

Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST

Beschlossen durch die Delegiertenversammlung am 23. November 2021



Inhalt

1.	Aufgabenstellung und Vorgehen	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Zielsetzung und Mobilitätsstrategie	5
1.3	Projektorganisation und Vorgehen	6
2.	Grundlagen	7
2.1	Verkehrsentwicklung	7
2.2	Verkehrspolitik und Verkehrsplanung	10
2.2.1	Nationale Grundlagen	10
2.2.2	Kantonale Grundlagen	10
2.3	Neue Mobilität – wichtigste Trends	13
2.3.1	Digitalisierung und neue Angebotsformen	13
2.3.2	Elektromobilität	14
2.3.3	Demografischer Wandel	15
2.3.4	Automatisiertes Fahren	15
3.	Vision und strategische Leitlinien der neuen Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST	17
4.	Massnahmen	19
4.1	Schlüsselmassnahmen	19
4.2	Weitere Massnahmen	20
5.	Genehmigung und Schlussbemerkung	21
	Anhang 1: Teilnehmende der Workshops	23
	Anhang 2: Erfolgskontrolle Massnahmen alte Strategie	25
	Anhang 3: Bauprogramm Kantonsstrassen	27
	Anhang 4: Massnahmenblätter	27

Management Summary

Die Mobilität in der Region Luzern West wird sich aufgrund von Digitalisierung, Automatisierung und demografischem Wandel tiefgreifend verändern. Grosse Projekte in und ausserhalb der Region bergen vielfältige Chancen. Um sich vor diesem Hintergrund gut positionieren zu können, hat die REGION LUZERN WEST beschlossen, eine neue Mobilitätsstrategie zu entwickeln, welche die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2013 ablösen wird. Die neue Strategie wurde – in enger Zusammenarbeit mit den Verbandsgemeinden – durch eine Untergruppe der Arbeitsgruppe Verkehr sowie der Geschäftsstelle der REGION LUZERN WEST entwickelt.

Der vorliegende Bericht gibt in den Kapiteln 1 und 2 den aktuellen Stand der umfassenden nationalen und kantonalen Planungen und Planungsinstrumente wieder und zeigt die wichtigsten Trends in der neuen Mobilität auf. Diese – für uns nicht direkt beeinflussbaren Grundlagen – stellen zentrale Eckwerte für die Ausgangslage unserer neuen Strategie dar. Sie sind jedoch nicht Teil der neuen Strategie.

Vision

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft in der Region Luzern West sind verlässlich, effizient, verträglich und sicher abgedeckt. Die Standortattraktivität wird weiter erhöht.

Strategische Leitlinien

Die strategischen Leitlinien sind die Richtschnur, an der sich konkrete Massnahmen orientieren. Sie tragen der hohen Dynamik der technologischen und demografischen Entwicklungen Rechnung.

- Die Erreichbarkeit der wichtigsten nationalen Zentren mit dem ÖV wird gefördert.
- Gute ÖV-Erschliessung auch zu Randzeiten ist gewährleistet.
- Die Hauptachsen auf den Strassen funktionieren verlässlich und verträglich.
- Der Velo- und Fussverkehr wird attraktiver.
- Die Multimodalität wird gestärkt.
- Die Digitalisierung wird zur Verkehrsvermeidung genutzt.
- Die Siedlungsentwicklung trägt den Bedürfnissen der Mobilität Rechnung.

Schlüsselmassnahmen

Zur Umsetzung der strategischen Leitlinien wurden folgende Schlüsselmassnahmen formuliert:

Öffentlicher Verkehr

1. ÖV-Anbindung des Raums Wolhusen – Willisau – Huttwil via Langenthal an die Zentren Olten, Bern, Basel sowie nach Luzern verbessern
2. ÖV-Angebot Entlebuch – Emmental Richtung Bern und Luzern verbessern und notwendige Anlagenflexibilität sichern
3. Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern in allen Phasen für unsere Region maximal nutzen
4. Spangenschliessung Wiggertal

Parkieren und umsteigen

5. Wichtige Bahn- und Bushöfe als Mobilitätsdreh scheiben gestalten (Park+Ride, Sharing, alltägliche Dienstleistungen, Busbahnhöfe)
6. Abgestimmtes Parkplatzmanagement für öffentliche Parkplätze und für publikumsintensive Unternehmungen in der ganzen Region erarbeiten

Strassenverkehr

7. Umfahrung Wolhusen Süd
8. Umfahrung Schötz/Alberswil

Alternativen im Pendler- und Freizeitverkehr

9. Veloinfrastruktur in allen Korridoren verbessern und E-Bike als Pendleralternative fördern
10. Vorgaben zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten bei der Planung und dem Betrieb von Überbauungen (Industrie/Gewerbe/Wohngebieten) erarbeiten (gemeinsam durch die Gemeinden)
11. Alternative Arbeitsformen (z.B. Home-Office, Mobile-Office) fördern, da sie zur Vermeidung von Verkehr/Spitzenbelastungen beitragen

Wirtschafts- und Tourismusverkehr

12. Auf das Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern Einfluss nehmen
13. Verladeanlagen im Schienengüterverkehr sichern
14. Nachhaltige touristische Entwicklung mobilitätsseitig unterstützen

Digitale Infrastruktur

15. Die Potenziale der Digitalisierung für neue Mobilitätsangebote nutzen

Zusätzlich zu den Schlüsselmassnahmen wird eine Reihe von weiteren Massnahmen verfolgt.

1. Aufgabenstellung und Vorgehen

1.1 Ausgangslage

Die Mobilität wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten auch in der Region Luzern West einem tiefgreifenden Wandel unterworfen sein. Der gesellschaftliche Wandel als Folge von Digitalisierung, Automatisierung und demografischem Wandel wird sich stark auf das Verkehrssystem auswirken. Grosse Projekte in und ausserhalb der Region (wie der Durchgangsbahnhof Luzern) bergen vielfältige Chancen. Um sich vor diesem Hintergrund gut positionieren zu können, hat die REGION LUZERN WEST beschlossen, eine neue Mobilitätsstrategie zu entwickeln, welche die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2013 ablösen wird.

Eine Erfolgskontrolle der Geschäftsstelle zieht eine positive Bilanz der Strategie von 2013. Wichtige Ziele konnten erreicht werden (vgl. Erfolgskontrolle im Anhang), so beispielsweise:

- die Verlängerung der S-Bahn-Linie S61 (neu S77)
- die Sicherung des Korridors Willisau – Nebikon für die Umfahrung Schötz – Alberswil sowie für die Spangenschliessung Willisau – Olten
- die Verkehrserhebung im Raum Wolhusen im Zusammenhang mit den Umfahrungsprojekten
- der Planungskredit für die Umfahrung Wolhusen Süd im Topf A der Kantonalstrassenplanung
- die Aufhebung Niveauübergang Wolhusen Hackenrüti im Topf A der Kantonalstrassenplanung
- der Ausbau Kreisel Grundmatt Willisau (steht kurz vor der Realisierung)
- der Ausbau des touristischen Angebots durch eine neue Verbindung über den Glaubenberg.

Andere Ziele konnten nicht oder nur teilweise erreicht werden, dies gilt insbesondere für die folgenden vier Themenfelder:

- Gesamtkonzept P+R/B+R, Parkraumbewirtschaftung
- Tourismus und Freizeitverkehr
- Umsetzung kantonales Radroutenkonzept
- Regionales Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Massnahmen zu diesen Zielen sind deshalb in der neuen Strategie wieder aufgenommen worden, wobei die konkrete Formulierung jeweils aktualisiert wurde.

Die letzten Jahre sind zudem von einer hohen Dynamik des technologischen und gesellschaftlichen Wandels geprägt, wodurch sich in den kommenden Jahren auch die Mobilität in der Region stark verändern wird.

Aus diesen Gründen hat die REGION LUZERN WEST beschlossen, ihre Mobilitätsstrategie zusammen mit den Verbandsgemeinden von Grund auf neu zu formulieren.

1.2 Zielsetzung und Mobilitätsstrategie

Die neue Mobilitätsstrategie soll aufzeigen, wie sich die Region Luzern West in Zukunft im Bereich der Mobilität entwickeln soll. Die verkehrliche Erschliessung der Region soll die Bedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft in der Region erfüllen.

Die Strategie richtet den Blick auf die Entwicklung in den nächsten ca. 20 Jahren und formuliert die Schlüsselmassnahmen für die nächsten zehn Jahre. Sie ist eingebettet in die anderen strategischen Projekte der Region, insbesondere gibt es wichtige Schnittstellen mit der Begleitung der kantonalen Richtplanung und Synergien mit der regionalen Strategie zur Digitalisierung.

1.3 Projektorganisation und Vorgehen

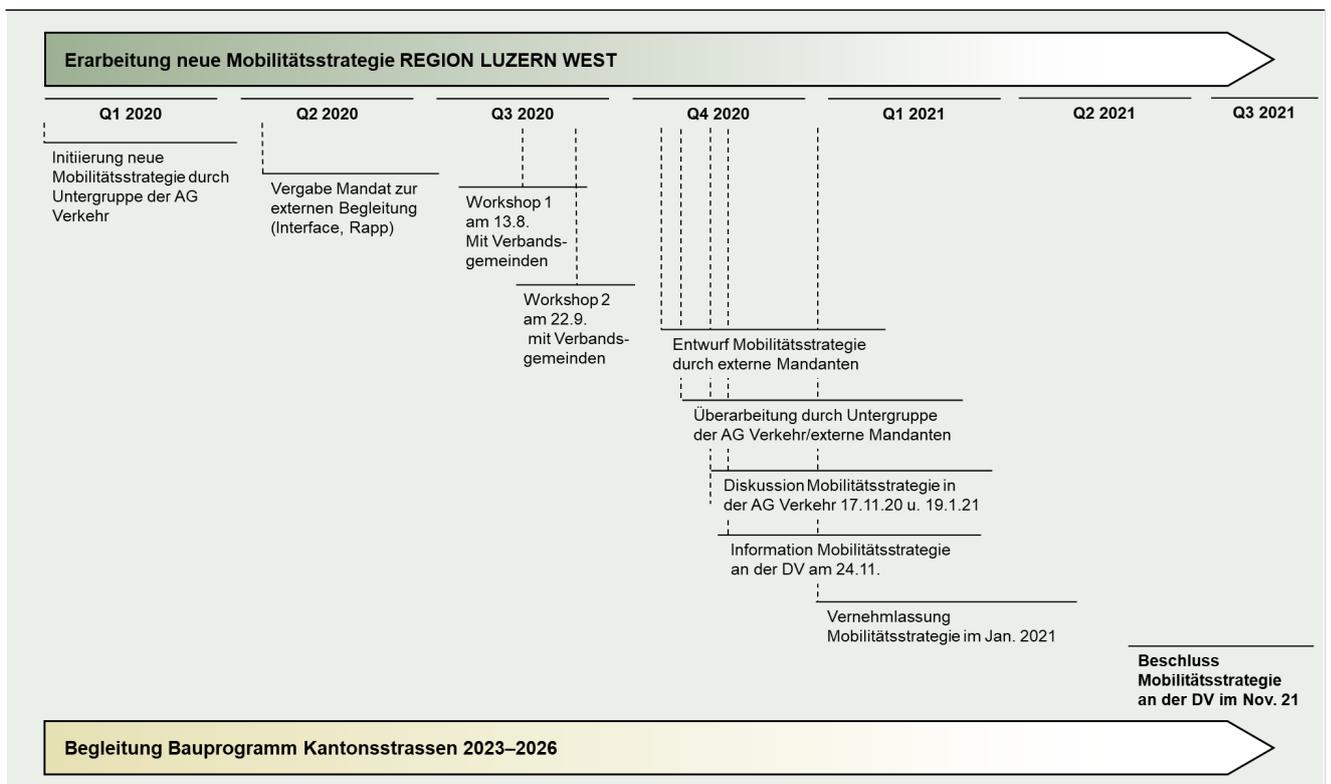
Die Mobilitätsstrategie wird durch eine Untergruppe der Arbeitsgruppe Verkehr und der Geschäftsstelle verantwortet, im Auftrag der Verbandsleitung und der Delegiertenversammlung. Zur konkreten Erarbeitung hat die Verbandsleitung eine Untergruppe der Arbeitsgruppe Verkehr eingesetzt. Diese besteht aus den folgenden Personen:

- Gery Balmer
- Peter Frey
- Toni Rölli
- Guido Roos (Leitung)
- Thomas Schemm (Verkehrsverbund Luzern)
- Alexander Siegenthaler

Bei der Gestaltung des Prozesses und der Formulierung der Strategie wirkte ein externes Team der Firmen Interface Politikstudien Forschung Beratung in Luzern und Rapp Trans AG in Basel mit.

Die Erarbeitung dieser Mobilitätsstrategie erfolgte gut abgestützt und aktiv mit allen Verbandsgemeinden. In zwei Workshops am 13. August 2020 sowie am 22. September 2020 diskutierten insgesamt knapp 60 Vertreterinnen und Vertreter der Verbandsgemeinden sowie angrenzender Gebiete der Kantone Bern und Aargau (im Sinne einer bewussten Ausdehnung des Betrachtungsperimeters) die strategischen Leitlinien und die Schlüsselmassnahmen der Strategie (siehe Anhang 1 für die Teilnehmenden der Workshops).

Ein Entwurf der Strategie wurde am 17. November 2020 sowie am 19. Januar 2021 in der Arbeitsgruppe Verkehr diskutiert und am 28. Januar 2021 durch die Verbandsleitung für die Mitwirkung freigegeben. Endgültig verabschiedet werden soll die Strategie an der Delegiertenversammlung vom November 2021.



