

## Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde am 06. Jan 2026 um 15:02:03 Uhr erfolgreich übermittelt.

**Thematik:**

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

**Teilnehmerangaben:**

Region Luzern West  
Region Luzern West  
Menznauerstrasse 2  
6110 Wolhusen

**Kontaktangaben:**

Kanton Luzern  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch  
Telefon: 041 228 51 55

**Teilnehmeridentifikation:**

201373

## A) Grundsätzliche Einschätzung der Vorlage

Mit der Vorlage bin ich grundsätzlich einverstanden.

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

Die Beilage 1 ähnelt sehr dem bisherigen detaillierten Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Demgegenüber erscheint uns der öffentliche Verkehr spärlich enthalten. Die Stellungnahme durch den Verbundrat des Verkehrsverbundes Luzern können wir nicht richtig einordnen. Wie ist die Stellungnahme des Verbundrates entstanden? Ist dies die richtige Methode, um den ÖV zu würdigen?

Auf Seite 11 sind die Bewertungs- und Relevanzkriterien abgebildet. Diese erscheinen uns unvollständig und es ist für uns nicht ganz klar, wie diese gewichtet werden und somit, zu welchem Resultat dies führt.

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

Beim Studium des Programms Gesamtmobilität sind für uns Fragen aufgetaucht. Handelt es sich wirklich um ein übergeordnetes Strategiepapier oder eher um eine Art Bauprogramm für die Kantonsstrassen mit ein wenig öffentlichem Verkehr? Zudem fehlen Veloverkehr und Güterverkehr.

Ebenso stellen wir uns die Frage, ob es vielleicht zu Kompetenzverschiebungen hin zum Kanton Luzern kommt.

## B) Massnahmenprogramm Mobilität

### Massnahmen Infrastruktur Mobilität

Sind Sie mit den Stossrichtungen und der Zusammensetzung der Massnahmenliste «Beschlussperiode 2027-30» in der Beilage 1 im Grundsatz einverstanden?

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

Verschiedene Strassenbauprojekte sind anders zu priorisieren.

## öV-Angebot

**Sind Sie mit den öV-Angebotsmassnahmen im Grundsatz einverstanden?**

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

Im Vergleich zu den Strassenbauprogrammen, erscheint uns der öV auf einer hohen Flughöhe im PGM abgebildet. Wir hätten hier konkretere ÖV-Angebotsmassnahmen erwartet.

Die Konzeptstudie zu den Verkehrsdrehscheiben soll neu entwickelt werden, um die Bedürfnisse der Regionen abzubilden und um die Qualität der Datengrundlage zu erhöhen.  
Schüpfheim (Escholzmatt) ¼-Stundentakt langfristig.

**Drei Programmpakete (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung)****Sind Sie mit den drei Programmpaketen (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung) im Grundsatz einverstanden?**

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

Im Bereich der Velonetzplanung gibt es noch sehr viele offene Fragen, insbesondere im Bereich der Finanzierung.

4.3.2.: Der Start der Vernehmlassung zum Velonetzplan und damit einhergehenden Gesetzesanpassungen zur Festlegung der Zuständigkeiten und der Finanzierung ist im ersten Quartal 2026 vorgesehen. Die Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden wird ebenfalls Gegenstand des Vernehmlassungsverfahrens sein.

**Drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter)****Sind Sie mit den drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter) im Grundsatz einverstanden?**

