

20. September 2022

# öV-Bericht 2023 bis 2026

*Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung  
vom 25.10.2021 bis 13.02.2022*

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Rege Mitwirkung</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Umfrage zur Zustimmung</b> .....	<b>3</b>
<b>3 Allgemeine Würdigung</b> .....	<b>4</b>
3.1 Genereller Eindruck .....	4
3.2 Abgrenzung zu anderen kantonalen Planungsberichten .....	4
3.3 Abgrenzung zur nationalen Bahnplanung.....	5
<b>4 Schwerpunktthemen</b> .....	<b>5</b>
4.1 Zuverlässigkeit.....	5
4.2 Modalsplitziel .....	6
4.3 Organisation.....	6
4.4 Angebotswünsche.....	6
4.5 Ergänzende/alternative Angebote .....	7
4.6 Tarif .....	7
4.7 Finanzierung .....	7
4.8 Berichtsumfang .....	8
4.9 Defossilisierung.....	8
4.10 Verschiedene weitere Bemerkungen und Hinweise.....	9
<b>Anhang</b> .....	<b>10</b>
Zustimmungsgrad von Parteien und Interessenverbänden sowie den Gemeindeverbänden zur Umfrage .....	10

## 1 Rege Mitwirkung

Der Entwurf des öV-Berichts 2023 bis 2026 (zu jenem Zeitpunkt noch öV-Bericht 2022 bis 2025 benannt) wurde vom 25. Oktober 2021 bis 13. Februar 2022 über das Online-Tool «E-Mitwirkung» in eine breite öffentliche Vernehmlassung gegeben.

Insgesamt äusserten sich 116 Stellungnehmende zum Entwurf des Planungsberichts. Die Aufteilung auf die einzelnen Kategorien ist in der Abb. 1 dargestellt. 16 Gemeinden haben sich der Stellungnahme ihres jeweiligen Gemeindeverbands angeschlossen. Die 116 Stellungnehmenden haben rund 1100 Einzelanträge, allgemeine Bemerkungen und Hinweise eingereicht, wobei unter Berücksichtigung gleichlautender Anliegen rund 780 verschiedene Anliegen – sowohl sehr konkrete wie auch allgemeiner Natur – vorliegen.

