

Bearbeitung

Samuel Urech

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SIA/SVI

Flurin Weber

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Matthieu Dillier

Zeichner EFZ in Architektur, BA FH in visueller Kommunikation

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Verkehrsverbund Luzern

Brigitte Schön

Thomas Schemm

Seidenhofstrasse 2

6002 Luzern

T 041 228 47 24

Titelbild:

Geplantes ÖV-Netz Region Sempachersee Ost und West

Inhaltsverzeichnis

	Kurzfassung	4
1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage und Projektauslöser	6
1.2	Planungsprozess, Dokumentation und Abgrenzung	6
1.3	Perimeter	8
2	Herleitung	9
2.1	Analyse und Beurteilung Ausgangslage	9
2.2	Handlungsbedarf	11
2.3	Variantenstudium	11
3	Angebotskonzept: Teil Ost	13
3.1	Übersicht und Liniennetz	13
3.2	Beschreibung nach Linien	14
3.3	Angebotsstruktur und Betriebszeiten	16
3.4	Fahrzeugbedarf und Betriebskosten	17
3.5	Infrastrukturbedarf	17
3.6	Exkurs: Studie ergänzende Busverbindung Hochdorf-Sursee	18
4	Angebotskonzept: Teil West	19
4.1	Übersicht und Liniennetz	19
4.2	Beschreibung der einzelnen Linien	20
4.3	Angebotsstruktur und Betriebszeiten	24
4.4	Fahrzeugbedarf und Betriebskosten	24
4.5	Infrastrukturbedarf	25
5	Fazit Gesamtkonzept	26
5.1	Schnittstellen zwischen Teilen Ost und West	26
5.2	Übersicht Änderungen Gemeinden	27
5.3	Fazit und Würdigung	30
5.4	Umsetzung – Ausblick – Offene Punkte	32
6	Ergebnisse Mitwirkung	33
	Anhang: Netzgrafiken Gesamtkonzept	49
	HVZ Mo-Fr, Morgen und Abend	50
	NVZ tagsüber	51
	RVZ (Abend nach 20 Uhr)	52

Kurzfassung

	Verweis Abschnitt Synthese- bericht	Verweis Abschnitt Konzept- berichte
Planungsprozess und Dokumente Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) hat zusammen mit Metron Verkehrsplanung im Rahmen von zwei Planungsprojekten (Teil Ost und Teil West) das bestehende Busangebot analysiert, den Handlungsbedarf bestimmt und für beide Teile das zukünftig angestrebte Angebotskonzept entwickelt.		
Der nachfolgende Synthesebericht fasst die wichtigsten Inhalte der beiden Konzeptberichte Ost (KBO) und West (KBW) des Buskonzeptes Sempachersee zusammen. Der Fokus liegt auf den Ergebnissen, d.h. auf den vorgeschlagenen Angebotskonzepten Ost und West. Die detaillierte Herleitung und Beschreibung kann in den Konzeptberichten nachvollzogen werden.	1.3	KBO KBW
Ausgangslage und Handlungsbedarf Die Region Sempachersee (Ost- und Westufer zwischen Sursee und Sempach sowie das daran angrenzende Rottal) hat sich in den vergangenen Jahren von einer eher ländlichen Gegend zur Agglomeration Sursee (neben Luzern das zweite städtische Zentrum im Kanton Luzern) entwickelt. Das Busangebot in der Region ist historisch gewachsen und wurde laufend ausgebaut und optimiert.	1.1	
Projektauslöser Ost und West: <ul style="list-style-type: none"> – Linie 84 mit knappen Fahrzeugumläufen mit sehr knappen Wendezeiten in Eich, Wende in Eich kritisch – Unbefriedigende Anschlusssituation am Bahnhof Sempach-Neuenkirch mit fehlenden Anschlüssen auf die Bahn – Fehlende Erschliessung Allmend Sempach – Unzuverlässiger Betrieb Linie 62 mit Anschlussbrüchen und Übertragung von Verspätungen in die Gegenrichtung – Erschliessungslücke Industriegebiet Mooshüsli Buttisholz 	1.1 2.1	KBO 1, 2 KBW 1, 2
Für beide Teilgebiete wurden Analysen des bestehenden ÖV-Systems durchgeführt und die Ausgangslage mit einer SWOT-Analyse beurteilt. Aufgrund der Beurteilung wurde folgender Handlungsbedarf festgestellt: <ul style="list-style-type: none"> – Stabilisierung des Betriebs mit robusten Umläufen für die Linie 84 und 62 anstreben, Aufhebung der knappen Wendezeit für die Linie 84 in Eich. – Optimierung der Anschlüsse zwischen Bahn und Bus – Erschliessungslücken schliessen 	2.1 2.2	KBO 3.1 KBW 3.1 KBO 3.2/4 KBW 3.2/4
In den Konzeptberichten ist die Herleitung der Angebotskonzepte durch ein umfangreiches Variantenstudium beschrieben. Der Synthesebericht fokussiert sich auf die Ergebnisse.	2.3	KBO 5/6 KBW 5

Angebotskonzept Teil Ost

Die Linie 84 verkehrt weiterhin zwischen Sursee und Sempach-Neuenkirch. Sie erschliesst neu das Gebiet Eichhof in Eich sowie das Zivilschutzzentrum/Allmend in Sempach. Die knappe Wendezeit in Eich entfällt, insgesamt erhöht sich die Reservezeit im Umlauf der Linie 84. Die Linie 89 wird in Abstimmung zur Linie 84 neu via Schenkön nach Sursee geführt und verkehrt ganztägig durchgehend. Die Linie 70 wird ab Sempach-Neuenkirch verlängert zum Zivilschutzzentrum/Allmend sowie nach Nottwil zum SPZ.

3

KBO 7

Angebotskonzept Teil West

Die bestehenden Linien 62 und 65 wurden im Variantenstudium grundsätzlich bestätigt. Die Linie 62 soll in Oberkirch neu via Müngenstrasse statt Bahnstrasse verkehren. Zu den Hauptverkehrszeiten wird ein zusätzlicher dritter Kurs pro Stunde eingesetzt, der auf den RE Richtung Norden einen Anschluss macht. Einer der drei Kurse wird ab Buttisholz nach Grosswangen und Ettiswil geführt, wobei eine Linienführung via Industrie- und Gewerbegebiet Mooshüsli angestrebt wird. Die Linie 65 wird neu mittels einer Stichfahrt zum Bahnhof Nottwil geführt. Dadurch wird für das Gebiet Wysshüsli ein Anschluss auf die S1 in Richtung Luzern ermöglicht. Das Linienende der Linie 60 in Buttisholz wird ins Industrie- und Gewerbegebiet Mooshüsli verlegt, wodurch das Gebiet erschlossen wird.

4

KBW 6

Fazit Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept zeigt für beide Teilgebiete auf, wie das Busangebot im Raum Sempachersee für einen mittelfristigen Zeithorizont bis 2030 weiterentwickelt werden kann. Es vermag die heutigen Schwachstellen und Defizite grossmehrheitlich zu lösen. Die Qualitäten des bestehenden Angebots können beibehalten und mit diversen Optimierungen ergänzt werden. Die Zuverlässigkeit und Stabilität im Betrieb wird erhöht und die Reserven in den Umläufen vergrössert. Dadurch wird längerfristig die Flexibilität für die Fahrplangestaltung erhöht. Bekannte Erschliessungslücken werden geschlossen: In Sempach erschliessen die Linie 84 und 70 die Allmend. In Buttisholz erschliesst die Linie 60 und die Linie 62 das Industrie- und Gewerbegebiet Mooshüsli. Auf verschiedenen Relationen werden die Gemeinden besser vernetzt (Direktverbindung zwischen Neuenkirch und Sempach sowie Nottwil, Direktverbindung Grosswangen nach Sursee via Buttisholz und Nottwil). Bei den Fahrplankonzepten sind teilweise noch Justierungen notwendig, da einige Anschlüsse noch nicht optimal sind. Das Gesamtkonzept bedingt den Einsatz von insgesamt vier zusätzlichen Fahrzeugen. Bei einer vollständigen Umsetzung resultieren zusätzliche jährliche Betriebskosten von 0.9 bis 1.3 Mio. CHF.

5

KBO 8

KBW 7

3.4
4.4KBO 7.4
KBW 6.4

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Spitalstandortes soll das Busnetz im Agglomerationsraum Sursee weiterentwickelt werden. Diese Arbeiten sind noch im Gang und werden nach der Vernehmlassung abgestimmt. Somit gilt für das Buskonzept Sempachersee bis auf Weiteres unter Vorbehalt dieser Planungen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Projektauslöser

Die Region Sempachersee (Ost- und Westufer zwischen Sursee und Sempach sowie das daran angrenzende Rottal) hat sich in den vergangenen Jahren von einer eher ländlichen Gegend zur Agglomeration Sursee (neben Luzern das zweite städtische Zentrum im Kanton Luzern) entwickelt. Das Busangebot in der Region ist historisch gewachsen und wurde laufend ausgebaut und optimiert. Dabei kommt das bestehende System an seine Grenzen, es ist ausgereizt und lässt keine weiteren Optimierungen zur Behebung von bekannten Schwachstellen zu. Insbesondere die Zuverlässigkeit und der robuste Betrieb der Linie 84 (Sempach-Neuenkirch via Eich nach Sursee) und der Linie 62 (Sursee via Nottwil nach Ruswil) müssen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) als unzureichend beurteilt werden. Dazu kommen verschiedene Wünsche seitens der Gemeinden sowie Erschliessungslücken.

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) hat zusammen mit Metron Verkehrsplanung im Rahmen von zwei Planungsprojekten (Teil Ost und Teil West) das bestehende Busangebot analysiert, den Handlungsbedarf bestimmt und für beide Teile das zukünftig angestrebte Angebotskonzept entwickelt.

Am Ostufer haben folgende Aspekte die Bearbeitung ausgelöst:

- Die Linie 84 hat knappe Fahrzeugumläufe mit sehr knappen Wendezeiten in Eich. Dadurch werden Verspätungen oft in die Gegenrichtung übertragen und es ist kein stabiler Betrieb möglich. Das Wendemanöver in Eich ist kritisch, es fehlt eine angemessene Infrastruktur. Die Anschlüsse in Sursee sind teilweise knapp bemessen. Insgesamt fehlt auf der Linie 84 eine der anspruchsvollen Verkehrssituation angemessene betriebliche Reserve/Stabilität.
- Die Anschlusssituation am Bahnhof Sempach-Neuenkirch ist unbefriedigend, da Busse teilweise ohne Bahnanschluss verkehren.
- Das Gebiet Allmend mit Zivilschutzzentrum in Sempach wird derzeit nicht durch den ÖV erschlossen.

Für das Westufer sowie das Rottal lassen sich folgende Projektauslöser feststellen:

- Die Linie 62 verkehrt insbesondere in den HVZ unzuverlässig und mit grösseren Verspätungen. Das führt zu Anschlussbrüchen. Grund dafür sind hauptsächlich die geringe Wendezeit in Ruswil und die schwierige verkehrliche Situation.
- Die Erschliessung des Paraplegikerzentrums (SPZ) ist nicht befriedigend, einerseits wegen der mangelnden Zuverlässigkeit aber auch aufgrund fehlender Kapazitäten.
- Das Gebiet Mooshüsli in Buttisholz (gemeinsames Gewerbegebiet der Gemeinden Grosswangen und Buttisholz) wird durch den ÖV nicht erschlossen.

1.2 Planungsprozess, Dokumentation und Abgrenzung

Der Auslöser für erste konzeptionelle Abklärungen im Sommer 2021 bildet das Projekt für die Haltestelle Eich Dorf der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern. Der VVL hat dazu 2021 eine erste kurze Studie erstellen lassen. Diese Abklärungen führten zur Erkenntnis, dass nicht nur die Haltestellen teilweise neu zu platzieren bzw. gemäss BehiG umzugestalten sind, sondern auch das Buskonzept grundsätzlich zu hinterfragen ist.

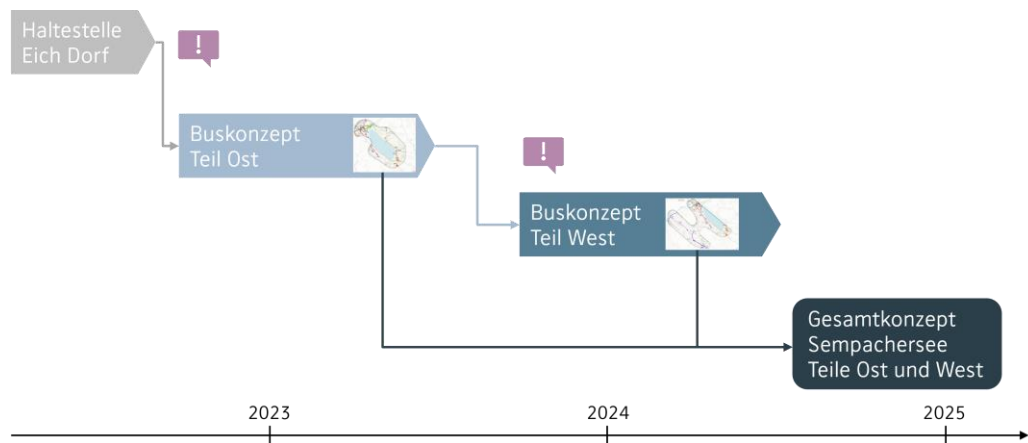


Abbildung 1: Planungsprozess

Der VVL hat anschliessend das Planungsprojekt für das Ostufer im Herbst 2022 gestartet, um das Angebot zwischen Sursee und Sempach weiterzuentwickeln. Die vorläufigen Zwischenergebnisse daraus haben zusammen mit der sich verschärfenden Situation auf der Linie 62 (vgl. Projektauslöser) zur Erkenntnis geführt, dass sich eine Analyse und Neukonzeption für das Westufer resp. die Linie 62 aufdrängt. Für beide Teilbereiche wurde je eine Analyse durchgeführt, ein Zielbild erstellt und anhand eines Variantenstudiums die Bestvariante des Angebotskonzepts festgelegt.

Beide Teilkonzepte wurden im Herbst 2024 zum Gesamtkonzept Sempachersee zusammengefügt. Die beiden Teile funktionieren weitestgehend unabhängig voneinander, ergänzen sich jedoch gegenseitig. Am 24.9.2024 wurden die Gemeinden in zwei Gemeindegesprächen zu den sie jeweils betreffenden Teilkonzepten informiert und das Konzept anschliessend finalisiert.

Der Planungsprozess wird folgendermassen dokumentiert:

- **Synthesebericht:** Der Synthesebericht fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Planungsprozess zusammen und stellt den Konzeptvorschlag für beide Teile (Ost und West) in einer prägnanten Form vor. Die wichtigsten Änderungen je Gemeinde werden zusammengefasst. Dieser Bericht wird im Rahmen der Mitwirkung vernehmlasst.
- **Konzeptberichte Teil Ost und West:** Die umfangreichen Analysen und das Variantenstudium mit der Herleitung des Konzeptvorschlages werden für beide Teilgebiete je in einem detaillierten und umfangreichen Konzeptbericht dokumentiert.

Neuer Standort Kantonsspital Sursee

Das Kantonsspital Sursee soll per 2031 an seinen zukünftig neuen Standort auf der Schwyzermatte in Schenkön verlegt werden. Bei der Erarbeitung des Buskonzeptes Ost und West wurde der neue Spitalstandort noch explizit ausgeklammert.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Spitalstandortes soll das Busnetz im Agglomerationsraum Sursee weiterentwickelt werden. Diese Arbeiten sind noch im Gang und werden nach der Vernehmlassung abgestimmt. Somit gilt das Buskonzept Sempachersee bis auf Weiteres unter Vorbehalt dieser Planungen.

1.3 Perimeter

Der Teilbereich Ost beinhaltet die Gemeinden Sursee, Schenkon, Eich, Sempach und Neuenkirch. Der Teilbereich West beinhaltet die Gemeinden Sursee, Oberkirch, Nottwil, Buttisholz, Ruswil, Grosswangen und Ettiswil.

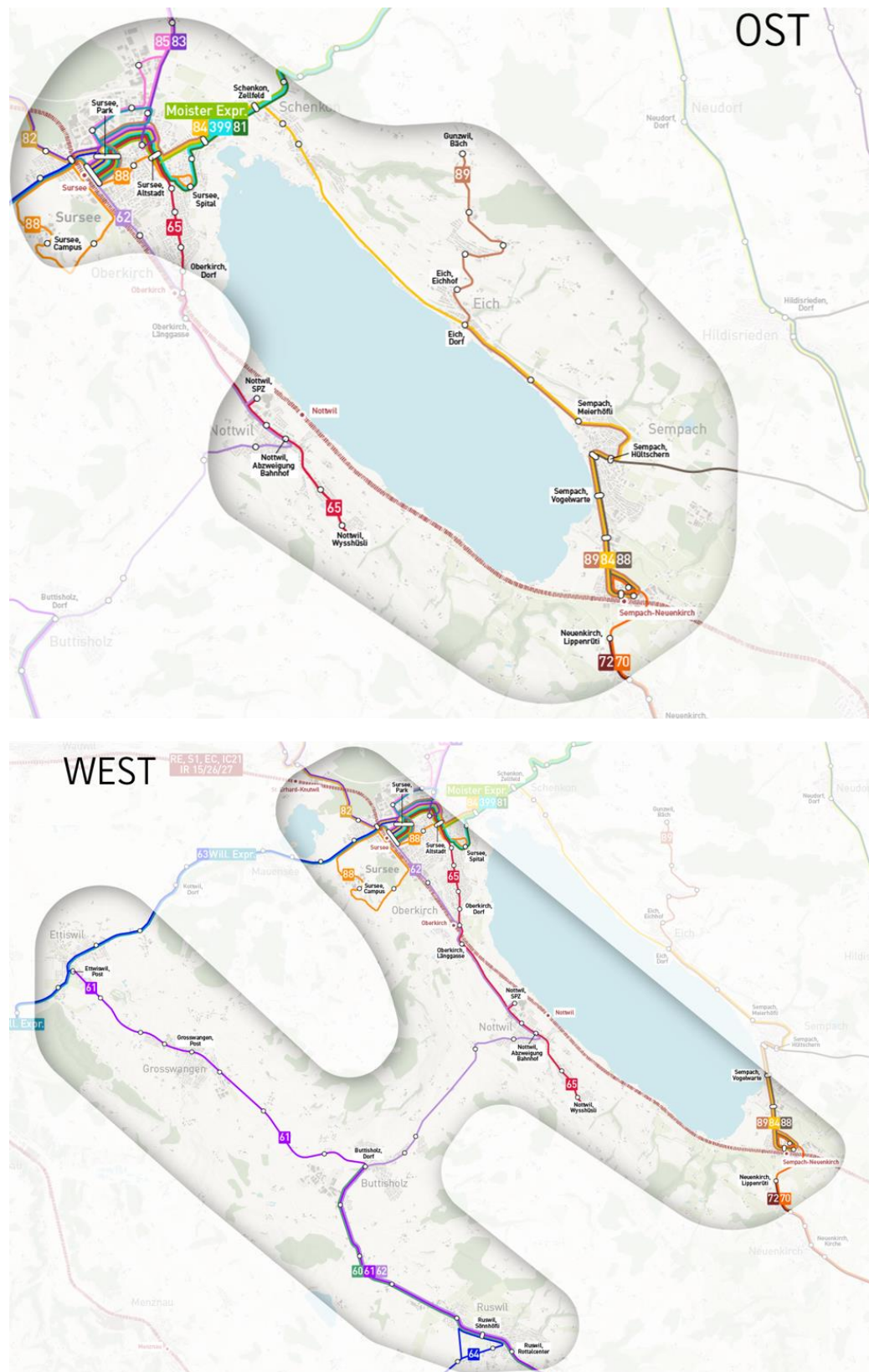


Abbildung 2: Perimeter Teil West und Ost (jeweils bestehendes Liniennetz dargestellt)

2 Herleitung

2.1 Analyse und Beurteilung Ausgangslage

Teil Ost

Nachfolgende Abbildung zeigt die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse für den Teil Ost:

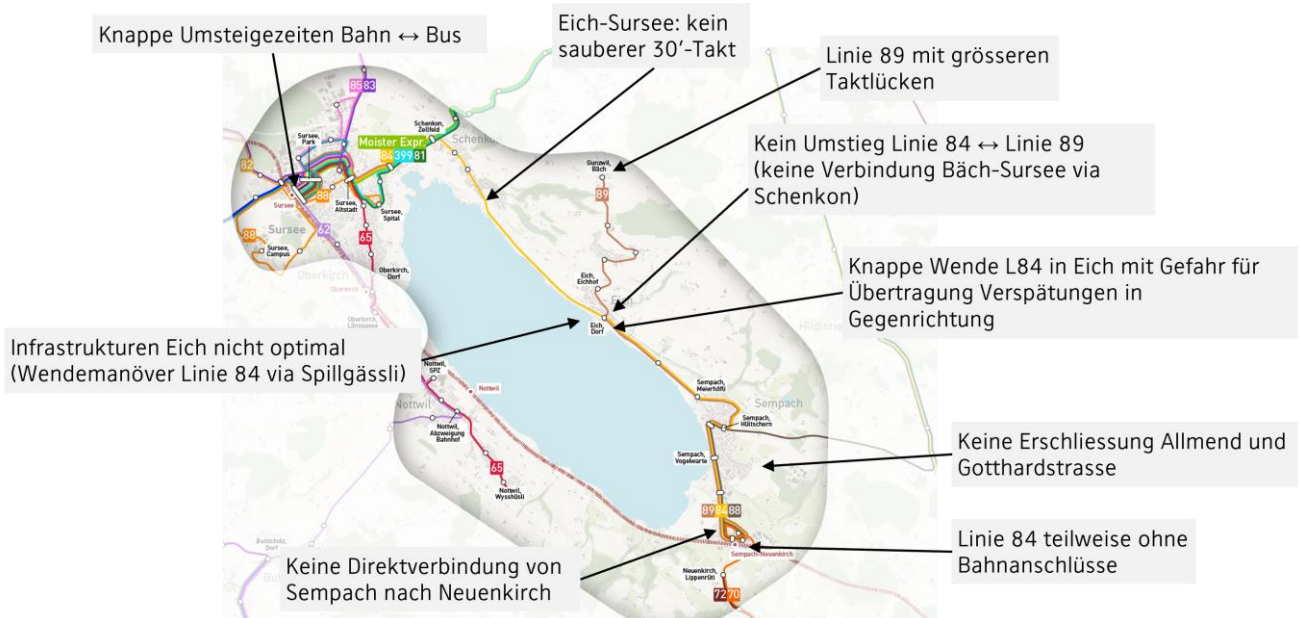


Abbildung 3: Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse für den Teil Ost

Stärken/Chancen	Schwächen/Gefahren
Angebot	
<ul style="list-style-type: none"> Direktverbindungen Sempach – Eich – Sursee Erschliessung Bäch Richtung Sempach funktioniert 30'-Takt Eich – Schenkon – Sursee Anschlüsse Linie 84 nach Norden (RE) in Sempach-Neuenkirch Anschlüsse Richtung Süden in Sempach-Neuenkirch (L84 → RE, L89 → S1 HVZ, L88 → S1) 	<ul style="list-style-type: none"> Unbefriedigende Anbindung von Eich in Sempach-Neuenkirch aufgrund fehlender Zuganschlüsse Richtung Luzern Nur in den HVZ schlanke Anschlüsse an die S1 von/nach Luzern in Sempach-Neuenkirch Ungünstige Taktfolge der Linien 84/89 in der HVZ Teilweise knappe Anschlüsse mit (zu) kurzen Übergangszeiten in Sempach-Neuenkirch und Sursee, in Sursee teilweise Anschlussbrüche Bus-Bahn in HVZ Schlechte resp. fehlende Anbindung Bäch Richtung Sursee Teilweise unsaubere Takte (z.B. zwischen Eich und Sursee) L89 mit grösseren Taktlücken tagsüber
Betrieb	
<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftliche Umläufe 	<p>Ausgereiztes Konzept Linie 84:</p> <ul style="list-style-type: none"> Knappe Anschlüsse in Sursee Richtung Norden ohne Reserven Knappe Wendezeit in Eich mit Gefahr für Übertragung Verspätungen in die Gegenrichtung <p>Bandbreite Nachfrage:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gelenkbus Linie 84 zeitweise notwendig, Kapazitätsengpässe im Raum Schenkon-Sursee Abschnitt Eich – Bäch mit sehr geringer Nachfrage
Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> Mehrheitlich ausreichend/geeignet 	<ul style="list-style-type: none"> Bestehende Infrastrukturen in Eich für Betrieb nicht optimal (Wendemanöver Linie 84 via Spillgässli)
Erschliessungslücken	
<ul style="list-style-type: none"> Keine <i>gravierenden</i> räumlichen Erschliessungslücken 	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessungslücke Sempach Zivilschutzzentrum Angebot Bäch-Eich mit zeitlichen Lücken

Teil West

Nachfolgende Abbildung zeigt die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse für den Teil West:

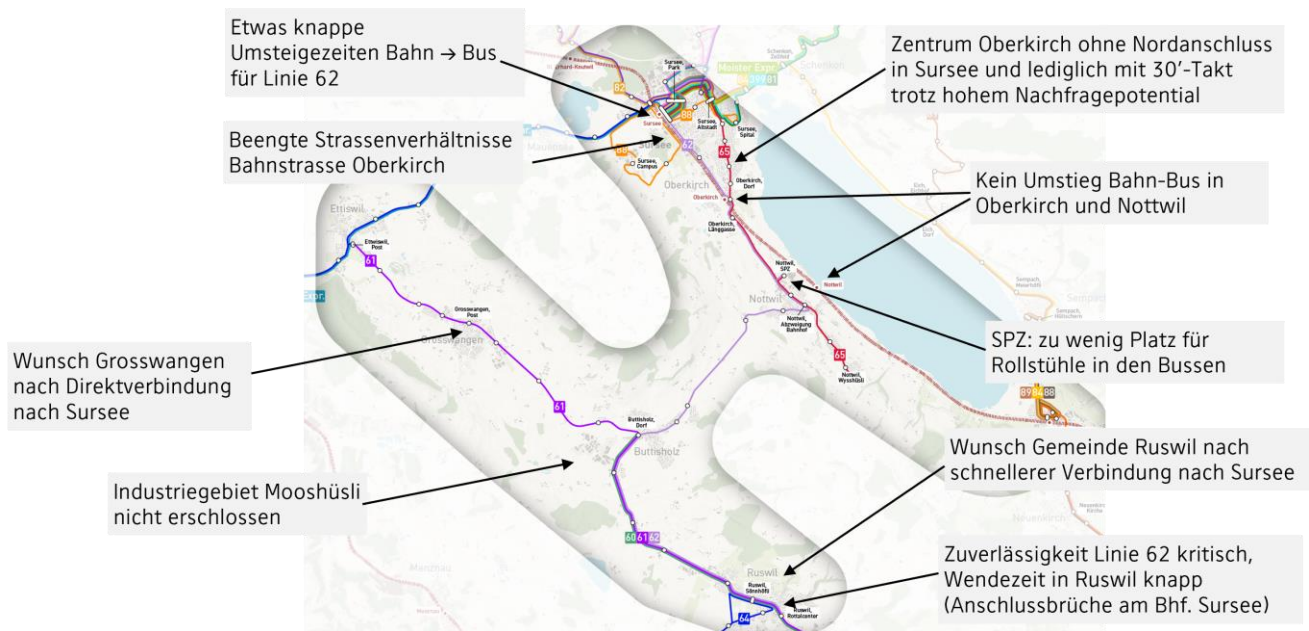


Abbildung 4: Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse für den Teil West

Stärken/Chancen	Schwächen/Gefahren
Angebot	
<ul style="list-style-type: none"> Bestehende Buslinien und Korridore sind grundsätzlich etabliert «T-Prinzip» Rottal-Willisau mit Linien 61 und 63 gut eingespielt → Beibehalten ohne Anpassungen SPZ Nottwil Richtung Nord und Süd gut via Sursee auf FV angeschlossen, in Gehdistanz der S-Bahn-Haltestelle Nottwil 	<ul style="list-style-type: none"> Linie 65 mit wenigen Anschlüssen in Sursee Oberkirch ohne Nordanschluss in Sursee und lediglich mit 30'-Takt trotz hohem Nachfragepotential Nottwil Oberdorf/Wysshüsli ohne Nordanschluss in Sursee Oberkirch sowie Nottwil Wysshüsli ohne S1-Anschluss Richtung Luzern Linie 62/65 zeitlich ungünstig verteilt (nah beieinander, kein 15'-Takt) S-Bahn-Haltestellen Oberkirch und Nottwil ohne Busanschlüsse Fehlende Direktverbindung Grosswangen – Sursee
Betrieb	
<ul style="list-style-type: none"> Effizientes Betriebsprinzip, hohe Wirtschaftlichkeit Durchbindung der Linie 62 und 65 (erhöht Betriebsstabilität am Knoten Sursee) 	<ul style="list-style-type: none"> Zuverlässigkeit Linie 62 kritisch Wendezeit und Wendemanöver in Ruswil nicht optimal Stauanfällige Zulaufstrecken Bahnhof Sursee (Gebiet Mönigen), dort Konflikt mit geplanter Velopremiumroute auf Bahnstrasse Risiko Anschlussbrüche Bus-Bahn in HVZ Anbindung SPZ unzuverlässig und mit teilweise zu kleinen Fahrzeugen (Rollstühle) Zu wenig zeitliche Reserven im System, dieses ist insgesamt ausgereizt
Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> Umbau Bushof Sursee mit BehiG-gerechten Kanten 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Bushaltestellen resp. Bushof bei Bahnhof Haltestelle Nottwil Fehlende Wendemöglichkeiten bei Nottwil Rüteli Mehrheitlich keine BehiG-gerechten Haltestellen
Erschliessungslücken	
<ul style="list-style-type: none"> Lage der bestehenden Haltestellen bzgl. Erschliessung grundsätzlich i.O. 	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessungslücken: Industriegebiete Mooshof und Mooshüsli

Für die heutigen Anschlusssituationen und Umsteigezeiten am Bahnhof Sursee wird auf die beiden Konzeptberichte Ost und West verwiesen.

2.2 Handlungsbedarf

Aufgrund der Analyse ergibt sich folgender Handlungsbedarf, für welchen im Gesamtkonzept Lösungen aufgezeigt werden:

- **Stabilisierung des Betriebs** mit robusten Umläufen:
 - Die Linie 84 ist stark eingezwängt. Der Betrieb muss als nicht ausreichend stabil beurteilt werden, insbesondere die «kurze» Wendezeit in Eich führt zu den HVZ zu einem hohen Verspätungspotential. Mit den knappen Anschlüssen in Sursee besteht zudem ein hohes Risiko für Anschlussbrüche.
 - Die Linie 62 verläuft auf Strecken mit hoher Verkehrsbelastung und weist in Ruswil knappe Wendezeiten auf. So kommt es zu Anschlussbrüchen in Sursee sowie zu Verspätungen, die sich teilweise auf den Folgekurs übertragen.
- **Optimierung der Anschlüsse** zwischen Bahn und Bus:
 - In Sempach-Neuenkirch gibt es keine ganztägigen Anschlüsse der Linie 84 auf die S1 Richtung Luzern.
 - Trotz des hohen Nachfragepotenzials auf dem Korridor Sursee – Oberkirch – Nottwil – Buttisholz – Ruswil besteht kein RE-Nordanschluss in Sursee.
 - Die heutigen Anschlüsse in Sursee und Sempach-Neuenkirch sind teilweise unbefriedigend (zu knappe oder zu lange Umsteigezeiten).
 - Das Siedlungsgebiet von Oberkirch wird nur durch die Linie 65 erschlossen, die in Sursee keine attraktiven Bahnanschlüsse Richtung Norden herstellt.
 - Es gibt keine Umsteigebeziehungen Bus-Bahn an den Bahnhöfen Oberkirch und Nottwil.
- **Erschliessungslücken schliessen:**
 - Es bestehen relevante Erschliessungslücken. Eine ÖV-Anbindung des Gebiets Allmend bzw. des Zivilschutzzentrums in Sempach sowie des Industriegebiets Mooshüsli in Buttisholz soll geprüft werden.
- **Weitere Aspekte:**
 - Die geplanten Infrastrukturen in Eich müssen hinsichtlich eines neuen Angebotskonzeptes auf ihre Eignung geprüft werden.

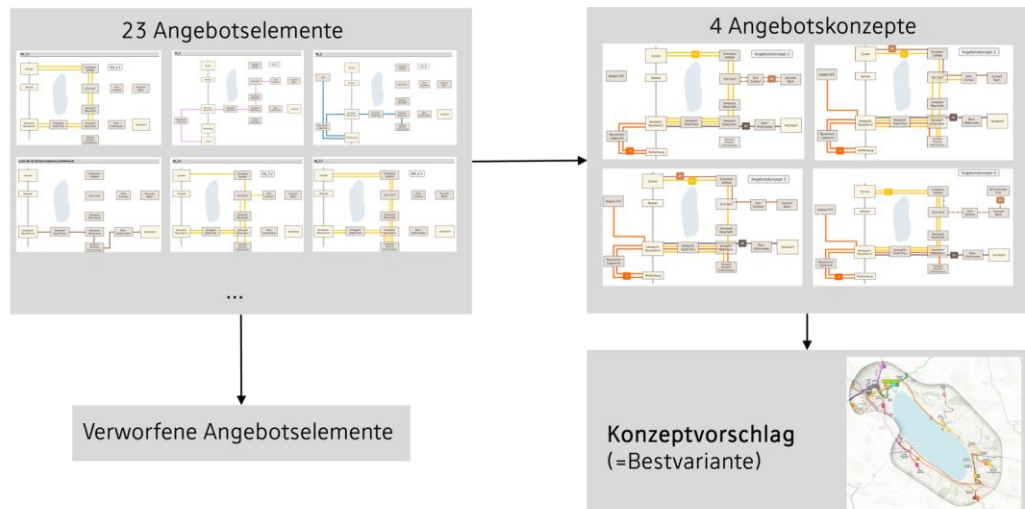
2.3 Variantenstudium

In beiden Teilprojekten wurde ein umfangreiches Variantenstudium durchgeführt. Aus verschiedenen Angebotselementen wurden Konzeptvorschläge (= Varianten) kombiniert und die jeweilige Bestvariante ermittelt. Nachfolgend sind die wichtigsten Erkenntnisse daraus stichwortartig aufgeführt:

Erkenntnisse Variantenstudium **Teil Ost**

- Halbstundentakt zwischen Eich und Sursee unbestritten. Zwischen Eich und Sempach-Neuenkirch ist mehr als eine Verbindung pro Stunde anzustreben
- Eine Stabilisierung des Betriebes setzt den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge voraus.
- Linie 84: Für gute Anschlüsse in Sursee und Sempach-Neuenkirch muss unterwegs entweder 8 Minuten Fahrzeit abgewartet werden oder eine längere Strecke (= Zivilschutzzentrum) gefahren werden.
- Eine Verlängerung der Linie 72 (Luzern – Neuenkirch, Lippenrüti) wurde verworfen (Anfälligkeit für Verspätungen in der Stadt Luzern).
- Buslinie Eich-Bäch-Beromünster wurde geprüft und verworfen:
 - Schwierige Integration in übriges Konzept (Anschlüsse Richtung Sursee oder Sempach?)
 - Geringes Nachfragepotential vs. hohe Betriebskosten (fehlende nachfragestarke Abschnitte) führt zu ungenügender Kostendeckung

OST



WEST

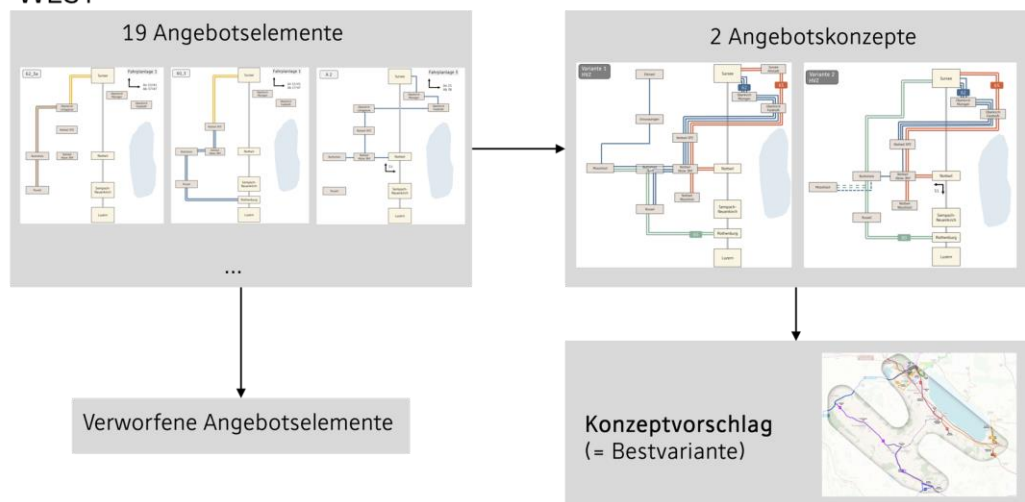


Abbildung 5: Übersicht Variantenstudium
Teil Ost und West

Erkenntnisse Variantenstudium **Teil West**

- Linie 62 soll grundsätzlich in der heutigen Linienführung beibehalten werden (gute Erschliessungswirkung und Vernetzung der Gemeinden zwischen Ruswil und Sursee)
- Stabilisierung Linie 62 setzt während HVZ zusätzliche Betriebsmittel voraus
- Beschleunigung auf Relation Ruswil-Sursee steht nicht im Vordergrund: geringe Fahrzeiterparnis (21 statt 25 Minuten) vs. geringes Nachfragepotential bei hohem Aufwand und Parallelverkehr
- Stärkung ÖV-Erschliessung für Oberkirch drängt sich auf: Hohes Nachfragepotential und heute eher geringes Angebot (nur 30 Min.-Takt)
- Linie 65: Beibehaltung heutiges Angebot / Linienführung mit Ergänzung Stichfahrt zum Bahnhof Nottwil zweckmässig

3 Angebotskonzept: Teil Ost

3.1 Übersicht und Liniennetz

Das neue Angebotskonzept behält die bewährten bestehenden Angebotselemente bei. Die Linie 84 verkehrt weiterhin zwischen Sursee und Sempach-Neuenkirch. Sie erschliesst neu das Gebiet Eichhof in Eich sowie das Zivilschutzzentrum/Allmend in Sempach. Die knappe Wendezeit in Eich entfällt, insgesamt erhöht sich die Reservezeit im Umlauf der Linie 84, wodurch die betriebliche Zuverlässigkeit erhöht wird.

Die Linie 89 wird in Abstimmung zur Linie 84 neu via Schenkön nach Sursee geführt und verkehrt ganztägig durchgehend. Dadurch werden zwischen Eich und Sursee zwei Kurse pro Stunde angeboten und Bäch wird systematisch und ohne Angebotslücken Richtung Sursee erschlossen. Die Linie 70 wird ab Sempach-Neuenkirch verlängert zum Zivilschutzzentrum/Allmend sowie nach Nottwil zum SPZ. Die Linie 88 bleibt in Takt und Linienführung unverändert, wird aber um etwa eine halbe Stunde gedreht.

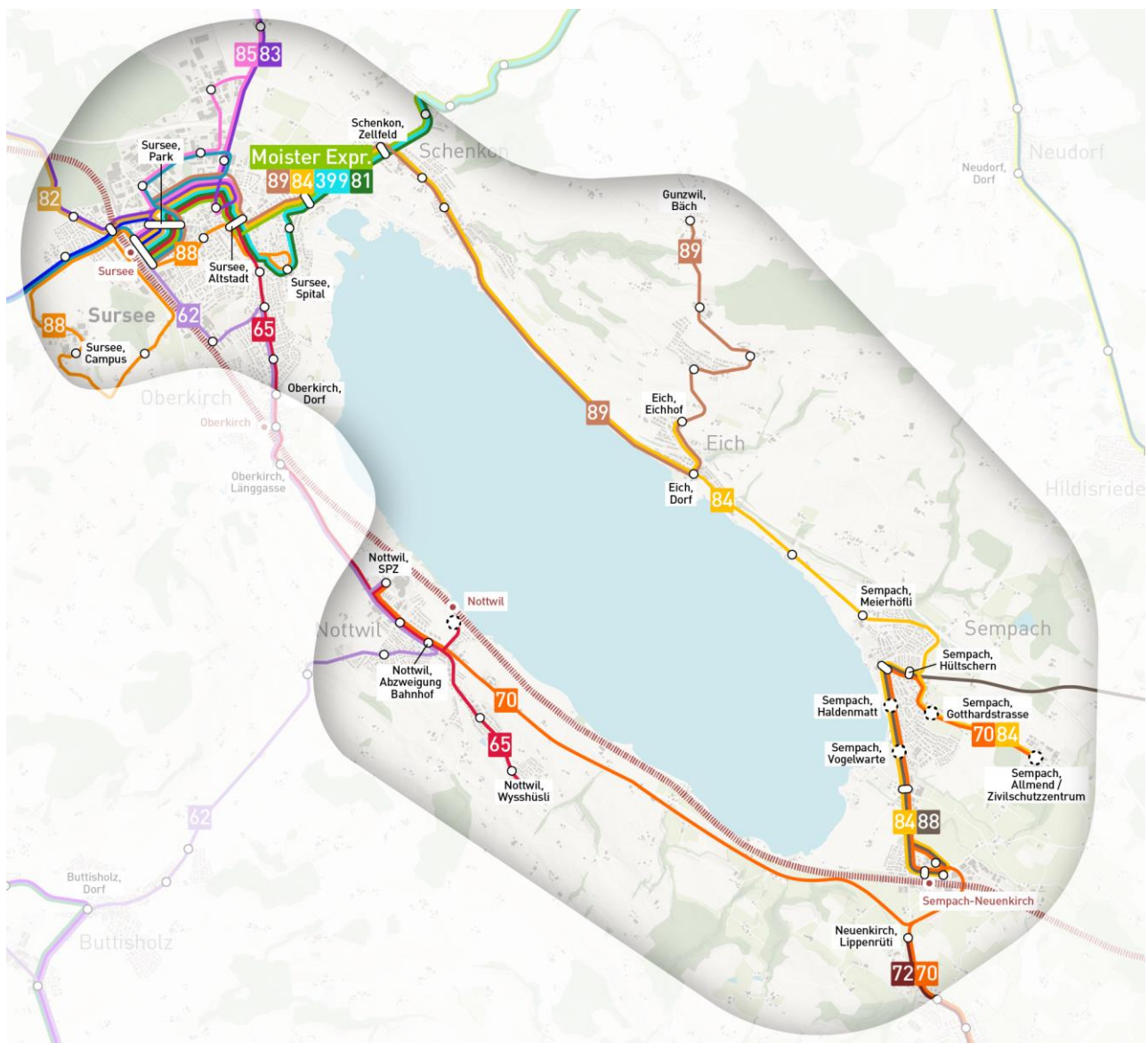


Abbildung 6: Liniennetz Angebotskonzept Ost, auf der Westseite ist ebenfalls das Liniennetz gemäss Angebotskonzept dargestellt.