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Text-Rückmeldungen**

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Abschnitt 3 der Lammschlucht ist in der Ausblicksperiode 2031-2034 abzubilden. PGM-1-1181, BP Nr. 156: Diese Massnahme zur Sicherheit des strassengebundenen ÖV, des Güter- und Carverkehrs muss im Bauprogramm so geplant werden, damit unmittelbar nach der Erstellung des Ausbaus Abschnitt 2 Lammschlucht begonnen werden kann.	Wir nehmen den Baufortschritt in der Lammschlucht (Abschnitt 1: Chlusboden[1]) und insbesondere der Chlusbodenbrücke sehr erfreut zur Kenntnis - ebenso die Bereitstellung der Mittel im PGM für den 2. Abschnitt (PGM-1-1090 84 Escholzmatt-Marbach, Lammschlucht Abschnitt 2). Damit die Strasse durch die Lammschlucht bis zur Krutacherbrücke durchgängig auch für den strassengebundenen ÖV, Güter- und Carverkehr ohne Engpässe befahrbar ist, muss mit Abschluss des Ausbaus Lammschlucht Abschnitt 2 direkt mit dem Ausbau Lammschlucht Abschnitt 3 (Unter Tendli- Hinder Lamm) begonnen werden. So kann das Nadelöhr für den Tourismus und den strassengebundenen ÖV sowie Güterverkehr ins Waldemmental ohne Engpässe sicher befahren werden.
			Da das Projekt insgesamt aus drei Abschnitten besteht, ist dies im PGM entsprechend abzubilden.
			[1] Quelle: <a href="https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/baustellen/lammschlucht/gesamtprojekt">https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/baustellen/lammschlucht/gesamtprojekt</a>
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Die Strassenbauprojekte in der REGION LUZERN WEST sind speditiv umzusetzen.	
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Wir beantragen, ein öV-Icon zu ergänzen oder einen neuen Icon einzufügen, aus dem hervorgeht, dass die Projekte 1-1090 und 1-1181 sowohl dem MIV wie auch dem strassengebundenen ÖV dienen.	Die geografischen Karten auf den Seiten 71 bis 75 enthalten als grafische Icons «Schwerpunkte der Massnahme». Diese geben ein sehr einseitiges Bild wieder. Zum Beispiel bei den Projekten 1-1090 und 1-1181 in der Lammschlucht zwischen Schüpfheim und Flühli. Hier wird lediglich der MIV aufgeführt. Diese Projekte dienen aber sowohl dem MIV wie auch dem strassengebundenen ÖV.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	BP-Nr. 19 Escholzmatt-Marbach, Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage: Der Ausbau soll im aktuell gültigen Bauprogramm realisiert werden.	Der jetzige Zustand entspricht nicht dem geltenden Standard.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	BP-Nr. 21 Escholzmatt-Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse: Der Ausbau dieses Abschnittes soll prioritär behandelt werden.	Die bestehende gefährlichste Stelle soll prioritär saniert werden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Der Ausbau des Strassenabschnittes inkl. Erstellung Radverkehrsanlage Marbach-Schagnau soll ins Bauprogramm aufgenommen werden.	
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Gemäss Beilage 4 im PGM wird auf das Projekt «PGM-1-1123 Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang» verzichtet und ein möglicher Handlungsbedarf im Rahmen der Gesamerverkehrsoptimierung untersucht. Wir beantragen, Einblick in die Studie zu erhalten, die zu diesem Verzicht geführt hat.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM- 1 1182, BP- Nr. 157: Flühli, Kirche Sörenberg-Schwändelibrücke, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG: Die Massnahmen zur Optimierung des Strassenraums, Anpassung Baushaltstellen an BehiG soll früher in Angriff genommen werden.	<p>Die Gemeinde Flühli, vor allem der Ortsteil Sörenberg, ist nebst der Stadt Luzern die grösste Tourismusdestination des Kantons Luzern. Wenn der öV gefördert werden soll, müssen auch die entsprechenden Infrastrukturen wie Bushaltestellen BehiG-konform gebaut sein. Damit können sich auch Touristen mit einer körperlichen Einschränkung hindernisfrei fortbewegen.</p> <p>Zudem halten sich im Sommer und Winter sehr viele Touristen im Ortsteil Sörenberg auf und bewegen sich in der Regel zu Fuss entlang der Kantsstrasse fort. Die Optimierung des Strassenraums ist deshalb vorzuziehen.</p>
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM -1-1225 BP Nr. 218: Die Erstellung des Rad- und Gehwegs Schnitmoos-Dorf Flühli ist priorität zu behandeln.	Auf der stark befahrenen Strasse besteht ein Sicherheitsrisiko, da sich hier viele Kinder auf dem Weg zur Schule befinden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM - 1- 1226 BP Nr. 1226: Die Erstellung des Rad- und Gehwegs Rotbachbrücke- Südelt Höhe Flühli zu neu zu priorisieren	Auf der stark befahrenen Strasse besteht ein Sicherheitsrisiko, da sich hier viele Kinder auf dem Weg zur Schule befinden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1132 BP Nr. 117: Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (excl.) – Einmündung Neumüli/Rütmattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantsstrasse. Wir beantragen bei dieser Kreuzung die Erstellung eines Kreisverkehrs.	<p>Wir fordern bei dieser Kreuzung einen Kreisel. Die Geschwindigkeit wird dadurch für alle Teilnehmenden gedrosselt und verlangsamt.</p> <p>Die Zu- und Wegfahrten zur Industriezone Rütmatt mit den Grossbetrieben SIGA, Krieger, Rottal Auto AG mit Kantonalem Motofahrzeugkontrolle und Lastwagengarage, sowie der Zugang über die Rütmattstrasse zu den Wohnquartieren Meierhöfli, Paradiesli und zum oberen Teil der Neuenkirchstrasse, die Zu- und Wegfahrt nach Siggen, gibt dank der Drosselung der Fahrgeschwindigkeiten zusätzlich zu dem motorisierten Verkehr mehr Sicherheit für alle Teilnehmer; für die Radfahrer auf den Radwegen, die an dieser Stelle kreuzen müssen, oder sogar die Fahrradspur wechseln müssen, für die Fussgänger, die die Bushaltestelle nutzen, erhalten mehr Sicherheit.</p>
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<p>PGM-1-1088 BP Nr. 82: Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (excl.) – Dorf Ruswil (excl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil</p> <p>PGM-1-1133 BP Nr. 118: Ruswil, Zentrum, neues Verkehrskonzept Ortsdurchfahrt (Planung).</p> <p>Die Planung und Realisierung sollen priorität behandelt und umgesetzt werden.</p>	<p>Im Zentrum Süd (ehemaliges Landi Areal) entsteht eine grosse Überbauung mit vielen Wohneinheiten inkl. Alterswohnungen, sowie ein neues Gemeindehaus. Gleichzeitig wird das Schulhaus Bärenmatt erweitert.</p> <p>Es ist folglich mit mehr Fussgängern und Velofahrern zu rechnen. Im Sinne der Schulwegsicherheit ist es zwingend die Umsetzung schnell zu realisieren. Der bereits heute grosse Durchgangsverkehr (Wolhusen – Rothenburg A2/Luzern; Ettiswil / Buttisholz – Rothenburg A2/Luzern ist eine grosse Belastung.</p>
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1134 BP Nr. 119: Ruswil, Optimierung Knoten Ruediswil/ Leinstrasse Antrag 20: Die Planung und Realisierung sollen priorität behandelt und umgesetzt werden.	<p>Die Einmündung ist unübersichtlich, die Leinstrasse ist im oberen Teil massiv verengt und der Radweg fehlt, zudem befindet sich eine Bushaltestelle und vis-à-vis im beschriebenen Bereich eine Tiefgaragenaufahrt von Migros/Denner.</p> <p>Im nördlichen Bereich der Ruediswilerstrasse auf dem Areal der ehemaligen RottalMetzg entsteht eine grosse Überbauung mit vielen Wohneinheiten. Ebenfalls befindet sich das erweiterte Primarschulhaus in der Nähe (Schulweg). Das bedeutet, dass die Anzahl Fussgänger und der Individualverkehr zunimmt.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Der bereits heute grosse Durchgangsverkehr (Wolhusen – Sursee; Ettiswil / Buttisholz – Rothenburg A2/Luzern ist eine grosse Belastung.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Wir beantragen, dass die Bushaltestellen der Linien 64, 61 und 62 angepasst bzw. verlegt und behindertengerecht realisiert werden. Die Details sind mit der Standortgemeinde festzulegen.	
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<p>PGM-1-1030 BP Nr. 28: Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil-Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau (Planung)</p> <p>Die Planung und Umsetzung sollen früher starten: Beginn und Realisierung 2031-2034</p>	Die Strecke zwischen Nebikon und Dagmersellen hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Planung und Umsetzung müssen deshalb schneller vorangetrieben werden, um die Situation zu verbessern.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1125 BP Nr. 115: Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV-Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestelle gemäss BehiG	Die Bushaltestelle beim Knoten Wellberg und Bahnhofstrasse sollte in die Hauptstrasse verlegt werden und BehiG umgebaut werden. Diese Massnahme sollte Zeitnahe ausgeführt werden!
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>In der Botschaft[1] 2030 wird ein 15-Minuten-Takt aus Richtung Huttwil sowie aus Richtung Langnau i.E. je von und nach Luzern verankert.</p> <p>[1] Information zu den Botschaften unter: <a href="https://www.bav.admin.ch/de/ausbauprogramme">https://www.bav.admin.ch/de/ausbauprogramme</a></p>	<p>Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist für die Mobilität der gesamten Zentralschweiz von sehr hoher Bedeutung.</p> <p>Das Gutachten der ETH Zürich vom 15. September 2025 stützt diese Aussage und priorisiert einen <b>Vollausbau</b> für die Periode 2025-2045.</p> <p>Zwischen Wolhusen und Littau besteht eine lange eingleisige Strecke, was das Kreuzen unmöglich macht. Dies ist aus zwei Gründen von Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Während der rund zehnjährigen Bauzeit zum DBL ist ein Kreuzen auf dieser Strecke nicht möglich. Verspätungen und Zugausfälle sind wahrscheinlich.</li> <li>• Künftige Angebotsausbauten aus unserer Region – sowohl aus Richtung Willisau-Zell als auch aus Richtung Schüpfheim-Langnau i.E. – sind nur möglich, wenn ein Abschnitt zwischen Wolhusen und Littau zweigleisig befahrbar ist.</li> </ul> <p>Wir haben dieses Anliegen auch in unserer Stellungnahme zur Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» der Stadt Luzern eingebracht. Die Stadt Luzern hat unsere Stellungnahme wie folgt beantwortet: «<i>Auch die Stadt würde einen Doppelspurausbau begrüssen.</i>»</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zum öV- Angebot	Konkrete Anträge zum öV- Angebot	In der Botschaft 2030 wird eine Durchmesserlinie aus unserer Region via Luzern in Richtung Rotkreuz verankert.	<p>Am 20. März 2023 fand im Kantonsrat die Schlussabstimmung statt zur «Botschaft 144 – öV-Bericht</p> <p>2023 bis 2026; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme.» Die VBK hat das folgende beantragt:</p> <p><i>Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau-Wolhusen und andere sind im kommenden Richtplan zu verankern.</i></p> <p>Diesem Antrag der VBK hat der Kantonsrat zugestimmt. Im „Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2023-2026“ vom 21. März 2024 wird an den Regierungsrat denn auch als Punkt 12 die folgende Bemerkung überwiesen:</p> <p><i>Seite 66 / 5.1.1 Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof und Begleitmassnahmen</i></p> <p><i>Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken, wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau und Wolhusen und andere, sind im kommenden Richtplan zu verankern.</i></p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die SBB Sanierungsarbeiten an den Gleisanlagen im Raum Malters im Jahre 2027 planen. Möglicherweise besteht hier Synergiepotenzial hinsichtlich eines Doppelspurausbau.</p>
