

VERNEHMLASSUNGSBERICHT

ÖV-Studie Seetal

Die regionalen Planungsverbände, die im erweiterten Untersuchungsgebiet liegenden Gemeinden und die beteiligten Transportunternehmen konnten vom 16. September 2025 bis 9. November 2025 zur öV-Studie Seetal Stellung nehmen. Die beteiligten Stellen erhielten dazu den Schlussbericht des Ingenieurbüros asa vom 25. August 2025, eine fünfseitige Zusammenfassung der öV-Studie Seetal sowie einen Fragebogen mit 6 Fragen zur Vernehmlassung. Insgesamt sind Stellungnahmen von 15 Stellen (2 regionale Organisationen, 10 Gemeinden und 3 Transportunternehmen) eingegangen. In der beiliegenden Liste sind die einzelnen Vernehmlassungsantworten aufgeführt und wo nötig von den auftraggebenden Stellen Verkehrsverbund Luzern und Kanton Aargau beantwortet. Zur Erleichterung des Überblicks sind die einzelnen Stellungnahmen zu den Fragen 1 bis 5 eingefärbt (grün: Zustimmung/Unterstützung, gelb: wichtige Hinweise zur Konzeptoptimierung, rot: abweichende Haltung gegenüber Mehrheit der Stellungnahmen).

Nachfolgend werden die wichtigsten Erkenntnisse aus der Vernehmlassung der öV-Studie Seetal zusammengefasst.

Grundsätzliche Beurteilung des Zielbilds 2035+ (Fragen 1 und 2)

Das Zielbild für das Angebot 2035+ im Raum Seetal wird in allen Stellungnahmen unterstützt. Die langfristig vorgesehenen Verbesserungen der Taktangebote mit Halbstunden- und Viertelstundentakten bringen für die Bevölkerung der Region rund um den Hallwilersee eine sehr deutliche und nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Je nach Gemeinde werden die Vorteile der dichten Takte Meisterschwanden–Wohlen oder Lenzburg–Seengen, die guten und neuen kantonsüberschreitenden Verbindungen zwischen den Kantonen Aargau und Luzern am rechten Hallwilerseeufer oder auch die positiven Veränderungen im Raum Leutwil/Dürrenäsch mit verbesserten Anschlussbeziehungen auf die Seetalbahn und spürbaren Verkürzungen der Reisezeiten hervorgehoben. Einzelne Bedenken werden zu den Schulverbindungen im Raum Hitzkirch/Schongau geäussert. Dem Schulverkehr in die Zentrumsschule Hitzkirch muss sowohl bei den kurzfristigen als auch bei den langfristigen Entwicklungsschritten besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Grundsätzlich ist das Verständnis vorhanden, dass die Angebotsverbesserungen gemäss Zielbild 2035+ erst langfristig, mit den Viertelstundentakten auf der Bahn in Lenzburg und Wohlen, voll zum Tragen kommen. In der Zwischenzeit sollen sinnvolle Übergangslösungen umgesetzt werden.

Bestvariante und konkrete Umsetzung in den Korridoren (Fragen 3 bis 5)

Die Bestvariante, mit den angedachten Veränderungen auf vielen Linien in den Hauptverkehrszeiten und mit der neuen kantonsüberschreitenden Verbindung auch am Wochenende stösst durchwegs auf Zustimmung. Es wird darauf hingewiesen, dass kurzfristige Teilrealisierungen von Angebotselementen aufwärtskompatibel zum Zielbild 2035+ sein sollten.

Gesondert nach den einzelnen Korridoren sehen die Ergebnisse der Vernehmlassung wie folgt aus:

- Der kurzfristige Ausbau des Angebots zwischen Meisterschwanden und Wohlen zum 10-/20-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten wird in den Stellungnahmen der Gemeinden sowie des Regionalplanungsverbandes Unteres Büntztal sehr begrüsst.
- Die Gemeinden Leutwil und Dürrenäsch unterstützen die Veränderungen im Korridor Seengen–Teufenthal und sehen in den Verbesserungen während den Spitzenzeiten, mit guten Anschlüssen auf die Seetalbahn und stark verkürzten Reisezeiten, sehr grosse Vorteile. Aufgrund der vielen Vorteile einer Neuausrichtung des öV-Angebots zwischen Seengen und Teufenthal sollen die Konzepte möglichst zeitnah umgesetzt werden. Der aktuelle Fokus auf die Hauptverkehrszeiten ist nachvollziehbar und wird als sinnvoll eingeschätzt. Die Gemeinden erhoffen sich, dass der 30-Minutentakt zu einem späteren Zeitpunkt auf zusätzliche Zeiträume ausgeweitet werden kann.
- Der Lückenschluss am rechten Hallwilerseeufer wird in allen Stellungnahmen befürwortet. Die Realisierung von Busangeboten zwischen Hitzkirch und Meisterschwanden wäre eine enorme Errungenschaft und es könnte ein grosser Wunsch der Bevölkerung erfüllt werden. Die Unterscheidung in die beiden Ansätze für das HVZ-Angebot Montag–Freitag sowie das Wochenendangebot wird verstanden und unterstützt. Die dadurch bedingten Anpassungen am heutigen Angebot der Linie 107 sind zu diskutieren. Die Gemeinden Fahrwangen und Meisterschwanden bedauern es, dass der wichtige Zielort Meisterschwanden, Seerose unter der Woche mit der Linie nach Hitzkirch nicht direkt angefahren werden kann.
- Die Gemeinden zwischen Lenzburg und Fahrwangen unterstützen die Anpassung des Busangebots auf den Linien 389, 390 und 395 (mit Bedienung von Seon Birren und Schafisheim Schoren, mit S11-Anschlüssen sowie Halbstundentakten in beide Richtungen) mit Ausnahme der Gemeinde Egliswil. Die Gemeinde Egliswil präferiert die Beibehaltung der heutigen Expressbusse mit neuer Fahrroute via Ammerswil. Die Hauptbedenken der Gemeinde Egliswil, dass mit den Konzeptänderungen die Fahrzeiten verlängert werden und die Verbindungen so für den Pendlerverkehr unattraktiver werden, teilen auch einzelne andere Gemeinden. Die grosse Mehrheit der Stellungnahmen gewichten jedoch die Vorteile der stark verbesserten Bedienung der Arbeitsplatzschwerpunkte Schoren und Birren, der Fahrten der Busse in beide Richtungen sowie der zusätzlichen Busanschlüsse in Seengen und Bahnanschlüsse in Boniswil deutlich höher. Die Gemeinde Meisterschwanden sieht ausserdem den Vorteil, dass in den HVZ die zusätzlichen Busse aus Lenzburg zur neuen Haltestelle Seerose weitergeführt werden können.

