebuch	C
<b>Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr</b>		
M.2	Regionales Mobilitätsmanagement	A
M.3	Anfangszeiten von weiterführenden Schulen	B



<b>Raumplanerische Massnahmen</b>	<b>RP.1</b>
<b>Ortsplanungsrevisionen und Erschliessungsklassen des öffentlichen Verkehrs</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbezug der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bei Ortsplanungsrevisionen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Als Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr können die ÖV-Güteklassen benutzt werden, welche in der Schweizer Norm SN 640 290 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beschrieben sind. Die Berechnung der Güteklassen und deren räumliche Darstellung erfolgen durch eine vom ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) entwickelte und anerkannte Methodik. Für die Bestimmung der Güteklassen sind folgende Faktoren zu berücksichtigen: Art der Verkehrsmittel, Kursintervall, Haltestellekategorie und Distanz zur Haltestelle. Die resultierenden fünf Güteklassen (Sehr gute bis marginale oder keine ÖV-Erschliessung) sollen künftig als Entscheidungskriterium bei der Revision der Ortsplanungen benutzt werden.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Es muss beachtet werden, dass raumplanerische Massnahmen nur auf eine lange Sicht hin Wirkung zeigen. Solche vorsorglichen Massnahmen können jedoch allenfalls notwendige spätere Änderungen vereinfachen.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> <u>Gemeinden</u> <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
<p>Auswirkungen auf alle Massnahmen der Mobilitätstrategie.</p>	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> E/A	
<b>Nächste Schritte</b>	
<p>Umsetzung durch Gemeinden.</p>	
<b>Kostenschätzung</b>	
<p>-</p>	
<b>Dokumentation</b>	
<p><a href="http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00256/04271/04489/index.html?lang=de">http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00256/04271/04489/index.html?lang=de</a></p>	

<b>Raumplanerische Massnahmen</b>	<b>RP.2</b>
<b>Verhältnis von Flächen für Wohnen und Arbeiten optimieren</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verhältnis von Flächen für das Wohnen und das Arbeiten optimieren.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Im Rahmen einer regionalen Koordination sollen die Überlegungen zur Siedlungsentwicklung überkommunal aufeinander abgestimmt werden. Mit Hilfe von bestehenden Rahmplanungsinstrumenten wird zudem eine nachhaltige Siedlungsentwicklung angestrebt. Bei der Planung von Wohn- und Arbeitsorten soll der Erschliessungsgrad mit öffentlichem Verkehr besonders berücksichtigt werden.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Auch wenn raumplanerische Massnahmen das Verkehrsverhalten der Einzelnen nicht direkt beeinflussen können, bilden sie den Grundlagen und die Voraussetzungen für weitere Interventionen für verkehrsarme Siedlungsstrukturen. Planerische Massnahmen können erst in Kombination mit weiteren Massnahmen mittelfristig oder eher langfristig zu Ergebnissen führen.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Auswirkungen auf alle Massnahmen der Mobilitätstrategie.	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> E/A	
<b>Nächste Schritte</b>	
Koordination durch REGION LUZERN WEST	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionaler Entwicklungsplan (REP) UNESCO Biosphäre Entlebuch (UBE).</li> <li>• Regionaler Entwicklungsplan (REP) Willisau-Wiggertal.</li> <li>• Kantonaler Richtplan 2005.</li> </ul>	

<b>Raumplanerische Massnahmen</b>	<b>RP.3</b>
<b>Förderung von dezentralen Infrastrukturen</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung und Förderung von dezentralen Infrastrukturen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die Zentralisierung der Infrastrukturen kann zu Mehrverkehr führen. Dies gilt insbesondere dort, wo das öV-Angebot die Verkehrsnachfrage nicht erfüllen kann. Um die Verkehrsströme einzuschränken, ist die Förderung von dezentralen Infrastrukturen und dezentralen Grundversorgung erwünscht. Bei Infrastrukturprojekten soll zuerst eine regionale Priorisierung erfolgen (Standortabklärung mit Interessenabwägung), zudem müssen Nutzungsarten genau definiert und raumplanerische Beurteilungskriterien festgelegt werden. Bei verkehrsintensiven Vorhaben sind maximale Fahrten, Fahrleistungen, öV-Haltestelle, usw. festzulegen.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Dezentrale Infrastrukturen können die Verkehrsentlastung von Zentren bewirken. Allerdings können sie aber auch unerwünschte Nebenwirkungen erzeugen. Die Errichtung von Infrastrukturen kann bspw. erhebliche Impulse für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hervorrufen und unerwünschte Umweltbelastungen nach sich ziehen. Dezentrale Infrastrukturen müssen daher unter Berücksichtigung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur koordiniert werden. Verkehrsintensive Einrichtungen sind zu vermeiden, wenn die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr unzureichend ist.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Auswirkungen auf alle Massnahmen der Mobilitätstrategie.	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> E/A	
<b>Nächste Schritte</b>	
-	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionaler Entwicklungsplan (REP) UNESCO Biosphäre Entlebuch (UBE).</li> <li>• Regionaler Entwicklungsplan (REP) Willisau-Wiggertal.</li> <li>• Kantonaler Richtplan 2005.</li> </ul>	