			<p>Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist für die Mobilität der gesamten Zentralschweiz von sehr hoher Bedeutung.</p> <p>Das Gutachten der ETH Zürich vom 15. September 2025 stützt diese Aussage und priorisiert einen <u>Vollausbau</u> für die Periode 2025-2045.</p> <p>Zwischen Wolhusen und Littau besteht eine lange eingleisige Strecke, was das Kreuzen unmöglich macht. Dies ist aus zwei Gründen von Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Während der rund zehnjährigen Bauzeit zum DBL ist ein Kreuzen auf dieser Strecke nicht möglich. Verspätungen und Zugausfälle sind wahrscheinlich.</li> <li>• Künftige Angebotsausbauten aus unserer Region – sowohl aus Richtung Willisau-Zell und als auch aus Richtung Schüpfheim-Langnau</li> </ul>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			i.E. – sind nur möglich, wenn ein Abschnitt zwischen Wolhusen und Littau zweigleisig befahrbar ist.
			Wir haben dieses Anliegen auch in unserer Stellungnahme zur Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» der Stadt Luzern eingebracht. Die Stadt Luzern hat unsere Stellungnahme wie folgt beantwortet: «Auch die Stadt würde einen Doppelspurausbau begrüßen.»
			Am 20. März 2023 fand im Kantonsrat die Schlussabstimmung statt zur «Botschaft 144 – ÖV-Bericht 2023 bis 2026; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme.» Die VBK hat das folgende beantragt:
			<i>Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau-Wolhusen und andere sind im kommenden Richtplan zu verankern.</i>
			Diesem Antrag der VBK hat der Kantonsrat zugestimmt. Im „Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (ÖV-Bericht) 2023-2026“ vom 21. März 2024 wird an den Regierungsrat denn auch als Punkt 12 die folgende Bemerkung überwiesen:
			<i>Seite 66 / 5.1.1 Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof und Begleitmassnahmen</i>
			<i>Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken, wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau und Wolhusen und andere, sind im kommenden Richtplan zu verankern.</i>
			Wir weisen darauf hin, dass die SBB Sanierungsarbeiten an den Gleisanlagen im Raum Malters im Jahre 2027 planen. Möglicherweise besteht hier Synergiepotenzials hinsichtlich eines Doppelspurausbau.
Konkrete Anträge zum öV- Angebot	Konkrete Anträge zum öV- Angebot	Im Ausbauschritt 2035 wird eine markante Fahrzeitverkürzung umgesetzt.	Am 9. August 2017 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Region Oberaargau und der REGION LUZERN WEST erstmals in Huttwil, um sich über eine <b>beschleunigte</b> Bahnverbindung zwischen Luzern-Willisau-Huttwil-Langenthal auszutauschen. Dieser Besprechung folgten weitere und schliesslich wurde ein Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern und den VVL gestellt. Dies führte zur Korridorstudie Langenthal-Wolhusen, welche am 22. Juli 2022 fertiggestellt wurde.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Planungsressourcen für den Planungshorizont 2050 sind zurückhaltend einzusetzen und stattdessen für eine Beschleunigung der Verbindung bis 2035 einzusetzen.	In dieser Korridorstudie wurde allerdings das Gegenteil erreicht. Die Fahrzeit würde im «Ausbauschritt 2035» noch länger und das Angebot somit noch unattraktiver. Erst mit dem «Ausbauschritt 2050» wäre demnach eine «Zielfahrzeit von 45 Minuten denkbar».  Am 31. Oktober 2022 haben wir zur Korridorstudie Stellung genommen. Wir bekräftigen hiermit unsere darin aufgeführten Anträge.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Die Notwendigkeit und Verortung von Doppelspurabschnitten soll schnellstmöglich erhoben werden und die Flächen sollen aktiv in die übergeordneten Planungsinstrumente eingebunden werden.	Am 9. August 2017 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Region Oberaargau und der REGION LUZERN WEST erstmals in Huttwil, um sich über eine <u>beschleunigte</u> Bahnverbindung zwischen Luzern-Willisau-Huttwil-Langenthal auszutauschen. Dieser Besprechung folgten weitere und schliesslich wurde ein Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern und den VVL gestellt. Dies führte zur Korridorstudie Langenthal-Wolhusen, welche am 22. Juli 2022 fertiggestellt wurde.  In dieser Korridorstudie wurde allerdings das Gegenteil erreicht. Die Fahrzeit würde im «Ausbauschritt 2035» noch länger und das Angebot somit noch unattraktiver. Erst mit dem «Ausbauschritt 2050» wäre demnach eine «Zielfahrzeit von 45 Minuten denkbar».  Am 31. Oktober 2022 haben wir zur Korridorstudie Stellung genommen. Wir bekräftigen hiermit unsere darin aufgeführten Anträge.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot		Am 9. August 2017 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Region Oberaargau und der REGION LUZERN WEST erstmals in Huttwil, um sich über eine <u>beschleunigte</u> Bahnverbindung zwischen Luzern-Willisau-Huttwil-Langenthal auszutauschen. Dieser Besprechung folgten weitere und schliesslich wurde ein Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern und den VVL gestellt. Dies führte zur Korridorstudie Langenthal-Wolhusen, welche am 22. Juli 2022 fertiggestellt wurde.  In dieser Korridorstudie wurde allerdings das Gegenteil erreicht. Die Fahrzeit würde im «Ausbauschritt 2035» noch länger und das Angebot somit noch unattraktiver. Erst mit dem «Ausbauschritt 2050» wäre demnach eine «Zielfahrzeit von 45 Minuten denkbar».  Am 31. Oktober 2022 haben wir zur Korridorstudie Stellung genommen. Wir bekräftigen hiermit unsere darin aufgeführten Anträge.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Der VVL erwirkt mit der Botschaft 2026, dass die S6 aus Richtung Entlebuch in Langnau i.E. als Regioexpress in Richtung Bern weitergeführt wird.	<p>Am 13. Juni 2019 haben sich Vertreter der Regionalkonferenz Emmental und der REGION LUZERN WEST erstmals in Trubschachen getroffen, um gemeinsame Anliegen an den Öffentlichen Verkehr zu besprechen. Dies führte zu einer gemeinsamen «Vision ÖV Entlebuch-Emmental».</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental und die REGION LUZERN WEST haben sich in der Folge stark für die Bahnhöfe Trubschachen, Escholzmatt, Entlebuch und Schachen eingesetzt (Umbau mit zwei Perronkanten).</p> <p>Ein wichtiges Anliegen unserer Region ist zudem, dass die S6 aus Richtung Entlebuch in Langnau i.E. als Regioexpress in Richtung Bern weitergeführt wird. Zu diesem Anliegen haben wir eine Rückmeldung vom AÖV des Kantons Bern erhalten. Demnach ist «<i>das Anliegen berechtigt und wird auch vom Kanton Bern wie auch der BLS unterstützt. Das Angebot erfordert gegenüber heute zusätzliche Infrastrukturen, weshalb eine Umsetzung kurzfristig nicht möglich ist.</i></p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Wir beantragen, dass die Lücke einer dritten stündlichen Verbindung zwischen Wolhusen und Langnau i.E. nach den Umbauarbeiten in Schachen, Entlebuch und Escholzmatt geschlossen wird.	<p>Wir bekräftigen unseren Antrag aus unserer Stellungnahme zum Fahrplan 2024 vom 6. Juni 2023.</p> <p>In der Vision ÖV Entlebuch-Emmental ist eine dritte stündliche Verbindung Luzern-Wolhusen-Schüpfheim-Langnau i.E.-Konolfingen-Bern festgehalten. Dieses Angebot ist momentan aufgrund der Einschränkungen in der Infrastruktur nicht möglich. Nach den geplanten Umbauten in Schachen, Entlebuch und Escholzmatt ist diese Möglichkeit neu zu beurteilen.</p> <p>Zwischen Bern und Langnau i.E. sowie zwischen Luzern und Wolhusen sind bereits 3 stündliche Verbindungen zu Hauptverkehrszeiten vorhanden. Würde in Wolhusen geflügelt und das Angebot von Langnau i.E. in Richtung Entlebuch-Luzern verlängert, so könnte die Angebotslücke zwischen Wolhusen und Langnau i.E. geschlossen werden. Eine 3. stündliche Verbindung durch das Entlebuch wäre möglich.</p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Wir beantragen die Einführung der Eilbuslinie Malters-Seetalplatz ab dem Bezug des zentralen Verwaltungsgebäudes am Seetalplatz im Sommer 2026.	<p>Wie erneuern und präzisieren unseren Antrag aus unserer Stellungnahme zum ÖV-Bericht 2022-2025 vom 20. Dezember 2021.</p> <p>Bei der Eilbuslinie Malters-Seetalplatz handelt es sich um ein Anliegen der REGION LUZERN WEST, der Gemeinde Malters, der Verkehrs- und Baukommission und des Kantonsrats. In Beilage 5 des PGM auf Seite 81 soll auf die Einführung der Eilbuslinie Malters-Seetalplatz verzichtet werden. Damit sind wir nicht einverstanden.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Die Touristischen Schwerpunktgebiete Flühli-Sörenberg und Marbach sollen durchgängig mit dem RE erschlossen werden.	Die UNESCO Biosphäre Entlebuch mit Flühli-Sörenberg und Marbach sind ein touristische Schwerpunktgebiete. Mit dem öffentlichen Verkehr werden sie per Bus erschlossen, welcher hauptsächlich auf den stündlich verkehrenden RE ausgerichtet ist – und auch dies nicht durchgehend. Die S-Bahn wird saisonal schwankend in Flühli-Sörenberg und in Marbach gar nicht mit dem Bus erschlossen.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Eine ganzjährige Erschliessung an die S-Bahn zumindest zu Hauptverkehrszeiten am Vor- und Nachmittag ist einzuführen.	Die UNESCO Biosphäre Entlebuch mit Flühli-Sörenberg und Marbach sind ein touristische Schwerpunktgebiete. Mit dem öffentlichen Verkehr werden sie per Bus erschlossen, welcher hauptsächlich auf den stündlich verkehrenden RE ausgerichtet ist – und auch dies nicht durchgehend. Die S-Bahn wird saisonal schwankend in Flühli-Sörenberg und in Marbach gar nicht mit dem Bus erschlossen.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Wir beantragen, dass die Finanzierung der Linie 252 im Gebiet des Kantons Luzern ab dem Jahr 2026 gesprochen wird.	