2. Grundlagen

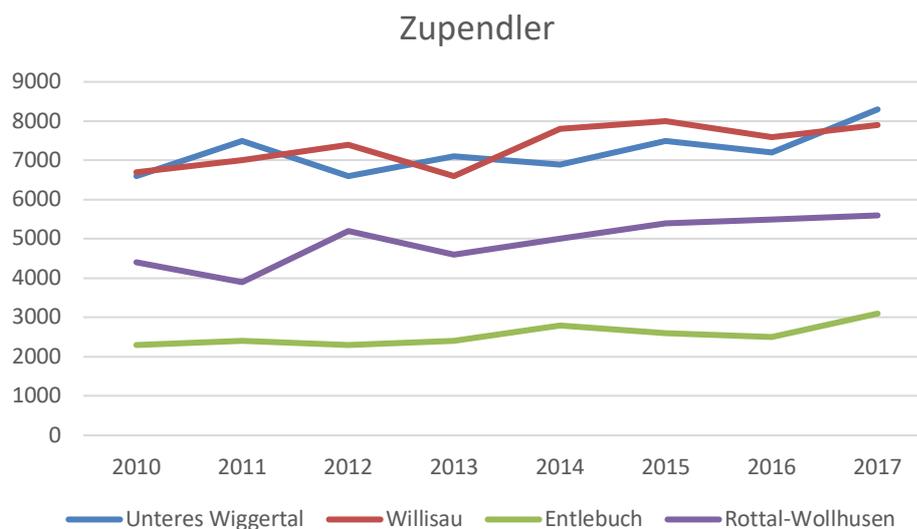
2.1 Verkehrsentwicklung

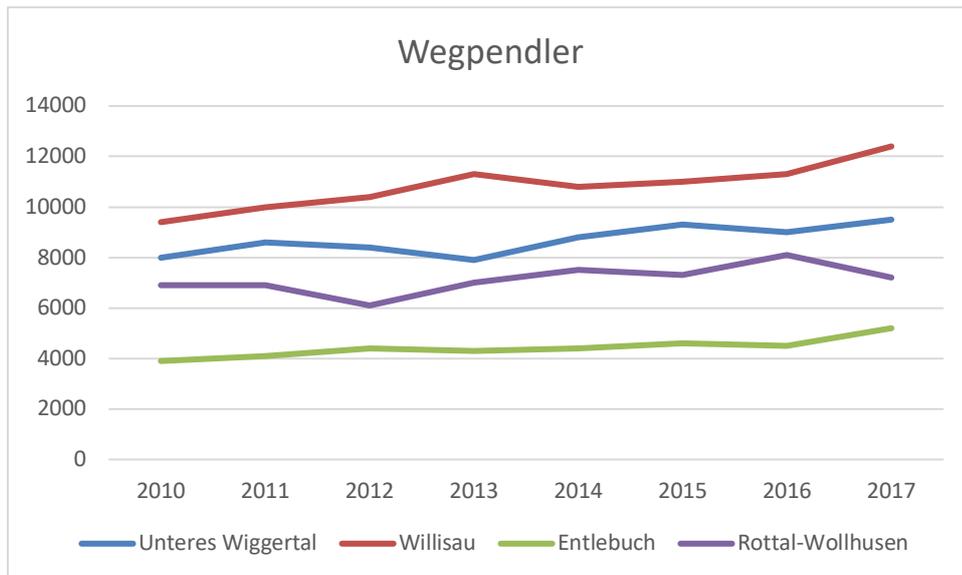
Die Verkehrszahlen im ländlichen Teil des Kantons Luzern sind in den letzten Jahren stetig angestiegen. In der Region Luzern West wird diese Verkehrszunahme beispielsweise in der Pendlerstatistik ersichtlich.

Wie die folgenden beiden Diagramme unten zeigen, sind die Arbeitspendlerbewegungen in den letzten Jahren in der Region einerseits bei den Zupendler/innen, aber auch bei den Wegpendler/innen seit dem Jahr 2010 allesamt deutlich angestiegen.

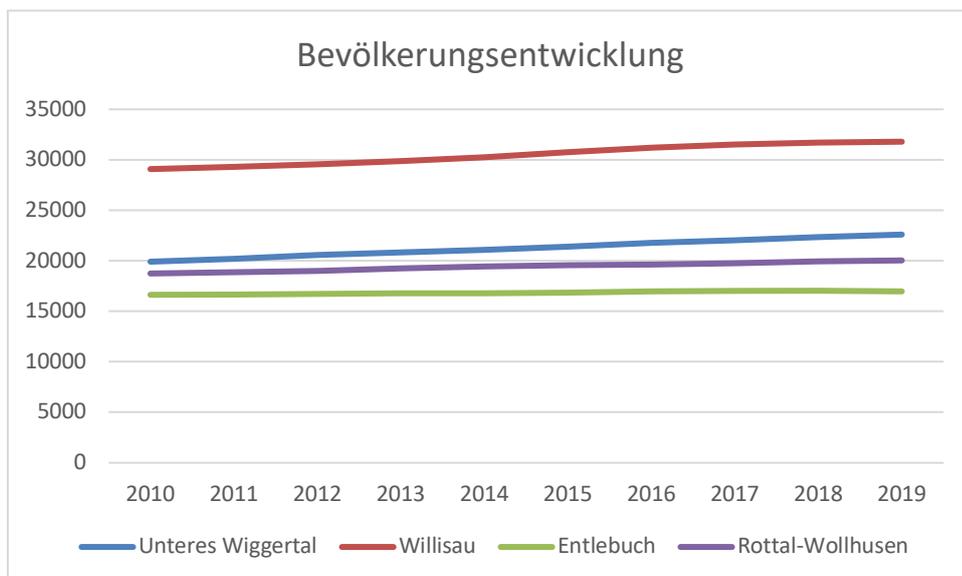
Im unteren Wiggertal und im Raum Rottal-Wolhusen war dabei der jährliche Anstieg zwischen 2010 und 2017 bei den Zupendler/innen am grössten: Unteres Wiggertal 3.4% Zunahme pro Jahr, Raum Willisau 3.2% Zunahme pro Jahr.

Bei den Wegpendler/innen war die Zunahme von Willisau (jährlich um 4.0%) und dem Entlebuch (jährlich um 4.2%) am stärksten. Mit kleinen Ausnahmen nahm der Pendlerverkehr über alle vier Teilräume somit kontinuierlich zu, zwischen 2010 und 2017 lag diese Zunahme bei durchschnittlich 3% jährlich.



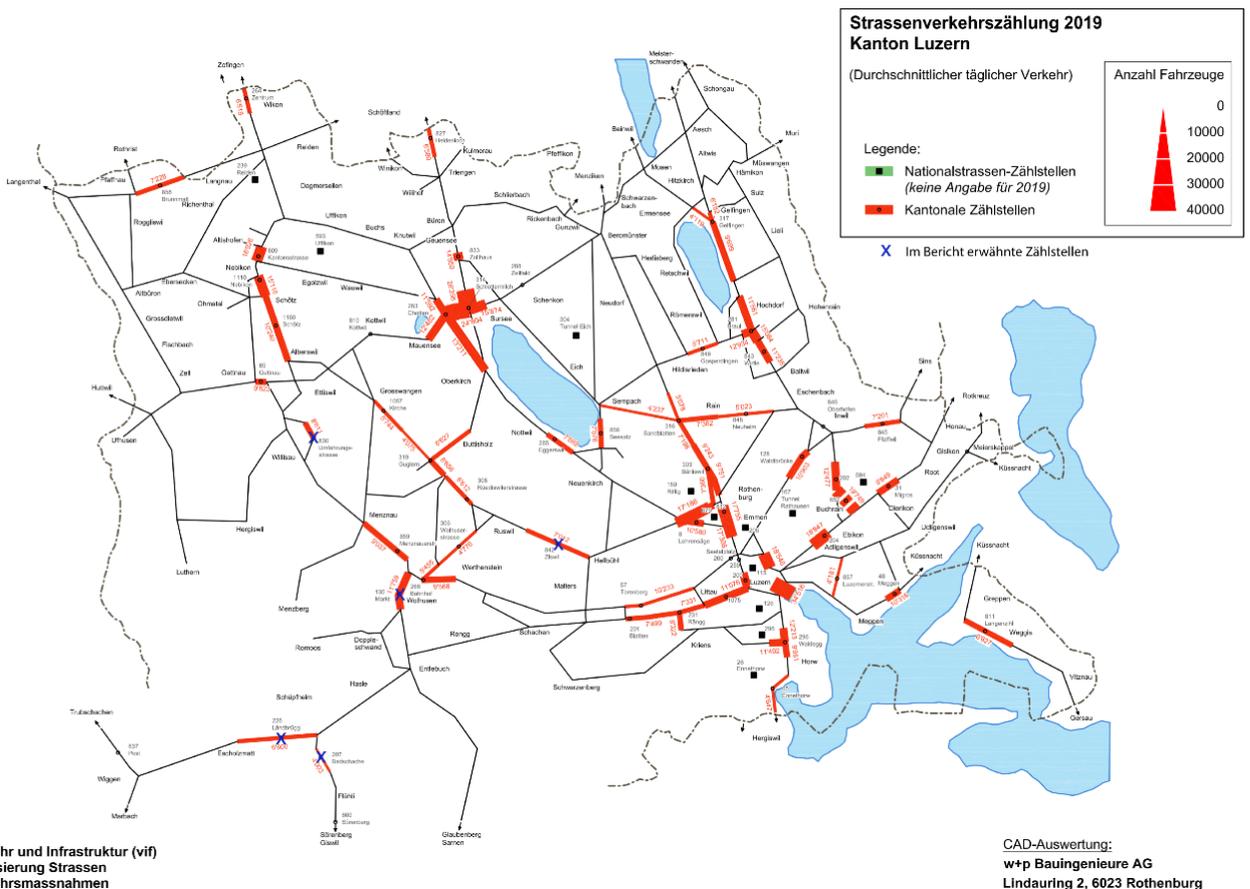


Im gleichen Betrachtungszeitraum wuchs die Bevölkerung nicht in gleichem Masse. Das durchschnittliche Bevölkerungswachstum in Luzern West betrug 1% pro Jahr (vgl. Diagramm unten). Der Pendlerverkehr wuchs also stärker.



Diese Zunahme zeigt sich auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Zählstellen (vgl. Abbildung unten) in Schüpfheim, Wolhusen, Willisau und Ruswil zeigen zwischen 2010 und 2019 allesamt deutliche Anstiege des MIV (Quelle VIF Kanton Luzern):

- Schüpfheim Badschachen, nach Verzweigung in Richtung Flüfli / Sörenberg, durchschnittliche MIV-Zunahme von 1.6% pro Jahr
- Schüpfheim Landbrücke, nach Verzweigung in Richtung Escholzmatt, durchschnittliche MIV-Zunahme von 1.8% pro Jahr
- Wolhusen Markt, durchschnittliche MIV-Zunahme von 1.6% pro Jahr
- Willisau Umfahrungsstrasse, durchschnittliche MIV-Zunahme von 2.3% pro Jahr
- Ruswil Ziswil, durchschnittliche MIV-Zunahme von 1.3% pro Jahr



Auch im öffentlichen Verkehr ist eine wachsende Verkehrsnachfrage zu erkennen. Zwischen 2008 und 2018 ist die durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteigende an den Bahnhöfen deutlich angestiegen:

- Entlebuch: +34%
- Schüpfheim: +31%
- Willisau: +21%

Nur in Wolhusen ergab sich nach stetigem Wachstum bis 2017 (+27%) ein Rückgang unter den Wert von 2008 (eine Folge der sinkenden Notwendigkeit zum Umsteigen als Folge neuer Direktverbindungen; die Zahlen sind deshalb nur eingeschränkt vergleichbar).

Weiter brachte der Fahrplanwechsel 2019 der Region Luzern West mit der Verlängerung der S-Bahn-Linie S61 (neu S77) eine markante Neuerung beim Angebot. Die Datenbasis für eine Analyse des geänderten Personenaufkommens ist aufgrund des kurzen Betrachtungszeitraumes schmal und erlaubt noch keine belastbaren Aussagen. Immerhin ist eine Verlagerung vom RegioExpress (RE), von der S6

und der S7 auf die S77 ersichtlich. Insgesamt ist in beiden Richtungen bereits eine leichte Zunahme der Passagierzahlen zu erkennen (Quelle: VVL/BLS).

2.2 Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Die Ausführungen im Kapitel 2.2 geben den aktuellen Stand der nationalen und kantonalen Planungen und Planungsinstrumente wieder und zeigen die wichtigsten Trends in der Mobilität auf. Diese – für uns nicht direkt beeinflussbaren Grundlagen und Strömungen – stellen für unsere Strategie Eckwerte für die Ausgangslage dar. Sie sind jedoch nicht Teil der neuen Strategie.

2.2.1 Nationale Grundlagen

Der Bundesrat hat 2019 beschlossen, dass die Schweiz bis 2050 nicht mehr Treibhausgase ausstossen soll, als natürliche und technische Speicher aufnehmen können (Netto-Null-Ziel). Im Januar 2021 hat er die dazugehörige «**Langfristige Klimastrategie der Schweiz**» verabschiedet. Diese präsentiert die Leitlinien für die Klimapolitik bis 2050 und legt strategische Ziele für die verschiedenen Sektoren – darunter auch für die Mobilität – fest. Diese langfristige Klimastrategie zeigt u.a. auf, dass die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr bis 2050 um knapp 90 Prozent vermindern kann. Damit kommt die Schweiz einer Verpflichtung aus dem Pariser Übereinkommen nach.

Auf nationaler Ebene sind besonders die **Verkehrsperspektiven des Bundes** hervorzuheben. Diese wurden vom Bundesamt für Raumentwicklung im August 2016 publiziert. Für den Zeitraum von 2010 bis 2040 ist mit einer Zunahme der Personenkilometer von 51% (ÖV), 21% (Velo) und 18% (MIV) zu rechnen. Zurzeit wird eine neue Fassung für den Prognosehorizont 2050 erarbeitet.

Als Projekt von nationaler Bedeutung ist die Realisierung eines neuen **Durchgangsbahnhofs Luzern** mit Inbetriebnahme ab 2040 vorgesehen. Zusätzlich zu einer erheblichen Kapazitätssteigerung für den ÖV-Knoten Luzern ermöglicht dieses Bauwerk auch neue Durchmesserverbindungen sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr. Für den Schienenpersonenverkehr in der Region Luzern West eröffnet sich folglich die Perspektive, neue umsteigefreie Verkehrsbeziehungen (z.B. Escholzmatt/Schüpfheim und Zell/Willisau – Richtung Zug) herstellen und die Anzahl Züge erhöhen zu können.