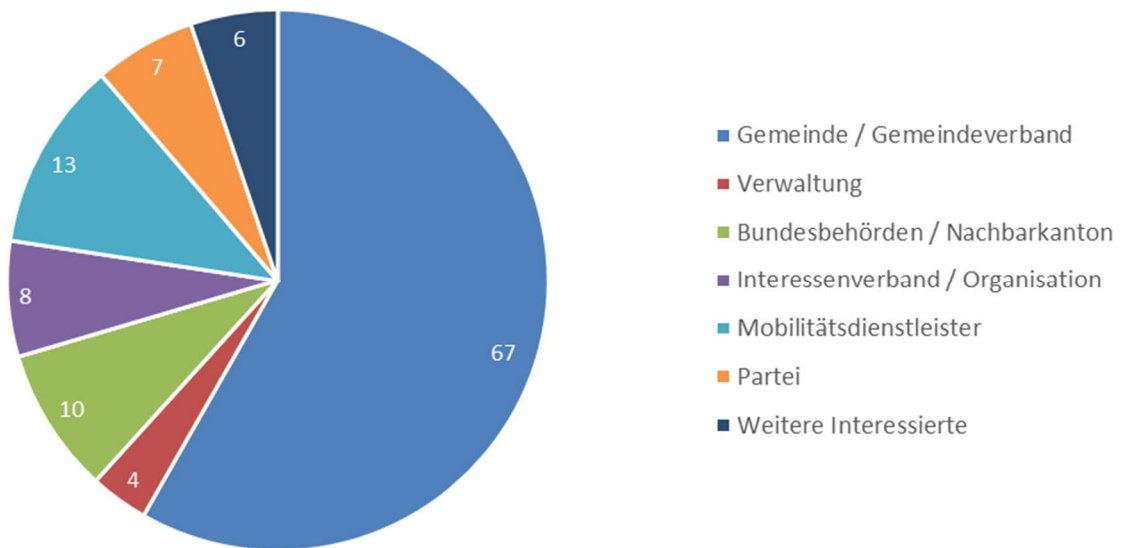


Abb. 1: Übersicht Anzahl Stellungnehmende pro Teilnehmendenkategorie

Sämtliche Rückmeldungen wurden vom Verkehrsverbund Luzern gesichtet und einer ersten Beurteilung unterzogen. Zur Festlegung des Umgangs mit den einzelnen Anliegen aus Sicht Kanton wurden auch der Verbundrat und das BUWD einbezogen. Nachfolgend werden die wichtigsten Rückmeldungen zu verschiedenen Themen in zusammengefasster Form dargestellt.

⇒ Die Beurteilung bzw. der Umgang mit den Anliegen wird jeweils in kursiver Schrift direkt darunter festgehalten.

## 2 Umfrage zur Zustimmung

Es wurden zwecks Herleitung des Zustimmungsgrad zum öV-Berichts-Entwurf sechs Fragen gestellt, zu welchen die Stellungnehmenden zwischen «stimme zu», «stimme eher zu», «stimme eher nicht zu», «stimme nicht zu» und «keine Antwort» wählen konnten.

73 Stellungnehmende haben den Grad ihrer Zustimmung angegeben. Stellungnehmende, welche sich den Stellungnahmen von anderen Organisationen (insb. Gemeindeverbände) angeschlossen oder ihre Stellungnahme per Brief einreichten, konnten in der Umfrage nicht berücksichtigt werden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass der Entwurf des öV-Berichts 2023-2026 grösstenteils unterstützt wird und der eingeschlagene Weg breit akzeptiert ist. Auch

bei differenzierter Betrachtung nach Teilnehmendenkategorien, wie bspw. nach Gemeinden oder Parteien, zeigt sich innerhalb jeder Kategorie eine breite Zustimmung. Ablehnende Rückmeldungen rührten hauptsächlich daher, weil die betreffenden Stellungnehmenden aus politischer oder regionaler Perspektive mit gewissen Aussagen nicht einverstanden waren oder Massnahmen in ihrer Region vermissten. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Zustimmungsggrade von Parteien, Interessenverbänden und der Gemeindeverbände findet sich im Anhang.