<p>Die REGION LUZERN WEST verfolgt seit Jahren gemeinsam mit der Regionalkonferenz Emmental die Idee einer touristischen Buslinie über den Schallenberg. Die ersten Gespräche dazu fanden Anfang 2020 statt. Es folgte ein «Gipfeltreffen» im Juni 2021 mit Teilnehmenden aus beiden Regionen sowie den Gemeinden Escholzmatt-Marbach, Schangnau, Röthenbach i.E. und Eggwil. Am 23. April 2023 fand der feierliche Eröffnungsanlass auf dem Schallenberg statt.</p> <p>Diese vier Gemeinden verfolgten die Vision einer touristischen Buslinie über den Schallenberg und finanzierten einen dreijährigen Pilotbetrieb. Auch mehrere touristische Betreiber und schliesslich die Gemeinde Steffisburg und die Stadt Thun unterstützen die Buslinie finanziell.</p> <p>Dies geschah immer vor dem Hintergrund einer weiterführenden Finanzierung durch die Kantone Luzern und Bern nach erfolgreicher dreijähriger Pilotphase.</p> <p>Diese Erwartung wurde auf Luzerner Seite durch den Kantonsrat gestützt. Die Verkehrs- und Baukommission (VBK) hat am 23. März 2023 bei der Beratung vom des öV-Berichtes 2023 bis 2026 (B144) folgenden Antrag eingebracht:</p> <p>Ab 2023 wird auf der «Nebenachse» Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Thun ein Wanderbus eingeführt. Wenn die dreijährige Pilotphase <u>erfolgreich</u> ist, soll der Wanderbus als «Touristisches Angebot» ergänzt werden.</p> <p>Diesem Antrag der VBK hat der Kantonsrat zugestimmt.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Die «Linie 252   Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun» ist überaus erfolgreich: rund 9'000 Fahrgäste an 27 Wochenenden! Folgerichtig hat die REGION LUZERN WEST in ihrer Stellungnahme vom 3. Juni 2025 zum Fahrplan 2026 auf diesen Erfolg hingewiesen und beantragt, dass die Linie ab 2026 als «touristisches Angebot» zu ergänzen ist.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Die Wartezeit der touristischen Buslinie über den Glaubenbielen zum Umsteigen auf der Passhöhe ist zu verbessern.	Die Wartezeit von einer halben Stunde auf der Passhöhe Glaubenbielen bis zur Anschlussverbindung ist für Touristen sehr unattraktiv.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Die Gemeinde Luthern soll über eine gute Erschliessung durch den ÖV zu Hauptverkehrszeiten und eine regelmässige stündliche Verbindung zu Nebenverkehrszeiten verfügen.	Die Bevölkerung der Gemeinde Luthern ist auf eine zeitgemäss ÖV-Erschliessung angewiesen. Dies gilt auch für Tagesausflüger, die den Wallfahrtsort Luthern Bad und die bekannte Wanderregion besuchen.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	In die Schlüsselplanungen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Bahninfrastruktur</li> <li>• Verkehrsdrehscheiben</li> <li>• Konkretisierung Bus 2040</li> <li>• Busbeschleunigungsmassnahmen</li> </ul> <p>ist eine Vertretung der REGION LUZERN WEST in der Kerngruppe einzubeziehen.</p>	In Kapitel 4.6.4 sind verschiedene Schlüsselplanungen aufgeführt.
Konkrete Anträge zu den Programm paketen		Keine Antwort	Keine Antwort
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken		Keine Antwort	Keine Antwort
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Allgemeine Würdigung	Begleitschreiben  - Anhang A	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag zum Kapitel 1.3 Programm Gesamtmobilität  Unter Wirkungsziele/Bewertungskriterien ist bei Verkehr als Bewertungskriterium die «regionale Erschliessung» aufzuführen.	Auf Seite 3 ist die Kantonstrategie erwähnt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Luzern steht für Zusammenhalt</li> <li>• Luzern steht für Lebensqualität</li> </ul> <p>Dieses klare Bekennnis zur Kantonstrategie und zum Zusammenhalt ist auch bei den Bewertungs- und Relevanzkriterien auf Seite 11 abzubilden, indem die «regionale Erschliessung» gesondert aufgeführt wird.</p> <p>Dadurch soll sichergestellt werden, dass regionale Vorhaben auch inskünftig geplant und umgesetzt werden können.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Antrag zum Kapitel 1.3 Programm Gesamtmobilität</p> <p>Unter Relevanzkriterien ist das Kriterium 1 «Betroffenes Verkehrsvolumen» zu ergänzen in «Betroffenes Verkehrsvolumen &amp; Regionale Erschliessung»</p>	<p>Auf Seite 3 ist die Kantonstrategie erwähnt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Luzern steht für Zusammenhalt</li> <li>• Luzern steht für Lebensqualität</li> </ul> <p>Dieses klare Bekennen zur Kantonstrategie und zum Zusammenhalt ist auch bei den Bewertungs- und Relevanzkriterien auf Seite 11 abzubilden, indem die «regionale Erschliessung» gesondert aufgeführt wird.</p> <p>Dadurch soll sichergestellt werden, dass regionale Vorhaben auch inskünftig geplant und umgesetzt werden können.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Antrag zum Kapitel 4.2.4 Grossprojekte &amp; Beilage 1 Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030:</p> <p>Die Variante SU1 ist umzusetzen und somit als alleinige Variante in das «Programm Gesamtmobilität» aufzunehmen.</p>	<p>Die Umfahrung von Wolhusen ist seit Jahrzehnten ein Anliegen unserer Region. Sowohl die Standortgemeinden Wolhusen, Werthenstein und Ruswil, als auch das gesamte Entlebuch werden direkt davon profitieren. Ebenfalls profitieren werden auch alle nördlich von Wolhusen gelegenen Gemeinden, da der Verkehr auf der Achse Luzern-Wolhusen-Willisau-Dagmersellen freier fliessst.</p> <p>Konsequenterweise hat dieses Anliegen Eingang gefunden in unsere alte Mobilitätsstrategie von 2013 wie auch in unsere aktuelle Mobilitätsstrategie vom November 2021.</p> <p>In unserer Stellungnahme zum «Synthesebericht; K 10 Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Wolhusen Süd und Aufhebung Niveauübergang, ZMB» haben wir uns vertieft zu diesem Vorhaben geäußert.</p> <p>Es hat sich gezeigt, dass die Variante SU1 hinsichtlich der Verbesserung der Mobilität am meisten überzeugt und sie die Präferenz aller Interessenvertreter geniesst, da sie als die nachhaltigere, effektivere und wirtschaftlichere Lösung für die jahrzehntelangen Verkehrsprobleme in und um Wolhusen angesehen wird.</p> <p>Gemäss PGM in Kapitel 4.2.4 wird in der Beschlussperiode 2027-2030 die Umfahrung Wolhusen eingeplant.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Antrag zum Kapitel 4.2.4 Grossprojekte &amp; Beilage 1 Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030:</p> <p>Nach Abschluss der Planung der Umfahrung Wolhusen ist diese nahtlos umzusetzen.</p>	<p>Die Umfahrung von Wolhusen ist seit Jahrzehnten ein Anliegen unserer Region. Sowohl die Standortgemeinden Wolhusen, Werthenstein und Ruswil, als auch das gesamte Entlebuch werden direkt davon profitieren. Ebenfalls profitieren werden auch alle nördlich von Wolhusen gelegenen Gemeinden, da der Verkehr auf der Achse Luzern-Wolhusen-Willisau-Dagmersellen freier fliessst.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Konsequenterweise hat dieses Anliegen Eingang gefunden in unsere alte Mobilitätsstrategie von 2013 wie auch in unsere aktuelle Mobilitätsstrategie vom November 2021.
			In unserer Stellungnahme zum «Synthesebericht; K 10 Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Wolhusen Süd und Aufhebung Niveauübergang, ZMB» haben wir uns vertieft zu diesem Vorhaben geäussert.
			Es hat sich gezeigt, dass die Variante SU1 hinsichtlich der Verbesserung der Mobilität am meisten überzeugt und sie die Präferenz aller Interessenvertreter geniesst, da sie als die nachhaltigere, effektivere und wirtschaftlichere Lösung für die jahrzehntelangen Verkehrsprobleme in und um Wolhusen angesehen wird.
			Gemäss PGM in Kapitel 4.2.4 wird in der Beschlussperiode 2027-2030 die Umfahrung Wolhusen eingeplant.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag zum Kapitel 4.2.4 Grossprojekte & Beilage 1 Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030:  Die ZMB Umfahrung Schötz/Alberswil ist mit den betreffenden Gemeinden zügig voranzutreiben.	Gemäss PGM in Kapitel 4.2.4 wird in der Ausblicksperiode 2031-2034 die Umfahrung Alberswil/Schötz eingeplant.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag zum Kapitel 4.2.4 Grossprojekte & Beilage 1 Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030:  Nach Abschluss der Planung der Umfahrung Alberswil/Schötz ist diese nahtlos umzusetzen.	Gemäss PGM in Kapitel 4.2.4 wird in der Ausblicksperiode 2031-2034 die Umfahrung Alberswil/Schötz eingeplant.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag in Bezug auf Kapitel 4.2.4 Grossprojekte  Wir stellen den Antrag, dass der Regierungsrat prüft, den neuen Umgang mit Grossprojekten im Strassengesetz Kanton Luzern (StrG) rechtlich zu verankern.	Wir werten den Umgang mit Grossprojekten positiv, die – soweit sie über das Vorprojekt hinausgehen – nicht aus zweckgebundenen Mitteln, sondern aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert werden sollen.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag in Bezug auf Kapitel 4.6.4, öV-Angebot - Verkehrsdrehscheiben  Wir beantragen, dass die «Konzeptstudie Verkehrsdrehscheibe» unter Einbezug der regionalen Entwicklungsträger nochmals durchgeführt wird.	In unserem Schreiben vom 6. Dezember 2024 an den Kanton Luzern haben wir auf Grund verschiedener Aspekte unsere Vorbehalte gegenüber der Konzeptstudie zu den Verkehrsdrehscheiben zum Ausdruck gebracht. Die damalige Rückmeldung des Kantons war, dass sowohl auf eine Abbildung als auch auf eine Verankerung der Ergebnisse der «Konzeptstudie Verkehrsdrehscheibe» im Kantonalen Richtplan verzichtet werde. Nun hat die Konzeptstudie Verkehrsdrehscheibe sowohl in den Richtplan wie auch in das PGM Eingang gefunden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Angesichts der nun geänderten Vorgehensweise erachten wir es als zielführend, die Konzeptstudie unter Einbezug der regionalen Entwicklungsträger nochmals durchzuführen. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Planung auf einer breiten Grundlage erfolgt und die Interessen aller Regionen angemessen berücksichtigt werden.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag zum Thema Langsamverkehr:  Der Velo-Alltagsverkehr ist im künftigen Programm Gesamtmobilität abzubilden.	Es ist uns momentan aufgrund der vorhandenen Informationen nicht möglich, eine Aussage zum Langsamverkehr (im Besonderen: Velokonzept, Vernehmlassung erfolgt 2026) zu treffen. Es wäre wünschenswert, dass im kommenden Programm Gesamtmobilität der Bereich Velo integriert wäre.
			Wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme vom 27. September 2024 zum Masterplan Velo 2035 Kanton Luzern (Echoraum und Kerngruppe).
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag zum Thema Güterverkehr:  Der Güterverkehr ist im künftigen Programm Gesamtmobilität abzubilden.	Im Sinne eines ganzheitlichen Programms Gesamtmobilität ist der Güterverkehr im künftigen Programm Gesamtmobilität abzubilden.