Weiteres Vorgehen bei der Umsetzung der einzelnen Teilelemente

Der Taktausbau zwischen Meisterschwanden und Wohlen kann auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 umgesetzt werden.

Die Verbesserungen auf den (neuen) Linien L389 Schoren–Lenzburg–Birren–Seengen–Boniswil, L390 Lenzburg–Schafisheim–Seon–Seengen–Fahrwangen–Buttwil/Seerose und L395 (Lenzburg–) Seengen–Boniswil–Teufenthal können eingeführt werden, sobald in Seon Birren eine attraktive Wendemöglichkeit realisiert ist. Die stündliche Busse zur Seerose, können erst mit Inbetriebnahme der Wendeschlaufe/Haltestelle dorthin fahren.

Die beiden Teilkonzepte (Mo–Fr und Sa/So) der kantonsüberschreitenden Linie aus dem Raum Meisterschwanden nach Hitzkirch werden vertieft und frühestens im Dezember 2027 eingeführt.

Alle Umsetzungsschritte sind abhängig von der Genehmigung der finanziellen Mittel in den Kantonen.

Aarau und Luzern / 8. Januar 2026

Auswertung der Vernehmlassung öV-Studie Seetal

(Stand 8. Januar 2026)

| Frage 1: Sind Sie mit dem Zielbild 2035+ einverstanden (vgl. Kap. 3.2)? Haben Sie Anmerkungen dazu? | | | |
|---|---|--|------------------------------|
| Eingabe | Stellungnahmen | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| IDEE SEETAL | Mit dem Zielbild 2035 respektive Bus 2040 sind wir einverstanden. Falls es gelingt, eine Linie im Halbstundentakt zwischen Hitzkirch und Wohlen zu implementieren, wäre ein grosses Ziel im öV des Seetals realisiert. Aufgrund der zuziehenden Bevölkerung kommt der Achse in den Kanton Aargau und den Grosse Raum Zürich im unteren Seetal immer grössere Bedeutung zu. Diese Wege führen aber definitiv nicht via Luzern. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Repla Unteres Bünztal | Wir sind mit dem Zielbild 2035+ einverstanden. Es entspricht den Vorstellungen, die Verbindung Fahrwangen-Aesch-Hitzkirch mit dem ÖV zu erschliessen, dies aber in zwei Schritten: Einmal am Wochenende im Stundentakt und einmal von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten. So kann dynamisch beobachtet werden, wie sich der Angebotsbedarf entwickelt. Insbesondere der Viertelstundentakt Wohlen-Meisterschwanden wird auch von der Kommission Öffentlicher Verkehr sehr begrüsst, in welcher der Regionalplanungsverband Mitglied ist. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Fahrwangen | Der Gemeinderat ist mit dem Zielbild für den Horizont 2035 ohne Anmerkungen einverstanden. Der Viertelstundentakt Wohlen - Villmergen - Sarmentorf - Fahrwangen - Meisterschwanden wird sehr begrüsst | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Hitzkirch | Das formulierte Ziel bei "Korridor E" mit dem halbstündlichen Takt bis Aesch-Altwis-Hitzkirch stimmt für die Gemeinde Hitzkirch. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Leutwil | Die Gemeinde Leutwil begrüsst die vorgeschlagenen Massnahmen ausdrücklich. Die vorgesehenen kurz- und langfristigen Verbesserungen der Anschlüsse sowie die Einführung des Halbstundentakts bringen der Bevölkerung eine sehr deutliche und nachhaltige Verbesserung des öV. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Meisterschwanden | Der Gemeinderat ist mit dem Zielbild für den Horizont 2035 ohne Anmerkungen einverstanden. Der Viertelstundentakt Wohlen - Villmergen - Sarmentorf - Fahrwangen - Meisterschwanden wird sehr begrüsst | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Schafisheim | Die Gemeinde Schafisheim ist nicht im Bearbeitungsperimeter der öV-Studie Seetal, trotzdem aber tangiert. | Die öV-Studie hat sich explizit auf die Gemeinden rund um den Hallwilersee konzentriert. Die Idee einer Zusatzerschliessung des Industriegebiets Schoren ist im Rahmen der Arbeiten entstanden. | |
| Gemeinde Seon | Grundsätzlich ja, die Industrie Birren ist bevorzugt zu behandeln. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| PostAuto AG | Der gewählte Zielbild Horizont 2035+ erscheint uns als sinnvoll gewählt. Der Beschrieb des Zielbildes, insbesondere die Betroffenheit der Luzerner Linien erscheinen uns aus heutiger Sicht als realistisch. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| ZVB | Durch die Vertaktung könnte der Schulverkehr vom öV abwandern und die Nachfrage im Korridor F sinken. Bei einer Korrelation der Linie 107 mit dem Korridor E Aesch-Altwis-Hitzkirch sind die Bedürfnisse des Schulverkehrs in der Relation (Ober-)Schongau-Hitzkirch vertieft abzuklären, um den Schulverkehr weiterhin ohne Zusatzfahrten und Bruch der aktuellen Fahrrelation im Fahrplan zu integrieren. Im Fokus steht dabei die Zentrumschule Hitzkirch (Sekundarstufe), da werden rund 240 Jugendliche aus den Gemeinden Aesch, Ermensee, Hitzkirch und Schongau unterrichtet. Um die Auswirkungen des Zielbildes auf den in der Analyse erwähnten geringen Modalsplit im Seetal darzustellen, wäre in der Analyse eine transparente Messbarkeit des Modalsplits sehr hilfreich. Dies würde insbesondere die Wirkung der Argumentation für den Angebotsausbau unterstützen. Neben den Nachfragezahlen stünde damit auch eine zusätzliche Bezugsgrösse für zukünftige Vergleiche zur Verfügung. | Mit der Gemeinde Schongau müssen die detaillierten Kurse der Linie 107 und die Bedürfnisse des Schülerverkehrs im Zuge der Umsetzungsplanung besprochen werden. Der vorgeschlagene Fahrplan hat kaum Auswirkungen auf den Schülerverkehr. Eine Abwanderung vom öV wird nicht befürchtet. | Betrifft Kt. AG nicht direkt |
| Zustimmung zu dieser Frage ohne besondere Anmerkungen: AVA, Gemeinden Dürrenäsch, Eggliswil, Lenzburg und Seengen | | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Frage 2: Ist es verständlich, dass gewisse Schritte gemäss Zielbild mit den heutigen Voraussetzungen noch nicht umsetzbar sind (vgl. Kap. 3.2)? Haben Sie Anmerkungen dazu? | | | |
| Eingabe | Anmerkungen | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| ZVB | Im Korridor Ost entlang des Hallwilersees wird in der Analyse und in den Handlungssätzen auf das grössere Potential hingewiesen als entlang der Seetalbahn auf der westlichen Talachse (Seite 9). Insbesondere aufgrund der Erkenntnis, dass der Modalsplit sich nicht auf die öV-Affinität bezieht, sondern sich an das bestehende Angebot anpasst und mit gezielten Angebotsanpassungen positiv beeinflussbar ist (Seite 16), sollte im Korridor Ost ein Angebotsausbau umgesetzt werden. Im Sinne von «Angebot schafft Nachfrage» und somit Verlagerung auf den öV soll Hitzkirch-Schongau/Aesch entfaltet werden. Um die Nachfrage positiv zu beeinflussen, spielt auch der Lückenschluss im Korridor E zwischen Meisterschwanden/Fahrwangen und Hitzkirch eine wichtige Rolle. | Kenntnisnahme Antwort passt nicht ganz zur Frage | Kenntnisnahme |
| PostAuto AG | Für uns nachvollziehbar, dass Massnahmen vor Ort auch immer unterschiedlichen Rahmenbedingungen unterliegen und sich so zeitlich unterschiedliche Umsetzungshorizonte ergeben, insbesondere wenn Zeitperioden von 10 und mehr Jahren betrachtet werden. Wichtig wird sein, die geplanten Entwicklungen der Rahmenbedingungen (z.B. 15'-Takt Aarau-Lenzburg-Zürich / Wohlen-Lenzburg/Zürich) periodisch auf die regionalen Planungen abzustimmen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Repla Unteres Bünztal | Es ist für den Regionalplanungsverband Unteres Bünztal verständlich, dass gewisse Schritte gemäss Zielbild unter den heutigen Voraussetzungen noch nicht umsetzbar sind. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Hitzkirch | Es ist nachvollziehbar, dass Schritte, welche nicht vor +/- 2030 umsetzbar sein werden, noch nicht vertieft betrachtet werden. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Stadt Lenzburg | Es ist für die Stadt Lenzburg verständlich, dass gewisse Schritte gemäss Zielbild noch nicht umsetzbar sind. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Zustimmung zu dieser Frage ohne besondere Anmerkungen: Gemeinden Dürrenäsch, Eggliswil, Fahrwangen, Leutwil, Meisterschwanden, Schafisheim, Seengen und Seon | | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Keine Antwort auf diese Frage: AVA und IDEE SEETAL | | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |

Legend zu den Einfärbungen: Zustimmung / Unterstützung

Wichtige Hinweise zur Konzeptoptimierung

Abweichende Haltung gegenüber Mehrheit

| Frage 3: Für den kurzfristigen Horizont wurde eine Bestvariante erarbeitet (vgl. Kap. 6). Sind Sie damit einverstanden? Haben Sie Anmerkungen dazu? | | | |
|---|---|--|--|
| Eingabe | Anmerkungen | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| Repla Unteres Bünztal | Aus ausserstehender Perspektive ist der Regionalplanungsverband Unteres Bünztal damit einverstanden. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Dürrenäsch | Grundsätzlich einverstanden. Für die Gemeinde Dürrenäsch und Leutwil ist die Variante C sehr wichtig. Für die Arbeitgeber, Arbeitnehmer und die Schule der Gemeinden Dürrenäsch und Leutwil ist zwingend, dass die Bestvariante weiterverfolgt und umgesetzt wird. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Hitzkirch | Es wird begrüsst, dass die Module E1 und E2 bei der Bestvariante vorgesehen sind. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Stadt Lenzburg | Lenzburg ist mit der Bestvariante für den kurzfristigen Horizont einverstanden. Bei den kurzfristigen Anpassungen zur Hauptverkehrszeit sollte die Linie 389 bei der Fahrt vom Bahnhof Lenzburg zum Gebiet Schoren (bzw. vom Gebiet Schoren zum Bahnhof Lenzburg) die Route über die Murackerstrasse / Ringstrasse geführt werden. So könnte die Haltestelle «Zeughaus» bedient werden. Im Bereich der Haltestelle Zeughaus entsteht in den nächsten Jahren die Überbauung Artoz (430 Wohnungen) und auf dem Zeughausareal ist die Kantonsschule geplant. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Leutwil | Die Gemeinde Leutwil unterstützt die Bestvariante. Der aktuelle Fokus auf die HVZ ist aus Sicht der Gemeinde gut nachvollziehbar und sehr sinnvoll. Die Stärkung des Angebots in diesem Zeitfenster entspricht den tatsächlichen Bedürfnissen der Pendlerinnen und Pendler sowie des Schulverkehrs. Gleichzeitig schafft der Halbstundentakt eine systematische, verlässliche und leicht verständliche Angebotsstruktur, welche den ÖV im Alltag deutlich attraktiver macht. Die Gemeinde Leutwil erhofft sich, dass der 30'-Takt zu einem späteren Zeitpunkt weiter ausgebaut und auf zusätzliche Zeiträume ausgeweitet werden kann. Besonders zweckmässig ist zudem die Verkürzung der Busstrecke zu Stosszeiten auf die Relation Teufenthal - Leutwil - Seengen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Schafisheim | Für die Haltestellen im Dorf Schafisheim bleibt der Halbstundentakt. Die Kombivariante Nord bringt einen Viertelstundentakt zwischen Lenzburg und Schoren, das ist eine Verbesserung. Infrastrukturausbauten sind nicht notwendig. Die Gemeinde Schafisheim begrüsst dies. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Seon | Ja. Die Bestvariante hat keinen unmittelbaren Einfluss auf den ÖV-Fahrplan (Bus) in Seon. Mit den Linien 390 und 395 ist die Gemeinde Seon gleich gut bedient wie bisher. Die neue Linie 389 bindet auch die Birren wieder ein zu HVZ. | Kenntnisnahme | Das Gewerbegebiet Birren ist bereits heute während der HVZ mit dem Busverkehr von/nach Lenzburg erschlossen. Neu ist Birren auch Richtung Seetal in den Buslinienverkehr eingebunden. |
| PostAuto AG | Grundsätzlich macht es nur Sinn, wenn kurzfristig Teilelemente umgesetzt werden können, die für die Zukunft dann auch aufwärtskompatibel sind. Da für die beiden PA-Linien 398 und 399 weiterhin der Halbstundentakt gelten soll (d.h. die beiden Linien verkehren auf dem Abschnitt Beinwil a.S. – Reinach AG – Menziken weiterhin im Stundentakt, einfach um 30' versetzt), sehen auch wir aktuell keinen weiteren Handlungsbedarf. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| ZVB | Auf der neuen Linie 10x ist darauf zu achten, dass kein Parallelangebot zur Linie 107 entsteht. Vielmehr sollen sich die beiden Linien in ihrem Angebot sinnvoll ergänzen. Im Sinne eines guten ÖV-Grundangebotes soll die neue Linie mit einem der NVZ angepassten Fahrplan die Lücke am Ostufer zwischen Aesch und Meisterschwanden täglich und ganztags schliessen. So wird eine gegenüber dem MIV konkurrenzfähige Verbindung in Richtung Luzern geschaffen. Eine Linienführung des Expressbusses 389 von Meisterschwanden nach Lenzburg anstatt von Boniswil soll geprüft werden (Abb. 16). Dies würde dem Fakt, dass es sich bei Meisterschwanden und Fahrwangen um ein grösseres Einzugs- und Entwicklungsgebiet als Boniswil handelt, eher gerecht werden. Boniswil verfügt bereits über einen Bahnanschluss in Richtung Lenzburg. Zudem würde der Bereich Boniswil-Seengen während den Hauptverkehrszeiten durch die Linien 395 und 389 ein Überangebot erhalten. | Der mögliche Fahrplänenwurf hat kein Parallelangebot zur Folge (alternierend ca 30 min in der HVZ). In einem ersten Schritt wird die neue Linie ein HVZ-Angebot sein, das je nach Nachfrage zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut werden kann. | Die Linie 389 würde auf dem Abschnitt Meisterschwanden - Seon beinahe gleichzeitig mit der Linie 390 verkehren. Mit der bestehenden Nachfrage ist dies nicht zu rechtfertigen. Mit der Führung nach Boniswil wird das beliebte Ausflugsziel Schloss Hallwil weiterhin mit einer Buslinie direkt ab Lenzburg bedient. |