<b>Übergeordnete Stossrichtungen</b>	<b>Ü.1</b>
<b>Abstimmung von Mobilitätsbedürfnissen und finanziellen Ressourcen, Controlling</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haushälterischer Umgang mit finanziellen Ressourcen und Gewährleistung der Lebensqualität durch Mobilität</li> <li>• Regelmässiges Controlling</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Der Wunsch nach mehr Lebensqualität durch Mobilität und die Gewährleistung eines haushälterischen Umgangs mit den knappen finanziellen Ressourcen können sich widersprechen. Unter Beachtung der Wünsche einerseits und der finanziellen Möglichkeiten andererseits sind Prioritäten für die Realisierung von Massnahmen zu setzen. Mit einem jährlichen Controlling soll gewährleistet werden, dass die zeitlichen Prioritäten Beachtung finden.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Da der finanzielle Rahmen beschränkt ist, stehen Massnahmen zum Ausbau der Infrastruktur und des öV-Angebotes mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen (Investitions- und Betriebskosten) miteinander in Konkurrenz. Wenn die Stossrichtung "Mobilität gewährleisten" so verstanden wird, dass das vorhandene Mobilitätsniveau erhalten werden soll, so sind Verlagerungen (örtliche oder von einem Verkehrsmittel auf ein anderes) möglich.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Auswirkungen auf alle Investitionsprojekte.	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> E/A	
<b>Nächste Schritte</b>	
<p>Die Setzung von Prioritäten angesichts der aktuellen finanziellen Situation von Kantonen und Gemeinden ist eine Daueraufgabe, welche die Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST übernehmen sollte.</p> <p>Das jährliche Controlling wird von der Arbeitsgruppe Raum- und Richtplanung gemeinsam mit dem Präsidenten der Arbeitsgruppe Verkehr übernommen.</p>	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
-	



<b>Angebot – Strasseninfrastruktur</b>	<b>A.1</b>
<b>Umfahrungen Raum Wolhusen – Verkehrserhebung</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsströme im Raum Wolhusen – Werthenstein – Ruswil nach Herkunft und Ziel erfassen.</li> <li>• Belastungen des Spitzenverkehrs messen und quantifizieren.</li> <li>• Genaue Informationen über die Verkehrsflüsse sammeln als Grundlage für die Planung von allfälligen Umfahrungen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
Die Struktur der Verkehrsströme im Raum Wolhusen wird mit einer Kennzeichenerhebung erfasst. Mit Hilfe der langfristigen Verkehrsdaten, die der Kanton erhebt, wird die festgestellte Struktur auf den massgebenden Verkehr hochgerechnet. Daraus können die massgebenden Entlastungspotenziale unterschiedlicher Umfahrungen abgeschätzt werden.	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Die Erhebung soll die Grundlagen für die Abschätzung von Entlastungswirkungen unterschiedlicher Varianten von Umfahrungen liefern.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Wolhusen, Werthenstein, Ruswil <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.2, A.4	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Die REGION LUZERN WEST hat eine Offerte erstellen lassen. Der Auftrag wurde Anfang April 2013 ausgelöst. Die Erhebung erfolgte im Juni 2013 (mit anschliessender Auswertung). Die Ergebnisse sind in einem separaten Bericht festgehalten. Die Ergebnisse des Berichtes sind stufengerecht zu kommunizieren und umzusetzen.	
<b>Kostenschätzung</b>	
Kostenrahmen CHF 40'000.-	
<b>Dokumentation</b>	
-	

<b>Angebot – Strasseninfrastruktur</b>	<b>A.2</b>
<b>Umfahrung Wolhusen Süd – Lobbyarbeit und Erarbeitung flankierende Massnahmen</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strassen im Regionalzentrum Wolhusen entlasten.</li> <li>• Verkehrsfluss in/um Wolhusen verbessern.</li> <li>• Flankierende Massnahmen erarbeiten und beim Kanton auf Realisierung hinwirken.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die Verkehrsbelastung der Strassen im regionalen Subzentrum Wolhusen ist in den Spitzenzeiten hoch (im Winter kommt am Sonntag noch der Effekt des Freizeitverkehrs dazu). Am Querschnitt Wolhusen Markt erreicht die Strasse in Spitzenzeiten die Kapazitätsgrenze (ca. 950 bis 970 Fahrzeuge pro Stunde).</p> <p>Die REGION LUZERN WEST und ihre Verbandsgemeinden setzen sich gegenüber dem Kanton für die Planung und Realisierung der Umfahrung Wolhusen Süd ein.</p> <p>Bei einer Realisierung der Umfahrung Süd muss mit flankierenden Massnahmen darauf hingewirkt werden, dass alle theoretisch möglichen Verlagerungseffekte zum Tragen kommen. Dazu gehören Massnahmen, um die Durchfahrt auf den drei Ästen Zentrum – Markt, Zentrum – Bahnhof und Zentrum – Menznauerstrasse unattraktiv zu machen wie auch Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs für Fahrten innerhalb von Wolhusen.</p> <p>Der mögliche Umfahrungskorridor wurde in die kommunalen Erschliessungs- und Verkehrsrichtpläne aufgenommen und zeigt, wo langfristig eine Umfahrung (Süd und West) realisiert werden kann. Er soll auch Eingang in das Entwicklungskonzept Wolhusen-Werthenstein-Ruswil finden.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>In Wolhusen gibt es nicht nur eine Hauptverbindung, die das Ortszentrum durchquert, sondern drei. Dementsprechend geringer kann die Wirkung einer Umfahrung Süd sein, die nur für eine der drei Verbindungen – und für einen geringen Teil des Ziel- und Quellverkehrs – eine Alternative darstellt. Weil dadurch die erzielbare Entlastungswirkung nicht sehr gross ist, muss mit allen Mitteln (flankierende Massnahmen auf den Zufahrten zum Zentrum) versucht werden, diese Entlastungswirkung möglichst gross zu machen, um dieses relativ teure Projekt zu begründen, so u.a. mit baulichen Massnahmen zur Reduktion des Binnen- und Durchgangsverkehrs. Weiter wird die Entlastungswirkung erhöht, wenn die Linienführung der Umfahrung Süd zentrumsnah erfolgt.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Wolhusen, Werthenstein <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.1, A.3	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politische Lobbyarbeit der Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST im Rahmen des Strassenbauprogramms 2015/2018.</li> <li>• Ergebnisse Verkehrserhebung interpretieren (Auftragnehmer), allenfalls neue Varianten untersuchen.</li> </ul>	
<b>Kostenschätzung</b>	
Grobschätzung 100 Mio. CHF	
<b>Dokumentation</b>	
-	