## **Anhang A**

Kanton Luzern  
Regierungsrat Fabian Peter  
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

*Eingabe auch online*

Wolhusen, 06. Januar 2026

## **Programm Gesamtmobilität 2027-2030**

Stellungnahme REGION LUZERN WEST

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, geschätzter Fabian

Vielen Dank für die Einladung vom 3. November 2025 zur Vernehmlassung vom Entwurf des Programms Gesamtmobilität 2027-2030 (PGM).

Als regionaler Entwicklungsträger (RET) REGION LUZERN WEST nehmen wir die Interessen unserer 27 Verbandsgemeinden im westlichen Teil des Kantons Luzern wahr. Dabei decken unsere Verbandsgemeinden mehr als 50% der Fläche des Kantons Luzerns ab. Gerne nehmen wir für unsere Region zur zitierten Vernehmlassung Stellung und wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für ländliche Gemeinden ist eine gute Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) von grosser Bedeutung – sowohl für die Erreichbarkeit unserer Region für Einwohnende, Gäste und Dienstleistende als auch für die Anbindung an Arbeits- und Bildungsorte. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist insbesondere für den Tourismus in vielen Gemeinden unserer Region sehr wichtig.

Gute öV-Angebote und MIV-Infrastrukturen sind daher nicht nur wünschenswert, sondern zentral für die Lebensqualität, Standortattraktivität und Chancengleichheit unserer Region.

### **Würdigung des vorliegen Entwurfs zum Programm Gesamtmobilität**

Der Standortfaktor Mobilität trägt massgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region bei und somit auch zu ihrer Attraktivität als Lebens- und Arbeitsraum. Wir begrüssen es, dass die Mobilität mit dem vorliegenden Programm ganzheitlich geplant und Massnahmen umgesetzt werden sollen.

Dies soll dazu beitragen, Synergieeffekte zu nutzen und die verschiedenen Verkehrsträger optimal aufeinander abzustimmen.

Wir waren der Ansicht, dass es sich beim Programm Gesamtmobilität um ein Gemeinschaftswerk der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) und dem VVL handelt. Deshalb ist es für uns nicht nachvollziehbar, weshalb der Verbundrat des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) eine Stellungnahme zum PGM eingereicht hat.

Allgemein erinnert die Beilage 1 aus Sicht der REGION LUZERN WEST stark an das bisherige Bauprogramm für die Kantonsstrassen - mit einem entsprechend hohen Detaillierungsgrad. Demgegenüber bewegt sich der Bereich des Öffentlichen Verkehrs auf einer ungleich allgemeineren Flughöhe. Dies ist aus unserer Sicht anzupassen, so dass der Detaillierungsgrad beider Bereiche in etwa ähnlich ist.

Trotz dieser Feststellung gehen wir nachfolgend in unserer Stellungnahme konkreter auf einzelne Vorhaben des Öffentlichen Verkehrs ein.

Dabei weisen wir an dieser Stelle auf die Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN West hin (Link zur [Webseite](#)), welche an der Delegiertenversammlung am 23. November 2021 von unseren 27 Verbandsgemeinden beschlossen wurde. Es ist für uns nicht ersichtlich, ob sie bei der Erstellung des PGM berücksichtigt wurde. Namentlich erwähnt wurden lediglich die «Optimierung Gesamtverkehr Region Sursee» oder das regionale Gesamtmobilitätskonzept Seetal.

Bis zum 18. Dezember 2025 befand sich der Richtplanentwurf 2025 in der öffentlichen Auflage. Gemäss dem Abschnitt 312 «Regionale Gesamtmobilitätskonzepte erarbeiten» auf der S. 92 im Kantonalen Richtplan können regionale Gesamtmobilitätskonzepte entwickelt werden. Unsere Mobilitätsstrategie werden wir bis 2030 überarbeiten. Es ist uns wichtig, dass die verantwortlichen Stellen des Kantons Luzern einbezogen sind.

Die Schlüsselmaßnahmen unserer Mobilitätsstrategie stellen essenzielle Bestandteile einer prosperierenden Region dar und sind somit im PGM abzubilden.

Thema	Position der Region Luzern West / Anträge
<b>Generell</b>	
Regionale Erschliessung	<p><b>Antrag 1</b>            Unter Wirkungsziele/Bewertungskriterien ist beim Verkehr als Bewertungskriterium die «regionale Erschliessung» aufzuführen.</p> <p><b>Antrag 2</b>            Unter Relevanzkriterien ist das Kriterium 1 «Betroffenes Verkehrsvolumen» zu ergänzen in «Betroffenes Verkehrsvolumen &amp; Regionale Erschliessung»</p> <p><b>Begründung für beide Anträge</b>            Auf Seite 3 ist die Kantonstrategie erwähnt:           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Luzern steht für Zusammenhalt</li> <li>• Luzern steht für Lebensqualität</li> </ul>           Dieses klare Bekenntnis zur Kantonstrategie und zum Zusammenhalt ist auch bei den Bewertungs- und Relevanzkriterien auf Seite 11 abzubilden, indem die «regionale Erschliessung» gesondert aufgeführt wird.         </p>
Umgang mit Grossprojekten	<p><b>Antrag 3</b>            Wir stellen den Antrag, dass der Regierungsrat prüft, den neuen Umgang mit Grossprojekten im Strassengesetz Kanton Luzern (StrG) rechtlich zu verankern.</p> <p><b>Begründung</b>            Wir werten den Umgang mit Grossprojekten positiv, die – soweit sie über das Vorprojekt hinausgehen – nicht aus zweckgebundenen Mitteln, sondern aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert werden sollen.</p>

Motorisierter Individualverkehr	
Umfahrung Wolhusen Süd	<p><b>Antrag 4</b> Die Variante SU1 ist umzusetzen und somit als alleinige Variante in das «Programm Gesamtmobilität» aufzunehmen.</p> <p><b>Antrag 5</b> Nach Abschluss der Planung der Umfahrung Wolhusen ist diese nahtlos umzusetzen.</p> <p><b>Begründung für beide Anträge</b> Wir betrachten die Verkehrsachse Luzern-Wolhusen-Willisau-Alberswil-Schötz-Dagmersellen integral. Der Verkehr soll entlang dieser ganzen Achse möglichst störungsfrei fliessen können.</p> <p>Als ein wichtiges Element in dieser integralen Betrachtung erachten wir darin die Umfahrung Wolhusen Süd.</p> <p>Die Umfahrung von Wolhusen ist seit Jahrzehnten ein Anliegen unserer Region. Sowohl die Standortgemeinden Wolhusen, Werthenstein und Ruswil, als auch das gesamte Entlebuch werden direkt davon profitieren. Ebenfalls profitieren werden auch alle nördlich von Wolhusen gelegenen Gemeinden, da der Verkehr auf der Achse Luzern-Wolhusen-Willisau-Dagmersellen freier fliessst.</p> <p>Konsequenterweise hat dieses Anliegen Eingang gefunden sowohl in unsere alte Mobilitätsstrategie von 2013 wie auch in unsere aktuelle Mobilitätsstrategie vom November 2021.</p> <p>In unserer Stellungnahme zum «Synthesebericht; K 10 Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Wolhusen Süd und Aufhebung Niveauübergang, ZMB» haben wir uns vertieft zu diesem Vorhaben geäussert.</p> <p>Es hat sich gezeigt, dass die Variante SU1 hinsichtlich der Verbesserung der Mobilität am meisten überzeugt und sie die Präferenz aller Interessenvertreter darstellt, da sie die nachhaltigere, effektivere und wirtschaftlichere Lösung für die jahrzehntelangen Verkehrsprobleme in und um Wolhusen ist.</p> <p>Gemäss PGM in Kapitel 4.2.4 wird in der Beschlussperiode 2027-2030 die Umfahrung Wolhusen eingeplant.</p>  <p><i>Aus der Luzerner Zeitung vom 14. Februar 2018</i></p>
Umfahrung Schötz/Alberswil	<p><b>Antrag 6</b> Die ZMB Umfahrung Schötz/Alberswil ist mit den betreffenden Gemeinden zügig voranzutreiben.</p> <p><b>Antrag 7</b> Nach Abschluss der Planung der Umfahrung Alberswil/Schötz ist diese nahtlos umzusetzen.</p>

	<p><b>Begründung für beide Anträge</b> Gemäss PGM in Kapitel 4.2.4 wird in der Ausblicksperiode 2031-2034 die Umfahrung Alberswil/Schötz eingeplant.</p>
Ausbau Lamm-schlucht	<p><b>Antrag 8</b> Abschnitt 3 der Lammschlucht ist in der Ausblicksperiode 2031-2034 abzubilden.</p> <p>PGM-1-1181, BP Nr. 156: Diese Massnahme zur Sicherheit des strassengebundenen ÖV, des Güter- und Carverkehrs muss im Bauprogramm so geplant werden, damit unmittelbar nach der Erstellung des Ausbaus Abschnitt 2 Lammschlucht begonnen werden kann.</p> <p><b>Begründung</b> Wir nehmen den Baufortschritt in der Lammschlucht (Abschnitt 1: Chlusboden<sup>1</sup>) und insbesondere der Chlusbodenbrücke sehr erfreut zur Kenntnis - ebenso die Bereitstellung der Mittel im PGM für den 2. Abschnitt (PGM-1-1090 84 Escholzmatt-Marbach, Lammschlucht Abschnitt 2). Damit die Strasse durch die Lammschlucht bis zur Krutacherbrücke durchgängig auch für den strassengebundenen ÖV, Güter- und Carverkehr ohne Engpässe befahrbar ist, muss mit Abschluss des Ausbaus Lammschlucht Abschnitt 2 direkt mit dem Ausbau Lammschlucht Abschnitt 3 (Under Tendl-Hinder Lamm) begonnen werden. So kann das Nadelöhr für den Tourismus und den strassengebundenen ÖV sowie Güterverkehr ins Waldemmental ohne Engpässe sicher befahren werden.</p> <p>Da das Projekt insgesamt aus drei Abschnitten besteht, ist dies im PGM entsprechend abzubilden.</p> 
Strassenbau-projekte gemäss Beilagen 1 und 2	<p><b>Antrag 9</b> Die Strassenbauprojekte in der REGION LUZERN WEST sind zeitnah umzusetzen.</p> <p><b>Antrag 10</b> Die Karten auf den Seiten 71 bis 75 enthalten als grafische Icons «Schwerpunkte der Massnahme». Diese vermitteln ein sehr einseitiges Bild. So wird zum Beispiel bei den Projekten 1-1090 und 1-1181 in der Lammschlucht zwischen Schüpfheim und Flühl lediglich der MIV aufgeführt. Diese Projekte dienen aber sowohl dem MIV wie auch dem strassengebundenen ÖV. Wir beantragen deshalb, das öV-Icon entsprechend zu ergänzen oder ein neues Icon einzufügen, aus dem hervorgeht, dass die Projekte 1-1090 und 1-1181 sowohl dem MIV wie auch dem strassengebundenen ÖV dienen.</p>