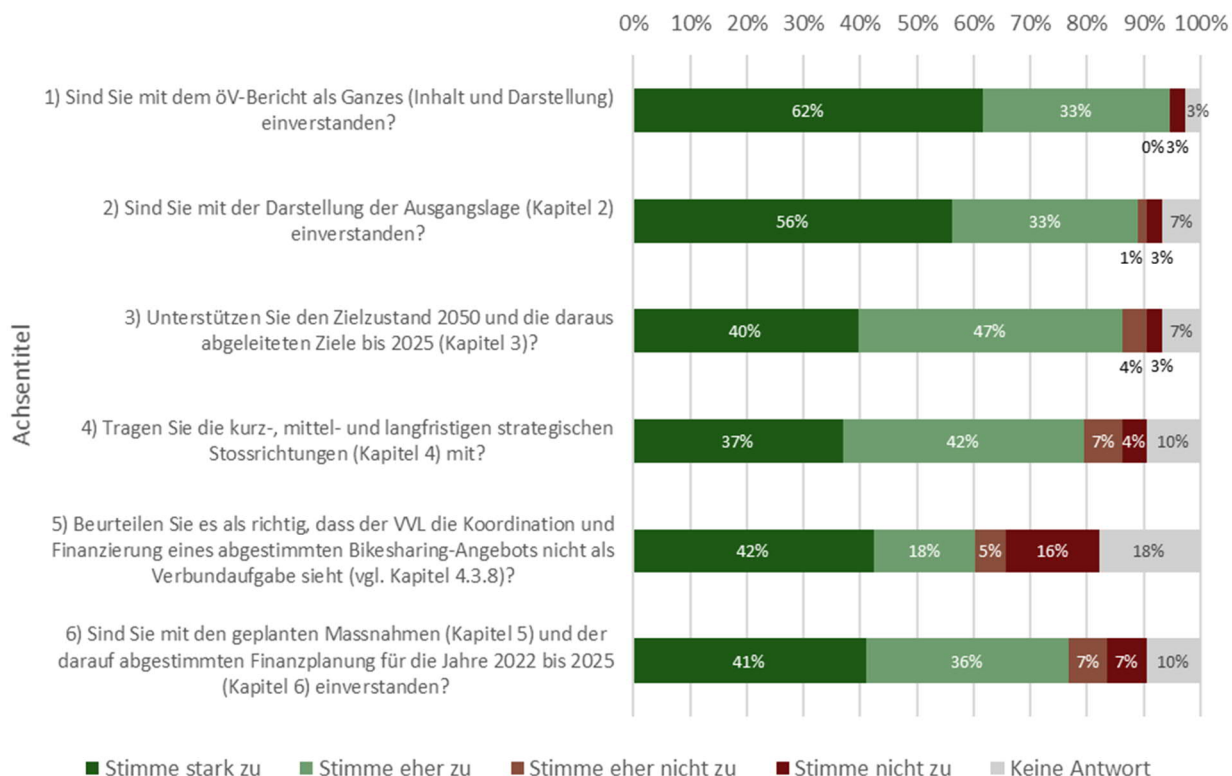


Abb. 2: Übersicht Grad der Zustimmung zu den sechs Vernehmlassungsfragen

### 3 Allgemeine Würdigung

#### 3.1 Genereller Eindruck

Der öV-Bericht 2023 bis 2026 wird im Allgemeinen als sehr gut aufbereitete Planungsgrundlage gelobt. Das Verständnis des öV als Teil des Gesamtverkehrssystems wird positiv hervorgehoben. Ebenso wird die essenzielle Wichtigkeit des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) für eine Verbesserung des öV bzw. des Gesamtverkehrs rundum betont. Gemeinden und Gemeindeverbände würdigen zusätzlich Massnahmen, welche sie betreffen und nennen Zusatzbedürfnisse (insb. das Schliessen von Netz- und Angebotslücken). Zudem haben sich weitere Interessierte mit teilweise sehr spezifischen Anliegen geäussert.

#### 3.2 Abgrenzung zu anderen kantonalen Planungsberichten

Verschiedene Rückmeldungen betreffen im Kern nicht den öV-Bericht, sondern haben aufgrund gesamtverkehrlicher Aspekte oder Anliegen zur Priorisierung von Infrastrukturen einen engen Bezug zum Planungsbericht zum Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» und zum Bauprogramm Kantonsstrassen 2023-2026. Entsprechend können vorliegend keine Aussagen zu den entsprechenden Rückmeldungen gemacht werden. Der öV-Bericht bezog sich bei verschiedenen Aussagen

auf die beiden genannten Instrumente sowie auf den kantonalen Richtplan, wobei die jeweiligen Zuständigkeiten dargelegt wurden.

### **3.3 Abgrenzung zur nationalen Bahnplanung**

Der DBL wird reihum als *die* Schlüsselinfrastruktur für die Verbesserung des öV im Kanton Luzern bzw. der Zentralschweiz gesehen. Von einzelnen Stellungnehmenden wird einerseits ein Bahninfrastrukturausbau bereits vor dem DBL gefordert, bspw. zwischen Wolhusen und Luzern, auch zur Bewältigung der Bauphase des DBL. Andererseits wird von weiteren Stellungnehmenden die Realisierung bzw. mindestens eine Aussage zum Lückenschluss mittels einer Bahnlinie zwischen Willisau und Nebikon («Wiggertalbahn») erwartet.