3.2 Beschreibung nach Linien

Nachfolgend werden die wichtigsten Änderungen je Linie aufgrund des Angebotskonzeptes beschrieben:

Linie 84

Die Linie weist neu zwei Fahrwege auf:

- Fahrweg 1 (60'-Takt):
 - Sursee – Schenkon – Eich – Zivilschutzzentrum/Allmend – Sempach Stadt – Sempach-Neuenkirch
 - Zuganschluss in Sursee auf den IR27 Richtung Basel und vom IR15 von Bern
 - Zuganschluss in Sempach-Neuenkirch von/auf die S1 Richtung Luzern
- Fahrweg 2 (60'-Takt):
 - Eichhof – Eich – Sempach Stadt – Sempach Station (direkt)
 - Zuganschluss in Sempach-Neuenkirch auf die S1 Richtung Luzern und vom RE von Luzern (asymmetrischer Anschluss für Eich).
- Die Linie weist grosszügigere Wendezeiten auf als heute. Auf die Kurse Sursee-Eich ohne Wendezeit in Eich wird verzichtet. So kann die Linie zuverlässiger und robuster betrieben werden.



Abbildung 7: Linie 84

Linie 89

- Betrieb neu ganztags im Stundentakt, Schliessung Taktlücken für Bäch
- Sursee – Eich – Bäch anstatt wie heute Sempach – Eich – Bäch
- Zuganschluss in Sursee auf den IR15 nach Bern und vom IR27 von Basel
- Für Bäch resultieren asymmetrische Fahrpläne, d.h. der IR15 ist lediglich Richtung Bern, jedoch nicht in die Gegenrichtung auf die Linie 89 angebunden.
- Auf dem Abschnitt Sursee – Schenkön – Eich ergänzt sich die Linie 89 mit der Linie 84 zu einem 30'-Takt, wodurch hier alle Bahnanschlüsse in Sursee erreicht werden können
- Anschluss von Bäch auf Linie 84 nach Sempach (und umgekehrt) in Eich, Dorf mit 8 Minuten Umsteigezeit
- Anschluss von Eich/Bäch in Schenkön Zellfeld nach Beromünster (Schulverkehr), von der Linie 89 auf die Linie 87, mit 1 Minute Umsteigezeit. In die Gegenrichtung Umstieg von der Linie 81 auf die Linie 89 mit 13 Minuten Umsteigezeit. Aufgrund dessen auf der Achse Eich-Sursee ein 28-32-Minuten-Takt, in Gegenrichtung ein sauberer Halbstundentakt. Mit der Ankunftszeit der Linie 89 in Sursee zur Minute 09 kann voraussichtlich ausserhalb der HVZ auch der IR27 nach Luzern (Abfahrt zur Minute 12) erreicht werden, diese Verbindung soll aber nicht im Fahrplan gezeigt werden.

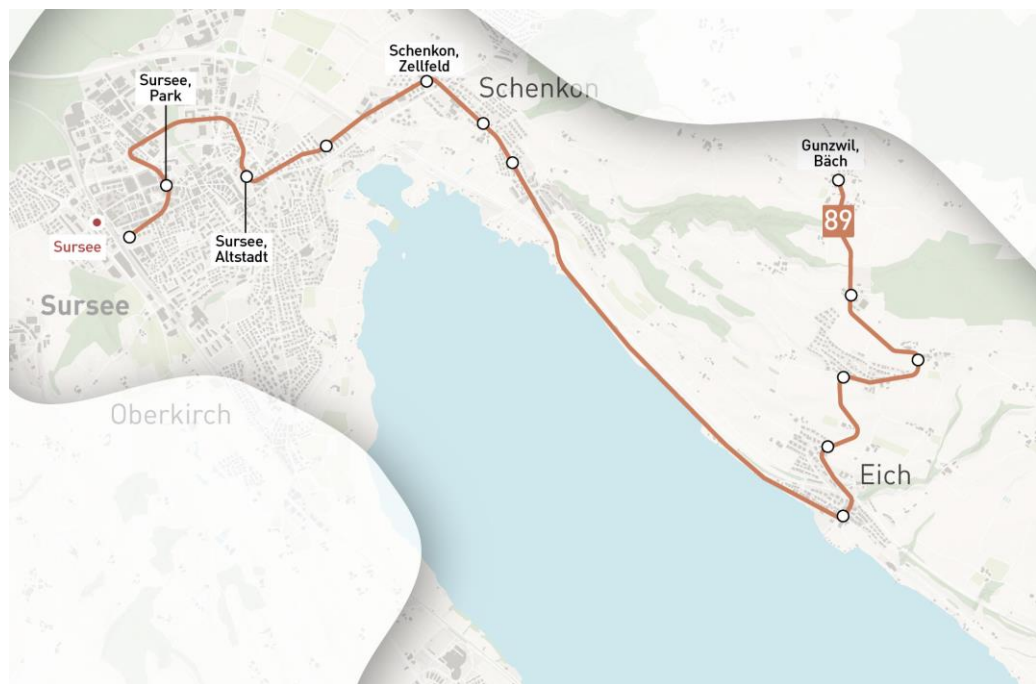


Abbildung 8: Linie 89

Linie 70

- Mo-Fr zu HVZ Morgen und Abend: Verlängerung ab Sempach Station zum SPZ Nottwil sowie zum Zivilschutzzentrum/Allmend, je im Stundentakt
- Verbindung SPZ – Sempach Stadt und umgekehrt mit attraktivem Umstieg (3 Minuten Umsteigezeit)
- Stabilisierung des Betriebes durch Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges
- Tagsüber (NVZ) Verlängerung optional
- Nach 20 Uhr Betrieb analog zu heute (Abschnitt Sempach Station – Rothenburg Bahnhof), keine Anbindung SPZ oder Zivilschutzzentrum/Allmend



Abbildung 9: Linie 70

Linie 88

Die Linie 88 bleibt hinsichtlich Linienführung und Angebot unverändert. Zugunsten einer besseren zeitlichen Verteilung der Buslinien zwischen Sempach-Neuenkirch und Sempach wird jedoch eine Drehung des Fahrplanes um eine halbe Stunde vorgeschlagen. Die Linie 88 macht neu Anschluss auf den RE Richtung Luzern und in die Gegenrichtung Anschluss von der S1 aus Luzern in Sempach-Neuenkirch.

Hinweis: Weitere Optimierungen Fahrplankonzept

Das vorgeschlagene Fahrplankonzept weist aufgrund der asymmetrischen Fahrpläne der Linie 84 und 89 noch Optimierungspotential auf. Nach der Vernehmlassung werden symmetrische Anschlüsse für die Linien 84 und 89 im Zuge der Umsetzungsplanung geprüft.

3.3 Angebotsstruktur und Betriebszeiten

Folgende Tabelle zeigt die zeitliche Verfügbarkeit jeder Linie.

	Linie 84	Linie 88	Linie 89	Linie 70 (Verlängerung)
Betriebszeiten	ca. 5:30-0:00 Uhr (analog heute)	ca. 7:00-20:00 Uhr (analog heute)	ca. 6:00-23:00 Uhr (analog heute)	ca. 6:00-20:00 Uhr
HVZ Mo-Fr (Morgen/Abend)	x	x	x	x
Grundangebot NVZ tagsüber Mo-Fr	x	x	x	optional
Abend nach 20 Uhr	x	--	x	--
Samstag	x	x	x	(--)
Sonntag	x	x	x	--

Im Vergleich zu heute werden folgende Betriebszeiten angepasst:

- Die Verlängerung der Linie 70 ist von Montag bis Freitag während den HVZ am Morgen und Abend vorgesehen. Allenfalls optional kann sie tagsüber beibehalten werden.
- Die Linie 89 verkehrt neu ganztags im Stundentakt.

3.4 Fahrzeugbedarf und Betriebskosten

Nachfolgende Tabelle zeigt den Fahrzeugbedarf:

	Fahrzeuge Grundangebot	Fahrzeuge HVZ zusätzlich	Total
Linie 84	2	--	2
Linie 88	1	--	1
Linie 89	1	--	1
Linie 70	1	1	1
Angebotskonzept total	5	1	6
Angebot 2024 total	4		4

Das Angebotskonzept bedingt den Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen während den HVZ und einem Fahrzeug ganztägig.

Das Angebotskonzept Ost führt voraussichtlich zu betrieblichen Mehrkosten im Umfang von rund **650'000 bis 900'000 CHF pro Jahr**.

3.5 Infrastrukturbedarf

Für die Umsetzung des Angebotskonzeptes sind folgende Infrastrukturen notwendig:

Infrastruktur	Beschreibung	Konsequenz bei Wegfall der Infrastruktur
Wendemöglichkeit und Haltestelle Eichhof	Der Kreisel Eichhof wird vergrössert und auf der Eichhofstrasse unterhalb des Kreisels (östliche Strassenseite) wird eine Fahrbahnhaltestelle erstellt.	Eine Wende via Spillgässli soll höchstens als Übergangslösung genutzt werden, nicht als permanente Lösung. Die Rückfallebene ist somit die Wende des betroffenen Kurses der Linie 84 bereits im Kreisel Meierhöfli (Haltestelle Meierhöfli nicht bedient, liegt auf falscher Seite des Kreisels). Somit würde für Eich und Eichhof eine stündliche Verbindung nach Sempach wegfallen.
Haltestelle Eich Dorf	Wie im Konzept vif vorgesehen, ist eine Bushaltestelle als Bucht auf der Seestrasse (östlich Eichhofstrasse) notwendig. Zudem wird auf der Eichhofstrasse (vor der Einmündung in die Seestrasse) eine Haltekante in Fahrtrichtung Sursee/Sempach benötigt. Auf die im Konzept vif vorgesehene Wendeanlage kann verzichtet werden.	Bushaltestelle Seestrasse: Busse Sursee-Sempach queren Seestrasse zwei Mal, wie heute. Bushaltestelle Eichhofstrasse: kein Halt in Eich, Dorf bei Fahrt von Eichhof in Richtung Sempach
Wendemöglichkeit und Haltestelle Zivilschutzzentrum/Allmend	Busbucht wegen Standzeit notwendig. Wendemöglichkeit soll auf Parkplatz erstellt werden, nicht ausserhalb der Bauzone	Keine Erschliessung Zivilschutzzentrum/Allmend sowie Gotthardstrasse. Busse wenden bereits im Kreisel Hültschern
Haltestelle Gotthardstrasse	Eine Haltestelle im Raum Gotthardstrasse verbessert die ÖV-Erschliessung des umliegenden Siedlungsgebiets.	Für das Konzept optional, auch ohne diese Haltestelle ist die Erschliessung des Zivilschutzentrums/Allmend möglich

Von zentraler Bedeutung für die Umsetzung des Konzeptes sind die Infrastrukturen in Eich. Eine Wende via Spillgässli soll höchstens als Übergangslösung genutzt werden, nicht als permanente Lösung. Die Rückfallebene ist somit die Wende des betroffenen Kurses der Linie 84 bereits im Kreisel Meierhöfli (Haltestelle Meierhöfli nicht bedient, liegt auf falscher Seite des Kreisels). Somit würde für Eich und Eichhof eine stündliche Verbindung nach Sempach wegfallen (mitsamt dem entsprechenden Bahnanschluss in Sempach-Neuenkirch).

Im Konzeptbericht Teil Ost werden die notwendigen Infrastrukturen detaillierter beschrieben. Die Umsetzung der Infrastrukturen erfolgt durch die Gemeinden und/oder das Vif in Zusammenarbeit mit dem VVL.

3.6 Exkurs: Studie ergänzende Busverbindung Hochdorf-Sursee

Parallel zur Erarbeitung des Buskonzepts Sempachersee hat der VVL in einer separaten Studie eine ergänzende Busverbindung zwischen Hochdorf und Sursee geprüft. Diese neue Linie 91 würde gemäss Studie wie folgt geführt:

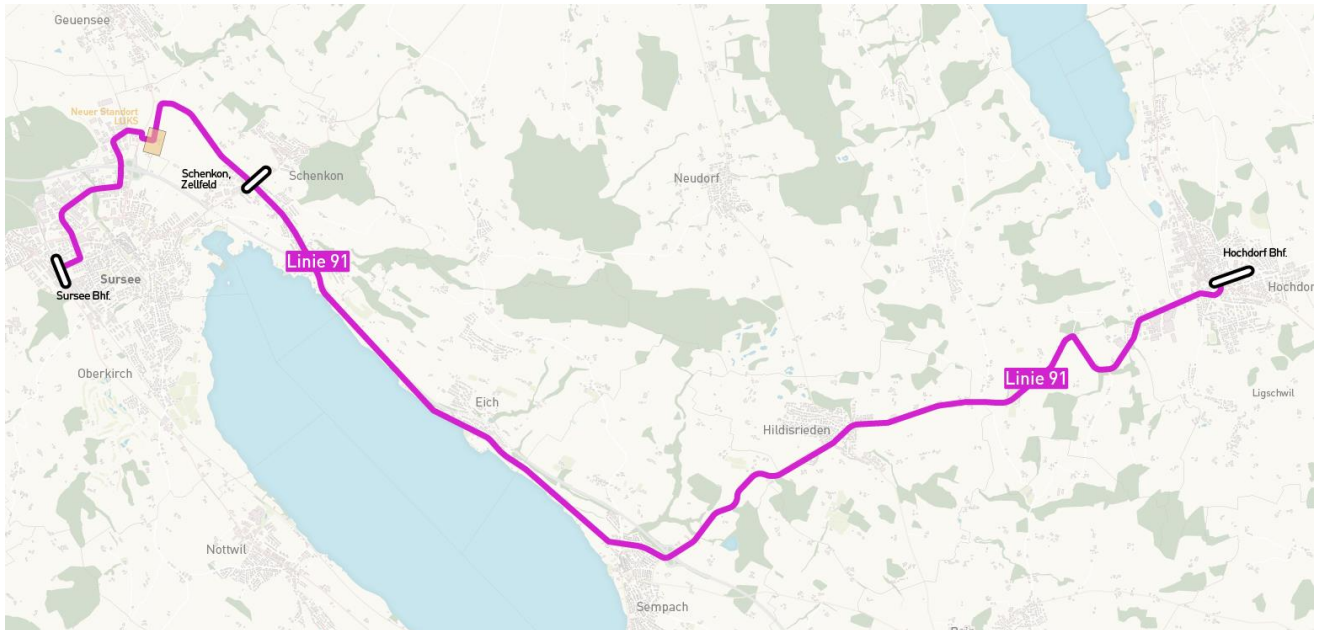


Abbildung 10: Konzeptvorschlag Linienführung Linie 91

Von Hochdorf wird eine direkte Linienführung nach Sempach angestrebt, anschliessend folgt die Linie dem Buskorridor entlang des Ostufers bis Zellfeld. Von dort ist die Führung via neuem Standort des Kantonsspitals vorgesehen. Ebenso kann so das Industriegebiet Nord in Sursee besser angebunden werden.

Die Linie würde im Stundentakt betrieben und in Sursee auf den RE Richtung Olten angebunden. Dadurch ergibt sich im Korridor Sursee-Sempach eine Ergänzung der Linien 84 und 89 und die Gemeinden entlang des Ostufers erhielten einen weiteren Kurs (drei statt zwei pro Stunde) Richtung Sursee. Zudem resultiert eine direkte Anbindung an das Kantonsspital, die Kantonsschule und das Gewerbegebiet nordöstlich des Bahnhofs Sursee sowie Richtung Hochdorf.

Ob und wie die Linie umgesetzt wird, ist derzeit noch offen. Sie ist nicht Teil des Buskonzeptes Sempachersee, kann aber ideal zu diesem ergänzt werden.

4 Angebotskonzept: Teil West

4.1 Übersicht und Liniennetz

Die bestehenden Linien 62 und 65 wurden im Variantenstudium grundsätzlich bestätigt und sollen weiterhin beibehalten werden. Die Linie 62 soll in Oberkirch neu via Müningenstrasse statt Bahnstrasse verkehren (Voraussetzung: Befahrbarkeit ist sicher und robust gewährleistet). Dadurch kann Oberkirch durch die Linie 62 miterschlossen werden, insbesondere auch die in den vergangenen Jahren entstandenen Siedlungen entlang der Müningenstrasse. Zu den Hauptverkehrszeiten wird ein zusätzlicher dritter Kurs pro Stunde eingesetzt, der auf den RE Richtung Norden einen Anschluss macht. Einer der drei Kurse wird ab Buttisholz nach Grosswangen und Ettiswil geführt, wobei eine Linieneinführung via Industrie- und Gewerbegebiet Mooshüsli angestrebt wird.

Die Linie 65 wird neu mittels einer Stichfahrt zum Bahnhof Nottwil geführt. Dadurch wird für das Gebiet Wysshüsli ein Anschluss auf die S1 in Richtung Luzern ermöglicht. Das Linienende der Linie 60 in Buttisholz wird ins Industrie- und Gewerbegebiet Mooshüsli verlegt, wodurch das Gebiet erschlossen wird.

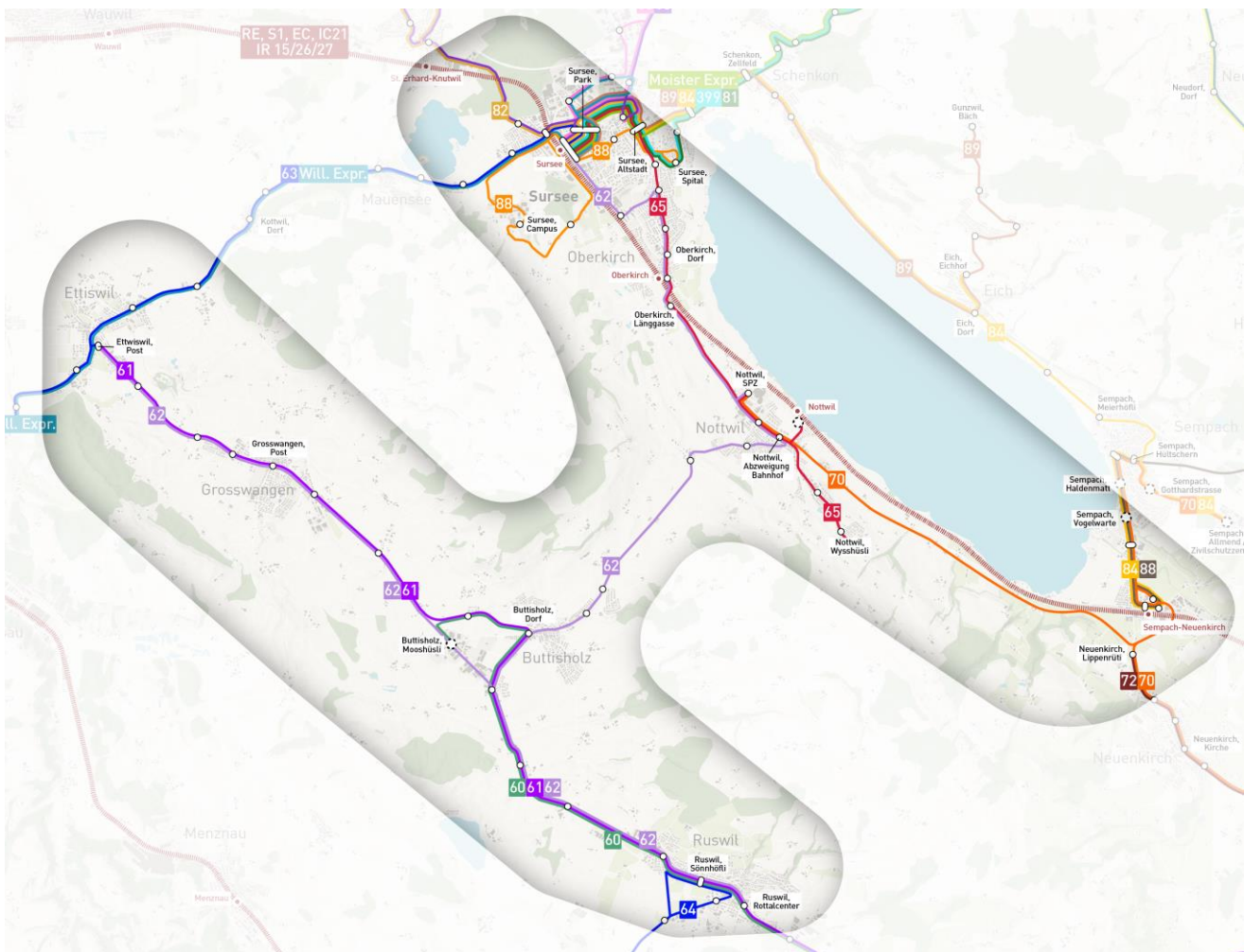


Abbildung 11: Liniennetz Angebotskonzept West, auf der Ostseite ist ebenfalls das Liniennetz gemäss Angebotskonzept dargestellt.