Das Nationalstrassenprojekt **Bypass Luzern** wurde im Jahr 2016 vom Bundesrat genehmigt und hat den Realisierungshorizont 2030. Neben dem vom Bundesamt für Strassen geplanten Bypass arbeitet der Kanton Luzern an einem kantonal ergänzenden Projekt des Hochleistungsstrassensystems. Die Regierung favorisiert dabei nicht mehr die Spange Nord, sondern eine Variante beim Anschluss Luzern – Lochhof mit einer neuen Brücke über die Reuss (Reussportbrücke). Auch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern haben sich Ende September 2020 gegen die Spange Nord ausgesprochen. Mit dem Bypass verbessern sich die Bezüge aus der Region Luzern West zu allen Zentren.

Der Einfluss dieser Projekte auf die Region Luzern West ist vor allem für die ÖV-Reisezeitverlässlichkeit der Buslinie 30 über Littau und für einen Reisezeitgewinn für den MIV zur Autobahn relevant. Wichtig ist darüber hinaus für die Region auch die Erreichbarkeit des Kantonsospitals als wichtigster Arbeitgeber im Kanton sowie als Ziel grosser Besucherströme. Die A2 zwischen Reiden und Sursee wird erneuert. In diesem Rahmen wird am Anschluss Dagmersellen ein neuer Kreisell mit optimierter Geometrie erstellt und es werden zwei Bypässe gebaut.

2.2.2 Kantonale Grundlagen

Kantonsstrategie ab 2019

In der Kantonsstrategie werden generelle Ziele im Bereich Verkehr formuliert. Die Kantonsstrategie betont, dass der Ausbau der Verkehrsträger mit den raumplanerischen Massnahmen abgestimmt werden soll. Die Regionen und Zentren sollen durch leistungsfähige Verkehrssysteme verknüpft und an die grossen nationalen und internationalen Verkehrsachsen angebunden werden. Diese Ziele ermöglichen dem Kanton Luzern die Mobilität nachhaltig zu steuern, die Verkehrssysteme zu

verknüpfen und ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen oder zu erhalten. Für die Region bedeutet diese Strategie eine Chance, die Mobilität langfristig, grossräumig, überkantonal in alle Richtungen und fair zu sichern.

Kantonaler Richtplan

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

Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern

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

Bauprogramm für die Kantonsstrassen

In Anhang 3 sind in drei Tabellen die Projekte des kantonalen Bauprogramms 2019-2022 für Kantonsstrassen in der Region Luzern West abgebildet. Sie wurden dabei in drei Töpfe eingeteilt. Im Topf A sind Bauprojekte, die geplant oder gebaut werden können, im Topf B sind zu planende Vorhaben, und im Topf C befinden sich die Projekte in der Warteschlaufe.

Weitere grosse Bauprojekte im Kanton

Vor allem zwei weitere Bauprojekte im Kanton (teilweise vom Volk noch zu bewilligen) sind aufgrund zu erwartender starker Mobilitätseffekte auch für die Region Luzern West relevant.

- Verschiedene Entwicklungen im Raum Luzern Nord Seetalplatz <https://www.luzernnord.ch/bauprojekte/>
- Campus Horw: Starker Ausbau der Hochschule und Ansiedlung der Pädagogischen Hochschule <https://campushorw.lu.ch/>

ÖV-Bericht 2018 bis 2021 (umgesetzt)

Für die Jahre 2018 bis 2021 wurde vom Kanton Luzern und dem VVL am 17. November 2017 der ÖV-Bericht veröffentlicht, als politisches Instrument, vergleichbar mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen. Für die Region Luzern West war dabei der Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ein grosser Schritt. Die Verbindungen nach Olten, Luzern und Zofingen wurden markant verbessert. Hauptgrund dafür war die Verlängerung der S-Bahn-Linie S61 (neu S77) nach Willisau. Die neue S-Bahn S77 fährt morgens und abends während den Hauptverkehrszeiten zusätzlich zur S6/S7 und dem RE. Damit stehen den Fahrgästen pro Stunde drei Verbindungen zur Verfügung. Die S77 bedient auch die Bahnhöfe Menznau, Wolhusen, Malters und Littau. Aufgrund einer engen Fahrplankonstellation musste dabei auf einen Halt an der Haltestelle Schachen verzichtet werden. Dies wird durch ein besseres Busangebot kompensiert. Durch die Erweiterung der S77 können die gut ausgelasteten Verbindungen sowie der RE

von Luzern über Wolhusen nach Bern und auch die S-Bahn-Linien S6 und S7 entlastet werden. Die Busanschlüsse und Busverbindungen in Willisau und Wolhusen wurden auf die S77 angepasst und optimiert. Weiter erhalten die nachfragestarken Gemeinden Malters, Wolhusen und Willisau eine bessere Verbindung nach Luzern. Weitere Schritte, die beim Fahrplanwechsel umgesetzt wurden, sind eine dritte stündliche Busverbindung im Wiggertal («Wiggertal Express») und eine neue Bus-Verbindung zwischen Wolhusen und Malters. Die Postauto-Linie Entlebuch –Ebnet wird neu bis Wolhusen geführt.

ÖV-Bericht 2022 bis 2025

Der Kanton Luzern respektive der VVL sind bereits an der Erarbeitung des nächsten ÖV-Berichts 2022 bis 2025. Erste Ergebnisse sollen im zweiten Halbjahr 2021 in die Vernehmlassung geschickt werden. Die REGION LUZERN WEST hat ihre zentralen Anliegen bereits vorgängig eingebracht.

Radroutenkonzept

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

Nötige und dringende Massnahmen:

- Verkehrsberuhigung Schüpfheim
- Massnahmen noch offen südlich von Wolhusen, in Schötz und in Willisau

Nötige Massnahmen:

- Radwege nördlich von Entlebuch, östlich von Zell, in Dagmersellen und östlich von Ettiswil
- Verkehrsberuhigung Ruswil
- Massnahmen noch offen südlich von Entlebuch, in Menznau, in Rüediswil, in Willisau, in Zell und in Nebikon

Erwünschte Massnahmen:

- Radwege nördlich von Luthern, zwischen Altbüron und St. Urban und ein kurzer Abschnitt zwischen Escholzmatt und Schüpfheim
- Radstreifen in Schüpfheim
- Verbesserung bestehender Anlage südlich von Schüpfheim
- Massnahmen noch offen bei zwei Abschnitten westlich von Escholzmatt, in Flühli, südlich von Schüpfheim, bei drei Abschnitten zwischen Wolhusen und Ruswil, zwischen Huttwil und Zell sowie in Dagmersellen

Es ist anzumerken, dass viele Radroutenmassnahmen von Strassenbauprojekten ausgehen. Es ist wünschenswert, die wachsende Nachfrage nach (E-)Veloinfrastruktur auch losgelöst vom kantonalen Bauprogramm der Kantonsstrassen anzugehen und dabei auch die Bedürfnisse im Bereich E-Bikes gezielt einzubeziehen. Dies wird auch vom Luzerner Kantonsrat mit der Überweisung der Motion 208 Zemp und Mitunterzeichnende (1. Dezember 2020) gefordert.

Agglomerationsprogramm (AP LU)

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

AggloMobil 4 (Verkehrsverbund Luzern VVL)

AggloMobil 4 ist ein Konzept zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des ÖV in der Stadt und Agglomeration Luzern zwischen 2022 und 2027. Es beruht auf AggloMobil due und tre, die Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2021 beinhalten und aktuell umgesetzt werden. Mit diesen Planungen will der VVL dem veränderten Mobilitätsverhalten und dem prognostizierten Mobilitätswachstum aus der angestrebten Siedlungsentwicklung gerecht werden. Die AggloMobil-Planungen sind eingebettet in den kantonalen Richtplan, in die ÖV-Berichte und in die Agglomerationsprogramme. Bis 2027 sollen in Luzern weitere Bus-Durchmesserlinien realisiert werden. Leider sind für die Region Luzern West keine relevanten Angebotsverbesserungen erkennbar.

Unabhängig davon wird ein RE-Halt an der S-Bahn-Haltestelle Rothenburg Station in Aussicht gestellt. Für die Region Luzern West und ihre Buslinien aus dem Rottal ist dieser vom VVL und Regierungsrat favorisierte RE-Halt in Rothenburg vorteilhafter (anstelle von Rothenburg Dorf). In Rothenburg Station kann mit Hub-Angeboten (Anschlüsse an andere Verkehrsmittel in möglichst alle Richtungen) die Akzeptanz von Mobilitätsmanagement in Unternehmen der Region Luzern West erhöht werden. Zu betonen ist, dass der per Fahrplan 2021 realisierbare RE-Halt in Rothenburg nur bis zur Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 und der damit verbundenen Umstellung der Fahrplanstruktur im Mittelland möglich ist.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Kanton Luzern unterstützt und fördert im Bereich des Mobilitätsmanagements Unternehmen und Einrichtungen der öffentlichen Hand, welche die Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeitende verbessern und umweltfreundlicher gestalten wollen. Das Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Organisationen ist allerdings wie im ganzen Kanton auch in der Region Luzern West noch wenig verbreitet.

Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern

In der Region Luzern West befinden sich in mehreren Gemeinden Unternehmen mit grossem Güterverkehrsaufkommen auf Strasse oder Schiene. Mit wichtigen Verladern und grossen Logistikzentren sowie mit einer Vielzahl von KMU mit Liefer- und Anlieferverkehr ist der Güterverkehr auch in der Region Luzern West ein wichtiger Aspekt.

2.3 Neue Mobilität – wichtigste Trends

Die Mobilität wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten einem starken Wandel unterworfen sein. Im Folgenden geben wir einen Überblick über vier zentrale Trends, die wir bezüglich ihrer Konsequenzen für die Region Luzern West einordnen:

- Digitalisierung – neue Angebotsformen
- Elektromobilität
- Demografischer Wandel
- Automatisiertes Fahren

Diese vier Themen wurden aus einer Vielzahl von Trends herausgegriffen, weil sie aus Sicht der Untergruppe der Arbeitsgruppe Verkehr sowie der externen Unterstützung besonders wichtig für die Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST sind.

2.3.1 Digitalisierung und neue Angebotsformen

Die Digitalisierung formt unsere Gesellschaft in vielen Bereichen neu, so auch im Bereich Mobilität. Die Digitalisierung vereinfacht über App-basierte Dienste Buchungs- und Vertriebsprozesse, ermöglicht Echtzeitinformationen für alle Verkehrsteilnehmenden und öffnet damit Chancen für neue Angebotsformen und Geschäftsmodelle. Folgende Angebotsformen lassen sich in Zukunft unterscheiden:

- Private Fahrzeugnutzung: Das Fahrzeug befindet sich wie bisher im Privatbesitz natürlicher oder juristischer Personen.

- Sharing (on demand): Ein Fahrzeug wird geteilt und von anderen Personen auf privater oder kommerzieller Basis (z.B. Mobility CarSharing) individuell genutzt.
- Riding on demand: Eine einzelne Fahrt wird von privaten Anbietern angeboten (Mitfahren), sei dies auf nicht-kommerzieller (Ridesharing-Apps) oder auf kommerzieller (z.B. UberPop) Basis.
- ÖV on demand: Unter ÖV on demand werden einzelne Fahrten angeboten. Dabei sind kollektive, aber auch individuelle Personentransporte möglich. In Abgrenzung zu Riding (on demand) bezeichnet ÖV-on-demand-Angebote, die aus Nutzersicht ein «ÖV-ähnliches» Angebot bieten.
- Klassischer ÖV: Der klassische ÖV umfasst den kollektiven, öffentlich zugänglichen Transport von Personen auf einer definierten Strecke mit definierten Fahrplänen.

Die Digitalisierung fördert sogenannte «multimodale Mobilitätsdienstleistungen» (also die situative Nutzung verschiedener Verkehrsmittel), welche die Organisation unserer Mobilität in vielfältiger Art und Weise erleichtern. Beispielsweise, indem

- verschiedene Optionen/Varianten mit der Kombination verschiedener Verkehrsmittel ermittelt werden,
- diese mit Zeitaufwand und Preis dargestellt werden,
- alle Buchungen und Reservationen zentral vorgenommen werden und
- die Zahlung für alle gebuchten Dienstleistungen automatisch vorgenommen wird.
- Gleichzeitig kann die Zuverlässigkeit und Planbarkeit durch die Verbesserung von Echtzeitinformationen (z.B. Verspätungen) und eventuell durch die Anpassung von Buchungen (On-Trip-Rerouting/-Planning) erhöht werden.

Die Digitalisierung beeinflusst die Mobilität aber auch indirekt, so etwa durch Vereinfachungen von Home-Office oder durch die gesteigerte Bedeutung von so genannten «Third Places». Damit gemeint sind Orte neben der eigenen Wohnung («First Place») und dem Arbeitsort («Second Place»). In «Third Places» treffen sich Menschen zum Austausch, zum Arbeiten über das Internet oder auch einfach zu einem Feierabendbier. Im Zusammenhang mit Covid-19 haben auch Ferienwohnungen als temporäre oder dauerhafte Arbeitsorte an Bedeutung gewonnen. Hochbreitbandverbindungen können dies erleichtern, beispielsweise im Zusammenhang mit Videokonferenzen.

Auswirkungen auf die Region Luzern West

- Die Schaffung leistungsfähiger Internetverbindungen erleichtert das Arbeiten im Home-Office und kann so die Attraktivität des ländlichen Wohnens steigern.
- Bedarfsorientierte ÖV-on-Demand- und Riding-on-Demand-Angebote öffnen gerade in eher abgelegenen Gebieten mit sehr variabler Nachfrage (Tourismus, Schülertransporte, usw.) neue Chancen, die es vorausschauend zu nutzen gilt. Die Gemeinden können hier auch selber Initiativen entwickeln und so ihre Attraktivität ebenfalls erhöhen.
- Mitfahrbörsen (Ride Sharing) könnten für einzelne Bevölkerungssegmente preisgünstige Mobilitätsalternativen werden.
- Die klassischen Verkehrsmittel (individuelles Auto und Bahn/Bus) werden aber nach wie vor das Rückgrat des Verkehrssystems bilden. Eine bessere Synchronisierung der Stundenpläne in den Schulen und der ÖV-Fahrpläne könnte zudem die Attraktivität des klassischen ÖV ebenfalls verbessern.