<b>Angebot – Strasseninfrastruktur</b>	<b>A.3</b>
<b>Optimierung Niveauübergänge Raum Wolhusen</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behinderungen durch Barrieren reduzieren.</li> <li>• Nötigenfalls Aufhebung Niveauübergänge Hackenrüti und Rebstock anstreben.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die aktuelle Verkehrssituation auf der Kantonsstrasse bei den Niveauübergängen in Wolhusen (Hackenrüti und Rebstock) ist unbefriedigend. Es kommt zu relativ langen Wartezeiten vor den geschlossenen Barrieren, Verspätungen im strassengebundenen öV (Bus). Zudem können Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit beobachtet werden.</p> <p>Zuerst muss an beiden Orten die Häufigkeit und Dauer der Behinderungen genau bestimmt werden. Danach sollen Vorschläge für betriebliche (Optimierung Zugslauf – Schliesszeiten) oder bauliche (Unterführung) Massnahmen geprüft werden.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Die Bahnübergänge erzeugen Rückstau und können Verkehrsunfälle verursachen. In Zusammenarbeit mit der Bahn sind betriebliche Optimierungen (und allenfalls deren baulichen Voraussetzungen) zu prüfen und zu bewerten. Eine allfällige Aufhebung der Niveauübergänge ist wegen der engen Platzverhältnisse sehr kostspielig und deshalb erst dann ins Auge zu fassen, wenn die Optimierungsmassnahmen nicht realisierbar sind oder nicht den erhofften Effekt haben.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> <u>Gemeinden: Wolhusen, Werthenstein, Ruswil</u> <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.2, A.12, A.13	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Bestimmung der Häufigkeit und Dauer der Behinderungen (Region). Anschliessend Diskussion der möglichen Optimierungsmassnahmen mit den Betreibern und Entscheide über das weitere Vorgehen.	
<b>Kostenschätzung</b>	
Es liegen keine Kostenschätzungen vor. Als Referenzwert kann der Neubau der Kantonstrasse mit Aufhebung des Niveauübergangs in Sempach Station mit Kosten von 22 Mio. Franken dienen.	
<b>Dokumentation</b>	
-	

<b>Angebot – Strasseninfrastruktur</b>	<b>A.4</b>
<b>Umfahrung Ruswil</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkungen des Autobahnanschlusses Rothenburg auf das Verkehrsaufkommen bei der Ortsdurchfahrt Ruswil beobachten.</li> <li>• Umfahrung Ruswil als Option prüfen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Am 5. November 2011 ist der Autobahnanschluss in Rothenburg eröffnet worden. Dieser neue Anschluss bietet eine direkte Anbindung des Industriegebietes von Rothenburg an die Nationalstrasse und entlastet den Anschluss Emmen-Nord. Zu den Zielen dieses Projektes zählte auch die Abnahme der Verkehrsströme aus dem Rottal und Hildisrieden. Die Auswirkungen des Autobahnanschlusses auf das Verkehrsaufkommen allgemein und im Speziellen auf die Ortsdurchfahrt Ruswil müssen analysiert werden.</p> <p>Der mögliche Umfahungskorridor wurde im kommunalen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan aufgenommen und zeigt, wo langfristig eine Umfahrung realisiert werden kann. Er soll auch Eingang in das Entwicklungskonzept Wolhusen-Werthenstein-Ruswil finden.</p> <p>Die Umfahrung von Ruswil mit der Entlastung des Dorfzentrums (Ortsbild von nationaler Bedeutung) ist in den kantonalen Richtplan sowie in das Strassenbauprogramm 2015-2018 aufzunehmen.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Der REGION LUZERN WEST befürchtet, dass der neue Autobahnanschluss Rothenburg zu Mehrverkehr im Rottal führen könnte. Deshalb soll explizit im Rahmen des Monitorings auf dieses Problem eingegangen werden. Dieses Anliegen wurde dem Kanton bereits mitgeteilt.</p> <p>Mit der Umfahrung von Ruswil kann das Dorfzentrum wirkungsvoll entlastet werden.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde: Ruswil <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.1, A.2, A.3	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Abhängigkeit der Resultate des Monitorings sowie der Verkehrserhebung im Raum Wolhusen (Massnahme A.1) ist der Handlungsbedarf zu diskutieren.</li> <li>• Politische Lobbyarbeit der Verbandsleitung der Region Luzern West im Rahmen des Strassenbauprogramms 2015/2018.</li> </ul>	
<b>Kostenschätzung</b>	
<p>Die Beobachtung der Auswirkungen des Autobahnanschlusses Rothenburg wird von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern durchgeführt.</p> <p>Die geschätzten Kosten für die Realisierung einer Umfahrungsstrasse Ruswil-Rüediswil belaufen sich auf rund 14 Mio. CHF (Abschnitt Süd) und rund 10 Mio. CHF (Abschnitt West).</p>	
<b>Dokumentation</b>	
Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan der Gemeinde Ruswil, 2010.	