4.2 Beschreibung der einzelnen Linien

Linie 62

- In Oberkirch verkehrt die Linie neu via Münigenstrasse statt via Bahnstrasse. So wird die Erschliessung von Oberkirch verbessert (Haltestellen Feldhöfli, Zum Goldenen Wagen und Schule neu mit Linien 62 und 65 angebunden) und die beengte Bahnstrasse mit schwierigen Kreuzungsmanövern kann umfahren werden.
- Voraussetzung für die neue Linienführung ist die sichere und robuste Befahrbarkeit der Münigenstrasse (vgl. auch Infrastrukturbedarf).
- Die Linie 62 verkehrt während den HVZ neu 3x pro Stunde: 2x pro Stunde nach Ruswil (ein Kurs in heutiger Fahrplanlage, ein Kurs als RE-Zubringer), 1x pro Stunde ab Sursee via Buttisholz, Mooshüsli, Grosswangen nach Ettiswil.
- Es resultiert eine grosszügige Wendezeit in Ruswil/Ettiswil während den HVZ.
- Während der NVZ (tagsüber, Wochenende) und RVZ (Abend) wird das heutige Angebot weitergeführt.
- Zwischen Nottwil und Sursee resultiert während den HVZ in Kombination mit der Linie 62 fast ein 10-Min.-Takt (fünf Verbindungen pro Stunde), wodurch das Angebot in diesem Korridor attraktiver und leistungsfähiger wird.

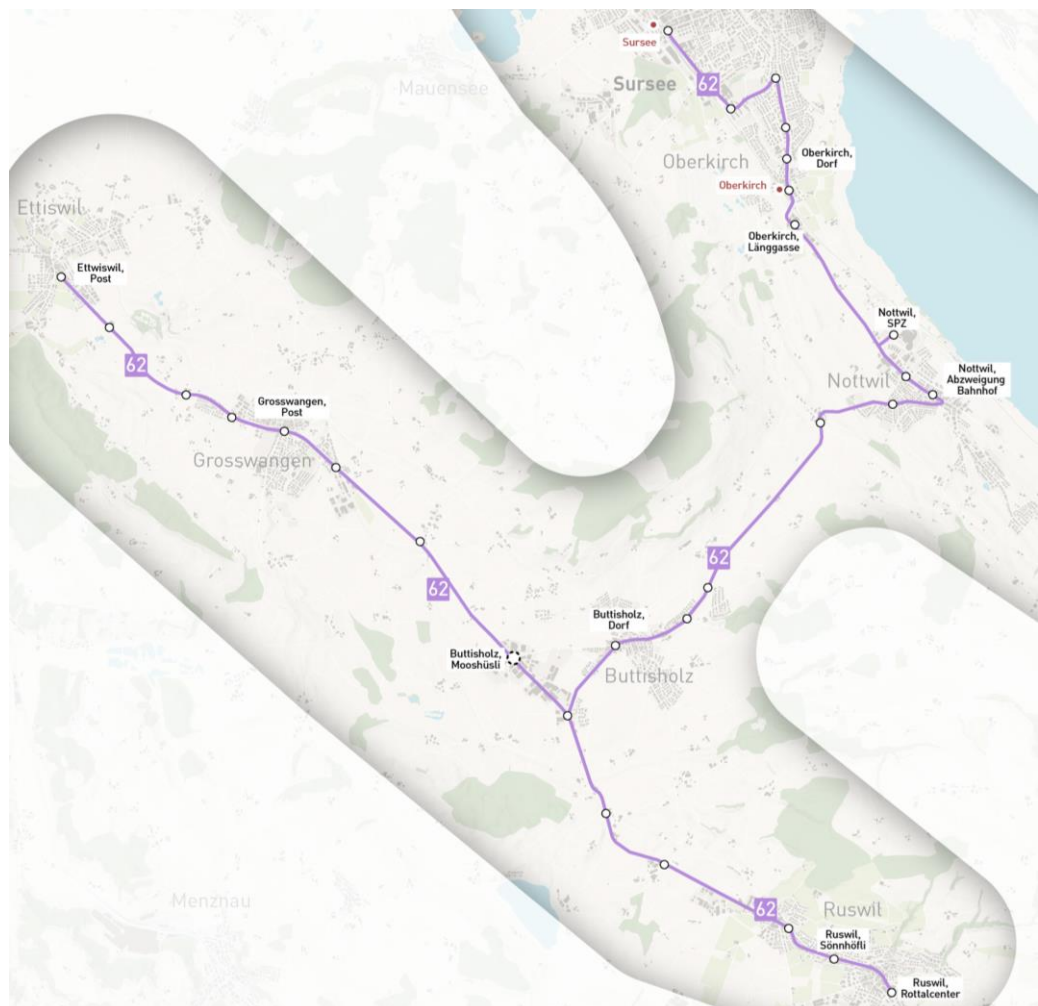


Abbildung 12: Linie 62

Ab Ruswil kann der Grosswangen-Kurs erreicht werden (Umstieg in Buttisholz notwendig). Somit ergeben sich auch für Ruswil drei Verbindungen pro Stunde nach Sursee: 2x direkt, 1x mit Umstieg. Nachfolgend ist ein Ausschnitt aus der Netzgrafik zur Illustration dargestellt:

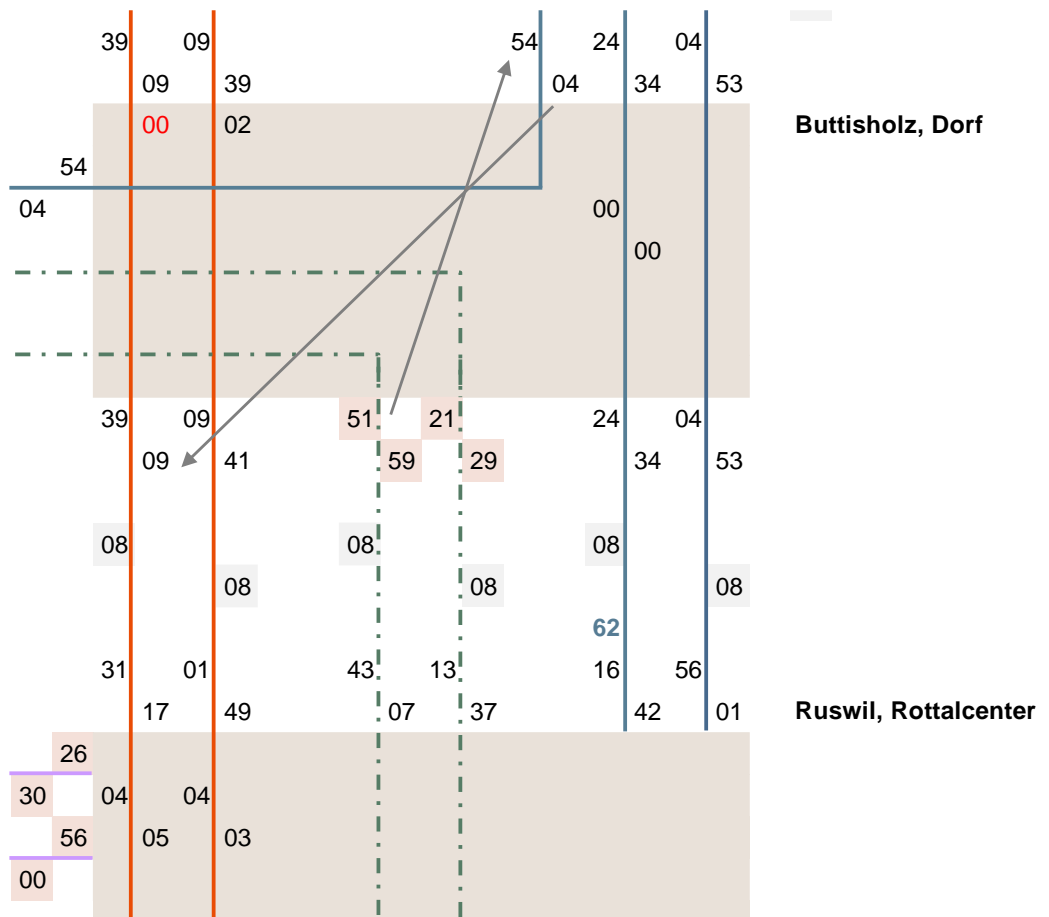


Abbildung 13: Ausschnitt Netzgrafik HVZ mit Umsteigebeziehung von Ruswil Richtung Sursee (und in die Gegenrichtung) in Buttisholz

Die Münigenstrasse ist heute stark verkehrsberuhigt und weist diverse Engstellen auf (Fahrbahnbreite rund 3.50 m). Auch ausserhalb der Engstellen ist die Fahrbahn eher schmal (ca. 4.50 m). Somit muss die Befahrbarkeit der Münigenstrasse in der Umsetzungsplanung vertieft analysiert werden, um Behinderungen beim Kreuzen Bus-Bus oder auch Bus-PW und infolgedessen Verspätungen zu vermeiden (Gemeinde Oberkirch in Zusammenarbeit mit Rottal Auto AG und VVL). Denkbar wäre allenfalls auch die Führung von einzelnen Kursen (z.B. RE-Zubringer) über die Umfahrungsstrasse.

Angebot Linie 62: möglicher Zwischenschritt

Der Konzeptvorschlag für die Linie 62 zeigt einen maximalen Ausbau des Angebots auf der Linie 62 während den HVZ auf. Die maximale Variante bietet den Vorteil einer direkten Busverbindung von Grosswangen nach Sursee sowie die Anbindung des Industriegebietes Mooshüsli Richtung Sursee, Ettiswil und auch Willisau. Dem gegenüber steht der erhöhte Fahrzeugbedarf bei vermutlich anfänglich geringer Nachfrage.

Als Zwischenschritt oder reduzierte Variante wäre folgender Ansatz für die HVZ ebenfalls denkbar:

- Beibehaltung Fahrplankonzept NVZ während den HVZ (Linie 62 im 30'-Takt bis Ruswil) mit rein betrieblichen Massnahmen zur Stabilisierung.
- Option RE-Zubringer (betrieblich unabhängig) zwischen Sursee und Buttisholz mit einem zus. Fahrzeug

Das definitive Angebotskonzept wird in der Umsetzung festgelegt.

Linie 65

- Unveränderte Linienführung und gleichbleibende Fahrplanlage in Sursee
- Zusätzliche Stichfahrt zum Bahnhof Nottwil
- Voraussetzung: Bushof-Infrastruktur mit Haltekante und Wendemöglichkeit am Bahnhof Nottwil (derzeit nicht vorhanden)
- Anschluss vom Wysshüsli am Bahnhof Nottwil auf die S1 Richtung Luzern, ebenso in die Gegenrichtung.
- Anschluss von der S1 via Linie 65 Richtung SPZ von und nach Luzern mit einer grosszügigen Umsteigezeit (ca. 15 Minuten).



Abbildung 14: Linie 65

Linie 60

- Verlängerung ins Arbeitsplatzgebiet Mooshüsli, Wendemanöver im dortigen Kreisel
- Voraussetzung: Haltekanten in beide Richtungen, eine davon geeignet für längeren Aufenthalt (Standzeit Linie 60)
- Unveränderte Fahrplanlage
- Verlängerung der Betriebszeiten in Abstimmung zum HVZ-Angebot der Linie 62 zur Sicherstellung der Umsteigebeziehung von Ruswil Richtung Sursee

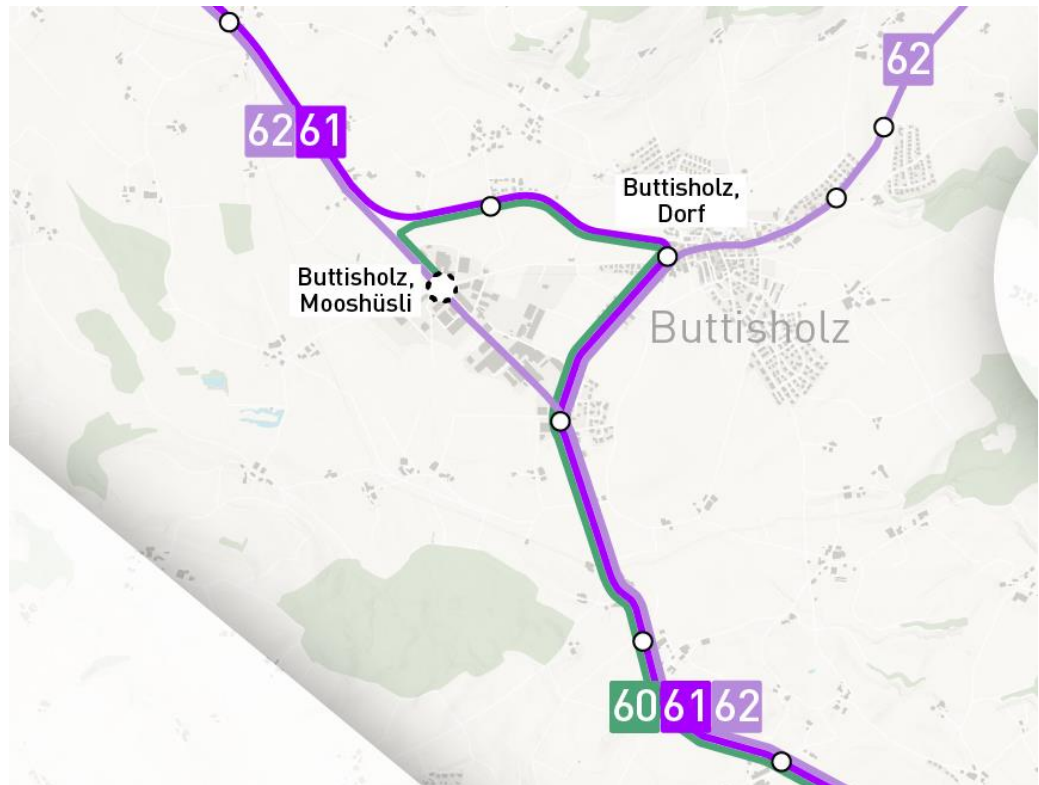


Abbildung 15: Linie 60 Buttisholz/Mooshüsli (grün)

4.3 Angebotsstruktur und Betriebszeiten

Folgende Tabelle zeigt die zeitliche Verfügbarkeit inkl. der Anzahl Kurspaare pro Stunde für jede Linie.

	Linie 62	Linie 65	Linie 60
Betriebszeiten	ca. 6:00-1:00 Uhr (analog heute)	ca. 6:00-23:00 Uhr (analog heute)	Mo-Fr ca. 6:00-9:00 Uhr sowie 16:00-19:00 Uhr (abgestimmt auf Linie 62 und 61)
HVZ Mo-Fr (Morgen/Abend)	3 Kph	2 Kph	2 Kph
Grundangebot NVZ tagsüber Mo-Fr	2 Kph	2 Kph	--
Abend nach 20 Uhr	1 Kph	1 Kph	--
Samstag	1 Kph	1 Kph	--
Sonntag	1 Kph	1 Kph	--

Im Vergleich zu heute werden folgende Betriebszeiten angepasst:

- Linie 60: Geringfügige Anpassung Betriebszeiten Linie 60, damit Umstieg in Buttisholz von Ruswil nach Sursee funktioniert (Linien 61/62)
- Linie 62: Verlängerung nach Grosswangen-Ettiswil sowie der RE-Zubringer sind nur in der erweiterten Hauptverkehrszeit in Betrieb (etwa 6-9 Uhr und 16-19 Uhr). Tagsüber, abends und am Wochenende Weiterführung heutiges Konzept mit angepasster Linienführung in Oberkirch
- Linie 65: gleich wie heute

4.4 Fahrzeugbedarf und Betriebskosten

Nachfolgende Tabelle zeigt den Fahrzeugbedarf:

	Fahrzeuge Grundangebot	Fahrzeuge HVZ
Linie 62	2	4
Linie 65	2	2
Linie 60	--	2
Total neues Konzept	4	8
Total Angebot 2024 (+ vorgezogener RE-Zubringer L62)	4	6 / (7)

Das Angebotskonzept bedingt den Einsatz von 8 Fahrzeugen auf den Linie 60, 62 und 65 zu den HVZ. Heute sind 6 Fahrzeuge regulär im Einsatz, falls der RE-Zubringer bereits vorgezogen umgesetzt würde wären es 7 Fahrzeuge. Somit sind **zwei weitere Fahrzeuge für die HVZ** notwendig. Während den NVZ (sowie sinngemäss zu den RVZ und am Wochenende) bleibt das heutige Angebot und somit derselbe Fahrzeugbedarf bestehen.

Das Angebotskonzept West führt voraussichtlich zu betrieblichen Mehrkosten im Umfang von rund **200'000-400'000 CHF pro Jahr**.

4.5 Infrastrukturbedarf

Für die Umsetzung des Angebotskonzeptes sind folgende Infrastrukturen notwendig:

Infrastruktur	Beschreibung	Konsequenz bei Wegfall der Infrastruktur
Münigenstrasse	Die Befahrbarkeit der Münigenstrasse muss für den Busverkehr sichergestellt sein (allenfalls sind Ausweichstellen o.Ä. notwendig)	Alternative Linienführung via Bahnstrasse (aktuelle Linienführung) oder (teilweise) über Umfahrungsstrasse
Haltestelle Münigen	Verschiebung nach Norden (nördlich der Einmündung der Münigenstrasse)	Haltestelle Oberkirch, Münigen kann nicht angefahren werden
Haltekannte und Wendeanlage am Bahnhof Nottwil	Am Bahnhof Nottwil werden Haltekannten und eine Wendeanlage erstellt. Erste Projektüberlegungen dazu wurden schon angestellt.	Bahnhof Nottwil kann nicht mit dem Bus erschlossen werden, Linie 65 verzichtet auf Stichfahrt
Haltekannten in Buttisholz Mooshüsli	In Mooshüsli sollen nördlich des Kreisels Kantonsstrasse/Tannebach auf beiden Strassenseiten Haltekannten erstellt werden	Arbeitsplatzgebiet Mooshüsli kann nicht mit dem ÖV erschlossen werden. Linie 60 wendet wie heute in Buttisholz, Dorf.

Im Konzeptbericht Teil West werden die notwendigen Infrastrukturen detaillierter beschrieben. Die Umsetzung der Infrastrukturen erfolgt durch die Gemeinden und/oder das vif in Zusammenarbeit mit dem VVL.

5 Fazit Gesamtkonzept

5.1 Schnittstellen zwischen Teilen Ost und West

Die beiden Teilgebiete Ost und West weisen lediglich im Raum Nottwil – Neuenkirch eine Überschneidung auf. Die Linie 70 «schliesst» die Lücke im Busangebot in diesem Bereich des Seeufers und verbindet neu Nottwil direkt mit Sempach-Neuenkirch.