2.3.2 Elektromobilität

Die Elektromobilität ist ein für die Umwelt- und Klimaverträglichkeit künftiger Mobilität zentraler Fahrzeugtechnologietrend. Die in Preis und Reichweite immer kompetitiver werdenden Elektrofahrzeuge sind eine wichtige Alternative zu herkömmlichen Verbrennerfahrzeugen geworden. Im ÖV von Ballungsräumen werden zunehmend batteriebetriebene Elektrobusse politisch eingefordert. Auch auf Überlandstrecken werden alternative Antriebsformen (Gashybrid) getestet. Einen eigentlichen Boom haben E-Bikes in den letzten Jahren erlebt, dies vor allem im Pendler- und Freizeitverkehr.

Auswirkungen auf die Region Luzern West

- Die Bereitstellung von Lade-Infrastruktur für Elektroautos ist zurzeit vor allem in den urbanen Gebieten eine Herausforderung. Es gibt aber auch im ländlichen Raum Bedarf nach Lade-Infrastruktur: Insbesondere sind Lademöglichkeiten an strategischen Stellen (Bahnhöfen, Gemeindehäuser, touristischen Zielen, usw.) gezielt bereitzustellen.
- Da E-Bikes zunehmend als Zubringer zum ÖV genutzt werden, stellt sich die Frage der Erstellung von Bike+Ride-Stationen an Bahnhöfen und wichtigen weiteren Haltestellen des ÖV. Gegenüber normalen Velo-Parkieranlagen gilt es hier erhöhte Qualitätsansprüche (bspw. Lademöglichkeiten) zu berücksichtigen.
- Die grössere Verbreitung von schnellen E-Bikes führt auch zu mehr Konflikten mit dem Fussgänger- und dem traditionellen Veloverkehr. Anpassungen am Veloroutenkonzept drängen sich deshalb auf.
- Investitionen in die Elektromobilität sind zukunftsweisend, insbesondere in den Bereichen Tourismus und Gastronomie.
- Bei Neuausschreibungen von Talbuslinien sind batterieelektrische Fahrzeuge zukünftig prüfenswert. Der VVL hat dazu bereits eine E-Bus-Strategie formuliert.
- Elektromobilität lässt sich zudem mit Carsharing koppeln, so wie dies die Gemeinde Entlebuch zusammen mit einem Start-Up-Unternehmen bereits anbietet.

2.3.3 Demografischer Wandel

Es ist zu erwarten, dass der Anteil älterer Menschen im Vergleich zu heute in den kommenden Jahrzehnten deutlich wachsen wird. Verlängern wird sich vor allem die Lebensphase, die bei grundsätzlich guter Gesundheit verbracht werden kann, während sich die mit grundlegenden Mobilitätseinschränkungen verbundene letzte Lebensphase gegenüber heute wohl nicht verlängern wird.

Auswirkungen auf die Region Luzern West

- Auch das Verkehrssystem in der Region Luzern West muss sich künftig vermehrt an den Bedürfnissen älterer Menschen orientieren (bspw. braucht es möglicherweise längere Umsteigezeiten im öffentlichen Verkehr).
- Es werden tendenziell mehr ältere Leute dezentral oder in regionalen Zentren wie Willisau, Wolhusen oder Schüpfheim wohnen, denn die Mobilität ist für sie dort in Zukunft besser gewährleistet, als dies heute der Fall ist. Teilweise ist dies auch die Folge von Binnenmigration innerhalb der Region. Die Tendenz, dass sich Haushalte mit älteren Personen eher an zentralen, städtischen Lagen befinden, wird abnehmen.
- Dezentrales Wohnen favorisiert weiterhin den Individualverkehr, zentrale Städte hemmen jedoch vermehrt die Zufahrt mit dem MIV. Der kombinierten Mobilität (wie Park+Ride) kann für Stadt-Land-Fahrten daher eine grössere Bedeutung zukommen.
- Auch die Freizeitmobilität verändert sich mit dem demografischen Wandel ein Stück weit, beispielsweise durch die zunehmende Nutzung von E-Bike für Ausflüge durch Seniorinnen und Senioren.

2.3.4 Automatisiertes Fahren

Das automatisierte Fahren wird unsere Mobilität in den nächsten Jahrzehnten wohl mehr verändern als jede andere Entwicklung. Seine Durchsetzung wird allerdings Zeit brauchen, weil nicht nur technische sondern auch wichtige rechtliche und gesellschaftliche Fragen geklärt werden müssen. Bis 2030 werden konventionell gesteuerte Fahrzeuge das Strassenbild dominieren.

Auswirkungen auf die Region Luzern West

- Die Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf die Region Luzern West werden in den nächsten fünf bis zehn Jahren noch gering sein.
- Danach werden die Auswirkungen jedoch gross sein – und je nach Szenario sehr unterschiedlich.¹ Der politische Entscheid für ein Szenario wird bald gefällt und die Weichen werden dann entsprechend gestellt. Die Region Luzern West sollte sich frühzeitig bezüglich des automatisierten Fahrens positionieren. Denkbar sind beispielsweise Pilotversuche zu automatisierten ÖV-Shuttles auf wenig frequentierten Linien.

¹ Vgl. dazu: Perret, Fabienne; Arnold, Tobias; Fischer, Remo; de Haan, Peter; Haefeli, Ueli / TA-SWISS (Hrsg.) (2020), Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?, Zürich vdf Verlag.

3. Vision und strategische Leitlinien der neuen Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST

Die folgende Vision und die strategischen Leitlinien sind das Produkt eines Prozesses, der Mitte 2019 von einer Untergruppe der Arbeitsgruppe Verkehr der REGION LUZERN WEST eingeleitet worden ist. Ihre Stossrichtung lässt sich unter dem Claim «REGION LUZERN WEST: Effizient und verträglich unterwegs!» auf den Punkt bringen. Ein erster Vorschlag für die Vision und die strategischen Leitlinien wurde an zwei identischen Workshops am 13. August 2020 und am 22. September 2020 mit den Verbandsgemeinden diskutiert und danach überarbeitet.

Vision

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft in der Region Luzern West sind verlässlich, effizient, verträglich und sicher abgedeckt. Die Standortattraktivität wird weiter erhöht.

Strategische Leitlinien

Die strategischen Leitlinien sind die Richtschnur, an der sich konkrete Massnahmen und Projekte im Grundsatz orientieren sollen. Sie tragen der hohen Dynamik der technologischen und demografischen Entwicklungen Rechnung. Ihre Reihenfolge impliziert keine Priorisierung.

1. **Die Erreichbarkeit der wichtigsten nationalen Zentren mit dem ÖV wird gefördert.**
Für die Standortattraktivität – Wohnen und Wirtschaft – spielt die verkehrliche Anbindung der Region Luzern West an die nationalen Zentren eine zentrale Rolle. Im Sinne der Verkehrsverlagerung wird dabei vor allem der öffentliche Verkehr zu den Zentren Zürich, Basel, Bern und Luzern sowie zu den wichtigen Regionalzentren im Kanton und in den Nachbarkantonen gezielt auf Schiene und Strasse gefördert.
2. **Gute ÖV-Erschliessung auch zu Randzeiten ist gewährleistet.**
Zur Stärkung des gesamten regionalen Mobilitätssystems ist es wichtig, dass der öffentliche Verkehr den Bedarf auch in den weniger frequentierten Randzeiten abdeckt. Sowohl am Abend (Nachtangebot) als auch am Wochenende sollte die ganze Region über ein attraktives und flexibles ÖV-Angebot verfügen.
3. **Die Hauptachsen auf den Strassen funktionieren verlässlich und verträglich.**
Im Strassenverkehr wird der Fokus auf die Achsen Seetalplatz – Wolhusen – Willisau – Dagmersellen sowie Wolhusen – Schüpfheim – Langnau im Emmental gelegt. Stark frequentierte Knoten werden mittels Umfahrungen oder anderer geeigneter Massnahmen entlastet. Gleichzeitig sollen die Durchfahrten durch die Dörfer für die lokale Bevölkerung und das lokale Gewerbe möglichst attraktiv, verlässlich und verträglich gestaltet sein. Massgebend sind dabei die tatsächlichen Reisezeiten und nicht die Höchstgeschwindigkeiten.
4. **Der Velo- und Fussverkehr wird attraktiver.**
Der Anteil des Velo- und Fussverkehrs am Modal Split ist zu erhöhen. Diese Verkehrsmittel sollen vor allem für den Pendler- und Freizeitverkehr attraktiver gemacht werden. Lücken im Netz der Radwege sind zügig zu schliessen. Zudem gilt es, die Entwicklungen im Bereich der E-Bikes angemessen zu berücksichtigen.
5. **Die Multimodalität wird gestärkt.**
Das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern ist für die Nutzenden einfach und kostengünstig möglich. Eine wichtige Rolle spielen dabei Hub-ähnliche Angebote bei den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs. Dabei werden auch die Möglichkeiten der Digitalisierung und des Mobilitätsmanagements konsequent genutzt. Mit der Multimodalität wird auch die nachhaltige touristische Nutzung gefördert.

6. Die Digitalisierung wird zur Verkehrsvermeidung genutzt.

Die Digitalisierung wird gezielt zur Verkehrsvermeidung genutzt, indem dadurch beispielsweise neue Arbeitsformen ermöglicht werden (Home-Office). Weiter gilt es, das Potenzial für die lokale Wirtschaft im Online-Handel gezielt zu nutzen.

7. Die Siedlungsentwicklung trägt den Bedürfnissen der Mobilität Rechnung.

Die Raumplanung stellt die optimale Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilität sicher. Dies gilt insbesondere für die laufende Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Dabei gilt es, die besonderen Bedürfnisse der lokalen Wirtschaft und des Tourismus in der Region zu berücksichtigen.

4. Massnahmen

Aus den strategischen Leitlinien hat die Untergruppe der Arbeitsgruppe Verkehr Massnahmen abgeleitet, die in den Workshops mit den Verbandsgemeinden diskutiert, priorisiert und ergänzt wurden.

4.1 Schlüsselmassnahmen

Öffentlicher Verkehr

1. ÖV-Anbindung des Raums Wolhusen – Willisau – Huttwil via Langenthal an die Zentren Olten, Bern, Basel sowie nach Luzern verbessern
2. ÖV-Angebot Entlebuch – Emmental Richtung Bern und Luzern verbessern und notwendige Anlagenflexibilität sichern
3. Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern in allen Phasen für unsere Region maximal nutzen
4. Spangenschliessung Wiggertal

Parkieren und umsteigen

5. Wichtige Bahn- und Bushöfe als Mobilitätsdrehscheiben gestalten (Park+Ride, Sharing, alltägliche Dienstleistungen, Busbahnhöfe)
6. Abgestimmtes Parkplatzmanagement für öffentliche Parkplätze und für publikumsintensive Unternehmungen in der ganzen Region erarbeiten

Strassenverkehr

7. Umfahrung Wolhusen Süd
8. Umfahrung Schötz/Alberswil

Alternativen im Pendler- und Freizeitverkehr

9. Veloinfrastruktur in allen Korridoren verbessern und E-Bike als Pendleralternative fördern
10. Vorgaben zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten bei der Planung und dem Betrieb von Überbauungen (Industrie/Gewerbe/Wohngebieten) erarbeiten (gemeinsam durch die Gemeinden)
11. Alternative Arbeitsformen (z.B. Home-Office, Mobile-Office) fördern, da sie zur Vermeidung von Verkehr/Spitzenbelastungen beitragen

Wirtschafts- und Tourismusverkehr

12. Auf Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern Einfluss nehmen.
13. Verladeanlagen im Schienengüterverkehr sichern.
14. Nachhaltige touristische Entwicklung mobilitätsseitig unterstützen.

Digitale Infrastruktur

15. Die Potenziale der Digitalisierung für neue Mobilitätsangebote nutzen.

4.2 Weitere Massnahmen

Zusätzlich zu den Schlüsselmassnahmen wird eine Reihe von weiteren Massnahmen verfolgt.

Öffentlicher Verkehr

- Eine Schienenverbindung aus dem Raum Entlebuch via Wolhusen – Willisau – Nebikon – Zofingen direkt nach Olten ist planerisch zu sichern, um die Nordanbindung der Region zu verbessern.
- Die Angebotsverbesserung Wolhusen – Luzern ist sicher zu stellen (Trasseesicherung für den erforderlichen Doppelspurausbau).
- Die anstehenden Infrastrukturvorhaben an den Bahnhöfen und Trassees werden aufwärts kompatibel, das heisst geeignet für künftige Angebotsausbauten gestaltet. Die Bahnhöfe Escholzmatt, Entlebuch und Schachen werden mit zwei Perronkanten ausgestattet.
- Die Verschiebung des Bahnhofs St. Urban wird unterstützt. Hierbei sind auch die Agglomerationsprogramme von Langenthal und AareLand zu konsultieren.
- Die Gemeinden Egolzwil, Schötz und Nebikon werden durch Verbesserung des Verkehrsangebotes (Öffentlicher Verkehr und/oder Langsamverkehr) an den Bahnhof Wauwil angebunden.
- Bei Infrastrukturvorhaben an Bahnhöfen – welche ausserhalb unseres Verbandsgebiets liegen, jedoch für unsere Region von Bedeutung sind – bringen wir uns gezielt und aktiv ein
 - Durchgangsbahnhof Luzern
 - Bahnhof Littau
 - Bahnhof Rothenburg Station
 - Bahnhof Sursee
 - Bahnhof Langenthal
 - Bahnhof Zofingen
 - Bahnhof Langnau i.E.
 - Bahnhof Konolfingen
 - Ev. weitere
- Der öffentliche Verkehr auf der Strasse wird gezielt gefördert, beispielsweise durch Busbevorzugungen an strategischen Knoten oder durch bessere Abstimmung mit der Schiene.
- Parkplätze zum Umsteigen auf den ÖV werden gefördert sowie neue Angebote für ÖV-Tickets inkl. MaaS (Mobility-as-a-Service, das heisst massgeschneiderte Mobilitätslösungen für den Nutzer) werden erstellt.
- Nachtangebot: Die Lückenschliessung Grosswangen-Ettiswil und Menznau-Willisau ist umzusetzen.
- Tourismusangebote: Spezialtickets sollen angeboten und gepusht werden (Sommer- und Wintertourismus).
- Überkantonale ÖV-Verbindungen sind für den touristischen Freizeitverkehr von grossem Wert. Diese sind zu schaffen und zu erhalten.
- Der Verkehrsknoten Littau soll gestärkt werden.
- Die Eilverbindung (Bus) Wolhusen – Ruswil – Nottwil – Sursee soll umgesetzt werden.
- Die Busverbindung Malters – Littau – Kriens soll umgesetzt werden.