| Zustimmung zu dieser Frage ohne besondere Anmerkungen: AVA, IDEE SEETAL, Gemeinden Eggliswil, Fahrwangen, Meisterschwanden und Seengen | | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Frage 4a: Wird die Verbesserung des Angebotes am Hallwilersee-Ostufer mit einer kantonsübergreifenden Linie begrüsst (vgl. Kap. 5.3)? Haben Sie Anmerkungen dazu? | | | |
| Eingabe | Anmerkungen | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| IDEE SEETAL | Die Aufnahme einer Buslinie von Hitzkirch nach Fahrwangen wäre eine enorme Errungenschaft, könnte damit die bis anhin fast nicht überwindbare Kantonsgrenze geknackt werden. Die Schliessung dieser Lücke im ÖV stellt seit langem ein wichtiges Anliegen des unteren Luzerner Seetals dar. Bereits der Betrieb am Wochenende und in den Hauptverkehrszeiten stellt einen Quantensprung dar. Wir sind überzeugt, dass die Linie Potenzial hat und damit auch die längerfristigen Ziele eines Busbetriebes zwischen Hitzkirch und Wohlen realistisch wird. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Repla Unteres Bünztal | Als ausserstehender Beurteiler begrüsst der Regionalplanungsverband Unteres Bünztal eine kantonsübergreifende Linie Fahrwangen-Hitzkirch, sofern diese einen Kostendeckungsgrad erreicht, welcher auch auf anderen ländlichen Linien eingefordert wird. | Kenntnisnahme | Die kantonsüberschreitende Linie wird nach 3 Jahren anhand ihrer Kennzahlen beurteilt. |
| Gemeinde Fahrwangen | Die kantonsübergreifende Linie ist in der Bevölkerung ein grosser Wunsch der Pendler sowie des Gewerbes und wird daher sehr begrüsst. Diese Massnahme ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Region massgebend. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Hitzkirch | Es wird begrüsst, dass eine kantonsübergreifende Linie die Verbindung zwischen Hitzkirch und Wohlen ermöglicht. Zudem kann die Lücke im ÖV zur Direktanbindung des Ostufers am Hallwilersee geschlossen werden. Anmerkung: Der auf Mitte/Ende 2028 vorgesehene Bushub beim Bahnhof Hitzkirch wird mit Gelenkbussen befahrbar sein. | Kenntnisnahme Das neue kantonsübergreifende Angebot ist zeitlich mit dem neuen Bushub abzustimmen (gerade das Wochenend-Angebot). | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Meisterschwanden | Die kantonsübergreifende Linie ist in der Bevölkerung ein grosser Wunsch der Pendler und wird daher sehr begrüsst. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| PostAuto AG | Aufgrund der Fragestellung an die div. Gemeinden verzichten wir an dieser Stelle auf weitere Ausführungen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| ZVB | Der Lückenschluss am Ostufer eröffnet betrieblich interessante Möglichkeiten für Durchbindungen der Linien 106, 107 sowie der neuen Linie 10x. Durch den Lückenschluss entsteht ein Nord-Süd-Korridor am Ostufer, der in der Relation im Korridor Hitzkirch-Seon die Seetalbahn ergänzt. Insbesondere ist die neue Linie 10x mit der Linie 107 – unter Berücksichtigung des Schulverkehrs – auf einen leicht versetzten Halbstundentakt zwischen Aesch und Hitzkirch abzustimmen. Dadurch entsteht in Aesch eine attraktive Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 107 und 10x für die Relationen Schongau–Meisterschwanden und Meisterschwanden–Schongau. Diese Variante sollte im Rahmen der Studie in Verbindung mit den vorgesehenen Durchbindungen und einer zukünftigen Elektrifizierung mit den betrieblichen Auswirkungen vertieft geprüft werden. | Es geht nicht genau hervor, welche Variante genau gemeint ist. In der HVZ ist bereits ein leicht versetzter Halbstundentakt zwischen Aesch und Hitzkirch angedacht. Wird in der Umsetzungsplanung vertieft angeschaut. | Betrifft Kt. AG nicht direkt |
| Keine Antwort auf diese Frage: AVA, Gemeinden Dürrenäsch, Eggliswil, Lenzburg, Leutwil, Schafisheim Seengen und Seon | | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |

| Frage 4b: Ist es verständlich, warum es zwei verschiedene Module (E1 und E2) für die kantonsübergreifende Verbindung Hitzkirch–Fahrwangen gibt? Haben Sie Anmerkungen dazu? | | | |
|---|---|---|--|
| Eingabe | Anmerkungen | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| IDEE SEETAL | Die Aufteilung dieses Korridors in eine Variante E1 und E2 erachten wir als durchaus zielführend, weil die Anforderungen unter der Woche und am Wochenende in unserer Region definitiv nicht die gleichen sind. E1: Diese neue Wochenendlinie schliesst eine wichtige Lücke rund um den Hallwilersee. Mit Ausnahme der Lücke zwischen Aesch und Mosen wäre damit der Hallwilersee rundum mit ÖV erschlossen. Insbesondere für den Ausflugstourismus ist dies eine gute Angebotsverbreiterung. Es bleibt zu hoffen, dass damit auch immer mehr Menschen motiviert werden können, mit dem ÖV, statt mit dem Auto, zur Naherholung an den Hallwilersee zu fahren. Wir sind der Überzeugung, dass diese neue Verbindung eine gute ganzjährige Nachfrage verspricht. E2: Auch wenn noch kein Ganztagesbetrieb vorgesehen ist, so stellt das geplante Angebot doch eine signifikante Verbesserung des ÖV-Angebotes im Raum Hitzkirch dar. Mit der Abdeckung der Hauptverkehrszeiten wird es vor allem Pendlern möglich, statt mit dem Velo oder dem Auto auch mit dem ÖV über die Kantonsgrenze in den nahen Aargau zu gelangen. Die Fahrzeiten verkürzen sich um ein Vielfaches gegenüber heute. Aus den Diskussionen, zum Beispiel im Rahmen von Taxito, wissen wir, dass nicht nur Luzerner in den Aargau wollen, sondern dass wahrscheinlich ebenso viele Aargauer gerne auch Richtung Luzern reisen. Dies zeigt deutlich, dass die Schaffung dieser Linie auf beiden Seiten der Kantonsgrenze Nutzen bringen wird. Wenn für Schongau im Moment keine Verbesserung zu erreichen ist, dann muss zumindest versucht werden, das aktuelle Angebot aufrecht erhalten zu können. Die Möglichkeit, dass aufgrund der Verbesserungen im Tal zwei Kurse für Schongau wegfallen könnten, wird nicht goutiert. | Kenntnisnahme Neben einem ÖV-Angebot braucht es auch flankierende Massnahmen der Gemeinden und eine entsprechende Kommunikation. Kenntnisnahme Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird der Fahrplan der Linie 107 mit den Gemeinden (v.a. Schongau) und der ZVB detailliert werden. | Kenntnisnahme Betrifft Kt. AG nicht direkt |
| Repla Unteres Bünzthal | Ja, die Existenz von zwei Modulen ist verständlich. | Kenntnisnahme | |
| Gemeinde Fahrwangen | Die zwei Module (E1 und E2) sind verständlich. Der Gemeinderat würde begrüssen, wenn die Seerose nicht nur am Wochenende angefahren wird, sondern längerfristig auch unter der Woche. | Kenntnisnahme | |
| Gemeinde Hitzkirch | Durch die verschiedenen Bedürfnisse an Wochenenden und Werktagen ist es nachvollziehbar, dass zwei Module (E1 und E2) angedacht sind. Anmerkung: Da der Schülertransport von Aesch und Schongau mit dem Linienbus nach Hitzkirch erfolgt, sollte dies bei den weiteren Abklärungen berücksichtigt werden. | Kenntnisnahme Im Rahmen der Umsetzungsplanung muss der Fahrplan der L107 mit den Gemeinden Aesch und Schongau sowie der TU detailliert werden. | Kenntnisnahme Betrifft Kt. AG nicht direkt |
| Gemeinde Meisterschwanden | Die zwei Module (E1 und E2) sind verständlich. Der Gemeinderat würde begrüssen, wenn die Seerose nicht nur am Wochenende angefahren wird, sondern auch unter der Woche. Dies würde die heutige Lücke einer behindertengerechten Anbindung des Schffbetriebs schliessen und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr des Tagestourismus entlasten. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme Lösungen für eine mögliche Anbindung der Seerose auch unter der Woche werden im Zusammenhang mit den Änderungen zwischen Lenzburg und Fahrwangen geprüft. |
| PostAuto AG | Aufgrund der Fragestellung an die div. Gemeinden verzichten wir an dieser Stelle auf weitere Ausführungen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| ZVB | Ja, verständlich, keine Anmerkungen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Keine Antwort auf diese Frage: AVA, Gemeinden Dürrenäsch, Egliswil, Lenzburg, Leutwil, Schafisheim, Seengen und Seon | | | |
| Frage 5a: Wird eine Anpassung der Expressbusse (Bedienung von Seon, Birren und Schafisheim, Schoren, S11-Anschluss, Halbstundentakt in beide Richtungen, aber weniger Fahrzeitgewinn gegenüber Grundtakt) begrüsst (vgl. Kap. 4.2 und 4.4)? | | | |
| Eingabe | Anmerkungen | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| Repla Unteres Bünzthal | Diese Busse verkehren ausserhalb des Interessegebietes des Regionalplanungsverbandes Unteres Bünzthal, weshalb keine Stellungnahme abgegeben wird. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Egliswil | Die Gemeinde Egliswil präferiert die Beibehaltung der Expressbusse aufgrund des zeitlichen Vorteils (siehe auch Antwort zu Frage 5b). | Betrifft VVL nicht direkt | Der zeitliche Nachteil der vorgestellten Variante gegenüber den heutigen Expressbusse beträgt 2-3 Minuten. Diesem Nachteil steht die direkte Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete Schoren und Birren aus dem Seetal sowie weitere Vorteile gegenüber. |
| Gemeinde Fahrwangen | Modul B1 mit der Fahr über Birren wird als zukunftsrichtiger angesehen, da mehr Arbeitsstellen betroffen sind. Es handelt sich lediglich um einen Unterschied von 3 Minuten. Deshalb wird diese Variante bevorzugt. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Meisterschwanden | Die Anpassung der Expressbusse wird positiv beurteilt. Da die Busse in Fahrwangen stündlich Standzeit aufweisen, könnte damit die neue Haltestelle Seerose Montag bis Freitag auch in den Spitzenzeiten bedient werden könnte. Diese Idee wurden an einer separaten Sitzung mit der Sektion ÖV besprochen und wird vom Gemeinderat Meisterschwanden unterstützt. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Schafisheim | Die Gemeinde begrüsst die Verbesserungen für den Entwicklungsschwerpunkt Schoren durch einen Viertelstundentakt zwischen Lenzburg und Schoren. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Seengen | Eine vielschichtige Prüfung der Verbindungsmöglichkeiten wird begrüsst | Betrifft VVL nicht direkt | Durch die Bestvariante ergeben sich für Seengen deutlich bessere Anschlüsse in Boniswil von/nach Luzern. |
| Gemeinde Seon | Ja. Einer Anpassung der Expressbusse im Halbstundentakt gibt die Gemeinde Seon den Vorzug. Allerdings gilt es zu beachten, dass damit die Passagiere von und nach Schafisheim Dorf nicht berücksichtigt werden. (Frequenz Passagiere von/nach Schafisheim?) Was passiert mit der Haltestelle «Frohsinn» in Fahrtrichtung Süden? | Betrifft VVL nicht direkt Betrifft VVL nicht direkt | Der Halbstundentakt zwischen Seon und Schafisheim bleibt bestehen. Dieser ist der Nachfrage auf dieser Relation angebracht. Wie bereits heute wird die Haltestelle Frohsinn südwärts nicht bedient. Es steht der Gemeinde offen, in Zusammenarbeit mit der Abteilung Tiefbau eine neue Haltekante an der Kantonsstrasse einzurichten. |
| PostAuto AG | Aufgrund der Fragestellung an die div. Gemeinden verzichten wir an dieser Stelle auf weitere Ausführungen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| ZVB | Ja, wir begrüssen diese Anpassung, da das Angebot dadurch systematisiert und ausgebaut wird. Zusätzlich wird das Arbeitsplatzgebiet mit den regionalen ÖV-Hubs erschlossen. Für die Betriebsstabilität sollten Infrastrukturausbauten für die Priorisierung und Beschleunigung der Buslinien im Fokus stehen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Keine Antwort auf diese Frage: AVA, IDEE SEETAL, Gemeinden Hitzkirch, Dürrenäsch, Lenzburg und Leutwil | | | |