Abbildung 16: Schnittstelle Ost-West im Raum Nottwil – Neuenkirch

5.2 Übersicht Änderungen Gemeinden

Nachfolgend sind die wichtigsten Änderungen für jede Gemeinde kurz zusammengefasst:

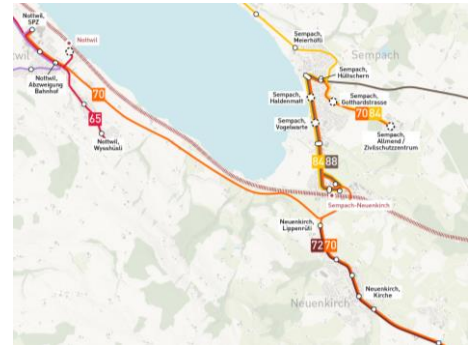
Gemeinde	Änderungen	Ausschnitt Linienplan
Sursee	<ul style="list-style-type: none"> – Angebotsverdichtung auf Korridor der Linie 62 (RE-Zubringer) – Linie 89 nach Bäch verkehrt neu ab Sursee – Höhere Betriebsstabilität Linie 84 mit leicht längeren Umsteigezeiten der Linie 84 am Bahnhof Sursee, somit stabilere Anschlüsse – Neu Direktbusse nach Grosswangen (HVZ) – Stabilerer Betrieb Linie 62 in Hauptverkehrszeit 	
Schenkon	<ul style="list-style-type: none"> – Für Schenkon bleibt das Angebot ähnlich wie heute – Linie 89 nach Bäch verkehrt neu ab Sursee und somit via Schenkon – Höhere Betriebsstabilität Linie 84 mit leicht längeren Umsteigezeiten der Linie 84 am Bahnhof Sursee, somit stabilere Anschlüsse – Linie 84 fährt via Zivilschutzzentrum. Sempach-Neuenkirch nicht mehr ohne Umweg erreichbar, aber direkte Anbindung Städtli Sempach weiterhin gegeben 	
Eich	<ul style="list-style-type: none"> – Linie 84: robuster Betrieb und zuverlässigere Anschlüsse in Sursee – Linie 89: ganztägiger Betrieb Richtung Sursee, Umsteigebeziehung Richtung Sempach gewährleistet – Richtung Sempach-Neuenkirch: 2 Verbindungen pro Stunde (1x direkt ab Eichhof, 1x via Meierhöfli-Zivilschutzzentrum) – Die direkte Verbindung ermöglicht in Sempach-Neuenkirch lediglich einen asymmetrischen Anschluss auf die S1 nach Luzern und in die Gegenrichtung vom RE – Umsteigebeziehung in Schenkon nach Beromünster weiterhin möglich (Schulverkehr) 	
Bäch	<ul style="list-style-type: none"> – Angebot im Stundentakt ganztags – Führung nach Sursee statt Sempach-Neuenkirch ermöglicht Anschlüsse nach Bern (IR15) und von Basel (IR27) sowie von/nach Luzern (S1) mit attraktiven Umsteigezeiten – Der Anschluss in Sursee auf den Fernverkehr ist somit asymmetrisch, d.h. es besteht kein Anschluss vom IR15 von Bern in die Gegenrichtung nach Bäch – keine Direktverbindung nach Sempach mehr, aber Anschluss auf Linie 84 in Eich gewährleistet (8 Minuten Umsteigezeit) – Weiterhin keine direkte Busverbindung Richtung Beromünster, Fahrt via Schenkon – Umsteigebeziehung in Schenkon nach Beromünster weiterhin möglich (Schulverkehr) 	

Gemeinde Änderungen
Ausschnitt Linienplan

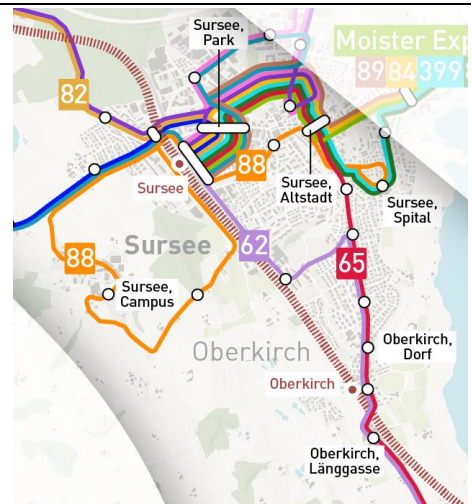
- Sempach**
- Neu erschlossen: Zivilschutzzentrum sowie Gebiet Gotthardstrasse
 - Direktverbindung im Stundentakt nach Neuenkirch
 - Anbindung SPZ mit attraktiver Umsteigezeit in Sempach-Neuenkirch
 - Verbindung nach Bäch mit 6 Min. Umsteigezeit in Eich
 - Linie 88 um ca. halbe Stunde gedreht



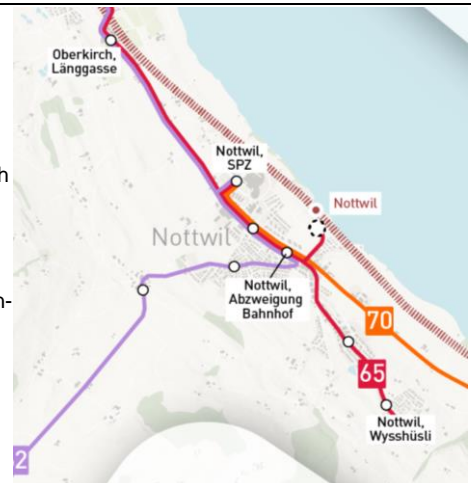
- Neuenkirch**
- Direktverbindung im Stundentakt nach Sempach (weiter zum Zivilschutzzentrum/ Allmend) und zum SPZ
 - Stabilerer Umstieg S1 → L70 in Rothenburg



- Oberkirch**
- Bessere Erschliessung durch Bündelung im Korridor Dorf-Feldhöfli mit 5 Kursen pro Stunde in Hauptverkehrszeit
 - Entlastung Bahnstrasse
 - neu RE-Nordanschluss in Sursee
 - Stabilerer Betrieb Linie 62 in Hauptverkehrszeit



- Nottwil / SPZ**
- neu 3 Verbindungen pro Stunde Richtung Ruswil und 5 Richtung Sursee (je +1 gegenüber heute) während Hauptverkehrszeit
 - neu RE-Anschluss in Sursee
 - Stabilerer Betrieb Linie 62
 - Anbindung Bhf. Nottwil mit Linie 65
 - Attraktive Anschlüsse für Wysshüsli von/nach S1 Richtung Luzern im 30-Min.-Takt
 - Umstieg für SPZ von/nach S1 Richtung Luzern mit längeren Umsteigezeiten (~15') im 30-Min.-Takt
 - neu stündliche Direktverbindung nach Neuenkirch sowie mit attraktivem Umstieg nach Sempach
 - «10-Min.-Takt» von/nach Sursee (1 Taktlücke)



Gemeinde	Änderungen	Ausschnitt Linienplan
Buttisholz	<ul style="list-style-type: none"> – neu 3 Verbindungen pro Stunde Richtung Sursee (statt 2) während Hauptverkehrszeit – Stabilerer Betrieb Linie 62 – neu RE-Nordanschluss in Sursee – Gebiet Mooshüsli in der erweiterten Hauptverkehrszeit neu erschlossen (mit Linie 60 sowie Grosswangen-Kurs der Linie 62) 	
Grosswangen	<ul style="list-style-type: none"> – Neu zu den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt Direktverbindung nach Sursee via Mooshüsli, Buttisholz und Nottwil, mit attraktiven Bahnanschlüssen in Sursee – Diese verlängerten Kurse der Linie 62 ermöglichen in Ettiswil Anschluss nach Willisau 	
Ruswil	<ul style="list-style-type: none"> – Stabilerer Betrieb Linie 62 in Hauptverkehrszeit – neu in Hauptverkehrszeit RE-Nordanschluss in Sursee – Weiterhin 2 Direktverbindungen pro Stunde nach Sursee – zusätzlich dritte Verbindung pro Stunde mit Umstieg von Linie 60/61 in Buttisholz (3 bzw. 5 Min. Umsteigezeit) 	

Hinweis: In den beiden Konzeptberichten sind Entwürfe für Tabellenfahrpläne für alle Linien aufgeführt.

5.3 Fazit und Würdigung

Teil Ost

Das Angebotskonzept weist gegenüber dem bestehenden Angebot folgende Vorteile auf:

- Erhöhte Betriebsstabilität Linien 70 und 84, somit weniger Anschlussbrüche in Sursee, Sempach-Neuenkirch und Rothenburg
- ÖV-Erschliessung Zivilschutzzentrum/Allmend, zwei Mal pro Stunde Richtung Sempach-Neuenkirch, 1x pro Stunde Richtung Eich/Schenkon
- Stündliche Direktverbindungen Neuenkirch – Sempach sowie Neuenkirch – Nottwil, zudem stündliche Verbindung Sempach – Nottwil mit attraktiver Umsteigezeit in Sempach Station
- Verbesserte Bahnanschlüsse für Sempach in Sempach-Neuenkirch
- Stündliche Anbindung von Bäch ganztägig, mit attraktiven Bahnanschlüssen
- Weiterhin zwei Kurse pro Stunde Sursee-Eich, in Richtung Eich sauberer Halbstundentakt
- Verbesserte Anbindung von Eichhof (ganztags je stündlich in Richtung Sursee und Sempach-Neuenkirch, jeweils mit Bahnanschlüssen)
- Ganztägig zwei Kurse pro Stunde Sempach-Eich
- Ganztägig Verbindung Bäch/Eich-Beromünster mit schlankem Anschluss in Schenkon Zellfeld

Demgegenüber stehen folgende negativen Konsequenzen:

- Aufgrund der verschiedenen gegenseitigen Abhängigkeiten kann das Angebotskonzept Ost (v.a. Linie 84 und 89) nicht etappiert umgesetzt werden. Wichtigste Voraussetzung für die Umsetzung stellen die Wendemöglichkeit und Haltestelleninfrastrukturen in Eich dar.
- Für Bäch resultiert mit der Linie 89 eine direkte Busverbindung nach Sursee, welche jedoch asymmetrisch auf den Fernverkehr (Anschluss Richtung Bern, Gegenanschluss eine halbe Stunde versetzt von Basel) Anschlüsse anbietet.
- Der direkte Kurs von Eich auf der Linie 84 ist ebenfalls asymmetrisch auf die S1 und in die Gegenrichtung vom RE in Sempach-Neuenkirch angebunden.
- Heute besteht von Neuenkirch (Linie 70) mit einem schlanken Umstieg in Sempach Station (1 Minute Umsteigezeit) im Stundentakt ein Anschluss auf die Linie 84 in Richtung Eich/Schenkon, ebenso in Gegenrichtung. Dies ist mit dem Angebotskonzept nicht mehr möglich (Umsteigezeit rund 20 Minuten).

Teil West

Das Angebotskonzept weist gegenüber dem heutigen Angebot folgende Vorteile auf:

- Dank Umlegung der Linie 62 auf die Münigenstrasse und die Luzernstrasse deutlich bessere Erschliessung von Oberkirch (vier statt zwei Abfahrten pro Stunde in Richtung Sursee mit guten Bahnanschlüssen)
- Erhöhte Fahrplanstabilität der Linie 62 in den Hauptverkehrszeiten dank grosszügigen Wendezeiten
- Zusätzlicher Kurs der Linie 62 zu den Hauptverkehrszeiten («RE-Zubringer») fügt sich gut in das heutige Fahrplanangebot ein («10'-Takt SPZ») und ermöglicht interessante neue Bahnanschlüsse. Das Angebot im Korridor Richtung Sursee wird auf ein urbanes Angebotsniveau erhöht.
- Höhere Kapazität für Rollstuhlfahrende vom/zum SPZ
- S-Bahnanschluss für Nottwil Wysshüsli am Bahnhof Nottwil in Richtung Luzern
- Direktverbindung für Grosswangen Richtung Nottwil/Sursee
- Das Arbeitsplatzgebiet Mooshüsli wird neu durch den Bus Richtung Sursee und Grosswangen/Ettiswil sowie Willisau erschlossen.

Demgegenüber stehen folgende negativen Konsequenzen:

- Für die Fahrt Sursee – Nottwil, Wysshüsli resultiert eine etwas längere Fahrzeit aufgrund der Stichfahrt an Bahnhof Nottwil.
- Die Umlegung der Linie 62 auf die Münigenstrasse führt zu etwas längerer Fahrzeit und belastet neu die Münigenstrasse mit Busverkehr. Allenfalls können einzelne Kurse zur Entlastung auch über die Umfahrungsstrasse geführt werden.
- Ruswil erhält neu drei Verbindungen pro Stunde während den HVZ Richtung Sursee, wobei jedoch eine davon einen Umstieg in Buttisholz bedingt.
- Hoher Mehraufwand während den HVZ mit dem dritten Kurs nach Grosswangen/Ettiswil bei voraussichtlich anfänglich geringer Nachfrage. Das vorgeschlagene Angebotskonzept stellt den maximalen Ausbau dar.

Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept zeigt für beide Teilgebiete auf, wie das Busangebot im Raum Sempachersee für einen mittelfristigen Zeithorizont bis 2030 weiterentwickelt werden kann. Es vermag die heutigen Schwachstellen und Defizite grossmehrheitlich zu lösen. Die Qualitäten des bestehenden Angebots können beibehalten und mit diversen Optimierungen ergänzt werden. Die Zuverlässigkeit und Stabilität im Betrieb wird erhöht und die Reserven in den Umläufen vergrössert. Dadurch wird längerfristig die Flexibilität für die Fahrplangestaltung erhöht. Bekannte Erschliessungslücken werden geschlossen: In Sempach erschliessen die Linie 84 und 70 die Allmend. In Buttisholz erschliesst die Linie 60 und die Linie 62 das Industrie- und Gewerbegebiet Mooshüsli. Auf verschiedenen Relationen werden die Gemeinden besser vernetzt (Direktverbindung zwischen Neuenkirch und Sempach sowie Nottwil, Direktverbindung Grosswangen nach Sursee via Buttisholz und Nottwil). Das Gesamtkonzept bedingt den Einsatz von insgesamt vier zusätzlichen Fahrzeugen. Bei einer vollständigen Umsetzung resultieren zusätzliche jährliche Betriebskosten von 0.9 bis 1.3 Mio. CHF.

Mit dem Gesamtkonzept kann das Bussystem in der Region Sempachersee in den Korridoren Richtung Sursee auf ein urbanes Angebotsniveau gehoben werden. Im Korridor Richtung Nottwil/Buttisholz bietet der Ausbau auf fünf Kurspaare pro Stunde zu den HVZ langfristig ausreichend Kapazitäten. Entlang des Ostufers bildet eine allfällige neue Linie 91 neben den optimierten Linien 84 und 89 die Basis für das zukünftige Angebot mit drei Kurspaaren pro Stunde zwischen Eich und Sursee.

5.4 Umsetzung – Ausblick – Offene Punkte

Die Umsetzung des Angebotskonzeptes erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens durch den VVL. Die beiden Teilkonzepte können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Voraussetzung ist in beiden Teilgebieten die Realisierung der Infrastrukturen. Somit hängt der Umsetzungszeitpunkt stark von den Infrastrukturen ab. Für diese sind in der Regel die Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem VVL und vif zuständig. In den beiden Konzeptberichten wird eine mögliche Etappierung der Umsetzung aufgezeigt. Insbesondere für das Konzept Ost ist eine solche jedoch kaum sinnvoll möglich, d.h. hier stellt die Wendemöglichkeit in Eich eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung des Konzeptes dar.

Folgende Punkte sind derzeit noch offen und sind in einem weiteren Schritt zu klären:

- Optimierung der Fahrplankonzepte im Rahmen der Umsetzungsplanung.
- Die definitive Festlegung der notwendigen Infrastrukturen erfolgt gemeinsam mit den Gemeinden und dem vif.
- Nummerngebung der Linien mit verschiedenen Fahrwegen prüfen, um Lesbarkeit des Angebots zu erhöhen (Linie 84: die zwei Fahrwege Sempach Station – Sursee sowie Sempach Station – Eichhof, Linie 62: die Fahrwege nach Ruswil bzw. nach Grosswangen/Ettiswil)
- Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Spitalstandortes soll das Busnetz im Agglomerationsraum Sursee weiterentwickelt werden. Diese Arbeiten sind noch im Gang und werden nach der Vernehmlassung abgestimmt. Das Buskonzept Sempachersee wurde noch ohne Berücksichtigung des Spitalstandortes entwickelt. Folglich gilt es vorerst noch mit dem Vorbehalt, dass sich Änderungen aufgrund der Planungen noch ergeben können.

Aufgrund der diversen Abhängigkeiten der einzelnen Teilelemente im Gesamtkonzept und dem deutlich erhöhten Mittelbedarf mit den entsprechenden Mehrkosten stellt die Umsetzung des Konzeptes eine grosse Herausforderung dar und hängt stark von den finanziellen Rahmenbedingungen des VVL ab.

Die Koordination des weiteren Vorgehens hin zur Umsetzung erfolgt durch den VVL (Kontakt: Thomas Schemm).

6 Ergebnisse Mitwirkung

Frage 1	Sind die festgestellten Projektauslöser (die vorhandenen Problem-/Schwachstellen im bestehenden ÖV-Angebot in der Region Sempachersee) aus Ihrer Sicht nachvollziehbar? Bestehen aus Ihrer Sicht weitere Probleme und Schwierigkeiten?
– Volle Zustimmung	Beromünster, Eich, Oberkirch, PAG, ARAG, Sempach
– Eher Zustimmung	Buttisholz, Ettiswil, Grosswangen, Hildisrieden, Nottwil, Ruswil, Sursee
– Eher keine Zustimmung	Neuenkirch
– Keine Zustimmung	---
Frage 2	Stimmen Sie den Ergebnissen der Analyse und dem daraus abgeleiteten Handlungsbedarf zu? Besteht Ergänzungs-/Präzisierungsbedarf?
– Volle Zustimmung	Beromünster, Eich, Oberkirch, PAG, ARAG
– Eher Zustimmung	Buttisholz, Ettiswil, Grosswangen, Hildisrieden, Nottwil, Ruswil, Sempach, Sursee
– Eher keine Zustimmung	Neuenkirch
– Keine Zustimmung	---
Frage 3	Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept aus Sicht Ihrer Gemeinde (oder Organisation) einverstanden? Wo sehen Sie Vorteile und wo Nachteile gegenüber dem heutigen Busangebot?
– Volle Zustimmung	Beromünster, Eich, PAG
– Eher Zustimmung	Buttisholz, Grosswangen, Nottwil, Oberkirch, Ruswil, ARAG, Sempach, Sursee
– Eher keine Zustimmung	Neuenkirch
– Keine Zustimmung	---
– Nicht betroffen	Hildisrieden
Frage 4	Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept (Teil Ost und West) aus Sicht der Gesamtregion einverstanden? Wo sehen Sie Vorteile und wo Nachteile gegenüber dem heutigen Busangebot?
– Volle Zustimmung	Beromünster, Eich, Oberkirch, PAG, ARAG
– Eher Zustimmung	Buttisholz, Ettiswil, Grosswangen, Nottwil, Ruswil, Sempach, Sursee
– Eher keine Zustimmung	Hildisrieden, Neuenkirch
– Keine Zustimmung	---
– Nicht betroffen	Hildisrieden
Frage 5	Für die Umsetzung des Konzeptes sind verschiedene Infrastrukturanpassungen/-ergänzungen notwendig. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen/Ansätzen einverstanden? Wie schätzen Sie die Umsetzung (Zeithorizonte, Realisierbarkeit, Risiken, «Stolpersteine») der Infrastrukturen in Ihrer Gemeinde ein?
– Volle Zustimmung	Beromünster, Eich, PAG, ARAG, Sempach, Sursee
– Eher Zustimmung	Buttisholz, Ettiswil, Nottwil, Oberkirch, Ruswil, Grosswangen
– Eher keine Zustimmung	---
– Keine Zustimmung	---
– Nicht betroffen	Neuenkirch, Hildisrieden
Frage 6	Haben Sie weitere Rückmeldungen zum Synthesebericht oder den Konzeptberichten?
Frage 7	Haben Sie weitere Rückmeldungen an den VVL bezüglich des ÖV-Angebots in der Region Sempachersee (heutiges Angebot, Wünsche/Ideen/Anregungen)?
Frage 8	Weitere Rückmeldungen