Strassenverkehr

- Massnahmen zur Umfahrung Ruswil sind mit den Gemeinden Buttisholz und Grosswangen abzustimmen.
- Massnahmen zur Entlastung von Hauptverkehrszeiten sind umzusetzen.
- Durchfahrt Littauer Boden – Seetalplatz: hinwirken in Planungswerken und politisch für Sicherstellung schnelle Verbindung K10 Thorenberg – Seetalplatz. Dabei ist eine Priorisierung für den strassengebundenen ÖV vorzusehen (Ziel: Beschleunigung der Strecke vom Bahnhof Littau zum Seetalplatz).

Pendleralternativen

- Die Elektromobilität soll durch ein regional abgestimmtes Konzept zur Installation, zum Betrieb und zur Bewirtschaftung sowie zur Finanzierung von E-Tankstellen für Autos und Bikes gefördert werden. Dabei sollen E-Bus und E-Bike priorisiert und das E-Auto nur bedingt berücksichtigt werden, da es gleich viel Strassenraum einnimmt wie ein klassisches Auto.
- Das heutige Angebot soll zu besseren Konditionen sichergestellt werden.
- Durch smarte Lösungen (Coworking Spaces) sollen weniger Fahrten verursacht werden.

5. Genehmigung und Schlussbemerkung

Die neue Mobilitätsstrategie wurde am durch die Delegiertenversammlung der REGION LUZERN WEST beschlossen.

Die neue Mobilitätsstrategie widerspiegelt den Stand der Gesellschaft, der Planung und der Technik zum Zeitpunkt der Entwicklung – im Jahr 2020. Mit dem sehr dynamischen Wandel dieser Elemente sowie der Digitalisierung, der Automatisierung und dem demografischen Wandel ist eine laufende Überprüfung und Neubeurteilung der Verhältnisse unabdingbar. So wird die REGION LUZERN WEST mit der Arbeitsgruppe Verkehr periodisch die Verhältnisse neu beurteilen und gegebenenfalls die Massnahmen der aktuellen Situation anpassen.

Für die REGION LUZER WEST
die Arbeitsgruppe Verkehr

Wolhusen,

Anhänge

Anhang 1: Teilnehmende der Workshops

Anhang 2: Erfolgskontrolle Massnahmen alte Strategie

Anhang 3: Bauprogramm Kantonsstrassen

Anhang 4: Massnahmenblätter Schlüsselmassnahmen

Anhang 1: Teilnehmende der Workshops

Workshop 1 vom 13. August 2020

Nachname	Vorname	Firma / Gemeinde	Funktion
Auchli	Josef	Wolhusen	Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr
Balmer	Gery	Schüpfheim	Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr
Bernet	Claudia	Ufhusen	Gemeindepräsidentin
Boog	Urs	Ettiswil	Gemeindeammann
Bucheli	Beat	Werthenstein	Gemeindepräsident
Cellarius	Sandra	Pfaffnau	Gemeinderätin
Dahinden	Andreas	Schüpfheim	Verbandsleitung
Filliger-Renggli	Chantal	Ufhusen	Gemeinderätin
Frank	Reto	Grossdietwil	Gemeindepräsident
Grädel	Alexander	Huttwil	Mitglied Gemeinderat
Hofstetter	Michael	Hasle	Gemeindeammann
Kurmann	Anton	Grossdietwil	Bauverwalter
Leuenberger	Erich	Nebikon	Gemeindeammann
Lustenberger	Lukas	Luthern	Gemeinderat
Lustenberger	Urs	Zell	Gemeinderat Ressort Bau + Umwelt
Meyer	Andreas	Altbüron	Gemeinderat
Müller	Reto	Langenthal	Stadtpräsident
Rohrbach	Walter	Huttwil	Gemeindepräsident
Röllli	Toni	Willisau	Leiter Arbeitsgruppe Verkehr ad-
Rösli	Fredy	Werthenstein	Gemeindeammann
Rösli	Thomas	Hasle	Gemeindepräsident
Scheidegger	Walter	RK Emmental	Vorsitzender Kommission ÖV
Schubiger	Philipp	PostAuto AG	Key Account Manager Zentralschweiz
Schwegler	Irma	Willisau	Stadträtin / Mitglied Verbandsleitung
Thalmann	Vroni	Flühli	Sozialvorsteherin
Unternährer	Jolande	Romoos	Sozialvorsteherin
Vogel	Tobias	RET Zofingenregio	Regionalplaner
Wermelinger	Sabine	Flühli	Gemeindepräsidentin
Zemp	Franz	Buttisholz	Gemeindepräsident
Zettel-Arnet	Priska	Luthern	zukünftige Gemeinderätin
Zürcher	Willi	Reiden	Gemeinderat

Workshop 2 vom 22. September 2020

Nachname	Vorname	Firma / Gemeinde	Funktion
Amstein	Robert	Amstein Bus AG	Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr
Baumgartner	Mario	LuzernPlus	Projektleiter
Bieri	Tanja	Entlebuch	Gemeinderätin
Bouvard Marty	Christine	Schüpfheim	Gemeindepräsidentin
Bucher	Willi	Wolhusen	Gemeindeammann
Costa	Stefan	Region Oberaargau	Geschäftsführer
Eggenberger	Werner	Schötz	Gemeinderat
Emmenegger	Wendelin	Schüpfheim	Gemeinderat
Erni	Franzsepp	Ruswil	Gemeindepräsident
Erni	Cornel	Grosswangen	Gemeinderat
Felder	Hans	Doppleschwand	Gemeindeammann
Fischer	Beat	Grosswangen	Gemeindepräsident
Frey	Peter	Ruswil	Account Manager SBB
Gigon	Marcel	Schwarzenberg	Gemeindepräsident
Gloor	Hans-Rudolf	Gettnau	Gemeinderat
Heuberger	Hermenegild	Hergiswil	Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr
Hodel	Pius	Hergiswil	Gemeindeammann
Iten	Guido	Schötz	Gemeinderat
Kaufmann	Pius	Escholzmatt- Marbach	Gemeindeammann
Keusch	Daniel	Wauwil	Gemeinderat
Obi	Peter	Ettiswil	Gemeindepräsident
Röllli	Toni	Willisau	Leiter Arbeitsgruppe Verkehr ad- interim
Rüegger	Theo	Trubschachen	Kommission ÖV Region Emmental
Stadelmann	Lotti	Ruswil	Gemeinderätin
Vogel	Robi	Entlebuch	Gemeindeammann
Wermelinger	Roland	Egolzwil	Gemeinderat
Wicki-Blum	Lisbeth	Wolhusen	Gemeinderätin
Zürcher	Jürg	Trubschachen	Gemeinderat

Anhang 2: Erfolgskontrolle Massnahmen alte Strategie

Nr.	Massnahme	Priorität
Beeinflussung Strukturen durch raumplanerische Massnahmen		
RP.1	Ortsplanungsrevisionen und Erschliessungsklassen des öffentlichen Verkehrs → nicht Teil der neuen Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST (RLW); bewusst abgegrenzt, da Thema der Arbeitsgruppe (AG) Raum- und Richtplanung	E/A
RP.2	Verhältnis von Flächen für Wohnen und Arbeiten optimieren → nicht Teil der neuen Mobilitätsstrategie RLW, da Thema der AG Raum- und Richtplanung	E/A
RP.3	Förderung von dezentralen Infrastrukturen → nicht explizites Thema der neuen Mobilitätsstrategie RLW, da themenübergreifender Grundauftrag der RLW	E/A
Übergeordnete Stossrichtungen		
Ü.1	Abstimmung von Mobilitätsbedürfnissen und finanziellen Ressourcen, Controlling → in neue Mobilitätsstrategie RLW als Grundhaltung überführt	E/A
Angebot		
<u>Strasseninfrastruktur</u>		
A.1	Umfahrungen Raum Wolhusen: Verkehrserhebung → umgesetzt	A
A.2	Umfahrung Wolhusen Süd – Lobbyarbeit und Erarbeitung flankierende Massnahmen → läuft; und als «Schlüsselmassnahme» Nr. 7 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	A
A.3	Optimierung Niveauübergänge Raum Wolhusen → Umsetzung in die Wege geleitet	A
A.4	Umfahrung Ruswil → als «weitere Massnahme» in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	B
A.5	Umfahrung Schötz/Alberswil → als «Schlüsselmassnahme» Nr. 8 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	B
A.6	Durchfahrt Littauer Boden – Seetalplatz → als «weitere Massnahme» in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	C
A.7	Ausbau Kreisel Grundmatt Willisau → wird umgesetzt	A
<u>Schieneinfrastruktur</u>		
A.8	Realisierung Tiefbahnhof Luzern unterstützen: Voraussetzung für die Verbesserung der Anschlüsse → als «Schlüsselmassnahme» Nr. 3 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	A
A.9	Spangenschliessung Willisau-Olten → als «Schlüsselmassnahme» Nr. 4 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	B

Anlagen für kombinierten Verkehr		
A.10	Gesamtregionales Konzept P+R/B+R → geprüft; Beschluss: wird nicht weiter verfolgt	A
Öffentlicher Verkehr		
A.11	Busbevorzugungsmassnahmen in Sursee, Luzern und Willisau → umgesetzt	A
A.12	Optimierung der Bahnverbindungen Luzern – Wolhusen – Willisau → umgesetzt	A
A.13	Optimierungen Busverbindungen im Fahrplanverfahren → sehr viel umgesetzt; bleibt Daueraufgabe der Regionalentwicklung	E/A
A.14	Touristische Mobilitätsangebote → läuft; 2/3 umgesetzt	B
A.15	Aufrechterhaltung Direktverbindung in die Zentren (Luzern, Sursee) → umgesetzt	E/A
A.16	Stärkung Verkehrsknoten Littau → läuft; und als «weitere Massnahme» in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	A
A.17	Angebotsausbau Wolhusen – Bern → als «Schlüsselmassnahme» Nr. 2 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	B
A.18	Beschleunigte Verbindung Wolhusen – Langenthal → als «Schlüsselmassnahme» Nr. 1 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	A
A.19	Eilverbindung Wolhusen – Sursee → offen; als «weitere Massnahme» in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	B
Langsamverkehr		
A.20	Umsetzung kantonales Radroutenkonzept → als Teil der «Schlüsselmassnahme» Nr. 9 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	B
Mobilität		
Mobilitätsmanagement im touristischen Verkehr		
M.1	Mobilitätskonzept UNESCO Biosphäre Entlebuch → geprüft; Beschluss: wird nicht weiter verfolgt	C
Mobilitätsmanagement im Alltagsverkehr		
M.2	Regionales Mobilitätsmanagement → als Teil der «Schlüsselmassnahme» Nr. 10 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	A
M.3	Anfangszeiten von weiterführenden Schulen → als Teil der «Schlüsselmassnahme» Nr. 10 in die neue Mobilitätsstrategie RLW überführt	B

Anhang 3: Bauprogramm Kantonsstrassen

Vgl. https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/strategische_planung/bauprogramm

Anhang 4: Massnahmenblätter

Prioritätendefinition:

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 von A bis E)

Öffentlicher Verkehr	Nr. 1						
<h2 style="text-align: center;">ÖV-Anbindung des Raums Wolhusen – Willisau – Huttwil via Langenthal an die Zentren Olten, Bern, Basel sowie nach Luzern verbessern</h2>							
Zielsetzung							
<ul style="list-style-type: none"> • Die Erreichbarkeit unserer Region von und in die Mittelland-Zentren durch den Bahnkorridor nach Langenthal wird massiv verbessert. • Die Erreichbarkeit von Luzern aus der Region Huttwil – Willisau ist zu verbessern. • Im ersten Schritt ist mittels einer Studie aufzuzeigen, welches Fahrzeitpotenzial mit welchen Massnahmen grundsätzlich möglich ist, um künftige Ausbauten auf diese Erkenntnisse auszurichten. • Die definierten Ausbauschritte sind bedarfsgerecht Planungshorizonten zuzuordnen und in den Planungsinstrumenten zu sichern. • Die notwendigen Anlagen und Flächen für künftige Entwicklungen in diesem Korridor sind sicherzustellen. • Der ÖV-Halt in Zell ist weiterhin zu gewährleisten und die Busverbindungen nach St. Urban darauf abzustimmen. • Der öffentliche Verkehr soll den Bedarf der Gemeinden auch in den weniger frequentierten Randzeiten abdecken – sowohl am Abend (Nachtangebot) als auch am Wochenende. 							
Beschreibung							
<p>Der ÖV-Anschluss der Region Luzern West an das Schweizer Mittelland ist ein Kernparameter für die Standortqualität und -entwicklung unserer Gemeinden. Die Fahrt Wolhusen – Langenthal dauert heute jedoch sehr lange. Die Reisezeit mit dem Zug beträgt gerademal etwas weniger als die halbe Reisezeit mit dem Fahrrad. In vergleichbaren Korridoren wird dieselbe Distanz in der halben Fahrzeit zurückgelegt.</p> <p>In gleicher Weise sind schnelle Verbindungen nach Huttwil und Willisau ein zentrales Anliegen der Region Langenthal, Oberaargau. So haben die beiden Planungsverbände Oberaargau und Luzern West das Anliegen nach massiv schnelleren Verbindungen in den Jahren 2017/2018 gemeinsam deklariert und mit Schreiben an den VVL und das AÖV Bern mit Antrag nach einer Machbarkeitsprüfung bekräftigt.</p> <p>In einem ersten Schritt bzw. einer ersten Planungsphase ist eine Machbarkeitsstudie zu entwickeln, die aufzeigt, wie die Fahrzeit zwischen Wolhusen und Langenthal massiv beschleunigt werden kann – bis hin zur halben Fahrdauer. Es gilt auszuloten, welches Fahrzeitpotenzial in diesem Korridor möglich ist. Die Studie soll in Fahrzeit-Schritten von 50 Minuten bis 30 Minuten aufzeigen, welche zugehörigen Massnahmen erforderlich sind und diese künftigen Realisierungshorizonten zuordnen. Der VVL leitet federführend den Start einer entsprechenden Studie.</p> <p>In weiteren Schritten sind auf dieser Basis Beschleunigungsprojekte zu initialisieren, um schrittweise auf eine konkurrenzfähige Fahrzeit zu gelangen. Künftige Ausbauten sind auf die Erkenntnisse dieser Studie auszurichten, um die Aufwärtskompatibilität auf eine massive Verbesserung sicherzustellen.</p> <p>Die notwendigen Anlagen und Flächen für künftige Entwicklungen in diesem Korridor sind zu evaluieren und in den Planungsinstrumenten zu sichern.</p> <p>Die Erarbeitung und Entwicklung soll in enger Zusammenarbeit mit der RVK Oberaargau und deren tangierten Gemeinden erfolgen.</p>							
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)							
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: RVK Oberaargau</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern	<input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: RVK Oberaargau	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden						
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern	<input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST						
<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: RVK Oberaargau							
Priorität							
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E							
Einflussmöglichkeiten der Region							
<ul style="list-style-type: none"> • Engagement und Treiber bei der anlaufenden Machbarkeitsstudie des VVL. • Sicherstellen, dass die Planung die Zielsetzungen der Region verfolgt. • Fortführen des bereits eingeleiteten Engagements und der Zusammenarbeit mit der RVK Oberaargau. 							
<ul style="list-style-type: none"> • Kostenschätzung 							