- ⇒ *Der Ausbau der Schieneninfrastruktur obliegt seit 2016 dem Bund. Der Infrastrukturausbau erfolgt nur auf Basis konkreter Angebotskonzepte innerhalb von vom Bundesparlament beschlossener Ausbauschnitte. Die Planungsregionen, darunter der Kanton Luzern innerhalb der Planungsregion Zentralschweiz, werden in die Erarbeitung dieser Ausbauschnitte einbezogen. Weder die Realisierung einer Doppelspur zwischen Wolhusen und Luzern, noch die Wiggertalbahn sind bisher in einem Ausbauschritt enthalten. Im Falle einer Doppelspur Wolhusen-Luzern ist deshalb eher nicht davon auszugehen, dass sie vor dem DBL realisiert werden kann, bei der Wiggertalbahn darf davon ausgegangen werden, dass sie erst deutlich nach Inbetriebnahme des DBL überhaupt im Rahmen eines Ausbauschnitts geprüft werden kann. Eine entsprechende Aussage zur Wiggertalbahn ist im öV-Bericht nach wie vor in Kapitel 4.3.3 enthalten.*

## **4 Schwerpunktthemen**

### **4.1 Zuverlässigkeit**

Eine bessere Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV wird von nahezu allen Stellungnehmenden als essenzielles Thema angesehen, um den öV sowie die gesamtverkehrliche Situation zu verbessern und die Modalsplit- und Klimaziele zu erreichen. Entsprechende Busbevorzugungsmassnahmen sollen umgehend geplant und umgesetzt werden. Von vielen Stellungnehmenden werden zudem wirksame flankierende Massnahmen während der Bauzeit von Bypass und DBL gefordert.

Zum Verhältnis zwischen öV und MIV stehen sich gegensätzliche Forderungen gegenüber: Von linker Seite wird ein Verzicht auf MIV-Ausbauten gefordert und die Prioritätensetzung bei kleineren baulichen Anpassungen und gutem Verkehrsmanagement für einen flüssigen öV statt die Planung grosser Strassenprojekte mit hohem Ressourceneinsatz gewünscht. Von rechter Seite wird stattdessen die Beibehaltung der MIV-Leistungsfähigkeiten betont, zudem dürfen die Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausgespielt werden.

- ⇒ *Die verkehrspolitischen Prioritäten werden im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern dargestellt. Die Ausführungen des öV-Berichts basieren darauf und zeigen weiterhin einen Mittelweg zwischen den eingegangenen Forderungen. Einzelne Aussagen im öV-Bericht wurden im Sinne der besseren Verständlichkeit präzisiert. Der Stellenwert des DBL und des Bypass im Gesamtverkehrssystem werden ebenfalls im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern dargestellt. Die Priorisierung von Infrastrukturvorhaben wird im Bauprogramm Kantonsstrassen dargestellt. Weiter ist zu betonen, dass es für die Gesamtmobilität kleine und grosse Massnahmen braucht.*

## 4.2 Modalsplitziel

Weil das Modalsplitziel im Agglomerationsraum (öV-Anteil von 30%) wiederholt klar verfehlt wird, betonen zahlreiche Stellungnehmende nun die Wichtigkeit und Dringlichkeit von Verbesserungen im Busverkehr mit Busbevorzugung und Angebotsausbauten – gerade weil Ausbauten im Bahnangebot bis zum Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) nicht möglich sind. Weiter besteht bei einigen Stellungnehmenden die Befürchtung, dass beim Bund die Frage nach dem Sinn des DBL gestellt werden wird, wenn Luzern es nicht bereits heute schafft, den Modalsplit schrittweise Richtung öV zu verschieben.

Von einigen Stellungnehmenden wird das ambitionierte Modalsplitziel hingegen zumindest innerhalb der Berichtsperiode als unrealistisch in Frage gestellt, auch weil die angestrebten Busbevorzugungsmassnahmen nicht alle innerhalb der Berichtsperiode umgesetzt werden können.