<b>Angebot – Strasseninfrastruktur</b>	<b>A.5</b>
<b>Umfahrung Schötz/Alberswil</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsfluss in/um Schötz/Alberswil verbessern (Strassengestaltung und allenfalls Umfahrung).</li> <li>• Option Umfahrung Schötz/Alberswil offenhalten und allenfalls Detailplanung starten.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
In letzten Jahren hat der Verkehr auf der Achse Willisau-Dagmersellen zugenommen. Auch wenn der Handlungsbedarf nicht sehr gross ist (Verkehrsbelastung unter 10'000 Fz/Tag) haben die Gemeinden Alberswil und Schötz mögliche Umfahungskorridore geprüft und in ihre Erschliessungs- und Verkehrsrichtpläne aufgenommen. Diese Korridore zeigen, wo langfristig eine Umfahrung realisiert werden kann.	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Die Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Wohnqualität innerhalb der Gemeinden kann durch Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen gefördert werden. Diese sind auch eine notwendige Voraussetzung für die Realisierung einer Umfahrung, wenn deren Entlastungseffekte nachhaltig sein sollen. Die Realisierung einer Umfahrung kann aber auch negative Wirkungen generieren, so z.B. Belastungen für die neuen Wohnquartiere in Alberswil (Richtung Ettiswil) oder Beeinträchtigung des Landschaftsbilds.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Schötz und Alberswil <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahme A.9: Der Korridor der Umfahrung Schötz entspricht dem Planungskorridor der Wiggertalbahn im Raum Alberswil – Schötz. Die beiden Projekte sind gemeinsam weiter zu entwickeln.	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Abklärung von möglichen Gestaltungsmassnahmen im Strassenraum (vif), Beobachtung der Verkehrsentwicklung (REGION LUZERN WEST).	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
Regionaler Entwicklungsplan Willisau – Wiggertal, 2006.	

<b>Angebot – Strasseninfrastruktur</b>	<b>A.6</b>
<b>Durchfahrt Littauer Boden – Seetalplatz</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimale Anbindung der REGION LUZERN WEST an die Agglomeration Luzern.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Mit der Sanierung des Seetalplatzes wird ein bestehendes Verkehrsproblem gelöst. Die Stadt Luzern wird jedoch die räumliche Entwicklung auf dem Littauer Boden weiter fördern und zusätzliche Gewerbebetriebe ansiedeln. Dies zieht Mehrverkehr nach sich, und kann die Durchfahrt des Littauer Bodens erschweren.</p> <p>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. Die Entwicklung ist zu beobachten.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>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.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> <u>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</u> <input type="checkbox"/> Gemeinde/n: <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Luzern Plus	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
-	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Kontakt mit dem Kanton (vif)	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
-	

<b>Angebot – Strasseninfrastruktur</b>	<b>A.7</b>
<b>Ausbau Kreisel Grundmatt Willisau</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimale Anbindung der REGION LUZERN WEST an die Agglomerationen Sursee und Luzern sowie die Autobahn A2 in Dagmersellen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
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 Burgrain. Ein Ausbau mit Bypass ist daher dringend notwendig.	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Der Kreisel Grundmatt liegt auf der Hauptachse durch die REGION LUZERN WEST. Der Ausbau der Kapazität führt zur Verbesserung der Durchfahrt, hauptsächlich zu den Spitzenzeiten. Damit kann die Anbindung der REGION LUZERN WEST an die die Agglomerationen Sursee und Luzern sowie die Autobahn A2 in Dagmersellen optimiert werden.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> <u>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</u> <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Willisau <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
-	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Kontakt mit dem Kanton (vif)	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
-	

<b>Angebot – Schieneninfrastruktur</b>	<b>A.8</b>
<b>Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern unterstützen: Voraussetzung für die Verbesserung der Anschlüsse</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langfristig: Verbesserung der Anschlüsse in Luzern; kurzfristig: Realisierung Tiefbahnhof Luzern unterstützen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die Zufahrten zum Bahnhof Luzern sind ausgelastet und bilden einen Engpass im Bahnsystem. Auch ist die Zahl der zur Verfügung stehenden Perrons begrenzt. Mit der Realisierung des Tiefbahnhofs wird der Gütschtunnel entlastet, der Engpass am Rotsee beseitigt und es werden zusätzliche Perrons geschaffen. Ausserdem können auf gewissen Linien Fahrzeitreduktionen realisiert werden. Der sich damit ergebende neue Fahrplan bietet die Möglichkeit für neue, teilweise schlankere Anschlüsse in Luzern.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Bei den Verbindungen von/nach Luzern wirken die Kapazitäten auf der Zufahrt zum Bahnhof beschränkend. Dies führt teilweise zu Widersprüchen zwischen fahrplan- und erschliessungstechnischen Wünschen.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input type="checkbox"/> Gemeinde/n: <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.12, A.13	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
<p>Region: Abklärung der Handlungsoptionen für eine wirkungsvolle Unterstützung des Projekts Tiefbahnhof Luzern. Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen im Bereich der Kommunikation und eine politische Unterstützung.</p>	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
<a href="http://www.tiefbahnhof-luzern.lu.ch/index.htm">http://www.tiefbahnhof-luzern.lu.ch/index.htm</a>	