• Nächste Schritte
• Die anlaufende Machbarkeitsstudie des VVL in enger Zusammenarbeit mit der RVK Oberaargau unterstützen und sicherstellen, dass sie die terminlichen und inhaltlichen Zielsetzungen unserer Regionen verfolgt.
• Weitere Informationen

Öffentlicher Verkehr	Nr. 2
<h2 style="text-align: center;">ÖV-Angebot Entlebuch – Emmental Richtung Bern und Luzern verbessern und notwendige Anlagenflexibilität sichern</h2>	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Das ÖV-Angebot im Korridor Entlebuch – Emmental wird in Schritten weiter verbessert. Die Anbindung an die Zentren Bern und Luzern wird bedarfsgerecht weiterentwickelt. • Eine dritte stündliche Verbindung zwischen Luzern – Wolhusen – Schüpfheim – Langnau i.E. – Konolfingen – Bern wird realisiert. • Anlagenflexibilität in den Bahnhöfen wird für künftige Angebote sichergestellt. • Die Nutzung des bestehenden Angebots ist mit geeigneten Massnahmen zu verstärken (höhere Auslastung). 	
Beschreibung	
<p>Die Erreichbarkeit der Gemeinden unserer Region ist einer der wichtigsten Faktoren für die Standortqualität. Deshalb ist das ÖV-Angebot auch im Korridor Entlebuch – Emmental weiter auszubauen. Die Entwicklung soll in Schritten durchgeführt werden. Dazu gehört auch, dass der öffentliche Verkehr den Bedarf in den weniger frequentierten Randzeiten abdeckt – sowohl am Abend (Nachtangebot) als auch am Wochenende.</p> <p>Die Verbesserungen sollen in folgenden Schritten und Zeithorizonten erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig (Horizont bis Ende 2023): Kurzfristig ist die heutige betriebliche Flexibilität der Strecke und der Kreuzungspunkte nach dem BehiG-Umbau durch die SBB sicherzustellen. Im Rahmen der Planungs- und Projektierungsarbeiten für die Umsetzung des BehiG sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, um langfristig infrastrukturseitig eine dritte stündliche Verbindung zwischen Luzern – Wolhusen – Schüpfheim – Langnau i.E. – Konolfingen – Bern zu ermöglichen. • Mittelfristig (Horizont 2024 bis 2035): Mittelfristig sind Angebotsverbesserungen zu realisieren, die ohne grössere Infrastrukturausbauten umgesetzt werden können. Dies beinhaltet explizit die Realisierung von zwei Perronkanten an den Bahnhöfen Schachen, Entlebuch und Escholzmatt. • Langfristig (Horizont 2035 bis 2040): Langfristig soll eine durchgehende, dritte stündliche Verbindung zwischen Luzern – Wolhusen – Schüpfheim – Langnau i.E. – Konolfingen – Bern realisiert werden. Dazu sind Angebote zu erarbeiten und zu bewerten, die in die nächste Planung des Bundes zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur eingegeben werden und bis 2035 realisiert werden können. <p>Mit einer übergreifenden Studie soll eine Gesamtsicht entwickelt werden – der Fächer geöffnet werden –, um schrittweise Angebotsoptimierungen für die ganze Region aufzuzeigen (z.B. dritte Verbindung Bern – Luzern via Emmental/Entlebuch und Verbindung Konolfingen – Thun). Dabei sind auch die Anbindungen in den Knoten Bern und Luzern sicherzustellen. Mit der Studie sollen die Schwachstellen und der Bedarf als Ausgangslage analysiert werden.</p> <p>Die Erarbeitung und Entwicklung soll in enger Zusammenarbeit mit der ÖV-Regionalkonferenz Emmental und deren tangierten Gemeinden erfolgen.</p>	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: ÖV Regionalkonferenz Emmental	
Priorität	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellen, dass die laufenden BehiG-Projekte der SBB die notwendige betriebliche Flexibilität für spätere, erweiterte Angebote sicherstellen. • Initialisieren einer übergreifenden Angebotsstudie für eine Gesamtsicht über die gesamte Region, in Zusammenarbeit mit der RK Emmental. • Fortführen des bereits eingeleiteten Engagements und der Zusammenarbeit mit der RK Emmental. 	
Kostenschätzung	

Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von zwei Perronkanten in den Bahnhöfen Escholzmatt, Entlebuch und Schachen fordern • In enger Zusammenarbeit mit der RK Emmental und den Gemeinden die notwendige betriebliche Flexibilität in den laufenden BehiG-Projekten der SBB prüfen und durchsetzen. • Initialisieren einer übergreifenden Angebotsstudie für eine Gesamtsicht über die gesamte Region.
Weitere Informationen

Öffentlicher Verkehr	Nr. 3
<h2 style="text-align: center;">Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern in allen Phasen für unsere Region maximal nutzen</h2>	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) wird generell von der REGION LUZERN WEST unterstützt • Ab der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs verfügt unsere Region mindestens über eine attraktive Durchmesserlinie durch den Bahnhof Luzern sowie bedürfnisorientiert über viertelstündliche Verbindungen ins Zentrum Luzern. • Für notwendige Anlagenerweiterungen sind die Flächen zwischen Wolhusen und Luzern sichergestellt. Sämtliche anstehenden Umbauten von Bahnhöfen sind aufwärtskompatibel gestaltet. • In der Bauphase ist eine attraktive Erreichbarkeit der Region jederzeit gewährleistet. 	
Beschreibung	
<p>Der Flaschenhals bei den Gleisanlagen der Einfahrt in den Bahnhof Luzern verunmöglicht heute Angebotserweiterungen, auch in Richtung der Region Luzern West. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern werden die notwendigen Kapazitäten für Angebotsentwicklungen geschaffen. Diese Kapazitäten sollen für unsere Region maximal genutzt werden.</p> <p>Ab der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs ist die Anbindung unserer Region an den Bahnhof Luzern weiter zu verbessern. Dazu sollen mindestens eine attraktive Durchmesserlinie sowie viertelstündliche Verbindungen ins Zentrum Luzern realisiert werden (unter Berücksichtigung der dannzumaligen Bedarfsverhältnisse).</p> <p>Um die notwendigen Anlagenerweiterungen auch zwischen Luzern und Wolhusen zu ermöglichen, sollen die Flächen für eine Doppelspur bzw. für Doppelspurabschnitte in den Planwerken gesichert werden.</p> <p>Sämtliche anstehenden Umbauten von Bahnhöfen und Kreuzungsbauwerken auf diesen Strecken sind aufwärtskompatibel zu gestalten.</p>	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
Priorität	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
<ul style="list-style-type: none"> • Frühzeitige und dauernde Einflussnahme in die Langfristplanung für den ÖV Richtung Luzern. • Konsequentes Engagieren und Durchsetzen, dass die Flächensicherung festgesetzt ist und Bahnhofumbauten die Aufwärtskompatibilität berücksichtigen. 	
Kostenschätzung	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfen der aktuellen Planungsinstrumente über den Stand der Flächensicherung für die Doppelspur. 	
Weitere Informationen	

Öffentlicher Verkehr	Nr. 4
Spangenschliessung Wiggertal	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftliche Entwicklung aus dem Raum Entlebuch-Wolhusen-Willisau-Nebikon stärken. • Wir wollen damit das Verbandsgebiet attraktiver zum Wohnen und Arbeiten machen. • Langfristig ist die Lücke im Schweizer Bahnnetz zwischen Willisau und Nebikon geschlossen. Es handelt sich hierbei um ein Generationenprojekt. • Die Grundlagen für eine Eingabe eines Angebotes für ein Bahnprodukt aus dem Raum Entlebuch-Wolhusen-Willisau direkt nach Nebikon Olten ist bis 2040 zu erarbeiten. Dieses Angebot ist in die Planung des Bundes zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur einzugeben. 	
Beschreibung	
<p>Zwischen Willisau und Nebikon besteht eine Lücke im Schweizer Bahnnetz mit entsprechenden Nachteilen bezüglich der Mobilität für die Einwohnenden und Unternehmen in unserem gesamten Verbandsgebiet.</p> <p>Unsere Verbandsgemeinden haben dies erkannt und als erste wichtige Massnahme die «Korridorsicherung Wiggertal» an der Delegiertenversammlung vom 23. Mai 2018 beschlossen.</p> <p>Bis zum Jahr 2040 sollen Massnahmen – Planung und Projektierung – ergriffen werden, um ein künftiges attraktives Angebot zu ermöglichen.</p> <p>Langfristig soll die Lücke im Bahnnetz mit positiven Impulsen für die Wirtschaft und die Einwohnenden im Verbandsgebiet geschlossen werden.</p>	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input 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 checked="" type="checkbox"/> Weitere: Bund, SBB	
Priorität	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
<ul style="list-style-type: none"> • Einflussnahme in die Langfristplanung des Kantons Luzern • Engagieren in die Planung des Bundes zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. • Platzierung dieses Anliegens bei verschiedenen Anspruchsgruppen (z.B. an der Regionalkonferenz) 	
Kostenschätzung	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Einbringen des Anliegens in die kantonale Mobilitätsstrategie • Diskussion über das Thema an der Regionalkonferenz 2021 der REGION LUZERN WEST 	
Weitere Informationen	
https://www.regionwest.ch/projekte-foerderinstrumente/eigene-projekte/news-detail/korridorsicherung-wiggertal-regionaler-teilrichtplan/	

Parkieren und umsteigen	Nr. 5
<h2 style="text-align: center;">Wichtige Bahn- und Bushöfe als Mobilitätsdrehscheiben gestalten (Park+Ride, Sharing, alltägliche Dienstleistungen, Busbahnhöfe)</h2>	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Gestaltung von regionalen Mobilitätsdrehscheiben sowie ländlichen Bahn- und Bushöfen zu Mobilitätsdrehscheiben soll für die Nutzer attraktiv sein, um für ihre Reisen in die Region und aus der Region den öffentlichen Verkehr mit anderen Mobilitätsangeboten und dem eigenen Auto zu kombinieren. • Überlastete Strassen sind entlastet und die Auslastung des öffentlichen Verkehrs ist verbessert. 	
Beschreibung	
<p>Die REGION LUZERN WEST hat sich unter anderem eine <u>effiziente</u> und <u>verlässliche</u> Mobilität zum Ziel gesetzt.</p> <p><u>Effizienz:</u> Der ÖV kann wesentlich zur Effizienz der Mobilität beitragen: Er kann viele Menschen gleichzeitig auf wenig Raum und mit verhältnismässig wenig Energieverbrauch befördern – aber nur, wenn er gut ausgelastet ist. Es braucht also Massnahmen, um die Auslastung des ÖV zu verbessern. Dies trägt zu den Zielen bei, die Anbindung der Region mit dem ÖV zu verbessern und die Erschliessung auch in Randzeiten zu ermöglichen. Nur wo das bestehende ÖV-Angebot gut genutzt wird, hat die Forderung nach einem weiteren Ausbau realistische Chancen auf Umsetzung.</p> <p><u>Verlässlichkeit:</u> Der ÖV ist im Allgemeinen verlässlich – er ist meist nicht betroffen von überlasteten oder gar verstopften Strassen. Aber nicht jedes Mobilitätsbedürfnis kann mit dem ÖV oder anderen Angeboten wie Sharing-Dienstleistungen abgedeckt werden (Grosseinkauf, Umzug, Arztbesuche, etc.). Die Nutzung des Autos ist aber nur dann verlässlich, wenn die Strassen auf der ganzen Reise nicht überlastet sind. Dies kann unter anderem dadurch erreicht werden, dass das Auto nur genutzt wird, wenn dies auch wirklich erforderlich ist. Die Kombination des Autos mit dem ÖV oder mit anderen Mobilitätsangeboten muss dafür eine attraktive Alternative sein: Reisen mit dem Auto bis an den Bahnhof, dann mit dem Zug ins Stadtzentrum.</p> <p><u>Gestaltung der Mobilitätsdrehscheiben:</u> Die Mobilitätsdrehscheiben sollen neben ihrer verkehrlichen Wirkung auch attraktive Orte für Einkauf, Erholung und Begegnung sein.</p> <p><u>Massnahmen:</u> Heute ist das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr für die Nutzer noch nicht attraktiv genug. Das zentrale Stichwort, um diese Attraktivität zu erreichen, ist «einfach». Die Nutzer/innen müssen einfach umsteigen können, das heisst Parkplätze müssen vorhanden, <u>einfach</u> reservier- und bezahlbar, günstig und nahe an den Bahnhöfen sein sowie ein Sicherheitsgefühl bieten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hier besteht ein enger Zusammenhang zur Massnahme der einheitlichen Bewirtschaftung von Parkplätzen (gemeinsame Grundsätze und insbesondere gemeinsames, einfaches Reservations- und Bezahlsystem). • Die Angebote des ÖV müssen zusammengezogen werden (Bahnhöfe an Busangebote anschliessen). • Bahnhöfe müssen Platz für Ein-/Aussteigerverkehr bieten, dieser muss sicher abgewickelt werden können. • Bahnhöfe müssen Platz und günstige Konditionen für Taxis und Sharing-Angebote (wie z.B. Mobility) bieten. Diese sind insbesondere wichtig, damit auch Reisende, die von aussen in die Region reisen, den ÖV nutzen. • Kanton, Gemeinden und andere Grundstückseigentümer (z.B. Bahnen wie SBB, BLS) müssen die Entwicklung der Bahnhöfe entsprechend in ihren Planungen vorsehen. <p><u>Örtlicher Fokus:</u> Mit dem Fokus auf Bahnhöfe von regionalen Zentren können schon bestehende Ansätze genutzt werden, wo Bahn- und Busangebote aus einem regionalen Knoten heraus angeboten werden. Im Vordergrund stehen vor allem Willisau, Wolhusen und Schüpfheim als regionale Zentren. Aber auch an den anderen ländlichen Bahn- und Bushöfen soll dieser Ansatz verfolgt werden.</p> <p><u>Massnahmen auf nationaler Ebene:</u> Der Bund lanciert mit Kantonen, Städten und Gemeinden ein Aktionsprogramm. Erste Anlässe dazu haben schon stattgefunden (z.B. Städtekonferenz Mobilität, Bundesamt für Raumentwicklung). Von</p>	