- ⇒ *Die bisherige Ambition von 30% öV-Anteil am Gesamtverkehr bis 2026 ist zwar mit Blick auf die Klima- und Verlagerungsziele richtig, aber in diesem kurzen Zeithorizont auch angesichts der pandemiebedingten Rückverlagerung der Nachfrage zum MIV sowie der infrastrukturellen Herausforderungen noch schwerer erreichbar. Deshalb wird das Modalsplitziel für den Agglomerationsraum für den Berichtszeitraum auf 25% öV-Anteil angepasst. Jedoch soll mittel- und langfristig am bisherigen Ziel von 30% festgehalten werden.*

## 4.3 Organisation

Es wird von vielen Stellungnehmenden eine bessere Abstimmung zwischen Angebot und Infrastruktur gefordert. Einerseits seien die Busbevorzugungsmassnahmen umgehend zu realisieren (vgl. oben), damit das bestehende Angebot bzw. die Angebotsverbesserungen ihre Wirksamkeit entfalten können. Andererseits seien bspw. Angebotsänderungen erst dann umzusetzen, wenn Busbevorzugungsmassnahmen in den betreffenden Korridoren oder entsprechende Haltestellen-/Bushubinfrastrukturen bereits realisiert sind.

- ⇒ *Das Anliegen einer besseren Abstimmung von Angebot und Infrastruktur wird im Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» dargestellten Programm Gesamtmobilität berücksichtigt. Die Beurteilung und der Entscheid zur Umsetzung von Angebotsmassnahmen erfolgt jeweils anhand einer Abwägung der durch die verfügbare Infrastruktur und das angestrebte Angebot realisierbaren Vor- und Nachteile. Dabei gibt es Schlüsselinfrastrukturen, welche zwingende Voraussetzung für die Inbetriebnahme sind (wie bspw. die Durchmesserperrens am Bahnhof Luzern für mehr Durchmesserlinien). Weiter kann es verschiedene Infrastrukturen geben, welche für eine Angebotsmassnahme zwar als ebenso wichtig, aber nicht als zwingende Voraussetzung für die Inbetriebnahme angesehen werden (wie bspw. die Haltestelle Reussbrücke für die Linie 111). Sind die zwingenden Infrastrukturen vorhanden und können mit der Angebotsmassnahme trotz ggf. teilweise fehlender Infrastrukturelemente insgesamt mehr Vor- als Nachteile realisiert werden, wird die Massnahme in der Regel umgesetzt.*

## 4.4 Angebotswünsche

Verschiedene Gemeinden und Gemeinde- sowie Interessenverbände äussern sich zu diversen Angebotswünschen, für welche die Planung oder gar die Umsetzung innerhalb der Berichtsperiode gefordert werden. Meist geht es um Lücken im Liniennetz oder im Taktangebot sowie die Erhöhung der Anzahl stündlichen Verbindungen.

- ⇒ *Die dargestellten Angebotsmassnahmen entsprechen dem nach heutigem Kenntnisstand finanzierbaren und auch bzgl. Infrastruktur realisierbaren Umfang. Die verschiedenen Anliegen werden einerseits in der Studie Bus 2040 geprüft. Je nach Beurteilung kann die Umsetzung verschiedener Massnahmen, auch abhängig infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen, für die kommenden Fahrplanperioden ins Auge gefasst werden.*

#### **4.5 Ergänzende/alternative Angebote**

Von einigen Stellungnehmenden wird, insb. im Bereich On-Demand-Angebote, ein grösseres Engagement durch den VVL erwartet – bis hin zu Versuchsbetrieben schwergewichtig im ländlichen Raum. Einzelne Stellungnehmende würdigen dagegen den sachlichen Umgang des VVL mit solchen Angebotsformen.

Betreffend der Frage, dass Bikesharing nicht durch den VVL koordiniert und finanziert werden soll (vgl. Frage 5 der Umfrage), sind die Meinungen geteilt. Eine Mehrheit sieht die Finanzierung ebenfalls nicht, hingegen würden viele Stellungnehmende eine Koordination durch den VVL als zweckmässig beurteilen.

- ⇒ *Der dargestellte Mittelweg zwischen den unterschiedlichen Positionen wird unverändert beibehalten.*

#### **4.6 Tarif**

Zum Zonentarif gibt es kontroverse Rückmeldungen. Einige Stellungnehmende wollen den Zonentarif auf die ganze Schweiz ausbauen, andere finden den Zonentarif zu kompliziert oder wollen Zonen bereinigen.