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	Frage 1 Sind die festgestellten Projektauslöser (die vorhandenen Problem-/Schwachstellen im bestehenden ÖV-Angebot in der Region Sempachersee) aus Ihrer Sicht nachvollziehbar? Bestehen aus Ihrer Sicht weitere Probleme und Schwierigkeiten?		
Neuenkirch	<p>Die Erkenntnis der Planer, dass die Umlaufzeit für die aktuelle Linie 70 Bhf Rothenburg – Bhf Sempach-Station zu eng ist und es dadurch insb. in der HVZ zu Taktbrüchen kommt, wird begrüsst. Die vorgesehenen Massnahmen mit der Verlängerung der Linie 70 bis ins ZS-Zentrum Allmend Sempach und die Verlängerung in der zweiten Fahrlage innerhalb einer Stunde ins SPZ Nottwil sind beide nicht wirklich attraktiv, da einerseits der schlanke Umstieg L 70 / L 84 in Sempach Station nicht mehr gegeben ist und damit alle Anschlusspunkte auf der rechten Seeseite, (Kanti-Schüler Sursee, Kantonsspital) so unattraktiv werden und andererseits nur eine stündliche Verbindung ins SPZ, und dies auch nur in der HVZ, nicht wirklich ein Mehrwert bringt (SPZ: sehr grosser Arbeitgeber mit Schichtbetrieb und vielen Teilzeitmitarbeitenden mit Arbeitsschluss auch ausserhalb der HVZ).</p> <p>Antrag: Beide Fahrlagen der Linie 70 Rothenburg Station – Neuenkirch – Bahnhof Sempach Station bis nach Nottwil und zurück durchbinden. Die Linie 84 (Sempach Station – Sempach – Sursee) ebenfalls in beiden Fahrlagen belassen und für die Erschliessung des ZS-Zentrums eine Lösung z.B. mit der Linie 89 (Eichhof, Bäch) mit Umstieg bei der Haltestelle Eich resp. Hültschen suchen. Für die Bewohner/innen der Gemeinde Neuenkirch ist ein schlanker Umstieg der L 70/L 84 in Sempach Station viel effizienter als eine direkte Durchbindung in die Allmend (ZS-Zentrum). Insbesondere unter Beachtung des künftigen Spitalstandortes in Schenkön (LUKS Sursee).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die definitiven Betriebszeiten der verlängerten L70 sind noch nicht klar. Allenfalls ist die Verlängerung auch tagsüber in Betrieb, je nach Fahrgastaufkommen auf der Verlängerung.</p> <p>Eine halbstündliche Verlängerung zum SPZ hätte den Nachteil, dass die Beziehung Sempach Stadt-SPZ dann nicht mehr möglich wäre. Im Angebotskonzept ist dies eine attraktive Umsteigebeziehung. Die Verhältnismässigkeit für eine Neuerschliessung mit 2 Kurse/h im Moment noch nicht gegeben.</p> <p>Eine Erschliessung des ZS-Zentrums mit der L89 wurde geprüft, ist aber von der Umlaufzeit her nicht machbar. Zudem ist es essenziell, dass das ZS-Zentrum direkt an einen Bahnhof (und nicht mit Umstieg) angebunden wird.</p> <p>Die L84 kann nicht wie heute weiterbetrieben werden, da die Betriebsstabilität ungenügend ist und Reserven fehlen.</p> <p>Zudem funktioniert der Umstieg L70 → L84 gemäss Postauto am Bahnhof Sempach-N. bereits heute nur in Richtung Norden mehr oder weniger zuverlässig (Umstieg Mettenwilerstrasse). In Gegenrichtung hat man nur 1 min Umsteigezeit am Bahnhof, dies ist bereits heute zu knapp und der Anschluss ist nicht garantiert.</p>	---
Oberkirch	<p>Die Problem- und Schwachstellen in Oberkirch werden im Synthesebericht zwar nicht explizit genannt, sie werden aber mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept eliminiert. Der Konzeptbericht Teil West behandelt die Problem- und Schwachstellen in Oberkirch umfassender. Die Erkenntnis, dass sich die Bahnstrasse als Buskorridor nicht oder nur sehr beschränkt eignet, wird im zustimmenden Sinne zur Kenntnis genommen. Die angedachte Nutzung der Bahnstrasse als Velopremiumroute könnte als zusätzliche Begründung für die komplette Entlastung der Bahnstrasse als Buskorridor in die Berichte einfließen (vgl. Rückmeldung zu Frage 2).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wir stimmen der Rückmeldung zu. Die Nutzung der Münenstrasse als Buskorridor muss vertieft geprüft werden. Aktuell wird die Führung des RE-Zubringers der L62 via Umfahrungsstrasse diskutiert, was die Münenstrasse entlasten würde.</p>	<p>Bahnstrasse als Velopremiumroute im Bericht erwähnen, was zusammen mit der Funktion als Quartierserschliessung die Funktion der Bahnstrasse als Buskorridor in Frage stellt, vgl. Frage 2</p>
Postauto	<p>Die dringendsten Problemstellen wurden erfasst und konnten durch PAG bereits bei der Konzepterarbeitung eingegeben werden.</p> <p>Weitere Probleme bestehen in der heutigen Instabilität der Linie 70. Da im Bericht öfters erwähnt wird, dass die Linienenerweiterung nur optional auf die NVZ ausgedehnt werden könnte, stellt sich die Frage, ob das heutige knappe Fahrplankonzept der Linie 70 in der NVZ auch über längere Zeit stabil betrieben werden könnte?</p> <p>Wichtig erscheint uns auch, die heutigen Frequenzen (Kapazitätsengpässe der Linie 84 im Raum Schenkön-Sursee) in die Angebotsgestaltung miteinzubeziehen, die Platzprobleme sind im Bericht nirgends erwähnt und das Fahrgastaufkommen wird sich durch das neue Angebot anders verteilen als bisher (z.B. auch beschränkte Kapazität der Linie 89, da diese nur mit Maxi-Bussen betrieben wird).</p> <p>Korrekturen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Auf S. 4 wird im untersten Abschnitt «..für die Linie 62 in Eich.» ausgeführt, es ist wohl Linie 84 gemeint? – Auf S. 16 wird im 2. Abschnitt Linie 85 erwähnt, es ist wohl Linie 84 gemeint? 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Verlängerung der L70 zum SPZ und ZSZ kann von Beginn an auch in der NVZ gefahren werden, aber auch erst zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel sobald die Nachfrage auch in der NVZ genügend gross ist, oder sobald das heutige Fahrplankonzept der L70 in der NVZ nicht mehr funktioniert. Das vorgeschlagene Konzept erlaubt also eine grosse Flexibilität.</p>	<p>Kapazitätsengpässe L84 Schenkön-Sursee aufnehmen</p> <p>genannte Korrekturen umsetzen</p>