<p>Mobilitätsdrehscheiben können nicht nur die Gemeinden der Region Luzern West profitieren, sondern auch die Städte. Deshalb ist eine enge Abstimmung mit den städtischen und kantonalen Partnern wichtig. Dies könnte ein Thema sein, das sich als Beispiel für die gute und zielgerichtete Zusammenarbeit von städtischen und ländlichen Regionen eignet, da es für alle Beteiligten einen Nutzen hat.</p>	
<p>Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (<input checked="" type="checkbox"/>)</p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB/BLS</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u></p>
<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E</p>	
<p>Einflussmöglichkeiten der Region</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationsbeschaffung über nationale/kantonale Programme • Lobbyieren für eine gemeinsame Potenzialabschätzung, Erarbeitung von Grundlagen für eine langfristige Strategie 	
<p>Kostenschätzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung von Grundlagen/Studien: 100'000–200'000 CHF (gemeinsam mit anderen Partnern) 	
<p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersicht verschaffen über die nationalen Aktionen/Massnahmen (gemeinsam mit dem Kanton) <ul style="list-style-type: none"> → wo können wir andocken/mitmachen? → Was planen SBB/BLS auf ihren Arealen? • Initiieren/Erarbeiten einer Studie für den Kanton Luzern (und die angrenzenden Räume) zum Potenzial und zur konkreten Umsetzung von Mobilitätsdrehscheiben (als Grundlage dazu könnte vorerst eine Literaturrecherche durchgeführt werden) • Erarbeiten von Leitfäden (evtl. gibt es schon bestehende?) für die kontinuierliche Entwicklung von Mobilitätsdrehscheiben (für Kanton, Region, Gemeinden, SBB/BLS) • Evaluation einer gemeinsamen Parking-Lösung (gemeinsame, offene technische Basis als erste Priorität; gemeinsame Grundsätze der Bepreisung ist nachrangig) <ul style="list-style-type: none"> → siehe Massnahme 6 	
<p>Weitere Informationen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking-Lösungen: Hier gibt es von verschiedenen Stakeholdern Bestrebungen, einheitliche und offene Lösungen zu entwickeln. Diese Entwicklungen sind unbedingt zu berücksichtigen. 	

Parkieren und umsteigen	Nr. 6
Abgestimmtes Parkplatzmanagement für öffentliche Parkplätze und für publikumsintensive Unternehmungen in der ganzen Region erarbeiten	
Zielsetzung	
Sämtliche Gemeinden der Region Luzern West verfügen über ein einheitliches System beim Management und der Bewirtschaftung von Parkplätzen. Dabei werden nebst den öffentlichen Parkplätzen auch die Parkplätze von publikumsintensiven Unternehmungen bewirtschaftet.	
Beschreibung	
Zur Erleichterung der Bewirtschaftung soll nach Möglichkeit ein gemeinsames innovatives System erarbeitet/beschafft und eingesetzt werden. Es soll geprüft werden, ob bei bahnhofsnahe Parkplätzen das Bezahlen der Parkplätze als Teil in das Billett für den öffentlichen Verkehr eingebunden werden kann. Zur Erarbeitung dieses Themas soll ein Prozess mit den Gemeinden gestartet werden, wobei das Ganze auf einem kooperativen Weg angegangen wird. Ein einheitliches System bedeutet jedoch nicht, dass die Preise auch einheitlich sind. Die Preise können differenziert nach Gemeinde sein, orientieren sich jedoch an überlagerten Vorgaben (z.B. SBB).	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<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 checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB, BLS, Private Grundeigentümer und Detailhändler (Coop, Migros, etc.)	
Priorität	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
Die REGION LUZERN WEST kann die Gemeinden sensibilisieren, mit den Gemeinden einen Prozess erarbeiten und im Rahmen des Projekts die Gemeinden bis zur Beschlussfassung begleiten. Die Entscheidung wird jedoch bei den Verbandsgemeinden liegen.	
Kostenschätzung	
Eine Kostenschätzung ist zurzeit nicht möglich. Es wird jedoch phasenbasiert unterschiedliche Kosten bzw. Investitionen geben. Die Investitionen in der Realisierung werden beträchtlich sein. Allerdings müssten diese mittelfristig durch den Betrieb selbsttragend werden.	
Nächste Schritte	
Als erstes soll ein Vorprojekt mit einem Prozessbeschrieb erarbeitet werden (Vorgehenskonzept mit Projektbeschreibung, Perimeter, Zielen, Abgrenzungen, usw.).	
Weitere Informationen	

Strassenverkehr	Nr. 7
Umfahrung Wolhusen Süd	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaft in der Region stärken und Arbeitsplätze sichern • Tourismus- und Naherholungsgebiet Entlebuch erschliessen • Die Verkehrsdrehscheibe Wolhusen stärken • Die Strassen um das Regionalzentrum Wolhusen entlasten und den Verkehrsfluss in und um Wolhusen verbessern 	
Beschreibung	
<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. Die Durchfahrt auf der Achse Luzern – Entlebuch soll mit begleitenden Massnahmen gelenkt werden.</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> <p>Mit Beschluss des Luzerner Kantonsrats vom 3. Dezember 2018 für die Planung der Umfahrung Wolhusen Süd wurden 2.3 Millionen Franken in den Topf A vom Bauprogramm Kantonsstrassen für die Jahre 2019-2022 überwiesen. Der Luzerner Kantonsrat hat mit einer sehr deutlichen Mehrheit der Luzerner Regierung den Auftrag gegeben, die Umfahrung Wolhusen zu planen.</p>	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Wolhusen, Werthenstein <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
Priorität	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
Die vom Kantonsrat verlangte Planung wird durch die REGION LUZERN WEST aktiv begleitet. Beim nächsten Bauprogramm 2023-2026 wird darauf eingewirkt, dass der Baukredit in den Topf A kommt.	
Kostenschätzung	
Grobschätzung 100 Mio. CHF	
Nächste Schritte	
Politische Lobbyarbeit der Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST abgestimmt mit dem Co-Präsidium der IG Umfahrung Wolhusen im Rahmen des Strassenbauprogramms 2023-2026	
Weitere Informationen	
Der Luzerner Kantonsrat hat mit einer sehr deutlichen Mehrheit (>70%) der Luzerner Regierung den Auftrag erteilt.	

Strassenverkehr	Nr. 8
Umfahrung Schötz/Alberswil	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsraum Willisau und Umgebung bis Wolhusen/Entlebuch durch die Beschleunigung der Achse durch das Wiggertal stärken. • Wir wollen damit das Verbandsgebiet attraktiver zum Wohnen und Arbeiten machen. • Wir wollen den Verkehrsfluss in und um Alberswil/Schötz bis und mit Dagmersellen verbessern. • Im Zusammenhang mit der konkreten Planung der Umfahrung Schötz/Alberswil sowohl im Süden wie im Norden sind mittels Studien Massnahmen zu erarbeiten, um den Verkehr zwischen Willisau-Alberswil (südlicher Teil, ab Kreisel Grundmatt in Willisau) und zwischen Schötz bis Dagmersellen (nördlicher Teil, bis Autobahnauffahrt Dagmersellen) zu verflüssigen und zu beschleunigen. Dabei ist auch eine Lösung für den Bahnübergang in der Ettiswilerstrasse zu evaluieren. 	
Beschreibung	
<p>In den letzten Jahren hat der Verkehr auf der Achse Willisau – Dagmersellen sehr stark zugenommen. Die REGION LUZERN WEST hat in den Jahren 2017 und 2018 zusammen mit den Gemeinden Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Gettnau, Nebikon, Schötz und Willisau für die Umfahrung Schötz/Alberswil den entsprechenden Korridor zwischen Willisau und Nebikon behördenverbindlich gesichert. Der politische Wille der Gemeinden und der ganzen Region für diese Umfahrung Schötz/Alberswil ist vorhanden. Im aktuell gültigen Bauprogramm für die Kantonsstrassen vom Kanton Luzern sind im Topf B für die Planung der Umfahrung Schötz/Alberswil (inkl. Variantenstudium) 2.5 Millionen Franken eingestellt.</p>	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde: Schötz, Alberswil <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> <input type="checkbox"/> Weitere:	
Priorität	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
<p>Zusammen mit den Gemeinden Schötz und Alberswil sowie den anderen Gemeinden im Wiggertal das Variantenstudium vom Kanton Luzern aktiv begleiten. Bei der Erarbeitung des nächsten Bauprogramms für die Kantonsstrassen (2023–2026) sicherstellen, dass dieses Anliegen im Topf A positioniert wird.</p>	
Kostenschätzung	
–	
Nächste Schritte	
Bauprogramm Kantonsstrassen	
Weitere Informationen	

Alternativen im Pendler- und Freizeitverkehr	Nr. 9
Veloinfrastruktur in allen Korridoren verbessern und E-Bike als Pendleralternative fördern	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Velorouten (auch für neue Verkehrsmittel im Bereich des Langsamverkehrs) • Erweiterung der Anschlussmöglichkeiten (Velostationen, E-Bike-Ladestationen, Sharing-Systeme, usw.) • Sicherheit für den Langsamverkehr erreichen, v.a. gegenüber (E-)Velos • Barrierefreie Fahrt für den Langsamverkehr erreichen, v.a. für (E-)Velos 	
Beschreibung	
<p>Wir wollen die vom Bundesrat vorgeschlagenen Lösungsansätze im Bereich des Langsamverkehrs in der Region Luzern West in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Kanton weiterentwickeln (Link Schnittstellenprobleme gemeinsam lösen).</p> <p>Die Verkehrsmittel sollen stärker verknüpft werden, das netz- und verkehrsmittelübergreifende Verkehrsmanagement ist zu optimieren, der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussverkehr sind zu fördern und mit qualitativ hochwertigen, möglichst durchgehenden und sicheren Velobahnen zu ergänzen. Wir wollen den Ausbau der Velorouten, wie auch aus dem vom Kantonsparlament überwiesenen Vorstoss im Kanton Luzern hervorgeht, insbesondere in der Region Luzern West schneller vorantreiben.</p> <p>Anschluss Themen – wie zum Beispiel Velostationen, Lademöglichkeiten für E-Bikes, Sharing-Systeme, usw. – sind aktiv zu suchen und in die Umsetzung zu bringen.</p> <p>Kantonsübergreifende Velorouten sind in Zusammenarbeit mit Gemeinden, Regionen und Kantonen ausserhalb unseres Verbandsgebietes zu planen.</p>	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB, BLS, Private Grundeigentümer und Detailhändler (Coop, Migros, usw.)	
Priorität	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
<p>Die Idee gemäss Postulat «Ausbau des Velonetzes im Kanton Luzern», insbesondere in der Region Luzern West verfolgen und bei den laufenden Projekten direkt Einfluss nehmen. U.a. aktive Einsicht in den Stand des Radroutenkonzepts verlangen und die Entwicklung des Vorstosses «Velowege vom Strassennetz zu entkoppeln» beobachten und wo möglich Einfluss nehmen.</p>	
Kostenschätzung	
Für die Geschäftsstelle REGION LUZERN WEST: personelle Ressourcen 20% Für Gemeinden und Kanton nicht abschätzbar	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen und Zusammentragen der aktuellen regionalen und überregionalen Aktivitäten in diesem Bereich • Zielerreichungsplanung zusammenstellen <p>Nötige und dringende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung Schüpfheim • Massnahmen noch offen südlich von Wolhusen, in Schötz und in Willisau <p>Nötige Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radwege nördlich von Entlebuch, östlich von Zell, in Dagmersellen und östlich von Ettiswil • Verkehrsberuhigung Ruswil • Massnahmen noch offen südlich von Entlebuch, in Menznau, in Rüediswil, in Willisau, in Zell und in Nebikon 	

Erwünschte Massnahmen:

- Radwege nördlich von Luthern, zwischen Altbüron und St. Urban und ein kurzer Abschnitt zwischen Escholzmatt und Schüpfheim
- Radstreifen in Schüpfheim
- Verbesserung bestehender Anlage südlich von Schüpfheim
- Massnahmen noch offen bei zwei Abschnitten westlich von Escholzmatt, in Flühli, südlich von Schüpfheim, bei drei Abschnitten zwischen Wolhusen und Ruswil, zwischen Hutwil und Zell sowie in Dagmersellen