- ⇒ *Zuständig für Tariffragen sind regional der Tarifverbund Passepartout und national die Alliance SwissPass. Bei beiden hat der Kanton Luzern nur begrenzte bzw. keine Einflussmöglichkeiten. Die Sichtweise des Kantons Luzern zu Tariffragen wird mit dem dargestellten Mittelweg zwischen den unterschiedlichen Positionen weitgehend unverändert beibehalten.*

Zudem gab es einzelne Rückmeldungen, wonach ein Mobility-Pricing umzusetzen sei.

- ⇒ *Der Umgang mit dem Anliegen ist primär auf nationaler Ebene zu klären. Im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern ist Mobility-Pricing als eine Möglichkeit enthalten und der Regierungsrat hat sich in nationalen Vernehmlassungen im Grundsatz positiv zur Idee von Mobility-Pricing geäussert.*

#### **4.7 Finanzierung**

Für einige Stellungnehmende ist das Kostendeckungsgradziel mit Blick auf die Klima- und Modalsplitziele sowie die Pandemiefolgen zu hoch angesetzt und soll zugunsten weitergehender Angebotsausbauten und/oder Tarifiereduktionen herabgesetzt werden. Einzelne Stellungnehmende betonen hingegen, dass die Kostenentwicklung nicht ungebremst weitergehen dürfe und allenfalls Preiserhöhungen ins Auge zu fassen seien.

- ⇒ *Der dargestellte Mittelweg zwischen den unterschiedlichen Positionen wird weitgehend unverändert beibehalten. Nach aktueller Einschätzung können zumindest im urbanen Raum durch eine bessere Zuverlässigkeit mehr Fahrgäste gewonnen werden als alleine durch Angebotsausbauten. Tarifanpassungen wären Sache der Alliance SwissPass bzw. des Tarifverbunds Passepartout. Angesichts des Umfelds mit steigenden*

*Preisen (Zinsen, Energie, etc.) ist eine Tarifiereduktion schwierig begründbar. Umgekehrt unterlaufen Preiserhöhungen die Klima- und Verlagerungsziele. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Erlösentwicklung nicht alleine vom Preis abhängt, sondern auch von der Menge beförderter Fahrgäste. Aus Sicht des Kantons Luzern sollen, auch mit Blick auf das Modalsplit- und Klimaziel, primär die Anzahl Fahrgäste erhöht und damit die Erlöse gesteigert werden.*

Einzelne Stellungnehmende fordern eine (Vor-)Finanzierung von Bahninfrastrukturausbauten durch den Kanton zwecks einer besseren Ausgangslage im nationalen Konkurrenzkampf in den nächsten Ausbausritten. Dazu sei ein Fonds zu äufnen.

- ⇒ *Eine Mitfinanzierung ist nur für vom Bund im Rahmen eines Ausbausritts beschlossene Infrastrukturen möglich. Zu betonen ist, dass die getätigten und noch geplanten Investitionen in Bushubs bzw. Verkehrsdrehscheiben einer Art Mitfinanzierung in das gesamte öV-System bzw. einer Vorarbeit zum DBL entsprechen.*

Einzelne Stellungnehmende forderten zudem einen höheren Mitteleinsatz für öV-Infrastrukturprojekte wie Busbevorzugungsanlagen oder Bushubs.

- ⇒ *Der Rückstand bei öV-Infrastrukturprojekte ist weniger fehlenden finanziellen Mitteln, sondern vielmehr fehlenden personellen Ressourcen bei den Infrastruktureigentümern als auch in den Planungs- und Ingenieurbüros geschuldet. Sobald der Projektüberhang abgebaut ist, kann das Anliegen zusätzlicher finanzieller Mittel wieder diskutiert werden.*

#### **4.8 Berichtsumfang**

Einige Stellungnehmende weisen auf die umfassenden Ausführungen und punktuelle Doppelspurigkeiten im öV-Bericht hin. Gleichzeitig wünschen viele Stellungnehmende Ergänzungen zu verschiedenen Themen.