<b>Angebot – Schieneninfrastruktur</b>	<b>A.9</b>						
<b>Planung und Realisierung Wiggertalbahn</b>							
<b>Zielsetzung</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung und Realisierung Wiggertalbahn weiterverfolgen.</li> <li>• Bessere Anbindung der Räume Willisau/Wiggertal und Wolhusen/Entlebuch an den Wirtschaftsraum Mittelland.</li> <li>• Politische Arbeit verstärken.</li> </ul>							
<b>Beschreibung</b>							
<p>Das Projekt Wiggertalbahn soll die Lücke im Schienennetz zwischen Willisau und Nebikon schliessen. In der ersten Phase des Projekts wurde eine durch die Region finanzierte Vorstudie durchgeführt. Danach wurden die Nutzenstudie und die Machbarkeitsstudie vom Kanton finanziert. Die Hauptergebnisse dieser Arbeiten zeigen, dass die bautechnische Machbarkeit und die planerischen Voraussetzungen gegeben sind (Planungskorridor im Kantonalen Richtplan). Auch wenn aus bahntechnischer und fahrplanmässiger Sicht das Projekt sinnvoll erscheint, bleiben beträchtliche Fragezeichen aus finanziellen und technischen Gründen (niveaufreie Kreuzungen mit Strassen).</p> <p>Die Gemeinden halten die nötigen Korridore in ihren Erschliessungs- und Verkehrsrichtplänen frei.</p>							
<b>Mögliche Auswirkungen</b>							
<p>Durch die Realisierung der Wiggertalbahn werden direkte Effekte durch die Bauarbeiten erwartet. Die neue Verbindung entlastet den Eisenbahnknoten in Luzern aber nur, wenn direkte Züge aus Richtung Wolhusen und Sursee nach Luzern gestrichen werden, was aus Sicht der Regionen nicht erwünscht ist. Das Projekt kann dagegen die Attraktivität der Wohnstandorte im Einzugsgebiet steigern und die Güterverkehrserschliessung verbessern. Indirekte Effekte werden ebenfalls erwartet: Erhöhung der Wertschöpfung, zusätzliche Einkommen, Beschäftigungswirkung, usw.</p> <p>Die Realisierung der Wiggertal kann aber auch negative Wirkungen generieren, so z.B. Verschlechterung des öV-Angebots in Alberswil (nur eine Haltestelle ausserhalb des Dorfes) oder Beeinträchtigung des Landschaftsbilds.</p>							
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>							
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</td> <td><input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u></td> <td><input type="checkbox"/> Weitere:</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Willisau, Ettiswil, Alberswil, Schötz, Egolzwil, Nebikon</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)	<input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern	<input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u>	<input type="checkbox"/> Weitere:	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Willisau, Ettiswil, Alberswil, Schötz, Egolzwil, Nebikon	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)	<input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern						
<input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u>	<input type="checkbox"/> Weitere:						
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Willisau, Ettiswil, Alberswil, Schötz, Egolzwil, Nebikon							
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>							
<p>Massnahme A.5: Der Planungskorridor der Wiggertalbahn im Raum Alberswil – Schötz entspricht dem Korridor der Umfahrung Schötz. Die beiden Projekte sind gemeinsam weiter zu entwickeln.</p>							
<b>Priorität</b>							
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E							
<b>Nächste Schritte</b>							
<p>Der heute skizzierte Verlauf des Bahntrassees ist zwingend als Planungskorridor offen zu halten. Eine wichtige Aufgabe zur Trasséefreihaltung ist die Festlegung einer rechtsgültigen Baulinie (Gemeinden Willisau, Ettiswil, Alberswil, Schötz, Egolzwil, Nebikon).</p>							
<b>Kostenschätzung</b>							
<p>Die Gesamtkosten mit Strassenanpassungen (ohne Landerwerb und Umweltschutzmassnahmen) werden auf ca. 175 Mio. CHF geschätzt. Für die Finanzierung sollen alternative Modelle (z.B. Public Private Partnership PPP) untersucht werden.</p>							
<b>Dokumentation</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volkswirtschaftliches Potential und alternative Finanzierungsmodelle. Schlussbericht, 2012.</li> <li>• NRP-Projekt, Anschluss Luzern-West an die Wirtschaftsregion, Mittelland („Wiggertalbahn“): Medienmitteilung, Januar 2011.</li> </ul>							