Weitere Informationen

Alternativen im Pendler- und Freizeitverkehr	Nr. 10
Vorgaben zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten bei der Planung und dem Betrieb von Überbauungen (Industrie/Gewerbe/Wohngebieten) erarbeiten (gemeinsam durch die Gemeinden)	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Aktive Beobachtung und Unterstützung der Programme von EnergieSchweiz und des Kantons (oder in Zusammenarbeit) im Bereich Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen, für Gemeinden, für Areale und für Unternehmen – Link, die Programme sollen 2021 überarbeitet sein. • Direkte Einflussnahme zum Thema nach Möglichkeit. • Mit der Massnahme sollen 1) Verkehr vermieden und 2) nachhaltige Verkehrsformen (fossilfrei, geteilt, usw.), gefördert werden, u.a. durch Einführung und Umsetzung eines Mobilitätsmanagements. 	
Beschreibung	
<p>Beobachtung und Unterstützung der Aktivitäten, wie hier am Beispiel Mobilitätsmanagement für Unternehmen: Das Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» (MMU) ist Teil der freiwilligen Massnahme der Energiestrategie des Bundes und wird durch EnergieSchweiz für Gemeinden umgesetzt. Das Programm vermittelt unabhängige und erfahrene Mobilitätsexperten für eine kostenlose Inputberatung und eine kompetente Unterstützung bei der Einführung und Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen.</p> <p>Die Vorteile des Mobilitätsmanagements für Unternehmen auf einen Blick:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierte Kosten für die betriebliche Mobilität • Optimierte Parkplatz- und Fahrzeugmanagement • Effizienzsteigerung im Dienstreise- und internen Werkverkehr • Bessere Erreichbarkeit, weniger Stau und höhere Standortattraktivität • Image als moderner Arbeitgeber und Geschäftspartner, der sich seiner Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Mitarbeitenden bewusst ist und innovative Fachkräfte anzieht 	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> <u>Gemeinden</u> <input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: EnergieSchweiz und Kanton	
Priorität (Bitte selbst ausfüllen, ist nur ein Beispiel jetzt)	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
Beobachtung und Unterstützung der Aktivitäten von EnergieSchweiz und vom Kanton.	
Kostenschätzung	
Keine relevanten Kosten.	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> • Aktives Beobachten der Aktivitäten von EnergieSchweiz im Programm «Mobilitätsmanagement». • Absprache mit dem Kanton für allfällige Unterstützung. 	
Weitere Informationen	

Alternativen im Pendler- und Freizeitverkehr	Nr. 11						
<p>Alternative Arbeitsformen (z.B. Home-Office, Mobile-Office) fördern, da sie zur Vermeidung von Verkehr/Spitzenbelastungen beitragen</p>							
<p>Zielsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktive Unterstützung der Gemeinden im Bereich «alternative Arbeitsformen» gemäss dem Grundgedanken der Work Smart Initiative • Aktive Unterstützung von Unternehmen nach Möglichkeit • Förderung von Coworking Spaces / Third Places • Direkte Einflussnahme zum Thema nach Möglichkeit • Beobachten und Zulassen von neuen Möglichkeiten im Bereich «alternative Arbeitsformen» (z.B. Coworking Spaces) • Die öffentliche Hand nimmt eine Vorbildfunktion ein, beispielsweise durch die Förderung der Nutzung von ÖV und Langsamverkehr durch die Mitarbeitenden und durch die Einführung und Umsetzung eines Mobilitätsmanagements. 							
<p>Beschreibung</p> <p>Die Idee und die Handlungsfelder der Initiative unterstützen im Wesentlichen diese Massnahme der REGION LUZERN WEST.</p> <p>Work Smart motiviert die Menschen und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit von Organisationen.</p> <p>Die Work Smart Initiative setzt sich dafür ein, dass Schweizer Unternehmen und Institutionen folgende Ziele erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motivierende Rahmenbedingungen schaffen: Die selbstständige Gestaltung der Arbeit erhöht Engagement und Motivation von Mitarbeitenden. • Den Arbeitsmarkt besser erschliessen: Mit flexiblen Arbeitsformen gewinnen Unternehmen und Institutionen an Attraktivität und können weitere Personengruppen in den Arbeitsmarkt integrieren. Insbesondere erleichtert dies die Vereinbarkeit von Beruf und anderen Lebensbereichen, was in einer Organisation zu einer besseren Diversität beitragen kann. • Ressourcen und Infrastrukturen besser nutzen: Flexible Arbeitsformen ermöglichen die effiziente Nutzung von Energie, Gebäuden sowie Verkehrsinfrastrukturen und damit auch die gleichmässige Auslastung während des Tagesverlaufs. <p>Wir unterstützen Work Smart in allen Bereichen passend je nach Möglichkeit der Betroffenen/Beteiligten wie zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • flexibles Arbeiten • Home-Office • Teilzeit • work anywhere <p>unter Einbezug der Massnahme 9 und sind offen für neue Möglichkeiten.</p>							
<p>Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)</p> <table> <tr> <td><input type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> <u>Gemeinden</u></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Weitere:</td> <td></td> </tr> </table>		<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:	
<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:							
<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E</p>							
<p>Einflussmöglichkeiten der Region</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte Ansprache und Beratung • Zulassen von neuen Möglichkeiten, evtl. auch mit Pilotversuchen 							
<p>Kostenschätzung</p> <p>Keine relevanten Kosten</p>							

Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none">• Sicherstellen der Konformität «Work Smart Initiative» mit unserer Massnahme• Beratungsgrundlagen erstellen• Einflussmöglichkeiten prüfen
Weitere Informationen

Wirtschafts- und Tourismusverkehr	Nr. 12		
Auf Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern Einfluss nehmen			
Zielsetzung			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Analysephase und die Massnahmenphase des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts Kanton Luzern (GVLK) werden durch die REGION LUZERN WEST mit Stellungnahmen begleitet. • Die REGION LUZERN WEST vertritt die Interessen und Anliegen der Gemeinden. 			
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton Luzern erarbeitet ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept (Analysephase Herbst 2020-Frühling 2021, Massnahmenphase im Anschluss, noch nicht ausgelöst) • Die Region mit bedeutendem Wirtschaftsverkehr und hohem Logistikbedarf bringt sich in die Erarbeitung des kantonalen Güterverkehrskonzepts ein und nimmt an den Interviews, Umfragen und Dialogveranstaltungen teil. • Der Handlungsbedarf zum Güterverkehr ist in der Region Luzern West identifiziert und weitere Vertiefungsschritte (Analysen und Umsetzung von Massnahmen) erfolgen in Abstimmung mit dem Kanton und den Gemeinden. 			
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> </td> </tr> </table>		<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u>
<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u> 		
Priorität			
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E			
Einflussmöglichkeiten der Region			
<ul style="list-style-type: none"> • Koordination und Abgabe von Stellungnahmen zu Handen vif • Teilnahme an Veranstaltungen (Sounding Board, Umfragen) • Durchführung von eigenen Analysen und von eigenen konzeptionellen Überlegungen 			
Kostenschätzung			
<ul style="list-style-type: none"> • Zeitaufwand einer Person aus der Arbeitsgruppe Verkehr der REGION LUZERN WEST 			
Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> • Abgabe Stellungnahme zu Analysephase, Ziele und Stossrichtungen des GVLK im Frühling 2021 			
Weitere Informationen			
Danièle Müller, Projektleiterin, Kanton Luzern, Verkehr und Infrastruktur (vif), Planung Strassen, Tel. +41 41 318 11 24, danielle.mueller@lu.ch			

Wirtschafts- und Tourismusverkehr	Nr. 13
Verladeanlagen im Schienengüterverkehr sichern	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> Güterverkehrsinfrastrukturen der Schiene, wie Anschlussgleise oder Freiverladestellen (z.B. Dagmersellen und Wolhusen), werden wo mittel- und langfristig benötigt aufrechterhalten. 	
Beschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> Der wachsende Güterverkehr kann für gewisse Branchen und Unternehmen über die Schiene abgewickelt werden und so zur Entlastung der Strassen beitragen. Hierzu benötigt es Verladeanlagen (Anschlussgleise, Freiverlade) und Güterbahnhöfe (Annahmehöfe, Formationsbahnhöfe). Aufgrund der Siedlungs- und Arealentwicklung und der Nutzungskonflikte im Schienenverkehr mit dem Personenverkehr stehen Güterverkehrsinfrastrukturen unter Druck, das heisst ihr Fortbestand ist gefährdet. Die Gemeinden der Region Luzern West identifizieren die vorhandenen Verladeanlagen sowie deren Nutzung und sichern den Fortbestand der Anlagen in den kommunalen Richtplänen, nach Möglichkeit eigentümergebunden. 	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> <u>REGION LUZERN WEST</u>
Priorität	
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
<ul style="list-style-type: none"> Koordinations- und Anlaufstelle für Gemeinden und Mittler zwischen Kanton und SBB Infrastruktur sowie SBB Cargo und BLS. Die Region kann dem Kanton Vorschläge machen für Aufnahme/Entlassung von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen. Der Kanton kann dem BAV Anträge stellen. Das BAV entscheidet im Rahmen einer Interessenabwägung unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Infrastrukturbetreiber. 	
Kostenschätzung	
<ul style="list-style-type: none"> 30'000 CHF (für Analyse und Koordination) 	
Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> Erstellen Inventar durch Kanton und Erhebung Nutzung der Verladeanlagen, Einschätzung Festlegen zukünftige Verwendung (Freistellung oder Sicherung) Planerische und grundeigentümergebundene Sicherung der Infrastrukturen 	
Weitere Informationen	
Daniel Heer, Verkehrsverbund Luzern	

Wirtschafts- und Tourismusverkehr	Nr. 14
Nachhaltige touristische Entwicklung mobilitätsseitig unterstützen	
Zielsetzung	
Durch die Förderung von Massnahmen den Bau, die Signaletik, die Bestimmung der Linienführung und die Kommunikation von entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen und Wegen soll das Potenzial des Tourismus in unserem Verbandsgebiet noch stärker in Wert gesetzt werden.	
Beschreibung	
Die Angebote des öffentlichen Verkehrs sollen stark unter dem Fokus gestaltet werden, dass sie die Basis für die touristische Entwicklung und die Nutzung von bestehenden Angeboten sind. In der touristischen Nutzung soll der ÖV einfach genutzt werden können (Paketangebote). Zudem sollen im Verbandsgebiet die verschiedenen Wege im Freizeitnutzungsverkehr (z.B. Wandern, Mountainbike, Radfahren, E-Bike, Reiten, Winterwandern, usw.) gut aufeinander abgestimmt werden und durch die REGION LUZERN WEST nach Möglichkeit behördenverbindlich festgelegt werden. Die Belastung durch nicht-nachhaltige Nutzungen ist zu reduzieren (bspw. die Lärmemissionen von Motorrädern).	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (☑)	
<input checked="" type="checkbox"/> Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsverbund Luzern <input checked="" type="checkbox"/> REGION LUZERN WEST <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Regionale Tourismusorganisationen, evtl. in Zukunft Dienststelle Langsamverkehr Luzern	
Priorität	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
ÖV-Planung, ÖV-Berichte, Erarbeitung von Teilrichtplänen (Wandern, Biken, usw.)	
Kostenschätzung	
Nächste Schritte	
Ein Vorprojekt für die Lenkung des Freizeitnutzungsverkehrs soll aufzeigen, in welchem Gebiet welche Nutzungsarten in welcher Form aufeinander abgestimmt werden, wie der Prozess aussehen soll, wer beteiligt ist und wie das Ganze finanziert werden soll.	
Weitere Informationen	
Nach dem Velo-Beschluss auf Bundesebene vom Herbst 2019 wird eine eidgenössische Gesetzgebung erarbeitet und anschliessend eine kantonale Gesetzgebung (Gesetze und Verordnungen) für die Umsetzung des Velo-Beschlusses geschaffen. Erst nach Vorliegen dieser Grundlagen wird es Sinn machen, das oben beschriebene Vorprojekt zu starten.	

Digitale Infrastruktur	Nr. 15
Die Potenziale der Digitalisierung für neue Mobilitätsangebote nutzen	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> Die Region ist offen für neue Angebote und Pilotprojekte, welche die Potenziale der Digitalisierung nutzen (multimodale Mobilitätsdienstleistungen) Es werden digitale Infrastrukturen geschaffen, welche die Möglichkeiten bieten, die Mobilität neu zu denken (z.B. Home-Office) – so kann Verkehr vermieden werden. 	
Beschreibung	
<p>Die Digitalisierung wird die Wirtschaft und die Gesellschaft in den nächsten Jahren in vielen Bereichen grundlegend verändern, so unter anderem im Bereich der Mobilität. Die Digitalisierung vereinfacht über app-basierte Dienste Buchungs- und Vertriebsprozesse, ermöglicht Echtzeitinformationen für alle Verkehrsteilnehmenden und bietet damit Chancen für neue Angebotsformen und Geschäftsmodelle. Die Digitalisierung fördert sogenannte «multimodale Mobilitätsdienstleistungen» (also die situative Nutzung verschiedener Verkehrsmittel), welche die Organisation unserer Mobilität in vielfältiger Art und Weise erleichtern. Die Digitalisierung beeinflusst die Mobilität aber auch indirekt, so etwa durch die Vereinfachung von Home-Office.</p>	
Federführung (unterstrichen) und weitere Beteiligte (<input checked="" type="checkbox"/>)	
<input 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 checked="" type="checkbox"/> Weitere: Kanton Luzern (BUWD, rawi)	
Priorität	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
Einflussmöglichkeiten der Region	
Die REGION LUZERN WEST unterstützt eine ultraschnelle Internetverbindung in der Region, um solche digitalen Infrastrukturen zu nutzen.	
Kostenschätzung	
Nächste Schritte	
Das Projekt Wege zur Hochbreitbandversorgung umsetzen und so die Grundlagen für eine ultraschnelle Internetverbindung schaffen.	
Weitere Informationen	