- ⇒ *Insbesondere in den Kapiteln 2.1, 2.2 und 2.3 fokussieren sich die Erläuterungen neu auf unmittelbar den öV betreffende Aspekte. Verschiedene begleitende Erläuterungen zum Stand und Umfeld des öV sowie zum Kontext zur Raumplanung wurden, da sie für das von den Stellungnehmenden gewürdigte Gesamtverständnis als wichtig erachtet werden und der Bericht in seiner inhaltlichen Gesamtheit von der grossen Mehrheit der Stellungnehmenden positiv gewürdigt wurde, nicht gekürzt, sondern in die neue Beilage 12 verschoben. Damit konnte der Umfang des Hauptteils, trotz Einfügen des Vernehmlassungskapitels und punktueller Ergänzungen um 15 Seiten reduziert werden. Zwischen den einzelnen Kapiteln und der Beilage 12 sind zwecks besserer Nachvollziehbarkeit verlinkte Verweise gesetzt.*

#### **4.9 Defossilisierung**

Einzelne Stellungnehmende fordern bei der Defossilisierung des öV die stärkere Berücksichtigung der Wasserstoff-Technologie, während andere Stellungnehmende angesichts der geringeren Energieeffizienz den Verzicht von Wasserstoff bei der Defossilisierung des öV nahelegen.

- ⇒ *Die Technologie- und Marktentwicklung wird technologieoffen verfolgt und die situationsspezifisch beste Lösung gewählt, wobei auch Alternativen, bspw. Wasserstofflösungen, getestet werden sollen.*



#### **4.10 Verschiedene weitere Bemerkungen und Hinweise**

Im Weiteren sind zahlreiche weitere Bemerkungen und Hinweise zu den Berichtsinhalten und Formulierungen formuliert worden, bspw. zu Tempo 30, zur Wahl von Begrifflichkeiten oder aufgrund des zeitlichen Fortschritts zu überholten bzw. zu aktualisierenden Erkenntnissen.

⇒ *Viele wertvolle Bemerkungen und Hinweise wurden in der Überarbeitung des öV-Berichts berücksichtigt.*

**Zustimmungsgrad von kantonalen Parteien und Interessenverbänden sowie den Gemeindeverbänden zur Umfrage**

Frage 1: Sind Sie mit dem öV-Bericht als Ganzes (Inhalt und Darstellung) einverstanden?

Stimme zu	Die Mitte Kanton Luzern VCS Luzern RET Sursee-Mittelland, RET zofingenregio
Stimme eher zu	SVP Kanton Luzern, FDP Kanton Luzern, GLP Kanton Luzern, SP Kanton Luzern, Grüne Kanton Luzern Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern RET LuzernPlus, RET Luzern West
Stimme eher nicht zu	
Stimme nicht zu	TCS Sektion Waldstätte
Keine Antwort	

Frage 2: Sind Sie mit der Darstellung der Ausgangslage (Kapitel 2) einverstanden?

Stimme zu	Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern RET LuzernPlus
Stimme eher zu	SVP Kanton Luzern, GLP Kanton Luzern, Die Mitte Kanton Luzern, SP Kanton Luzern, Grüne Kanton Luzern VCS Luzern RET Sursee-Mittelland, RET zofingenregio
Stimme eher nicht zu	FDP Kanton Luzern
Stimme nicht zu	TCS Sektion Waldstätte
Keine Antwort	

Frage 3: Unterstützen Sie den Zielzustand 2050 und die daraus abgeleiteten Ziele bis 2025 (Kapitel 3)?

Stimme zu	Die Mitte Kanton Luzern VCS Luzern, Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern RET LuzernPlus
Stimme eher zu	SVP Kanton Luzern, FDP Kanton Luzern, GLP Kanton Luzern, SP Kanton Luzern, Grüne Kanton Luzern RET Sursee-Mittelland, RET zofingenregio
Stimme eher nicht zu	
Stimme nicht zu	TCS Sektion Waldstätte
Keine Antwort	

Frage 4: Tragen Sie die kurz-, mittel- und langfristigen strategischen Stossrichtungen (Kapitel 4) mit?