<b>Angebot – Anlagen für kombinierten Verkehr</b>	<b>A.10</b>
<b>Gesamtregionales Konzept P+R/B+R</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von Anlagen des kombinierten Verkehrs (Park + Ride, Bike + Ride).</li> <li>• Gesamtregionales Konzept P+R/B+R und Leitlinien für Parkplatzbewirtschaftung in den Gemeinden erarbeiten.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat im Jahr 2003 ein Park-and-Ride-Konzept erarbeiten lassen mit dem Ziel, zuerst die Anlagen an Schnellzugshalten und in Regionalzentren zu realisieren. Dieses Konzept enthält die Anlagen des kombinierten Verkehrs von kantonaler Bedeutung entlang von Bahn- und wichtigen Buslinien und dient als Leitlinie für die Gemeinden.</p> <p>Um dieses kantonale Konzept zu einem gesamtregionalen Konzept auszubauen, ist der heutige Zustand zu erheben und mit den Zielwerten des kantonalen Konzepts zu vergleichen. Daraus lässt sich der aktuelle Handlungsbedarf ableiten. Ausserdem sind Abklärungen zu treffen, wo weitere Standorte für P+R bzw. B+R von regionaler Bedeutung liegen könnten.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot von P+R/B+R-Anlagen kann eine Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr unterstützen und damit zu einer Entlastung der Strassen beitragen. Da sich die Parkplätze an den öV-Haltestellen meistens in zentraler Lage befinden, müssen flankierend Massnahmen zur Minimierung der Konflikte mit lokalen Parkplatzansprüchen geprüft werden.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.11, A.12, A.13	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
<p>Die Region klärt ab, ob sie die nötigen Erhebungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Bahnen selber durchführen kann. Anschliessend entscheidet sie, ob sie für die Erarbeitung des Konzeptes externe Fachleute beizieht oder diese Aufgabe der Arbeitsgruppe Verkehr überträgt.</p>	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern, Park + Ride – Konzept Kanton Luzern, Bericht und Standortkonzept, 2003.	

<b>Angebot – Öffentlicher Verkehr</b>	<b>A.11</b>
<b>Busbevorzugungsmassnahmen in Sursee, Luzern und Willisau</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontakte mit Nachbarregionen zwecks Abklärung von Busbevorzugungsmassnahmen in Sursee und Luzern aufnehmen.</li> <li>• Möglichkeiten zur Busbevorzugung beim Kreisel Willisau Grundmatt abklären.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die Buslinie 61 verbindet Ettiswil bzw. Ruswil mit dem Bahnhof Luzern (über 40 Kurspaare pro Tag). Das Projekt AggloMobil due sieht einen Umsteigeanschluss über einen Busbahnhof in Emmen oder Rothenburg vor, um die Probleme auf der Strassenzufahrt zum Bahnhof Luzern zu reduzieren.</p> <p>Für die Gemeinde Ruswil sowie für die weiteren Gemeinden des Rottals ist eine attraktive (und möglichst umsteigefreie) Verbindung ins Zentrum Luzern (Buslinie 61) der zentrale Lebensnerv.</p> <p>Die Linien 62, 63 und 66 der Rottal Auto AG verbinden den Nordteil der Region mit dem Bahnhof Sursee. Dabei sind die Anschlüsse an die Züge bei starkem Verkehr nicht immer gewährleistet. Dieses Problem könnte durch die Optimierung des Fahrplans oder durch eine optimal gelegene Umsteigehaltestelle westlich der Bahnlinie oder mit Busbevorzugungsmassnahmen in Sursee entschärft werden.</p> <p>Der Verkehrsfluss am Kreisel Grundmatt (Willisau) führt in den Spitzenstunden dazu, dass die Anschlüsse an die Züge nicht immer gewährleistet sind. Falls sich dieses Problem nicht durch die Optimierung der Fahrpläne lösen lässt, sind Busbevorzugungsmassnahmen zu prüfen.</p> <p>Insgesamt sind die öV-Verbindungen in die Zentren zu langsam und müssen verbessert werden, namentlich von Willisau nach Luzern und Langenthal.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Durch die Zusammenarbeit zwischen der Region Luzern West und den Nachbarregionen soll eine bessere Koordination der öV-Angebote gewährleistet und die Anliegen der Region besser vertreten werden.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahme A.13	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Die Region nimmt mit den Nachbarregionen Kontakt auf und diskutiert die Anliegen. Das Problem der Anschlussgewährleistung in Willisau ist in einem ersten Schritt mit dem Verkehrsverbund zu diskutieren, nötigenfalls sind gemeinsam mit der Gemeinde Willisau und dem kantonalen Tiefbauamt Möglichkeiten zur Busbevorzugung zu prüfen.	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
<a href="http://www.vvl.ch/index.php/planung/aggglomeration-luzern/agglobobil-due">www.vvl.ch/index.php/planung/aggglomeration-luzern/agglobobil-due</a>	

<b>Angebot – Öffentlicher Verkehr</b>	<b>A.12</b>
<b>Optimierung der Bahnverbindungen Luzern – Wolhusen – Willisau</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung des Bahnangebots auf der Strecke Willisau – Wolhusen – Luzern: Schnellere, getaktete und umsteigefreie Verbindungen Willisau – Luzern und umgekehrt.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Das heutige Angebot mit dem Flügelzugkonzept für die S-Bahn in Wolhusen stellt eine spürbare Verbesserung des Angebots dar. Es bestehen aber weiterhin verschiedene Problempunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Verbindung Luzern-Wolhusen besteht kein Halbstundentakt, sondern zeitliche Abstände zwischen den Abfahrten von 19 bzw. 41 Minuten.</li> <li>• Das heute eingesetzte relativ alte Rollmaterial verunmöglicht die Flügelung des RE nach Langnau (ab Wolhusen als S-Bahn nach Willisau) und zwingt die Fahrgäste nach Willisau zum Umsteigen.</li> <li>• Die Fahrtzeit ist durch längere Halte an den Stationen relativ lang und unattraktiv.</li> </ul> <p>Die Region setzt sich dafür ein, dass diese Schwachpunkte innerhalb sinnvoller Fristen behoben bzw. reduziert werden können.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Verbesserungen bei den Bahnverbindungen können die Attraktivität des öV-Angebots verstärken und damit zur Entlastung der Strassen beitragen.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.3, A.8	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Die Arbeitsgruppe Verkehr übernimmt ihre Funktion als Gesprächspartner gegenüber dem Verkehrsverbund Luzern und orientiert die Region über die Resultate.	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
-	