<sup>1</sup> Quelle: <https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/baustellen/lammschlucht/gesamtprojekt>

	<p><b>Antrag 11</b>            BP-Nr. 19 Escholzmatt-Marbach, Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage: Der Ausbau soll im aktuell gültigen Bauprogramm realisiert werden.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 11</b>            Der jetzige Zustand entspricht nicht dem geltenden Standard.</p> <p><b>Antrag 12</b>            BP-Nr. 2 Escholzmatt-Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse: Der Ausbau dieses Abschnittes soll prioritär behandelt werden</p> <p><b>Begründung zum Antrag 12</b>            Die bestehende gefährlichste Stelle soll prioritär saniert werden.</p> <p><b>Antrag 13</b>            Der Ausbau des Strassenabschnittes inkl. Erstellung Radverkehrsanlage Marbach-Schängnau sollen ins Bauprogramm aufgenommen werden.</p> <p><b>Antrag 14</b>            Gemäss Beilage 4 im PGM wird auf das Projekt «PGM-1-1123 Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang» verzichtet und ein möglicher Handlungsbedarf im Rahmen der Gesamtverkehrsoptimierung untersucht. Wir beantragen, Einblick in die Studie zu erhalten, die zu diesem Verzicht geführt hat.</p> <p><b>Antrag 15</b>            PGM- 1 1182, BP- Nr. 157: Flühli, Kirche Sörenberg-Schwändelibrücke, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG: Die Massnahmen zur Optimierung des Strassenraums, Anpassung Baushaltestellen an BehiG soll früher in Angriff genommen werden.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 15</b>            Die Gemeinde Flühli, vor allem der Ortsteil Sörenberg, ist nebst der Stadt Luzern die grösste Tourismusdestination des Kantons Luzern. Wenn der öV gefördert werden soll, müssen auch die entsprechenden Infrastrukturen wie Bushaltestellen BehiG-konform gebaut sein. Damit können sich auch Touristen mit einer körperlichen Einschränkung hindernisfrei fortbewegen.            Zudem halten sich im Sommer und Winter sehr viele Touristen im Ortsteil Sörenberg auf und bewegen sich in der Regel zu Fuss entlang der Kantonsstrasse fort. Die Optimierung des Strassenraums ist deshalb vorzuziehen.</p> <p><b>Antrag 16</b>            PGM -1-1225 BP Nr. 218: Die Erstellung des Rad- und Gehwegs Schnitmoos- Dorf Flühli ist prioritär zu behandeln.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 16</b>            Auf der stark befahrenen Strasse besteht ein Sicherheitsrisiko, da sich hier viele Kinder auf dem Weg zur Schule befinden.</p> <p><b>Antrag 17</b>            PGM - 1- 1226 BP Nr. 1226: Die Erstellung des Rad- und Gehwegs Rotbachbrücke- Südellhöhe Flühli zu neu zu priorisieren</p> <p><b>Begründung zum Antrag 17</b>            Auf der stark befahrenen Strasse besteht ein Sicherheitsrisiko, da sich hier viele Kinder auf dem Weg zur Schule befinden.</p> <p><b>Antrag 18</b>            PGM-1-1132 BP Nr. 117: Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (excl.) – Einmündung Neumüli/Rütmatstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse. Wir beantragen bei dieser Kreuzung die Erstellung eines Kreisverkehrs.</p>
--	--

	<p><b>Begründung zum Antrag 18</b>  Wir fordern bei dieser Kreuzung einen Kreisel. Die Geschwindigkeit wird dadurch für alle Teilnehmenden gedrosselt und verlangsamt.  Die Zu- und Wegfahrten zur Industriezone Rütmatt mit den Grossbetrieben SIGA, Krieger, Rottal Auto AG mit Kantonaler Motofahrzeugkontrolle und Lastwagengarage, sowie der Zugang über die Rütmattstrasse zu den Wohnquartieren Meierhöfli, Paradiesli und zum oberen Teil der Neuenkirchstrasse, die Zu- und Wegfahrt nach Sigen, gibt dank der Drosselung der Fahrgeschwindigkeiten zusätzlich zu dem motorisierten Verkehr mehr Sicherheit für alle Teilnehmer; für die Radfahrer auf den Radwegen, die an dieser Stelle kreuzen müssen, oder sogar die Fahrradspur wechseln müssen, für die Fussgänger, die die Bushaltestelle nutzen, erhalten mehr Sicherheit.</p> <p><b>Antrag 19</b>  PGM-1-1088 BP Nr. 82: Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (excl.) – Dorf Ruswil (excl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil  PGM-1-1133 BP Nr. 118: Ruswil, Zentrum, neues Verkehrskonzept Ortsdurchfahrt (Planung).  Die Planung und Realisierung sollen prioritär behandelt und umgesetzt werden.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 19</b>  Im Zentrum Süd (ehemaliges Landi Areal) entsteht eine grosse Überbauung mit vielen Wohneinheiten inkl. Alterswohnungen, sowie ein neues Gemeindehaus. Gleichzeitig wird das Schulhaus Bärenmatt erweitert.  Es ist folglich mit mehr Fussgängern und Velofahrern zu rechnen. Im Sinne der Schulwegsicherheit ist es zwingend die Umsetzung schnell zu realisieren. Der bereits heute grosse Durchgangsverkehr (Wolhusen – Rothenburg A2/Luzern; Ettiswil / Buttisholz – Rothenburg A2/Luzern ist eine grosse Belastung.</p> <p><b>Antrag 20</b>  PGM-1-1134 BP Nr. 119: Ruswil, Optimierung Knoten Ruediswil-/ Leinstrasse  Die Planung und Realisierung sollen prioritär behandelt und umgesetzt werden.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 20</b>  Die Einmündung ist unübersichtlich, die Leinstrasse ist im oberen Teil massiv verengt und der Radweg fehlt, zudem befindet sich eine Bushaltestelle und vis-à-vis im beschriebenen Bereich eine Tiefgaragenausfahrt von Migros/Denner.  Im nördlichen Bereich der Ruediswilerstrasse auf dem Areal der ehemaligen Rottal-Metzg entsteht eine grosse Überbauung mit vielen Wohneinheiten. Ebenfalls befindet sich das erweiterte Primarschulhaus in der Nähe (Schulweg). Das bedeutet, dass die Anzahl Fussgänger und der Individualverkehr zunimmt. Der bereits heute grosse Durchgangsverkehr (Wolhusen – Sursee; Ettiswil / Buttisholz – Rothenburg A2/Luzern ist eine grosse Belastung.</p> <p><b>Antrag 21</b>  Wir beantragen, dass die Bushaltestellen der Linien 64, 61 und 62 angepasst bzw. verlegt und behindertengerecht realisiert werden. Die Details sind mit der Standortgemeinde festzulegen.</p> <p><b>Antrag 22</b>  PGM-1-1030 BP Nr. 28: Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil-Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau (Planung)  Die Planung und Umsetzung sollen früher starten: Beginn und Realisierung 2031-2034</p> <p><b>Begründung zum Antrag 22</b>  Die Strecke zwischen Nebikon und Dagmersellen hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Planung und Umsetzung müssen deshalb schneller vorangetrieben werden, um die Situation zu Verbessern.</p>
--	--