| Frage 5b: Wenn am bisherigen Muster festgehalten werden soll, bevorzugen Sie die heutigen Fahrten via Seon oder die betrieblich stabileren Fahrten über Ammerswil (vgl. Kap. 4.2)? | | | |
|--|---|--|--|
| Eingabe | Anmerkungen | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| Gemeinde Egliswil | Der Gemeinderat Egliswil spricht sich für die Variatne Modul B2 Expressbus via Ammerswil aus. Während der Sperrung der Aabachbrücke wurden die Expressbusse Lenzburg-Fahrwangen am Abend von Lenzburg via Ammerswil nach Egliswil umgeleitet. In Egliswil wurde dazu ein provisorischer Fahrbahnhof vor der Engelgasse, auf der Ammerswilerstrasse signalisiert. Dies führte zu positiven Rückmeldungen aus der Bevölkerung. Die kürzere Reisezeit und die Möglichkeit, im oberen Dorf auszusteigen wurden begrüsst. Für die Gemeinde Egliswil ist daher das Modul B2 die bessere Lösung, weil die Einwohnerinnen und Einwohner eine schnelle und direkte Verbindung nach Lenzburg haben. Die Variante Modul B1 würde für die Bevölkerung von Egliswil etwas längere Fahrzeiten bedeuten. | Betrifft VVL nicht direkt | Kt. AG hat Verständnis für die Einschätzung von Egliswil. Da alle Gemeinden die Bestvariante favorisieren, soll die Bestvariante auch im Korridor Lenzburg - Seengen - Fahrwangen/Boniswil umgesetzt werden. Einziger Nachteil für Egliswil ist in diesem Fall die Fahrzeitverlängerung von 2-3 Minuten. |
| Gemeinde Fahrwangen | Modul B1 (Birren-Schoren-Express) wird gegenüber Expressbussen via Seon oder Ammerswil bevorzugt. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Stadt Lenzburg | Lenzburg wünscht für einen kurzfristigen Horizont die Einführung der Birren-Schoren-Expressbusse (siehe Antwort auf Frage 3) | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Meisterschwanden | Aufgrund der Möglichkeit mit der Option der Anbindung der Seerose soll vom bisherigen Muster abgewichen werden. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Seengen | An dem bestehenden Muster wird nicht zwingend festgehalten. Ergeben sich durch umfassende Prüfung und zukünftige Fahrplanoptimierungen ergänzende oder optimierte Verbindungswege, ist die Gemeinde Seengen offen gegenüber Anpassungen. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| Gemeinde Seon | Den Fahrten über Ammerswil sollte nur zugestimmt werden, wenn die Anschlüsse in Seon gewährleistet sind. Allerdings hat die Gemeinde Seon den Vorteil von zwei Verkehrsmitteln (Bahn/Bus). Als Grundsatz gilt: Jede Verbesserung der Fahrzeiten ist ein Gewinn, sofern das Angebot nicht verschlechtert wird. Expressbus Linie 390 via Ammerswil in Zukunft als zusätzliche Linie. | Betrifft VVL nicht direkt | Kenntnisnahme |
| PostAuto AG | Aufgrund der Fragestellung an die div. Gemeinden verzichten wir an dieser Stelle auf weitere Ausführungen. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| ZVB | Das bisherige Angebot soll weiterhin über Seon führen, um die Potentiale der Linien auszuschöpfen. Bei der Betriebsstabilität sollten Infrastrukturausbauten für die Priorisierung und Beschleunigung der Buslinien im Fokus stehen. | Betrifft VVL nicht direkt | Im Rahmen des VM Lenzburg werden Massnahmen zur Buspriorisierung derzeit eingerichtet. |
| Keine Antwort auf diese Fragen: AVA, IDEE SEETAL, Repla Unteres Büntzal, Gemeinden Hitzkirch, Dürrenäsch, Leutwil und Schafisheim | | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| Frage 6: Haben Sie weitere Bemerkungen zur öV-Studie Seetal? | | | |
| Eingabe | Anmerkungen (ohne Einfärbungen, da Inputs teilweise sehr allgemein) | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
| IDEE SEETAL | Zu den Korridoren A bis D sowie H nehmen wir nicht konkret Stellung. Wir begrüßen es allerdings, vor allem vor dem Hintergrund der neu geplanten Verbindungen Hitzkirch-Aesch-Meisterschwanden-Fahrwangen, wenn das Angebot ab Meisterschwanden/Fahrwangen in Richtung Lenzburg wie in Richtung Wohlen verbessert wird. Mit dem neuen Anschluss kann somit auch das Luzerner Seetal von dieser Angebotserweiterung profitieren. Es bleibt uns nochmals, die geleistete Arbeit in dieser Studie zu würdigen und den Verantwortlichen im Kanton Aargau für die grosszügige Offenheit zu danken, durch welche die Gemeinden im unteren Luzerner Seetal berücksichtigt werden konnten. Wir sind überzeugt, dass sich das öV-System in unserer Region mit vertretbaren Kosten deutlich attraktiver gestalten lässt. Das Durchbrechen der Kantonsgrenze zwischen Aesch und Meisterschwanden/Fahrwangen könnte dann schon fast als historisch gefeiert werden. Wir freuen uns auf die nächsten Schritte hin zum öV-Quantensprung auf der Ostseite des Hallwilersees. | Kenntnisnahme Kenntnisnahme und Danke | Siehe Antwort VVL |