<b>Angebot – Öffentlicher Verkehr</b>	<b>A.13</b>
<b>Optimierung Busverbindungen im Fahrplanverfahren</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierungen Busverbindungen im Rahmen Fahrplanverfahren weiterfolgen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die Erschliessung der Region mit dem öffentlichen Verkehr ist relativ gut. Das bestehende Angebot muss beibehalten werden.</p> <p>Verbesserungen sollten im Rahmen des Fahrplanverfahrens eingebracht und sich eröffnende Potenziale genutzt werden. Dabei sind die jeweiligen Kosten und Nutzen zu beachten und Prioritäten zu setzen.</p> <p>Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Fahrplan werden auch die Region (durch ihre Arbeitsgruppe Verkehr) und die Verbandsgemeinden nach ihren Anliegen und Wünschen gefragt und kann ihre Anliegen einbringen (Beispiel: Optimierung Busverbindung Wolhusen – Sursee).</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Die Verbesserungen der Anbindungen der Buslinien an die Bahn kann das Busangebot dank einer besseren Koordination zwischen Bus- und Bahnabfahrten attraktiver machen.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.11, A.12	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> E/A	
<b>Nächste Schritte</b>	
Die Arbeitsgruppe Verkehr übernimmt weiterhin ihre Funktion gegenüber dem Verkehrsverbund Luzern und orientiert die Region über die Resultate.	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
<a href="http://www.verkehrsverbund-luzern.ch/index.php/dienstleistungen/fahrplan-2013/">http://www.verkehrsverbund-luzern.ch/index.php/dienstleistungen/fahrplan-2013/</a>	

<b>Angebot – Öffentlicher Verkehr</b>	<b>A.14</b>
<b>Touristische Mobilitätsangebote</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontakt mit der PostAuto Schweiz AG (Region Zentralschweiz) sowie den Nachbarkantonen Bern und Obwalden aufnehmen zwecks touristischer Verbindungen mit öV über den Schallenberg und den Glaubenberg sowie in der Region Willisau.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Über den Schallenberg zwischen den Gemeinden Schangnau (BE) und Süderen (BE) besteht keine öV-Verbindung. Um die Möglichkeit eines öV-Angebotes über den Schallenberg abzuklären, sind die Wünschbarkeit und die Potenziale dieser Verbindung gemeinsam mit dem Kanton Bern zu untersuchen. Ein allfälliges neues Angebot müsste in das Mobilitätskonzept der UBE integriert werden.</p> <p>Das gleiche gilt für die Verbindung über den Glaubenberg: Zwischen Finsterwald (Gfellen) und Langis klafft eine Lücke. Die möglichen Auswirkungen dieser Lückenschliessung sind mit den zuständigen Stellen des Kantons Obwalden zu diskutieren.</p> <p>Attraktive touristische Verbindungen sind ausserdem für die Region Willisau von grosser Bedeutung, insbesondere im Napfgebiet. Es ist zu prüfen, ob für folgende Postautolinien (analog Linie 221: Romoos, Holzwäge) im Sommerhalbjahr ein Bedarf für eine Verlängerung in Richtung Napf besteht: 272 (Hergiswil, Hübeli/Sagematt), 282 (Luthern Bad).</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs</li> <li>• Verstärkung der Zusammenarbeit mit der PostAuto Schweiz AG und den zuständigen Behörden der Nachbarkantone Bern und Obwalden</li> </ul>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde: Escholzmatt-Marbach, Entlebuch, Luthern, Hergiswil, Menznau, Romoos <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: PostAuto Schweiz AG (Region Zentralschweiz), Kanton OW (Volkswirtschaftsamt), Kanton BE (AöV)	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahme A.13	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Kontakt mit der PostAuto Schweiz AG (Region Zentralschweiz), dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern und dem Volkswirtschaftsamt des Kantons Obwalden durch die Geschäftsstelle REGION LUZERN WEST: Abklärung der Potenziale	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
-	

<b>Angebot – Langsamverkehr</b>	<b>A.15</b>
<b>Umsetzung kantonales Radroutenkonzept</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zügige Realisierung des kantonalen Radroutenkonzepts durch den Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden (Prioritäten: Verbindung zwischen Dörfern für Bedarfs- und Freizeitverkehr, Behebung von Unfallschwerpunkten und der Anbindung des Siedlungsgebietes an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs).</li> <li>• Durchgängige und wo möglich vom Strassenverkehr getrennte Routenführung möglichst auf bestehenden Wegen ohne Hartbelag.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Das Netz an sicheren und attraktiven Radrouten soll erhalten und ausgebaut werden. Bestehende Lücken im Netz werden bedarfsgerecht geschlossen, ohne dass sie vom motorisierten Individualverkehr befahrbar werden. Die REGION LUZERN WEST setzt sich beim Kanton (vif) dafür ein, dass die Massnahmen gemäss kantonalem Radroutenkonzept zeitgerecht realisiert werden.</p> <p>Die Gemeinden richten ihre kommunalen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplänen auf die darin aufgeführten Massnahmen aus.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Durchgängige Radrouten tragen zur Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrs und zur Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Die Umsetzung des Radroutenkonzepts erfolgt über das Strassenbauprogramm. Dies bedingt eine entsprechende Lobbyarbeit, welche sich langfristig auszahlt.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> <u>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</u> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input type="checkbox"/> Weitere	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
-	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Politische Lobbyarbeit der Verbandsleitung der Region Luzern West im Rahmen des Strassenbauprogramms 2015/2018.	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
Kantonales Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009).	