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
Ruswil	Das Umsteigen in Buttisholz auf den betrachten wir als unattraktiv und nicht benutzerfreundlich. Die Fahrzeit nach Sursee Bahnhof ist zu lang.	Kenntnisnahme Der Umstieg in Buttisholz ist nur 1x pro Stunde nötig. Es werden wie heute 2 Direktverbindungen Ruswil-Sursee angeboten, zusammen mit der Umsteige Verbindung sind es drei Verbindungen nach Sursee. Ruswil hat so neu einen Anschluss auf den RE in Sursee. Eine Beschleunigung für Ruswil-Sursee von allen Kursen der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. Aktuell wird aber die Führung des RE-Zubringers der L62 via Umfahrungsstrasse diskutiert, was immerhin für diesen Kurs eine leicht schnellere Fahrzeit Ruswil-Sursee zur Folge hat.	---
Sempach	Aus Sicht der Stadt Sempach ist Stand heute zusätzlich die Angebotsdichte zwischen Sempach und Sursee eine Schwachstelle.	Kenntnisnahme Die Anzahl Verbindungen Sempach Stadt-Sursee verbleibt mit dem Angebotskonzept bei 1 pro Stunde. Wird die Linie 91 eingeführt, sind es zwei Verbindungen pro Stunde. Wir erachten dieses Angebot als genügend, besonders auch, da ab Sempach Station 3x pro Stunde Züge nach Sursee fahren, und diese Züge allesamt per Bus ab Sempach Stadt erreichbar sind.	---
Gross- wangen	Positiv: Direkte Buslinie Ettiswil-Grosswangen-Buttisholz nach Sursee (Linie 62)	Kenntnisnahme	---
Sursee	Dem identifizierten Handlungsbedarf stimmen wir zu. Beim Unzuverlässigen Betrieb sollte auch aufgeführt sein, dass es bei allen Linien in der HVZ kritische Situationen mit Anschlussbrüchen Bus/Bahn in Sursee gibt.	Kenntnisnahme	Das Thema Anschlussbrüche Bus/Bahn in Sursee wird im Bericht ergänzt.
Sursee	Die Zukunftsperspektiven, für die mit dem Synthesebericht eine gute Grundlage geschaffen wird, dürften hier auch erwähnt werden. Namentlich: – Erschliessung neuer Spitalstandort – Erschliessung Industrie Nord – Neue Linie 91 Hochdorf – Sempach – Sursee	Kenntnisnahme Diese Themen sind bereits im Bericht enthalten, werden aber klarer hervorgehoben. Die L91 dient der Spitalerschliessung u.a. für Sempach und Sursee; verbindendes Element mit Linienführung via Industrie wäre erfüllt.	Genannte positive Effekte klarer im Bericht aufführen
Sursee	Im weiteren Stellen wir fest, dass der Synthesebericht nicht auf das Konzept Bus 2040 eingeht oder in Punkten darauf verweist.	Kenntnisnahme Bus 2040 ist im Synthesebericht aufgrund seines Charakters als Zusammenfassung nicht erwähnt, aber im Konzeptbericht West wird darauf eingegangen.	---
Frage 2 Stimmen Sie den Ergebnissen der Analyse und dem daraus abgeleiteten Handlungsbedarf zu? Besteht Ergänzungs-/Präziserungsbedarf?			
Buttisholz	Linie 61 in Richtung Luzern soll weiterhin direkt zum Bahnhof Luzern geführt werden.	Kenntnisnahme Nicht Gegenstand der vorliegenden Planung	---
Eich	Wir bedanken uns sehr für den Vorschlag und die offene Diskussion mit der Gemeinde Eich.	Kenntnisnahme	---
Ettiswil	Es ist im Interesse von Ettiswil, dass die Linie 61 weiterhin direkt zum Bahnhof Luzern geführt wird und somit die wichtigen Haltestellen Kaserenenplatz und Pilatusplatz direkt erreicht werden können.	Kenntnisnahme Nicht Gegenstand der vorliegenden Planung	---
Neuenkirch	Ergänzend scheint eine Lösung mit einer Verlängerung der Linie 72 (Luzern – Neuenkirch – Lippenrütli – an den Bahnhof Sempach Station mit evtl. Weiterbindung an das ZS-Zentrum Allmend), mit Ausnahme der Feststellung einer langen Linienführung in die Stadt Luzern, nicht wirklich geprüft worden zu sein. Zumindest sind in den Unterlagen keine entsprechenden Erwägungen zu finden. Diese Verlängerung der L 72 an den Bahnhof Sempach Station würde für die Fahrgäste einen effektiven Mehrwert ergeben. Weiter offen bleibt eine fehlende direkte ÖV-Verbindung zwischen Neuenkirch und Hellbühl-Dorf. (Die Variante Umstieg L70/72 auf L 60/61 im	Kenntnisnahme Die Verlängerung der L72 nach Sempach Station oder bis ins Zivilschutzzentrum wurde geprüft, wurde aber verworfen, da die L72 am Bahnhof Sempach-Neuenkirch keine Bahnanschlüsse herstellen würde und die entstehende Linie sehr lang wäre mit unklarer Betriebsstabilität. Details dazu siehe Anhang Konzeptbericht Ost. Hellbühl befindet sich ausserhalb des betrachteten Perimeters und ist somit nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	Bereich der Lohrenkreuzung ist weder zeitlich attraktiv und auch nur bedingt zumutbar (Sicherheitsgefühl - alleine und ungeschützt in der Landschaft in dies bei Dämmerung, Nacht und Nebel usw. -)		
Oberkirch	Die Bahnstrasse in Oberkirch soll, zusätzlich zu ihrer Grundfunktion als Quartierschliessungsstrasse, in den kommenden Jahren als Velopremiumroute genutzt werden (Zentrum Sursee Plus, Velonetzplanung 2017). Als Ergänzung des Analyse- teils wird vorgeschlagen, die Eignung der Bahnstrasse hinsichtlich der unterschiedlichen Funktionen (Quartierschliessung und Velopremiumroute) und der Unverträglichkeit einer weiteren Nutzung wie z. B. als Buskorridor in Bezug auf Verkehrssicherheit, Ausbaustandard u. ä. in den Bericht aufzunehmen (vgl. Rückmeldung zu Frage 1).	Kenntnisnahme Wir stimmen der Rückmeldung zu. Die Nutzung der Münigenstrasse als Buskorridor muss vertieft geprüft werden.	Bahnstrasse als Velopremiumroute im Bericht erwähnen, was zusammen mit der Funktion als Quartierschliessung die Funktion der Bahnstrasse als Buskorridor in Frage stellt.
Ruswil	Linie 61 in Richtung Luzern soll weiterhin direkt zum Bahnhof Luzern geführt werden, damit können die Haltestellen Kasernenplatz und Pilatusplatz weiterhin direkt erreicht werden.	Kenntnisnahme Nicht Gegenstand der vorliegenden Planung	---
Sempach	Zwischen der Stadt Sempach und Sursee, via Eich, wird ein beidseitiger Halbstundentakt als zweckmässig erachtet. Gemäss Konzept wären die Takte diesbezüglich Richtung Sursee aber weiterhin ungenügend abgestimmt.	Kenntnisnahme Stündliche Direktverbindung Sempach Stadt - Sursee wird als genügend eingestuft, da auch die Bahn genutzt werden kann (siehe Antwort bei Frage 1). Nach der Einführung der L91 Sursee-Hochdorf gibt es zwei Busse pro Stunde und Richtung auf der Strecke Sempach Stadt-Sursee.	---
Gross- wangen	Wunsch: Linie 61 (Richtung Luzern) mit direktem Anschluss an Bahnhof Luzern und nicht via Rot- tenburg	Kenntnisnahme Nicht Gegenstand der vorliegenden Planung	---
Sursee	Bei den Stärken/Schwächen sollen die Anschlusssituationen in Sursee expliziter dargestellt werden (zB tabellarisch). Welche Linien bieten welche Anschlüsse?	Kenntnisnahme Im Konzeptbericht Ost (Abb. 3) wird auf die Anschlüsse eingegangen. Im Synthesebericht wird dies ergänzt.	Anschlusssituation Sursee ergänzen
Frage 3 Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept aus Sicht Ihrer Gemeinde (oder Organisation) einverstanden? Wo sehen Sie Vorteile und wo Nachteile gegenüber dem heutigen Busangebot?			
Bero- münster	Vorteile: Die Linienführung von Kurs 89 von Bäch nach Sursee beurteilen wir als sehr gut, da die Anschlüsse nach Basel und Bern massiv verbessert werden und obwohl in der Gegenrichtung Sursee-Bäch asymmetrische Fahrplanverbindungen entstehen.		---
Bero- münster	Nachteile: Ersehen wir im Konzept keine, ausser die Fahrplanzeiten würden sich so verändern, dass der Kurs 84 in Zellfeld jeweils zur vollen Stunde den heutigen knappen Anschluss auf den Kurs 87 nicht mehr garantieren könnte.	Kenntnisnahme Das Konzept wurde angepasst, die Linie 89 fährt ganztägig 2 min früher in Bäch ab, damit der Anschluss in Zellfeld auf die L87 funktioniert. Dies geht zulasten eines sauberen Halbstundentakts Eich-Sursee. Anschluss Bäch-Eich-Sempach funktioniert weiter, ist 8' statt 6'.	Anpassung Kon- zept
Bero- münster	Den Verzicht auf die Option 4 mit einer Linienführung von Eich-Bäch nach Beromünster unterstützt die Gemeinde Beromünster vollumfänglich.	Kenntnisnahme	---
Buttisholz	Vorteile: Die Anbindung des Rottals an Sursee wird im Grundsatz durch das Angebotskonzept verbessert.	Kenntnisnahme	---
Buttisholz	Nachteile: Die Linienführung der Linie 62 über Oberkirch / Münigen sehen wir als nicht ideal.	Kenntnisnahme Die Machbarkeit der Linienführung über die Münigenstrasse wird in einem nächsten Projektschritt analysiert. Dies ist bereits im Konzeptbericht West so beschrieben. Allenfalls werden einige Kurse der L62 via Umfahrungsstrasse geführt (siehe nächste Zeile).	---
Buttisholz	Durch die Linienführung der Linie 62 werden die Fahrzeiten verlängert. Dies führt dazu, dass die Busverbindung für Pendler nicht interessant ist und wieder vermehrt auf das Auto ausgewichen wird. Das entspricht nicht dem Ziel der Gemeinden im Rottal.	Kenntnisnahme Die Machbarkeit der Linienführung über die Münigenstrasse wird in einem nächsten Projektschritt analysiert. Dies ist bereits im Konzeptbericht West so beschrieben. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse geführt werden soll.	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
		Die Verlängerung der Fahrzeiten durch die Fahrt via Münigenstrasse ist geringfügig, wie gross wird im nächsten Projektschritt eruiert. Eine generelle Beschleunigung der L62 (alle Kurse) geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Zudem würden die Fahrzeitgewinne vergleichsweise bescheiden ausfallen. Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. In der Gesamtabwägung kann die Beschleunigung für Buttisholz/Ruswil gegenüber der schlechteren Erschliessungswirkung resp. dem Mehraufwand daraus nicht gerechtfertigt werden. Somit wurde im Rahmen der Konzepterarbeitung entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee für alle Kurse der L62 zu verzichten.	
Eich	Vorteile: – 1. Bessere Erschliessung des Quartiers Eichberg/Bäch mit Sursee und den entsprechenden dortigen weiterführenden Bahnverbindungen – 2. Bessere Erschliessung des Quartiers Eichhof mit der Einführung einer Hauptlinie Sursee-Eich-Bäch – 3. Direkte Verbindung zum neuen geplanten Kantonsspital mit der geplante stündlichen neuen Linie Hochdorf-Sempach-Eich-Schenkones Kantonsspital	Kenntnisnahme Diesen Aussagen wird zugestimmt, unter der Voraussetzung, dass die Wendemöglichkeit in Eichhof und die neuen Haltestellen bestehen	---
Eich	Nachteile: – 1. Kosten: Die Gemeinde Eich hat die Kosten für die Kreiselvergrösserung Eichhof und neuen Bushaltestellen (auf der Eichhofstrasse) zu tragen – 2. Bushaltestellen auf der Kantonsstrasse sind mit der geplanten kantonalen Radverkehrsroute abzustimmen, was zu massiven Verzögerungen führen kann	Kenntnisnahme zu 2., dies ist korrekt, möglicherweise können vor Bereitstellung der definitiven Haltestellen provisorische Haltestellen genutzt werden. Jede Gemeinde im Kanton ist mit solchen Kosten konfrontiert. Den Abstimmungsbedarf mit dem Kanton zur Radroute scheint uns auch gegeben.	---
Eich	Bitte die Nomenklatur mit den Nummern 89 und 84 überprüfen, damit bei den öV-Benützenden keine Missverständnisse entstehen	Kenntnisnahme Die Benennung der einzelnen Linien wird in den nächsten Projektphasen definiert. Insbesondere für die zwei verschiedenen Fahrwege der L84 ist auf eine verständliche Nummerngebung zu achten. Dabei ist zu beachten, dass alle 80er-Nummern schon vergeben sind, die zusätzliche Liniennummer wäre wohl in den 90ern.	Hinweis im Bericht zu Nummerngebung der L84 (2 Fahrwege)
Ettiswil	Vorteile: Die Anbindung des Rottals an Sursee wird im Grundsatz durch das Angebotskonzept verbessert.	Kenntnisnahme	---
Ettiswil	Nachteile: Die direkte Anbindung der Gemeinde Ettiswil an den Bahnhof Sursee kann nur durch einen Viertelstundentakt auf der Linie 63 in einem grossen Mass verbessert werden. Diese Verbesserung ist in Aussicht gestellt aber nicht Teil dieses Konzeptes.	Kenntnisnahme Korrekt, die L63 wurde nicht betrachtet. Die L63/66 im 15 Minuten Takt zwischen Willisau und Sursee wird mit Umsetzung Ende 2026 geprüft.	---
Ettiswil	Nachteile: Die Anfahrt aller zufahrender Bus-Linien von vielen Haltestellen in Sursee mit zum Teil Umweg-Fahrten über Münigen, oder Surseepark, usw. verlängert die Verbindungen zum Teil unnötig und führt zum Teil dazu, dass Anschlüsse an Schnelle Bahnverbindungen nicht oder nur knapp gewährleistet werden können.	Kenntnisnahme Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurde deswegen entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee zu verzichten. Die Betriebsstabilität der L62 und insbesondere die Anschlussicherheit wird mit dem Konzept ggü. heute stark verbessert. Es wird aktuell geprüft, ob der RE-Zubringer der L62 via Umfahrungsstrasse verlaufen soll.	---
Neuenkirch	Vorteile: Umlaufzeit der Linie 70 könnte so gelöst werden.	Kenntnisnahme	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
Neuenkirch	<p>Nachteile: Umstieg L 70 auf L 84 in Sempach Station ist nicht mehr gegeben. Die östliche Seeseite wird ab Sempach Station nur noch 1x pro Stunde bedient. Dies ist eine klare Angebotsverschlechterung.</p> <p>Die sehr gut frequentierte Linie 72 endet immer noch in der Lippenrütli. Keine Verbesserung.</p> <p>Das SPZ nur 1x pro Stunde anzufahren und dies auch nur in der HVZ bringt für Teil-zeitarbeitende eigentlich nicht wirklich viel.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dies ist korrekt, der stündliche Umstieg L70 → L84 fällt weg. Dies ist leider ein Nachteil des Konzepts. Der Umstieg L70 → L84 am Bahnhof Sempach-N. bereits heute nur in Richtung Norden mehr oder weniger zuverlässig (Umstieg Mettenwilerstrasse). In Gegenrichtung hat man nur 1 min Umsteigezeit am Bahnhof, dies ist bereits heute gemäss Postauto zu knapp und der Anschluss ist nicht garantiert.</p> <p>Eine Verlängerung der L72 wurde analysiert, aber verworfen (Details dazu siehe Anhang Konzeptbericht Ost - zu lange Linie, Stabilität Betrieb unklar, keine Anschlüsse am Bahnhof Sempach-Neuenkirch).</p> <p>Eine halbstündliche Verlängerung zum SPZ hätte den Nachteil, dass die Beziehung Sempach Stadt-SPZ dann nicht mehr möglich wäre. Im Angebotskonzept ist dies eine attraktive Umsteigebeziehung. Zudem wäre ein halbstündliches Angebot zum SPZ als Neuerschliessung nicht verhältnismässig.</p>	---
Nottwil	Vorteile: Die Anbindung Bahnhof Nottwil ist ein Bedarf und begrüssen wir sehr.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Lead für die Infrastruktur liegt bei der Gemeinde.</p>	---
Nottwil	Nachteile: Die Linienführung der Linie 62 über Oberkirch / Münigen sehen wir als nicht ideal.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Machbarkeit der Linienführung über die Münigenstrasse wird in einem nächsten Projektschritt analysiert. Dies ist bereits im Konzeptbericht West so beschrieben. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse verlaufen kann.</p>	---
Nottwil	Durch die Linienführung der Linie 62 werden die Fahrzeiten verlängert. Dies führt dazu, dass die Busverbindung für Pendler nicht interessant ist und wieder vermehrt auf das Auto ausgewichen wird.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurde deswegen entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee zu verzichten.</p> <p>Die Betriebsstabilität der L62 und insbesondere die Anschlussicherheit wird mit dem Konzept ggü. heute stark verbessert. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse verlaufen kann.</p>	---
Oberkirch	Vorteile: Verzicht auf Buskorridor Bahnstrasse, Zuordnung des neuen Angebots den tatsächlich Nutzenden, Angebotserhöhung mit Nachfragepotential	Kenntnisnahme	---
Oberkirch	Nachteile: Vertiefungsstudie zu Machbarkeit und Investitionen z. B. für Ausweichstelle(n) und ähnliches nötig, Abklärungen benötigen Zeit und sind mit diversen Unsicherheiten verbunden, höhere Betriebskosten für zusätzliche Haltestellen	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dies ist korrekt, der Fahrweg Münigenstrasse muss vertieft geprüft werden. Mit einer allfälligen Führung des RE-Zubringers der L62 via Umfahrungsstrasse würde die Situation etwas entspannt.</p>	---
Oberkirch	<p>Aufgrund der Erfahrung aus dem Versuchsbetrieb soll die Bahnstrasse nicht mehr als Buskorridor vom öV genutzt werden. Dieses Ergebnis wird im zustimmenden Sinne zur Kenntnis genommen (vgl. Rückmeldung zu Frage 1) In Zukunft soll die Bahnstrasse, nebst ihrer Grundfunktion als Quartierserschliessungsstrasse, primär als Velopremi-umroute im Mischverkehr vorgesehen werden (vgl. Rückmeldung Fragen 1 und 2).</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde handelt es sich beim Buskorridor Münigenstrasse um keine geeignetere Lösung als beim Buskorridor Bahnstrasse. Der vorgeschlagene Buskorridor Münigenstrasse soll darum vorerst mit Fahrversuchen und mit einer Machbarkeitsstudie vertieft geprüft werden. Dabei sollen mögliche Optionen und Varianten geprüft und aufgezeigt werden. Einem Buskorridor</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>zur Bahnstrasse: siehe Rückmeldung zur Frage 2. Wir stimmen der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Münigenstrasse inkl. Fahrversuchen zu. Dies ist im Konzeptbericht West S. 47/48 so vermerkt.</p>	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	Münigenstrasse würde von Seiten der Gemeinde wiederum nur in einem Versuchsbetrieb zugestimmt werden		
Postauto	Vorteile: Fast alle Pain-Points/Handlungsbedarf können verbessert werden, insbesondere die knappen Wendezeiten sind verbessert, die Umsteigezeiten optimiert. Die Gefahr des Übertragens von Verspätungen auf die Gegenkurse (L84 und 70) wird deutlich reduziert. Die Erschliessung/bessere von neuen Ortsteilen (Eichhof und Allmend) erschliessen zusätzliche Nachfrage-Potenziale. Insgesamt überwiegen die Vorteile die Nachteile klar.	Kenntnisnahme	---
Postauto	Nachteile: «Umweg» Linie 84 für Eich via Allmend 1x/Std. Bisherige direkte Linienführung L89 nach Sempach Station (Schüler!) ist neu nur noch mit Umsteigen möglich.	Kenntnisnahme Bäch-Sempach ist nicht mehr direkt möglich, der Umstieg in Eich ist mit 8 min jedoch attraktiv. Wir gehen trotz des Umstiegs davon aus, dass die L89 durch das Ziel Sursee statt Sempach insgesamt attraktiver wird, auch bzgl. Bahnanschlüsse.	---
ARAG	Vorteile: Für Ruswil in HVZ mit Linie 62 neu drei Verbindungen nach Sursee. Für Grosswangen eine Direkt-Verbindung	Kenntnisnahme Der dritte Kurs ist ab Ruswil nur mit Umsteigen zu erreichen.	---
ARAG	Nachteile: Für Ruswil/Buttisholz leicht verlängerte Fahrzeit der Linie 62 wegen neuer Fahrroute via Oberkirch	Kenntnisnahme Wir stimmen der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Münigenstrasse inkl. Fahrversuchen zu. So kann sichergestellt werden, dass die L62 keine signifikant längere Fahrzeit als heute aufweist. Der Fahrweg via Münigenstrasse führt zu einem kürzeren T30-Abschnitt als der heutige Fahrweg via Bahnstrasse. Allenfalls Führung des RE-Zubringers der L62 via Umfahrungsstrasse	---
ARAG	Linie 62 mit neuer Fahrroute in Oberkirch gleiche Fahrzeit von 25 Min. wie im aktuellen Fahrplan. Daher wird als Massnahme in NVZ in Ruswil als Stabilitätsmassnahme weiterhin ein Fahrzeug zusätzlich in den Umlauf eingespeist. In Sursee Bahnhof ist als Ausgleich nach wie vor eine Durchbindung mit der Linie 65 sinnvoll.	Kenntnisnahme	---
Ruswil	Vorteile: Die Anbindung des Rottals an Sursee wird im Grundsatz durch das Angebotskonzept verbessert. Die besseren Verbindungen an das SPZ sind positiv.	Kenntnisnahme	---
Ruswil	Nachteile: Die Linienführung der Linie 62 über Oberkirch / Münigen sehen wir als nicht ideal. Die Fahrzeit ist zu lang und die Fahrzeiten verlängert. Dies führt dazu, dass die Busverbindung für die Pendler nicht gut ist und dass die Pendler das Auto nach Sursee nutzen. Das entspricht nicht dem Ziel der Rottaler Gemeinden.	Kenntnisnahme Die Verlängerung der Fahrzeiten durch die Fahrt via Münigenstrasse ist allenfalls sehr geringfügig oder existiert gar nicht - dies wird sich in der Machbarkeitsstudie Münigenstrasse herausstellen. Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Zudem würden die Fahrzeitgewinne vergleichsweise bescheiden ausfallen. Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. In der Gesamtabwägung kann die Beschleunigung für Buttisholz/Ruswil gegenüber der schlechteren Erschliessungswirkung resp. dem Mehraufwand daraus nicht gerechtfertigt werden. Somit wurde im Rahmen der Konzeptarbeit entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee zu verzichten. Die Betriebsstabilität der L62 und insbesondere die Anschlusssicherheit wird mit dem Konzept ggü. heute stark verbessert. Es wird geprüft, den RE-Zubringer der L62 via Umfahrungsstrasse zu führen.	---
Sempach	Vorteile: Die Erschliessung des Gebietes Allmend sowie zusätzlicher Wohngebiete mit zwei Linien wird als positive Weiterentwicklung beurteilt und wird sehr unterstützt. Die Berücksichtigung der neuen/verschobenen Haltestellen Haldenmatt und Vogelwarte wird	Kenntnisnahme	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	begrüss (Umsetzung im Rahmen Realisation Kantonsstrassenprojekt K48).		
Sempach	Nachteile: Zwischen der Stadt Sempach und Sursee, via Eich, wird ein beidseitiger Halbstundentakt als zweckmässig erachtet. Dies ist aktuell gemäss Buskonzept noch nicht der Fall. Falls die erwähnten Justierungen der Fahrplankonzepte eine gute Abstimmung einerseits zwischen Linie 84 Fahrweg 2 und Linie 89 beinhalten, und andererseits eine gute Verteilung innerhalb der Stunde erreicht wird, kann dieser Mangel aufgehoben werden.	Kenntnisnahme Wir erachten grundsätzlich einen Stundentakt Sempach-Sursee via Eich als genügend, auch aufgrund des Bahnangebots (vgl. Antwort bei Frage 1). Eine saubere Abstimmung zwischen der L84 (Fahrweg 2) und der L89 ist nicht möglich. Ein Umstieg in Eich wird voraussichtlich nur in Richtung Süden möglich sein. Falls und sobald die L91 Sursee-Hochdorf eingeführt wird, werden 2 Kurse pro Stunde und Richtung auf der Achse Sempach-Eich-Sursee verkehren, in etwa im 20-40-Takt, was nicht ideal ist aber im ÖV oft vorkommt.	---
Sempach	Zwei weitere Haltestellen (Raum Obermühle und Raum Eicherstrasse) wurden dem VVL zur Prüfung eingereicht, werden jedoch in diesem Bericht nicht erwähnt.	Kenntnisnahme Obermühle: wurde vor Jahren mit dem vif geklärt und nicht weiterverfolgt. Stadt Sempach war involviert. VVL würde eine Haltestelle Obermühle (beim Fussgängerübergang Umfahrungsstrasse) weiterhin begrüssen insbesondere in Zusammenhang mit der neuen Buslinie 91. Der Lead liegt bei der Stadt Lead Sempach.	---
Gross- wangen	Vorteile: Direkter Verbindung via Buttisholz nach Sursee Bahnhof. Die Buslinie 62 soll nicht über Oberkirch Münigen geführt werden. Dass der Bus von Ruswil her "Ortsbus"-Funktion übernehmen soll, ist absolut unverständlich. Diese Aufgabe kann die Linie 65 übernehmen.	Kenntnisnahme Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Oberkirch und Nottwil (hohes Nachfragepotential). Für Oberkirch und Nottwil wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65, da das Angebot der L65 zu wenig dicht ist und nicht genügend viele Anschlüsse in Sursee abdeckt) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurde deswegen entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee zu verzichten. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse geführt werden soll. Zudem soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der Fahrweg Münigenstrasse mit Fahrversuchen geprüft werden.	---
Gross- wangen	Nachteile: Keine Verbesserung Verbindung Richtung Ettiswil - Sursee	Kenntnisnahme Der Korridor Ettiswil-Sursee war explizit nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.	---
Gross- wangen	Während den Stosszeiten wären zusätzliche Fahrzeuge sinnvoll, um die Personen besser aufzuteilen.	Kenntnisnahme Der Fahrzeugeinsatz ist Sache des Transportunternehmens. Dieses Thema wird somit nicht auf Konzeptebene behandelt.	---
Sursee	Vorteile: Umlegung der Linie 89 Gute Grundlage für weitere Angebotsverbesserungen im Raum Sursee	Kenntnisnahme auch Verbesserung für Freizeitverkehr	---
Sursee	Nachteile: Bus 2040 ist nicht berücksichtigt. Als Beispiel die geforderte HVZ-Schnellverbindung von Ruswil – Buttisholz via Büel-Längasse direkt. Die aufgezeigte Fahrzeitvergleich von 25 auf 21 min ist zu hinterfragen (heute 28 min – ergäbe mind. 7 Minuten Fahrzeitgewinn!)	Kenntnisnahme Bus 2040 ist im Synthesebericht aufgrund seines Charakters als Zusammenfassung nicht erwähnt, aber im Konzeptbericht West wird darauf eingegangen. Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Zudem würden die Fahrzeitgewinne vergleichsweise bescheiden ausfallen. Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65, da das Angebot der L65 zu wenig dicht ist und nicht genügend viele Anschlüsse in Sursee abdeckt) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. In der Gesamtabwägung kann die Beschleunigung für Buttisholz/Ruswil gegenüber der schlechteren Erschliessungswirkung resp. dem Mehraufwand daraus nicht gerechtfertigt werden. Somit wurde im Rahmen der Konzepterarbeitung entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee zu verzichten. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
		RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse geführt werden soll.	
Sursee	Die direkte Verbindung in der HVZ von Grosswangen nach Sursee ist grundsätzlich begrüssenswert. Die Fahrzeit im Vergleich zur Umsteige-Verbindung via Ettiswil ist praktisch identisch. Daher ist Kosten-Nutzen dieser Verbindung kritisch zu prüfen. Tarifarisch ergibt sich zudem die Situation, dass die Direktverbindung über 3 Zonen führt (statt 2 via Ettiswil).	Kenntnisnahme Die Direktverbindung Grosswangen-Sursee war ein expliziter Wunsch der Gemeinde Grosswangen. Der Mehrnutzen für Grosswangen ist zum Beispiel die Erreichbarkeit des SPZ resp. Gewerbegebiet bei Buttisholz. Die tarifarische Situation ist nicht Bestandteil des Konzepts, das entscheidet der Tarifverbund.	---
Frage 4 Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept (Teil Ost und West) aus Sicht der Gesamtregion einverstanden? Wo sehen Sie Vorteile und wo Nachteile gegenüber dem heutigen Busangebot?			
Bermünster	Vorteile: Stabilität der Verbindungen und Anschlüsse und die Vernetzung um den Sempachersee werden gesteigert.	Kenntnisnahme	---
Buttisholz	Vorteile: Der ÖV wird im Grundsatz gestärkt.	Kenntnisnahme	---
Buttisholz	Nachteile: Es ist festzustellen, dass die Zubringerlinien in die Zentren insbesondere in Sursee auf dem letzten Teilstück vermehrt die Funktion eines Ortsbusses übernimmt. Dies verschlechtert die Position des ÖV und führt dazu, dass der Umstieg vom MIV auf den Bus nicht wunschgemäss vollzogen wird. Die Gemeinden aus dem Rottal fordern, dass die Zubringerlinien ab dem Strasskreuz Länggasse direkt zum Bahnhof geführt werden. Optional ist eine Ausstiegsmöglichkeit im Bereich Möbel Ulrich anzudenken.	Kenntnisnahme Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Zudem würden die Fahrzeitgewinne vergleichsweise bescheiden ausfallen. Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65, da das Angebot der L65 zu wenig dicht ist und nicht genügend viele Anschlüsse in Sursee abdeckt) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. In der Gesamtabwägung kann die Beschleunigung für Buttisholz/Ruswil gegenüber der schlechteren Erschliessungswirkung resp. dem Mehraufwand daraus nicht gerechtfertigt werden. Somit wurde im Rahmen der Konzeptarbeit entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee zu verzichten. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse geführt werden soll.	---
Eich	Vorteile: Verbesserung ÖV-Angebot	Kenntnisnahme	---
Eich	Nachteile: keine	Kenntnisnahme	---
Ettiswil	Vorteile: Der ÖV kann im Grundsatz mit der Umsetzung des Konzeptes gestärkt werden.	Kenntnisnahme	---
Ettiswil	Nachteile: Wir stellen fest, dass die Zubringerlinien in die Zentren insbesondere in Sursee auf dem letzten Teilstück vermehrt die Funktion eines Ortsbusses übernimmt. Dies verschlechtert die Position des ÖV und führt dazu, dass der Umstieg vom MIV auf den Bus nicht wunschgemäss vollzogen wird.	Kenntnisnahme Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Nottwil/Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Zudem würden die Fahrzeitgewinne vergleichsweise bescheiden ausfallen. Für Nottwil und Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65, da das Angebot der L65 zu wenig dicht ist und nicht genügend viele Anschlüsse in Sursee abdeckt) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. In der Gesamtabwägung kann die Beschleunigung für Buttisholz/Ruswil gegenüber der schlechteren Erschliessungswirkung resp. dem Mehraufwand daraus nicht gerechtfertigt werden. Somit wurde im Rahmen der Konzeptarbeit entschieden, auf eine Beschleunigung Buttisholz-Sursee zu verzichten. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse geführt werden soll.	---
Neuenkirch	Vorteile: Einziger wirklicher Vorteil bildet die erweiterte Umlaufzeit auf der Linie 70. Taktbrüche sollten so ausbleiben.	Kenntnisnahme	---
Neuenkirch	Nachteile: Durch den nicht mehr gegebenen direkten Umstieg der Linien 70 / 84 in Sempach Station und die Belassung des Wendepunktes der Linie 72 und der Nichtaufnahme der schon mehrmals geforderten öV-Verbindung zwischen Neuenkirch und Hellbühl, werden die Ortsteile Neuenkirch und Hellbühl, werden die Ortsteile Neuenkirch und	Kenntnisnahme Hellbühl ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Verlängerung der L72 über die Lippenrütli wurde geprüft, aber verworfen, siehe Konzeptbericht Ost Anhang 2. Der stündliche Umstieg L70 → L84 fällt weg. Dies	