| IDEE SEETAL | Systematisierung L107: Die halbstündliche Verbindung über Schongau nach Fahrwangen, einmal via Oberschongau und Bettwil und einmal via Niederschongau, wurde in der Projektgruppe verworfen. Die zugehörige Argumentation kann nachvollzogen werden. Grundsätzlich steht aber primär die öV-Verbindung zwischen dem Luzerner Seetal und Fahrwangen im Fokus und erst sekundär die Reisezeit. Eine etwas längere Reise via Schongau wäre immer noch um Welten besser als eine öV-Verbindung via Westseite des Hallwilersees oder ein Fussmarsch nach Meisterschwanden/Fahrwangen. Nicht im Bericht erwähnt und folglich auch nicht beurteilt wird die in der Projektgruppe diskutierte Variante, dass die Verbindung Hitzkirch-Aesch-Schongau-Bettwil-Fahrwangen halbstündlich in die jeweils entgegengesetzte Richtung gefahren wird. Dies bedeutet, dass die Linie einmal Hitzkirch-Schongau-Fahrwangen-Aesch-Hitzkirch gefahren wird und in der anderen halben Stunde Hitzkirch-Fahrwangen-Schongau-Aesch-Hitzkirch. Damit hätte man zumindest je eine schnelle Verbindung zwischen Fahrwangen und Aesch pro Stunde. Die Gemeinde Schongau würde mit dieser Variante zumindest nicht benachteiligt. Als weitere Alternative wäre zu untersuchen, welches Potenzial in den Wartezeiten der Busse in Bettwil und Schongau vorhanden wäre. Die Busse beider Linien haben jeweils rund 20 Minuten Wartezeit in Schongau respektive Bettwil. Dies müsste fast ausreichen, damit zumindest einer der Busse diese Lücke schliessen könnte und somit für Schongau doch noch ein Anschluss an den öV im angrenzenden Aargau geschaffen werden könnte. | Kenntnisnahme Die erwähnte Variante entspricht einer Ringlinie. Von diesem Konstrukt möchten wir absehen. Bei der Linie 101 in Hochdorf handelt es sich um so eine Ringlinie, welche teils in umgekehrten Richtungen fährt. Problematisch dabei ist, dass das BAV (welches im RPV als Mitfinanzierer auftritt), deutlich weniger bei Ringlinien bezahlt und es dadurch zu höheren Kosten bei den Kantonen kommt. Dies ist eines der Gründe für die Neukonzeption der Linie 101. Ausserdem ist eine Ringlinie mit Richtungswechsel für die Fahrgäste nicht leicht einprägar. | Siehe Antwort VVL |
| IDEE SEETAL | Linienangebot Hitzkirch-Muri: Es gibt bereits Buslinien bis Geltwil/Brunnwil auf Aargauer sowie bis Hämikerberg auf Luzerner Seite. Die Lücke zwischen diesen beiden Linien beträgt nur 2-3 Kilometer. Wir haben verstanden, dass es sich bei der Linie auf Aargauer Seite vor allem um einen auf die Schule ausgerichteten Fahrplan handelt. Nichtsdestotrotz würde wahrscheinlich auch hier nichts gegen einen regulären Fahrplan sprechen. Die Schule wird sehr oft als Argument für Fahrplanrestriktionen genannt. Wir sind klar der Meinung, dass sich im Sinne eines attraktiven öV auch die Schule mit ihren Stundenplänen bewegen muss. Diese Option ist aus unserer Sicht noch nicht ausreichend diskutiert und wir werden dieses Thema im Rahmen des regionalen Gesamtmobilitätskonzepts wieder aufnehmen und unter anderem mit dem Regionalplanungsverband Oberes Freiamt weiter diskutieren. | Kenntnisnahme | Kenntnisnahme |
| IDEE SEETAL | Anbindung Aesch und Schongau an Mosen (statt Hitzkirch): Die Argumentation zu dieser Variante ist nachvollziehbar. Neben der Realisierung attraktiver Umsteigezeiten kommt auch das Problem mit der fehlenden Infrastruktur zum Tragen, welches im Bericht nicht einmal erwähnt wird. Das Wenden für Busse wäre in Mosen unter den bestehenden Umständen eher schwierig zu bewerkstelligen. Für diese Anbindung verweisen wir auf die folgende Variante, welche diese Thematik zumindest theoretisch entschärfen oder gar lösen könnte. | Kenntnisnahme Die fehlende Wendemöglichkeit in Mosen wurde zwar in der Begleitgruppe aufgezeigt, aber nicht im Bericht erwähnt. | Siehe Antwort VVL |