<b>Mobilität – Mobilitätsmanagement im touristischen Verkehr</b>	<b>M.1</b>
<b>Mobilitätskonzept UNESCO Biosphäre Entlebuch</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätskonzept UNESCO Biosphäre Entlebuch mit entsprechenden Angeboten erarbeiten.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die UBE bzw. der Naturpark soll ein Mobilitätskonzept ausarbeiten, in das die Anliegen der regionalen Mobilitätsstrategie einfließen. Dieses Konzept kann ausgehend von den Massnahmen des Regionalen Entwicklungsplans UBE entwickelt werden. Die regionale Mobilitätsstrategie, welche optimale Voraussetzungen schafft, damit sich die UBE als Wohn-, Tourismus- und Wirtschaftsstandort sowie als Modellregion nachhaltig weiterentwickeln kann, soll durch ein regionales Verkehrskonzept konkretisiert werden.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzept sollen Massnahmen zur Ergänzung der Verkehrsangebote und zur Reduktion des individuellen motorisierten Verkehrs erarbeitet werden.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Durch die Einbettung des Mobilitätskonzepts des UBE in die regionale Mobilitätsstrategie können Synergieeffekte erreicht werden.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: <u>UNESCO Biosphäre Entlebuch</u>	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
-	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
Die UBE initiiert die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts in Zusammenarbeit mit der Region.	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	



<b>Mobilität – Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr</b>	<b>M.2</b>
<b>Regionales Mobilitätsmanagement</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsentwicklung beobachten um Schwachstellen oder Kapazitätsengpässe zu erkennen, welche durch Massnahmen behoben oder entschärft werden können.</li> <li>• Entscheid über die Notwendigkeit eines regionalen Mobilitätsmanagements fällen.</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Das Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Verkehrsverhalten zu beeinflussen. Voraussetzung dafür sind fundierte, allen zugängliche Informationen über die Verkehrsangebote und die Beobachtung der Verkehrsentwicklung und der Schwachstellen des Verkehrssystems. Auf Grund dieser Informationen ist zu entscheiden, ob spezifische Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens der Bewohner und / oder Besucher erarbeitet werden sollen. Solche Massnahmen setzen mit Vorteil bei grossen Verkehrserzeugern (öffentliche Verwaltung, grosse Arbeitgeber, weitführende Schulen, usw.) an.</p> <p>Der Kanton Luzern hat im Oktober 2011 die IT-Plattform luzernmobil.ch in Betrieb genommen. Diese Mobilitätszentrale soll mit Hilfe von breit gefächerten Informationen, die auch für die REGION LUZERN WEST zur Verfügung stehen, die optimale und nachhaltige Verkehrsmittelwahl unterstützen. Diese Plattform steht als Grundlage zur Verfügung.</p>	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
<p>Mit einem regionalen Verkehrsmanagement können Massnahmen zur Reduktion von Kapazitätsengpässen (zeitlich oder örtlich) unterstützt oder initiiert werden.</p>	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/n: <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
<p>Auswirkungen auf alle Massnahmen der Mobilitätstrategie</p>	
<b>Priorität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
<p>Die Arbeitsgruppe Verkehr übernimmt die Aufgabe, die Entwicklung des Verkehrs in der Region zu beobachten und gegebenenfalls den Antrag zur Erarbeitung eines regionalen Mobilitätsmanagements zu stellen.</p>	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
<p><a href="http://luzernmobil.ch/">http://luzernmobil.ch/</a></p>	

<b>Mobilität – Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr</b>	<b>M.3</b>
<b>Anfangszeiten von weiterführenden Schulen</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abklärungen zur Machbarkeit und zu möglichen Auswirkungen der Anpassung der Anfangszeiten von weiterführenden Schulen (Koordination mit den Spitzen des Pendlerverkehrs).</li> </ul>	
<b>Beschreibung</b>	
Die Anfangszeiten der weiterführenden Schulen des Kantons Luzern (Kantonsschulen, Gewerbeschulen) stimmen weitgehend mit den üblichen Anfangszeiten an anderen Arbeitsstätten überein, was die Probleme der morgendlichen Spitzenstunde und der Überlastungen des Verkehrssystems verstärkt.	
<b>Mögliche Auswirkungen</b>	
Eine Verschiebung der Anfangszeiten der Schulen könnte einen Beitrag zur Brechung dieser Spitzen leisten. Allerdings müsste diese Verschiebung im Bereich einer Stunde liegen, um einen spürbaren Effekt zu bewirken, was zu Problemen auf anderen Gebieten führen könnte.	
<b>Federführung (unterstrichen) und Beteiligte</b>	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
<b>Abhängigkeit von anderen Projekten</b>	
Massnahmen: A.12, A.13	
<b>Priorität</b>	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
<b>Nächste Schritte</b>	
In einem ersten Schritt ist abzuklären, ob die weiterführenden Schulen in der Region für eine Verschiebung der Anfangszeiten Hand bieten. Eine Ausweitung der Initiative auf ausserregionale Schulen ist allenfalls nach nachgewiesenen Erfolgen in der Region als zweiter Schritt ins Auge zu fassen.	
<b>Kostenschätzung</b>	
-	
<b>Dokumentation</b>	
-	