Stimme zu	VCS Luzern RET LuzernPlus, RET Sursee-Mittelland
Stimme eher zu	FDP Kanton Luzern, GLP Kanton Luzern, Die Mitte Kanton Luzern, SP Kanton Luzern, Grüne Kanton Luzern RET zofingenregio
Stimme eher nicht zu	SVP Kanton Luzern
Stimme nicht zu	TCS Sektion Waldstätte, Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern
Keine Antwort	

Frage 5: Beurteilen Sie es als richtig, dass der VVL die Koordination und Finanzierung eines abgestimmten Bikesharing-Angebots nicht als Verbundaufgabe sieht (vgl. Kapitel 4.3.8)?

Stimme zu	SVP Kanton Luzern, GLP Kanton Luzern Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern RET Sursee-Mittelland
Stimme eher zu	FDP Kanton Luzern, Die Mitte Kanton Luzern TCS Sektion Waldstätte
Stimme eher nicht zu	VCS Kanton Luzern
Stimme nicht zu	Grüne Kanton Luzern RET LuzernPlus, RET zofingenregio
Keine Antwort	SP Kanton Luzern

Frage 6: Sind Sie mit den geplanten Massnahmen (Kapitel 5) und der darauf abgestimmten Finanzplanung für die Jahre 2022 bis 2025 (Kapitel 6) einverstanden?

Stimme zu	VCS Luzern, Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern RET Sursee-Mittelland
Stimme eher zu	SVP Kanton Luzern, FDP Kanton Luzern, GLP Kanton Luzern, Die Mitte Kanton Luzern, Grüne Kanton Luzern RET LuzernPlus
Stimme eher nicht zu	RET zofingenregio
Stimme nicht zu	SP Kanton Luzern TCS Sektion Waldstätte
Keine Antwort	

Hinweis: Die Mitte Kanton Luzern hat ihre Antworten zu den Fragen per Brief eingereicht. Der RET Luzern West hat sich in seinem Schreiben nur zur Frage 1 explizit geäussert. Diese Beiträge sind systembedingt nicht in der statistischen Auswertung in Kapitel 2 enthalten.  
Obenstehend nicht enthaltene Kantonale Parteien oder Verbände haben entweder nicht an der Mitwirkung teilgenommen oder sich nicht zu den Fragen geäussert.

### **Zur Vernehmlassung eingeladenene Stellen**

- Alle Gemeinden des Kantons Luzern
- Den öV mitbestellende Kantone (AG, AR, BE, NW, OW, SG, SO, SZ, UR, ZG, ZVV)
- Bundesstellen UVEK, BAV, ARE, ASTRA
- Kantonale Departemente und Dienststellen
- Im Kantonsrat vertretene Parteien
- Regionale Entwicklungsträger (LuzernPlus, LuzernWest, Sursee-Mittelland, IdeeSeetal, zofingenregio, RVK Oberaargau)
- Verband Luzerner Gemeinden
- Konzessionierte Transportunternehmen (AAGR, AAGS, AAGU, BLS, PostAuto, Rottal Auto AG, SBB, SOB, vbl, zb, ZVB, AVA, Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee, Pilatusbahnen, Bergbahnen Sörenberg, Gütschbahn, FlixBus DACH, Mobility, Nextbike)
- Alliance SwissPass und Tarifverbund Passepartout
- Interessenverbände (ACS Luzern, Ob- und Nidwalden, TCS Sektion Waldstätte, VSC Sektion Luzern, Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz, KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern, Espace Suisse Zentralschweiz, ASTAG Sektion Zentralschweiz, ProVelo Luzern, Fussverkehr Region Luzern, Gotthard-Komitee, VöV, IGöV, ProBahn Zentralschweiz)
- Weitere Interessierte (Wirtschaftsförderung Luzern, Luzern Tourismus AG, CKW, ewl, HSLU ITM, Pro Infirmis, Pro Senectute, Hindernisfrei Bauen Luzern)