| Eingabe | Anmerkungen (ohne Einfärbungen, da Inputs teilweise sehr allgemein) | Beantwortung Verkehrsverbund Luern | Beantwortung Kanton Aargau |
|--|---|---|---|
| IDEE SEETAL | <p>Linienangebot (Sursee-)Beromünster-Aesch-Muri: Wir stimmen dem Kommentar im Bericht zu, dass eine solche Buslinie für die Reise von Sursee nach Muri nicht interessant ist, weil diese Strecke mit dem Zug schneller absolviert werden kann. Die Einschätzung, dass die Gesamtnachfrage für diese Verbindung deutlich zu klein wäre, stellen wir jedoch eher in Frage. So hat zum Beispiel das untere Seetal sowohl in Sursee wie auch in Muri zwei relevante Spitalstandorte. Sursee wie Muri sind wirtschaftlich interessante Zentren mit Potenzial auch für den Pendlerverkehr. In Sursee haben wir Berufsschulen und den Campus Sursee. Die heutige Reise mit dem ÖV aus dem unteren Seetal führt in der Regel via Emmen-Gersag nach Sursee, mit einer sehr unzuverlässigen und damit unbefriedigenden Umsteigesituation im Gersag. Sehr oft verpasst man dort den Anschluss, was die Reisezeit auf einen Schlag um 30 Minuten verlängert.</p> <p>Auf der Strecke von Sursee bis Muri gibt es lediglich zwei kurze Abschnitte, die heute nicht mit einer ÖV-Buslinie bedient werden. Der erste Abschnitt betrifft die gut 5 Kilometer lange Strecke zwischen Schwarzenbach und Aesch. Die zweite kurze Lücke von rund 3 Kilometern besteht zwischen Schongau (Oberschongau) und Buttwil. Das Schliessen dieser Lücken kann unseres Erachtens nicht immense Kosten auslösen und wäre zumindest vertiefter zu überprüfen. Es ist für den Laien nicht nachvollziehbar, weshalb solche für die Lebensräume durchaus wichtige Lücken im ÖV nicht geschlossen werden können.</p> <p>Auch dieses Thema ist für uns noch nicht zufriedenstellend behandelt und wir werden dies ebenfalls im Rahmen unseres regionalen Gesamtmobilitätskonzepts wieder in die Diskussion einbringen. Wir sehen hier ein gutes Potenzial, insbesondere für Jugendliche (Schule) sowie für ältere Personen (Spitäler). Im Weiteren würde die Lücke zwischen Schongau/Aesch und Mosen geschlossen, was insbesondere die Reisezeiten in Richtung Lenzburg attraktiver werden lassen könnte. Es ist uns klar, dass ein solches Konzept Herausforderung bei der Gestaltung der Fahrpläne bringen würde, aber diese Herausforderung wäre es wert, angenommen zu werden.</p> | <p>Mit dem Neubau des Spitals Sursee in Scenkon wird das Busangebot in der Region Sursee neu geplant. Mit der geplanten Linie 91 Sursee-Hochdorf wird auch die Region Seetal einen direkten Anschluss an das neue Spital Sursee erhalten und weitere attraktive Anschlüsse im Raum Sursee.</p> | <p>Siehe Antwort VVL</p> <p>Mit dem Neubau des Spitals Sursee in Scenkon wird das Busangebot in der Region Sursee neu geplant. Mit der geplanten Linie 91 Sursee-Hochdorf wird auch die Region Seetal einen direkten Anschluss an das neue Spital Sursee erhalten und weitere attraktive Anschlüsse im Raum Sursee.</p> |
| Repla Unteres Bünztl | <p>Die ÖV Studie Seetal bezieht eine Vielzahl relevanter und verfügbarer Parameter ein, enthält viele Detailinformationen und ist sehr ausführlich.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>Kenntnisnahme</p> |
| Gemeinde Dürrenäsch | <p>Es wäre wünschenswert, wenn beim Modul C die Fahrzeiten am Nachmittag in Richtungen Seengen-Aarau auch eine Stunde früher im Halbstunden-Takt starten würden wie es auch in der Gegenrichtung der Fall ist. Dies würde einen enormen Mehrwert für die Schule Dürrenäsch-Leutwil darstellen.</p> | <p>Betrifft VVL nicht direkt</p> | <p>Zusätzlicher Kurs wird im Rahmen der Ausarbeitung des Fahrplans geprüft.</p> |
| Gemeinde Hitzkirch | <p>Die ÖV-Studie Seetal ist ein erster Schritt, um Lücken im bestehenden ÖV-Angebot zu schliessen. Die bestehende Verbindungslücke zwischen Hitzkirch und Muri muss weiterhin beachtet werden und in einem nächsten Schritt abgeklärt und bearbeitet werden.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> <p>Ein mögliches Linienangebot zwischen Hitzkirch und Muri wurde innerhalb der Studie angeschaut und verworfen. Der VVL sieht keinen unmittelbaren Handlungsbedarf und verweist auf das rGMK Seetal.</p> | <p>Siehe Antwort VVL</p> |
| Stadt Lenzburg | <p>Die Stadt Lenzburg begrüsst die Studie. Ziel der Stadt ist es, die Zahl der «MIV-Pendler» zum Bahnhof Lenzburg zu verringern.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>Kenntnisnahme</p> |
| Gemeinde Leutwil | <p>Die vorgeschlagenen Anpassungen bringt für die Gemeinde Leutwil einen überdurchschnittlich hohen Nutzen. Die Massnahmen stärken die regionale Einbindung der Gemeinde, fördern die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und leisten einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Die Gemeinde Leutwil unterstützt die Weiterverfolgung und rasche Umsetzung der vorgeschlagenen Variante ausdrücklich.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>Kenntnisnahme</p> |
| Gemeinde Schafisheim | <p>In der Analyse im Kapitel 2.1 Raumstruktur wird auf den Arbeitsplatzschwerpunkt Birren hingewiesen. Der Arbeitsplatzschwerpunkt Schoren in Schafisheim wird nicht erwähnt da er nicht im Perimeter liegt, vermutlich ist er aber grösser. In der Linienplanung haben wir gesehen dass dieser mit der Buslinie wegen den Pendlern zu den Normalarbeitszeiten gut erschlossen wird. Mit Coop hat es ein grosser Betrieb mit einem Lebensmittelverteilager, dessen Arbeitszeiten weichen vermutlich von den Büroarbeitszeiten ab, dies müsste berücksichtigt werden.</p> | <p>Betrifft VVL nicht direkt</p> | <p>Arbeitsplatzschwerpunkt Schoren soll analog Birren durch zusätzliche Kurse bedient werden. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten ist in Anbetracht der zu erwartenden Nachfrage kurzfristig schwierig umzusetzen.</p> |
| PostAuto AG | <p>Aufgrund der Fragestellung an die div. Gemeinden verzichten wir an dieser Stelle auf weitere Ausführungen.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>Kenntnisnahme</p> |
| ZVB | <p>Das Konzept basiert auf einer fundiert aufgearbeiteten Ausgangslage und behandelt die wichtigsten Aspekte zur Stärkung des ÖV am Modalsplit im Seetal. Das Konzept ermöglicht gute Abschätzungen zu den für den Betrieb relevanten Aspekten und dem Mehrwert des Angebotsausbaus für die Fahrgäste. Zur Umsetzung des Betriebskonzepts sollen Massnahmen zur Busbeschleunigung und weiterer Infrastrukturen (z.B. Wendeanlagen mit WC) ausgewiesen werden, um die Betriebsstabilität und Anschlussicherheit zu erhöhen und damit die Effizienz sowie die Wirtschaftlichkeit des zukünftigen Angebots zu verbessern.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>Siehe Antwort VVL</p> |
| ZVB | <p>Der Bericht könnte konkretere Stossrichtungen und Massnahmen sowie deren Auswirkungen im Hinblick auf die Dekarbonisierung ausweisen. Angesichts der Klimaziele der Schweiz ist es entscheidend, bereits auf dieser strategischen Ebene Handlungsrichtungen mit Blick auf den Zeithorizont 2035 zu definieren. Zur Infrastruktur gehört – gerade im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung – auch die Fragestellung der Lademöglichkeiten. Diese bilden neben den Haltestellen, Liniendurchbindungen und Umläufe ein wesentliches Element in der Produktion. Daher muss dies zwingend in der Studie aufgenommen werden.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> <p>Da beide Kantone in ihrer Strategie auf Depotlader setzen, wird dieses Thema in der Studie nicht weiter berücksichtigt. Umläufe etc. sind Themen der Transportunternehmen.</p> | <p>Siehe Antwort VVL</p> |
| ZVB | <p>Eine Netzgrafik mit Zielzustand 2035 fehlt im Konzept. Diese wäre hilfreich, um die betrieblichen Zusammenhänge sauber aufzuzeigen.</p> <p>Wir würden es begrüßen, wenn in den weiteren Ausarbeitungsschritten auch Aussagen zur Produktion der Linien inkl. Betreiberorganisation aufgenommen werden könnten. Dabei begrüßen wir ein möglichst offenes und transparentes Vorgehen.</p> | <p>Eine Netzgrafik mit Zielzustand 2035 zu erstellen, entspricht nicht unserem Vorgehen. Es sind noch zu viele Punkte offen (Bsp. AS35), daher der Fokus auf die kurz- und mittelfristige Umsetzung mit der vorgeschlagenen Bestvariante.</p> <p>Das ist verständlich und nachvollziehbar und wird Teil der Umsetzungsplanung sein.</p> | <p>Siehe Antwort VVL</p> |
| Keine Bemerkungen: AVA, Gemeinden, Egliswil, Fahrwangen, Meisterschwanden, Seengen und Seon | | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>Kenntnisnahme</p> |