	<p><b>Antrag 23</b> PGM-1-1125 BP Nr. 115: Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV-Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestelle gemäss BehiG</p> <p><b>Begründung zum Antrag 23</b> Die Bushaltestelle beim Knoten Wellberg und Bahnhofstrasse sollte in die Hauptstrasse verlegt werden und BehiG umgebaut werden. Diese Massnahme sollte Zeitnahe ausgeführt werden!</p>
<p><b>Öffentlicher Verkehr</b></p> <p>Durchgangsbahnhof Luzern</p>	<p><b>Antrag 24</b> Der Kanton setzt sich dafür ein, dass in der Botschaft<sup>2</sup> 2030 ein 15-Minuten-Takt aus Richtung Hettwil sowie aus Richtung Langnau i.E. je von und nach Luzern verankert wird.</p> <p><b>Antrag 25</b> Der Kanton setzt sich dafür ein, dass in der Botschaft 2030 eine Durchmesserlinie aus unserer Region via Luzern in Richtung Rotkreuz verankert wird.</p> <p><b>Begründung zu den Anträgen 24 und 25</b> Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist für die Mobilität der gesamten Zentral schweiz von sehr hoher Bedeutung.</p> <p>Das Gutachten der ETH Zürich vom 15. September 2025 stützt diese Aussage und priorisiert einen <b>Vollausbau</b> für die Periode 2025-2045.</p> <p>Zwischen Wolhusen und Littau besteht eine lange eingleisige Strecke, was das Kreuzen unmöglich macht. Dies ist aus zwei Gründen von Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Während der rund zehnjährigen Bauzeit zum DBL ist ein Kreuzen auf dieser Strecke nicht möglich. Verspätungen und Zugausfälle sind wahrscheinlich.</li> <li>• Künftige Angebotsausbauten aus unserer Region – sowohl aus Richtung Willisau-Zell und als auch aus Richtung Schüpfheim-Langnau i.E. – sind nur möglich, wenn ein Abschnitt zwischen Wolhusen und Littau zweigleisig befahrbar ist.</li> </ul> <p>Wir haben dieses Anliegen auch in unserer Stellungnahme zur Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» der Stadt Luzern eingebracht. Die Stadt Luzern hat unsere Stellungnahme wie folgt beantwortet: «<i>Auch die Stadt würde einen Doppelspurausbau begrüssen.</i>»</p> <p>Am 20. März 2023 fand im Kantonsrat die Schlussabstimmung statt zur «Botschaft 144 – öV-Bericht 2023 bis 2026; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnis nahme.» Die VBK hat das folgende beantragt:</p> <p><i>Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau-Wolhusen und andere sind im kommenden Richtplan zu verankern.</i></p> <p>Diesem Antrag der VBK hat der Kantonsrat zugestimmt. Im „Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2023-2026“ vom 21. März 2024 wird an den Regierungsrat denn auch als Punkt 12 die folgende Bemerkung überwie sen:</p> <p><i>Seite 66 / 5.1.1 Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof und Begleitmassnahmen Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken, wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau und Wolhusen und andere, sind im kommenden Richtplan zu verankern.</i></p>

<sup>2</sup> Information zu den Botschaften unter: <https://www.bav.admin.ch/de/ausbauprogramme>

	<p>Wir weisen darauf hin, dass die SBB Sanierungsarbeiten an den Gleisanlagen im Raum Malters im Jahre 2027 planen. Möglicherweise besteht hier Synergiepotenzials hinsichtlich eines Doppelspurausbau.</p> <p><sup>2</sup> Information zu den Botschaften unter: <a href="https://www.bav.admin.ch/de/ausbauprogramme">https://www.bav.admin.ch/de/ausbauprogramme</a></p>
ÖV-Anbindung des Raums Wolhusen-Willisau-Huttwil via Langenthal an die Zentren Olten, Bern, Basel sowie nach Luzern verbessern	<p><b>Antrag 26</b> Im Ausbauschritt 2035 wird eine markante Fahrzeitverkürzung umgesetzt.</p> <p><b>Antrag 27</b> Planungsressourcen für den Planungshorizont 2050 sind zurückhaltend einzusetzen und stattdessen für eine Beschleunigung der Verbindung bis 2035 einzusetzen.</p> <p><b>Antrag 28</b> Die Notwendigkeit und Verortung von Doppelspurabschnitten soll schnellstmöglich erhoben werden und die Flächen sollen aktiv in die übergeordneten Planungsinstrumente eingebunden werden.</p> <p><b>Begründung zu den Anträgen 26, 27 und 28</b> Am 9. August 2017 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Region Oberaargau und der REGION LUZERN WEST erstmals in Huttwil, um sich über eine <b>beschleunigte</b> Bahnverbindung zwischen Luzern-Willisau-Huttwil-Langenthal auszutauschen. Nach weiteren Besprechungen wurde ein Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern und den VVL gestellt. Dies führte zur Korridorstudie Langenthal-Wolhusen, welche am 22. Juli 2022 fertiggestellt wurde.</p> <p>In dieser Korridorstudie wurde allerdings das Gegenteil erreicht. Die Fahrzeit würde im «Ausbauschritt 2035» noch länger und das Angebot somit noch unattraktiver. Erst mit dem «Ausbauschritt 2050» wäre demnach eine «Zielfahrzeit von 45 Minuten denkbar».</p> <p>Am 31. Oktober 2022 haben wir zur Korridorstudie Stellung genommen. Wir bekräftigen hiermit unsere darin aufgeführten Anträge.</p>
ÖV-Angebot Entlebuch-Emmental Richtung Bern und Luzern verbessern und notwendige Anlagenflexibilität sichern	<p><b>Antrag 29</b> Der Kanton Luzern erwirkt mit der Botschaft 2030 dass die S6 aus Richtung Entlebuch in Langnau i.E. als Regioexpress in Richtung Bern weitergeführt wird.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 29</b> Am 13. Juni 2019 haben sich Vertreter der Regionalkonferenz Emmental und der REGION LUZERN WEST erstmals in Trubschachen getroffen, um gemeinsame Anliegen an den Öffentlichen Verkehr zu besprechen. Daraus habe die beiden Regionen eine gemeinsame «Vision ÖV Entlebuch-Emmental» erarbeitet.</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental und die REGION LUZERN WEST haben sich in der Folge stark für die Bahnhöfe Trubschachen, Escholzmatt, Entlebuch und Schachen eingesetzt (Erhalt von zwei Perronkanten im Rahmen der Instandhaltung). Dieses Ziel und damit der Erhalt der erforderlichen Flexibilität beim Betrieb wurde mit den geplanten oder bereits durchgeführten Arbeiten erreicht.</p> <p>Ein wichtiges Anliegen unserer Region ist zudem, dass die S6 aus Richtung Entlebuch in Langnau i.E. als Regioexpress in Richtung Bern weitergeführt wird. Zu diesem Anliegen haben wir eine Rückmeldung vom AÖV des Kantons Bern erhalten. Demnach ist «<i>das Anliegen berechtigt und wird auch vom Kanton Bern wie auch der BLS unterstützt. Das Angebot erfordert gegenüber heute zusätzliche Infrastrukturen, weshalb eine Umsetzung kurzfristig nicht möglich ist.</i></p> <p>Wir bekräftigen unseren Antrag aus unserer Stellungnahme zum Fahrplan 2024 vom 6. Juni 2023.</p>

	<p><b>Antrag 30</b>  Wir beantragen, dass die Lücke einer dritten stündlichen Verbindung zwischen Wolhusen und Langnau i.E. nach den Umbauarbeiten in Schachen, Entlebuch und Escholzmatt geschlossen wird.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 30</b>  In der Vision ÖV Entlebuch-Emmental ist eine dritte stündliche Verbindung Luzern-Wolhusen-Schüpfheim-Langnau i.E.-Konolfingen-Bern festgehalten. Dieses Angebot ist momentan aufgrund der Einschränkungen in der Infrastruktur nicht möglich. Nach den geplanten Umbauten in Schachen, Entlebuch und Escholzmatt ist diese Möglichkeit neu zu beurteilen.</p> <p>Zwischen Bern und Langnau i.E. sowie zwischen Luzern und Wolhusen sind bereits 3 stündliche Verbindungen zu Hauptverkehrszeiten vorhanden. Würde in Wolhusen geflügelt und das Angebot von Langnau i.E. in Richtung Entlebuch-Luzern verlängert, so könnte die Angebotslücke zwischen Wolhusen und Langnau i.E. geschlossen werden. Eine 3. stündliche Verbindung durch das Entlebuch wäre möglich.</p> <p>Wie erneuern und präzisieren unseren Antrag aus unserer Stellungnahme zum ÖV-Bericht 2022-2025 vom 20. Dezember 2021.</p>
Eilbuslinie Malters-Seetalplatz	<p><b>Antrag 31</b>  Wir beantragen die Einführung der Eilbuslinie Malters-Seetalplatz ab dem Bezug des zentralen Verwaltungsgebäudes am Seetalplatz im Sommer 2026.</p> <p><b>Begründung</b>  Bei der Eilbuslinie Malters-Seetalplatz handelt es sich um ein Anliegen der REGION LUZERN WEST, der Gemeinde Malters, der Verkehrs- und Baukommission und des Kantonsrats. In Beilage 5 des PGM auf Seite 81 soll auf die Einführung der Eilbuslinie Malters-Seetalplatz verzichtet werden. Damit sind wir nicht einverstanden.</p>
Schlüsselplanungen gemäss PGM	<p><b>Antrag 32</b>  In die Schlüsselplanungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Bahninfrastruktur</li> <li>• Verkehrsdrehscheiben</li> <li>• Konkretisierung Bus 2040</li> <li>• Busbeschleunigungsmassnahmen</li> </ul> <p>nimmt eine Vertretung der REGION LUZERN WEST in der Kerngruppe Einsitz.</p> <p><b>Begründung</b>  In Kapitel 4.6.4 sind verschiedene Schlüsselplanungen aufgeführt.</p>
Verkehrs-drehscheiben	<p><b>Antrag 33</b>  Wir beantragen, dass die «Konzeptstudie Verkehrsdrehscheibe» unter Einbezug der regionalen Entwicklungsträger erneut durchgeführt wird.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 33</b>  In unserem Schreiben vom 6. Dezember 2024 an den Kanton Luzern haben wir auf Grund verschiedener Aspekte unsere Vorbehalte gegenüber der Konzeptstudie zu den Verkehrsdrehscheiben zum Ausdruck gebracht. Die damalige Rückmeldung des Kantons war, dass sowohl auf eine Abbildung als auch auf eine Verankerung der Ergebnisse der «Konzeptstudie Verkehrsdrehscheibe» im Kantonalen Richtplan verzichtet werde. Nun hat die Konzeptstudie Verkehrsdrehscheibe sowohl in den Richtplan wie auch in das PGM Eingang gefunden.</p> <p>Angesichts der nun geänderten Vorgehensweise erachten wir es als erforderlich, die Konzeptstudie unter Einbezug der regionalen Entwicklungsträger erneut durchzuführen. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Planung auf einer breiten Grundlage erfolgt und die Interessen aller Regionen angemessen berücksichtigt werden.</p>

Touristischer Verkehr und Freizeitverkehr

**Antrag 34**

Die Touristischen Schwerpunktgebiete Flühli-Sörenberg und Marbach sollen durchgängig mit auf den RE abgestimmten Buslinien erschlossen werden.

**Antrag 35**

Eine ganzjährige Erschliessung durch Buslinien an die S-Bahn zumindest zu Hauptverkehrszeiten ist einzuführen.

**Begründung zu den Anträgen 34 und 35**

Die UNESCO Biosphäre Entlebuch mit Flühli-Sörenberg und Marbach sind ein touristische Schwerpunktgebiete. Mit dem öffentlichen Verkehr werden sie per Bus erschlossen, welcher hauptsächlich auf den stündlich verkehrenden RE ausgerichtet ist – und auch dies nicht durchgehend. Die S-Bahn wird saisonal schwankend in Flühli-Sörenberg und in Marbach gar nicht mit dem Bus erschlossen.

**Antrag 36**

Wir beantragen, dass die Finanzierung der Linie 252 im Gebiet des Kantons Luzern ab dem Jahr 2026 gesprochen wird.



Eröffnungsanlass am 23. April 2023

**Begründung zu dem Antrag 36**

Die REGION LUZERN WEST verfolgt seit Jahren gemeinsam mit der Regionalkonferenz Emmental die Idee einer touristischen Buslinie über den Schallenberg. Die ersten Gespräche dazu fanden Anfang 2020 statt. Es folgte ein «Gipfeltreffen» im Juni 2021 mit Teilnehmenden aus beiden Regionen sowie den Gemeinden Escholzmatt-Marbach, Schangnau, Röthenbach i.E. und Eggiwil. Am 23. April 2023 fand der feierliche Eröffnungsanlass auf dem Schallenberg statt.

Diese vier Gemeinden verfolgten die Vision einer touristischen Buslinie über den Schallenberg und finanzierten einen dreijährigen Pilotbetrieb. Auch mehrere touristische Betreiber und schliesslich die Gemeinde Steffisburg und die Stadt Thun unterstützen die Buslinie finanziell.

Dies geschah immer vor dem Hintergrund einer weiterführenden Finanzierung durch die Kantone Luzern und Bern nach erfolgreicher dreijähriger Pilotphase.

Diese Erwartung wurde auf Luzerner Seite durch den Kantonsrat gestützt. Die Verkehrs- und Baukommission (VBK) hat am 23. März 2023 bei der Beratung vom des ÖV-Berichtes 2023 bis 2026 (B144) folgenden Antrag eingebracht:

	<p>Ab 2023 wird auf der «Nebenachse» Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Thun ein Wanderbus eingeführt. Wenn die dreijährige Pilotphase <b>erfolgreich</b> ist, soll der Wanderbus als «Touristisches Angebot» ergänzt werden.</p> <p>Diesem Antrag der VBK hat der Kantonsrat zugestimmt.</p> <p>Die «Linie 252   Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun» ist überaus erfolgreich: rund 9'000 Fahrgäste an 27 Wochenenden! Entsprechend hat die REGION LUZERN WEST in ihrer Stellungnahme vom 3. Juni 2025 zum Fahrplan 2026 auf diesen Erfolg hingewiesen und beantragt, dass die Linie ab 2026 als «touristisches Angebot» zu ergänzen ist.</p> <p><b>Antrag 37</b> Die Wartezeit der touristischen Buslinie über den Glaubenbielen zum Umsteigen auf der Passhöhe ist zu verbessern.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 37</b> Die Wartezeit von einer halben Stunde auf der Passhöhe Glaubenbielen bis zur Anschlussverbindung ist für Touristen sehr unattraktiv.</p> <p><b>Antrag 38</b> Die Gemeinde Luthern soll über eine gute Erschliessung durch den ÖV zu Hauptverkehrszeiten und eine regelmässige stündliche Verbindung zu Nebenverkehrszeiten verfügen.</p> <p><b>Begründung zum Antrag 38</b> Die Bevölkerung der Gemeinde Luthern ist auf eine zeitgemäss ÖV-Erschliessung angewiesen. Dies gilt auch für Tagesausflüger, die den Wallfahrtsort Luthern Bad und die bekannte Wanderregion besuchen.</p>
<b>Langsamverkehr</b>	<p><b>Antrag 39:</b> Der Velo-Alltagsverkehr ist im künftigen Programm Gesamtmobilität abzubilden.</p> <p><b>Begründung</b> Es ist uns momentan aufgrund der vorhandenen Informationen nicht möglich, eine Aussage zum Langsamverkehr (im Besonderen: Velokonzept, Vernehmlassung erfolgt 2026) zu treffen. Es wäre wünschenswert, dass im kommenden Programm Gesamtmobilität der Bereich Velo integriert wäre.</p> <p>Wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme vom 27. September 2024 zum Masterplan Velo 2035 Kanton Luzern (Echoraum und Kerngruppe).</p>
<b>Güterverkehr</b>	<p><b>Antrag 40:</b> Der Güterverkehr ist im künftigen Programm Gesamtmobilität abzubilden.</p> <p><b>Begründung</b> Im Sinne eines ganzheitlichen Programms Gesamtmobilität ist der Güterverkehr im künftigen Programm Gesamtmobilität abzubilden.</p>

Wir würden es begrüssen, wenn unsere Anträge direkt Eingang finden in das Gesamtprogramm Mobilität oder aber in Rücksprache eine geeignete Lösung ausgearbeitet werden kann.

Für Fragen und Anmerkungen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
**REGION LUZERN WEST**



Thomas Röösli  
Präsident



Alexander Bernstein  
Präsident Arbeitsgruppe Verkehr



Guido Roos  
Geschäftsführer

Die Stellungnahme wurde von einer Ad-hoc-Gruppe der REGION LUZERN WEST erarbeitet, die aus folgenden Personen besteht:

- Adolf Kreienbühl, Gemeinderat Egolzwil, Mitglied Verbundrat VVL
- Hella Schnider, Kantonsrätin, Flühli, Präsident UNESCO Biosphäre Entlebuch
- Josef Auchli, Menznau Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr
- Ludwig Peyer, Geschäftsführer VLG, Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr
- Josef Dissler, Wolhusen, Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr
- Alexander Bernstein, Leiter Projekte REGION LUZERN WEST, Präsident Arbeitsgruppe Verkehr
- Guido Roos, Geschäftsführer REGION LUZERN WEST, Präsident Arbeitsgruppe Raum- und Richtplanung

Die Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST hat diese Stellungnahme am 5. Januar 2026 beschlossen.

Kopien gehen per E-Mail an:

- Verbandsgemeinden der REGION LUZERN WEST
- Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST
- Arbeitsgruppe Verkehr der Region Luzern West
- Untergruppe ÖV Luzerner Hinterland
- Arbeitsgruppe Raum- und Richtplanung der Region Luzern West
- Arbeitsgruppe NFA/Öffentliche Finanzen der REGION LUZERN WEST
- Politnetz der REGION LUZERN WEST
- Kantonsrättinnen und Kantonsräte im Verbandsgebiet der REGION LUZERN WEST
- Arbeitsgruppe Luzerner Berggebiet
- UNESCO Biosphäre Entlebuch, Präsidentin und Direktor
- Verband Luzerner Gemeinden, Präsidentin und Geschäftsführer
- Region Sursee-Mittelland, Präsident und Geschäftsführer
- Idee Seetal, Präsident und Geschäftsführer
- LuzernPlus, Präsident und Geschäftsführer
- Zofingenregio, Präsidentin und Geschäftsführer
- Regionalkonferenz Emmental
- Region Oberaargau

Die REGION LUZERN WEST engagiert sich im Auftrag ihrer 27 Verbandsgemeinden für einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum im ländlich geprägten Westen des Kantons Luzern.

Alle Verbandsgemeinden haben gemeinsame Anliegen in raumrelevanten Bereichen wie Richtplan, Finanzausgleich, ÖV-Bericht, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Gesundheitsversorgung etc. Diese Anliegen in die politischen Prozesse einzubringen und zu vertreten ist eine zentrale Aufgabe der REGION LUZERN WEST.

Eine zweite wichtige Aufgabe besteht darin, den Gemeinden der Region zukunftsweisende Impulse für die Entwicklung und Nutzung ihrer Potenziale zu vermitteln und konkrete Umsetzungsprojekte anzustossen.

Drittens übernimmt die REGION LUZERN WEST Aufgaben, welche ihr der Kanton Luzern überträgt, und setzt diese im Interesse der Region um.

Fazit: die Region Luzern West unternimmt alles, damit ihr Verbandsgebiet auch für die nächste Generation zum Leben und Arbeiten attraktiv ist.

Mehr über uns erfahren Sie auf [www.regionwest.ch](http://www.regionwest.ch)