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	Hellbühl faktisch vom Rest einer sonst attraktiven ÖV-Region Sempachsee abgekoppelt.	ist leider ein Nachteil des Konzepts, für den es keine Lösung gibt. Der Umstieg L70 → L84 am Bahnhof Sempach-N. funktioniert bereits heute gemäss Information von Postauto nur in Richtung Norden mehr oder weniger zuverlässig (Umstieg Mettenwilerstrasse). In Gegenrichtung hat man nur 1 min Umsteigezeit am Bahnhof, dies ist bereits heute zu knapp und der Anschluss ist nicht garantiert.	
Neuenkirch	Wir erwarten hier eine entsprechende Nachbesserung, leistet doch die Gemeinde Neuenkirch bereits heute einen Beitrag von Fr. 900'000.00 / Jahr an die Kosten des ÖV.	Kenntnisnahme Andere Gemeinde zahlen ebenfalls. Neuenkirch erhält mit dem Vorschlag viele Verbesserungen.	---
Nottwil	Vorteile: Der ÖV wird im Grundsatz gestärkt.	Kenntnisnahme	---
Oberkirch	Vorteile: Angebotserhöhung mit Nachfragepotenzial, Chance zur Verbesserung des Modal Split	Kenntnisnahme	---
Oberkirch	Nachteile: höhere Kosten	Kenntnisnahme Modalsplit-Veränderung ist in der Regel mit Kosten verbunden - den MIV-Ausbau gibt es auch nicht gratis. Auf der Ticketseite kommt es aber auch zu Mehreinnahmen, was die Abgeltung mindert.	---
Oberkirch	Den Planungsgrundsätzen und dem Zielbild gemäss Ziffer 4 Konzeptbericht Teil West Buskonzept Sempachersee kann von Seiten der Gemeinde Oberkirch zugestimmt werden. Die Gemeinde beurteilt diese als machbar.	Kenntnisnahme	---
Postauto	Noch eine Anmerkung zur Linie 88 aus Sicht der Gesamtregion: Auf S. 16 wird vorgeschlagen, neu am Bahnhof Sempach-Neuenkirch einen asymmetrischen Anschluss auf den RE herzustellen statt auf die S1. Die künstliche Verzögerung in Hochdorf (spätere Abfahrt mit längerer Umsteigezeit) möchten wir kritisch hinterfragen, aus unserer Sicht wäre eine Drehung um exakt 30 Minuten sinnvoller, d.h. Abfahrt ab Hochdorf um xx.02 und Ankunft in Sempach Station um xx.24 mit Anschluss wie bisher zur S1 mit Abfahrt um xx.27. Der Benutzung des RE mit Abfahrt um xx.37 steht ja auch dann nichts im Wege und man den heutigen Benutzern der Umsteigemöglichkeit zur S1 so weiterhin ihren gewohnten Anschluss anbieten	Kenntnisnahme VVL und Postauto haben sich für eine Ankunftszeit um xx:25 entschieden, dies ist im Bericht so enthalten. So kann die L88 weiterhin den Anschluss auf die S1 machen, in beide Richtungen. Jedoch gibt es so ab Sempach Stadt her keinen Anschluss mehr auf den RE nach Luzern. Dafür haben Hildisrieden und Rain weiterhin eine attraktive Verbindung nach Sursee, auch vor der Einführung der L91.	Anpassung Konzept auf Ankunftszeit xx:25
Ruswil	Vorteile: Der ÖV wird im Grundsatz gestärkt.	Kenntnisnahme	---
Ruswil	Nachteile: Es ist festzustellen, dass die Zubringerlinien in die Zentren insbesondere in Sursee auf dem letzten Teilstück die Funktion eines Ortsbusses übernimmt. Dies verschlechtert die Position des ÖV und führt dazu, dass der Umstieg vom MIV auf den Bus nicht wunschgemäß vollzogen wird. Die Gemeinden aus dem Rottal fordern, dass die Zubringerlinien ab dem Strasskreuz Länggasse direkt zum Bahnhof geführt werden. Eine Ausstiegsmöglichkeit im Bereich zwischen Parkhaus West und Möbel Ulrich ist anzudenken bzw. überprüfen. Damit wollen wir die Anschlusszeiten an die Bahnverbindungen verbessern und gewährleisten.	Kenntnisnahme Eine Beschleunigung der L62 geht zulasten der Erschliessungswirkung in Oberkirch (hohes Nachfragepotential). Zudem würden die Fahrzeitzgewinne vergleichsweise bescheiden ausfallen. Für Oberkirch wäre dann ein zusätzliches Busangebot (zusätzlich zur Linie 65, da das Angebot der L65 zu wenig dicht ist und nicht genügend viele Anschlüsse in Sursee abdeckt) notwendig, was zu einem ineffizienten Fahrzeugeinsatz führen würde. In der Gesamtabwägung kann die Beschleunigung für Buttisholz/Ruswil gegenüber der schlechteren Erschliessungswirkung resp. dem Mehraufwand daraus nicht gerechtfertigt werden. Somit wurde im Rahmen der Konzepterarbeitung entschieden, auf eine Beschleunigung aller Kurse im Raum Länggasse-Bahnhof Sursee zu verzichten. Es wird aktuell geprüft, ob 1 Kurs pro Stunde der L62 (der RE-Zubringer) via Umfahrungsstrasse geführt werden soll.	---
Sempach	Vorteile: Die Berücksichtigung der Anbindung Richtung Norden ist eine Verbesserung. Die Verlängerung der Linie 70 zum SPZ in Nottwil ist eine wesentliche Verbesserung für Arbeitnehmende	Kenntnisnahme	---
Sempach	Nachteile: Eine zielführende Anbindung von Neuenkirch an die Stadt Sempach ist gemäss neuem Buskonzept nicht mehr vorgesehen. Dies sollte aber weiterhin möglich sein.	Ablehnung Dies ist nicht korrekt. Neu gibt es mit der L70 1x pro Stunde eine Direktverbindung Neuenkirch-Sempach und umgekehrt, zumindest während der	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
		HVZ. Eine Erweiterung auf einen Betrieb tagsüber ist noch unklar und wird anhand des Fahrgastaufkommens entschieden.	
Gross- wangen	Vorteile: behindertengerechter Ausbau Strecke Sursee-Nottwil	Kenntnisnahme	---
Gross- wangen	Mit dem neuen Spitalstandort ist es zwingend notwendig, dass ein Ortsbus mit den entsprechenden Verbindungen geschaffen wird. Dadurch entsteht ein grosser Mehrwert für die übrigen Gemeinden.	Kenntnisnahme Die Anbindung des neuen Standorts des LUKS ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Es ist aber vorgesehen, die Linie 63/66 zumindest teilweise direkt an das LUKS anzubinden > 2030	---
Sursee	Vorteile: Das öV-Angebot in der Region wird gestärkt. Es ist zu prüfen, wie eine (etappierte) Umsetzung im Kontext der laufenden Projekte und übergeordneten Konzepten (siehe auch Frage 7) effizient umgesetzt werden kann.	Kenntnisnahme Die Umsetzungsplanung ist nicht Teil der vorliegenden Studie. Es wird aufgrund der Abhängigkeiten der Linien voneinander nicht möglich sein, alle Massnahmen/Änderungen unabhängig voneinander umzusetzen. Zudem liegen diverse Abhängigkeiten bzgl. zu erstellender Infrastruktur vor. Die Konzepte Ost und West lassen sich jedoch unabhängig voneinander umsetzen. Das Konzept Bus 2040 wurde für die Studie berücksichtigt. An einigen Stellen wird jedoch begründet davon abgewichen. Das Projekt "Optimierung Gesamtverkehr Region Sursee" kann/muss beim aktuellen Planungsstand noch nicht berücksichtigt werden. Es hat jedoch zum Ziel, die Verlustzeiten des Busverkehrs wegen Verkehrsüberlastung MIV zu reduzieren, was im Sinne des ÖV ist.	---
Sursee	Allgemeine Rückmeldung: Die Ankunftszeit der Linien 62, 63, 89 in Sursee um 11 und 41 ist unglücklich. Diese suggerieren einen Anschluss an die IR 12 und 42, welcher nicht existiert und in der Regel auch nicht funktioniert. Eine kommunizierte Ankunftszeit von 12 oder 13 resp. 42 oder 43 (zusätzliche Fahrzeitreserve) ist prüfenswert. Umgekehrt (Bahn/Bus) ist es mit den Abfahrtszeiten 15/17 und 45/47 klar, dass kein IR-Anschluss besteht.	Kenntnisnahme In Absprache mit dem VVL und den Transportunternehmen wurde entschieden, keine Anpassungen der Ankunftszeiten vorzunehmen. Sobald der neue Standort des Kantonsspitals in der Schwyzermatte eröffnet wird und Anpassungen am Busnetz anstehen, wird die Situation erneut geprüft. Der Anschluss funktioniert teilweise heute in der Nebenverkehrszeit, da die Umsteigedistanz vom Bushof zum Gleis 1 sehr kurz ist. Der Anschluss wird von einigen Kunden genutzt, mit dem Risiko, dass sie bis auf die S1, die einige Minuten später abfährt, warten müssen.	---
Frage 5 Für die Umsetzung des Konzeptes sind verschiedene Infrastrukturanpassungen/-ergänzungen notwendig. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen/Ansätzen einverstanden? Wie schätzen Sie die Umsetzung (Zeithorizonte, Realisierbarkeit, Risiken, «Stolpersteine») der Infrastrukturen in Ihrer Gemeinde ein?			
Bero- münster	Die Gemeinde Beromünster ist nicht direkt betroffen, jedoch unterstützt die Gemeinde mit dem Bau des neuen Bushofes in Beromünster den ÖV ziel führend und investiert massiv in eine zukunftsgerichtete Mobilität. Der Vision von Zumolu wird nachgelebt.	Kenntnisnahme	---
Buttisholz	Für die Umsetzung der Haltestellen Mooshüsli werden entsprechende Grundstücke nötig sein. Hier muss frühzeitig mit den Landbesitzern und dem Kanton Kontakt aufgenommen werden.	Kenntnisnahme - Zustimmung	---
Eich	<ul style="list-style-type: none"> 1. Siehe Rückmeldung zur Frage 3 bezüglich der Kosten für die Gemeinde Eich: Wir planen für das Jahr 2025 ein Konzept zu erstellen. Bevor wir das Ganze im Jahre 2026 realisieren benötigen wir eine definitive Zusage des Verbundrates zu diesem Bus-Konzept. 2. Wir gehen im bestmöglichen Fall davon aus, dass das Ganze per Fahrplanänderung Dezember 2026 realisiert werden kann, allenfalls per Dezember 2027. Dies in Abhängigkeit, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Eich die Investitionen gutheissen werden. 	Kenntnisnahme	---
Ettiswil	Beim Umbau des Busbahnhofes ist die Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Vif im 2024 einen	Kenntnisnahme	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	grossen Schritt weiter gekommen wir setzen uns weiterhin für eine gute und rasche Umsetzung ein.		
Nottwil	Die vorgeschlagene Realisierung der Bushaltestelle auf dem Gelände der SBB ist ein wichtiger Schritt, um den öffentlichen Verkehr in Nottwil zu verbessern. Wir begrüßen dies und fordern jedoch klare und zielführende Verhandlungen, um eine Einigung mit den relevanten Parteien zu erzielen. Die Kosten stellen zweifellos eine grosse Herausforderung dar. Es ist essenziell, dass der Kanton einen erheblichen finanziellen Beitrag leistet, um die Last auf die Gemeinde zu minimieren. Ein abgestimmtes Vorgehen mit allen Beteiligten ist entscheidend, um dieses Projekt erfolgreich umzusetzen.	Kenntnisnahme - Zustimmung	---
Oberkirch	Die nötigen Infrastrukturanpassungen/-ergänzungen in der Gemeinde Oberkirch sollen mit Fahrversuchen und einer Vertiefungsstudie über den Buskorridor Münigenstrasse aufgezeigt werden (vgl. Rückmeldung zu Frage 3). Die Risiken der Umsetzung lassen sich erst nach Vorliegen dieser Studie einschätzen. Als Stolperstein kann z. B. der notwendige Landerwerb für eine Ausweichstelle oder ähnliches sowie die Gutheissung der nötigen Budgets für Infrastrukturanpassungen/-ergänzungen gesehen werden. Aus heutiger Sicht kann dem Buskorridor Münigenstrasse nur in einem befristeten Versuchsbetrieb und ohne die Rückfallebene auf einen Buskorridor Bahnstrasse zugestimmt werden.	Kenntnisnahme - Zustimmung	---
Postauto	PostAuto begrüsst die verschiedenen, für die Umsetzung des Buskonzeptes notwendigen Infrastrukturmassen ausdrücklich. Diese sind für die Umsetzung des Angebotskonzeptes zwingend notwendig. S. 17: Konsequenz bei Wegfall Infrastruktur Kreisel Eichhof: Die Wende via Spillgässli wäre zwar die Konsequenz, aber definitiv keine Lösung. Spillgässli muss als Option/Rückfallebene ausgeschlossen werden. Diese Variante wird bereits heute (wo sie im Gegensatz zum künftigen Konzept nur sehr selten befahren wird) durch den Buslinienbetreiber wie die Anwohner als sehr gefährlich (spielende Kinder) angesehen und es erreichen uns regelmässig sehr kritische und besorgte Voten dazu.	Zustimmung Ohne Spillgässli und ohne Kreisel Eichhof kann Fahrweg 2 der L84 nur bis Kreisel Meierhöfli geführt werden (ohne Bedienung der Haltestelle Meierhöfli, diese liegt auf der falschen Seite des Kreisels). In Absprache mit dem VVL und den Transportunternehmen wurde entschieden, das Spillgässli als permanente Rückfallebene auszu-schliessen. Es soll höchstens als Übergangslösung genutzt werden.	Anpassen im Kap. 3.5
ARAG	Zusätzlich sind Busbevorzugungen im Raum Sursee vorzusehen	Kenntnisnahme Dies ist beim vif in Planung.	---
Ruswil	Die Anliegen müssen zwingend in das Kantonale Strassenbauprogramm zeitnah einfließen.	Kenntnisnahme - Zustimmung	---
Sempach	Der Zeithorizont auf Fahrplanwechsel Dezember 2027 wird von der Stadt Sempach als realistisch erachtet. Falls die Linie 84 bereits auf Dezember 2026 realisiert werden könnte, bitten wir um eine frühzeitige Kontaktaufnahme.	Kenntnisnahme	---
Sursee	In Sursee sind keine Anpassungen der bestehenden Infrastruktur notwendig.	Kenntnisnahme	---
Frage 6 Haben Sie weitere Rückmeldungen zum Synthesebericht oder den Konzeptberichten?			
Beromünster	Wichtig für Beromünster ist der heutige optimale Anschluss in Schenkon Zellfeld von Kurs 84 auf den Kurs 87 (Beromünster Express) jeweils zur vollen Stunde. Die Schüler der Kantonsschule Beromünster aus dem Raum Sempachersee Ost sind auf diesen angewiesen. Wir sind überzeugt, dass der VVL mit der Umsetzung des neuen Konzepts die Fahrplanzeiten wie heute, eventuell mit kleinen Zeitverschiebungen, in diese Richtung (Kurs 87 Sursee-Beromünster) den bestehenden Bedürfnissen anpassen kann.	Kenntnisnahme Das Konzept wurde angepasst, die Linie 89 fährt ganztägig 2 min früher in Bäch ab, damit der Anschluss in Zellfeld auf die L87 funktioniert. Dies geht zulasten eines sauberen Halbstundentakts Eich-Sursee. Anschluss Bäch-Eich-Sempach funktioniert weiter, ist 8' statt 6'.	Anpassung Konzept
Nottwil	Wir begrüßen die Bestrebungen zur Verlängerung der Buslinie Neuenkirch-Nottwil, da eine	Kenntnisnahme Zu Punkt 3: Bushaltestellen auf Verlangen gibt es	---

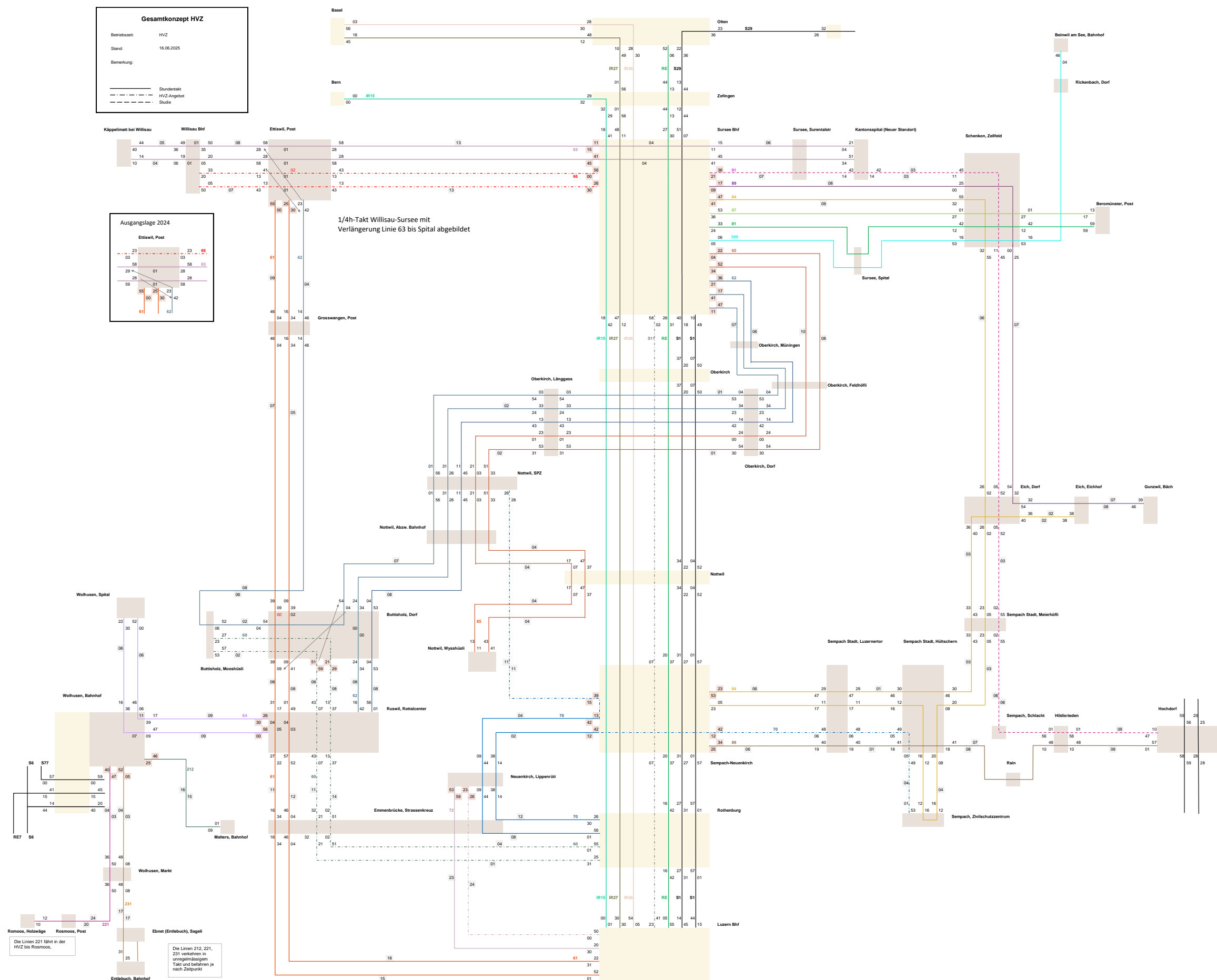
Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	<p>verbesserte Anbindung die Mobilität in der Region fördern könnte. Dennoch möchten wir auf einige wichtige Aspekte hinweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1. Aufgrund des begrenzten Einzugsgebiets der Anwohner ist es schwierig, den optimalen Standort für Bushaltestellen zu definieren. Es besteht das Risiko, dass eine Bushaltestelle an einem wenig geeigneten Ort errichtet wird und folglich nur schwach frequentiert ist. – 2. Die Realisierung einer Haltestelle ist mit erheblichen Kosten verbunden. Es erscheint uns wichtig, dass Investitionen nur an Standorten erfolgen, die ein ausreichendes Potenzial für eine nachhaltige Nutzung aufweisen. – 3. Für Haltestellen ausserhalb Siedlungsgebiet muss eine flexible Lösung in Betracht gezogen werden, beispielsweise Bushaltestellen „auf Verlangen“. Diese könnten einfacher gestaltet werden, ohne vollständige Barrierefreiheit zu gewährleisten, was zu einer Kostenreduktion beitragen würde. 	<p>nicht. Allenfalls können es Provisorien sein, um zu schauen, ob die Haltestelle eine Nachfrage generiert. Die Umsetzung des BehiG ist Sache der Strasseneigentümer.</p> <p>Gemäss BehiG muss der zu erwartende Nutzen für gehbehinderte Personen in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand, zu den Anliegen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes oder zu den Interessen der Verkehrs- und Betriebssicherheit stehen. Somit ist es nicht in jedem Fall notwendig, sehr schwach frequentierte Haltestellen ausserorts BehiG-konform auszubauen. Dies muss im Einzelfall geprüft werden.</p>	
Postauto	Verschiedentlich (z.B. Seite 5, 17) wird der Bedarf an zusätzlichen Fahrzeugen ausgewiesen. Wir haben den Eindruck, dass die vorgesehene Vollerlektrifizierung des Depots Sempach per 2026 für diese Einschätzung nicht berücksichtigt wurde und weisen darauf hin, dass bezüglich des zusätzlichen Fahrzeugbedarfs eine detaillierte Simulation vorgenommen werden muss, sobald das Leistungsgerüst je Linie definiert wurde.	Kenntnisnahme - Zustimmung Dies ist korrekt, das Angebotskonzept wurde unabhängig von der Elektrifizierung ausgearbeitet. Die Definition des Fahrzeugeinsatzes ist Sache der TU.	---
Sempach	Die Zeitpunkte der Realisation der Infrastrukturprojekte in den verschiedenen Gemeinden sind zeitnah abzustimmen.	Kenntnisnahme - Zustimmung	---
Sempach	Die Resultate der erwähnten Justierungen der Fahrplankonzepte sind grundlegend für die Beurteilung.	Kenntnisnahme - Zustimmung	---
Sempach	Die Haltestelle "Sempach Stadt, Post" heisst seit Dezember 2023 "Sempach Stadt, Luzernerort".	Kenntnisnahme	Anpassen im Bericht und den Netzgrafiken
Sursee	Kapitel 5.2. Bei den wichtigsten Änderungen für jede Gemeinde soll Sursee auch aufgeführt werden. Fokus auf Veränderungen bei den Direktverbindungen, Taktfrequenzen und Anschlusssituationen Bahn/Bus.	Kenntnisnahme - Zustimmung	Ergänzen im Kap. 5.2
Frage 7 Haben Sie weitere Rückmeldungen an den VVL bezüglich des ÖV-Angebots in der Region Sempachersee (heutiges Angebot, Wünsche/Ideen/Anregungen)?			
Bermünster	Die geplante neue Linie 91 von Hochdorf nach Sursee begrüßen wir. Mit dem neuen Spitalstandort Sursee sollten jedoch auch die Linienführung der Kurse 81, 87 und 399 an die neuen Verhältnisse angepasst werden.	Kenntnisnahme Dem stimmen wir zu. Die Anbindung des neuen Standorts des LUKS ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Der VVL hat intern Planungsarbeiten bereits gestartet.	---
Buttisholz	Der Nachtstern N60 verkehrt von Grosswangen nicht über Buttisholz Dorf. Hier wäre es ideal, wenn diese Verbindung entsprechend angepasst werden könnte. Zusätzlich ist es für die Region sinnvoll, wenn der Nachtstern ab Ettswil Richtung Ruswil verkehren würde.	Kenntnisnahme Das Nachtbusnetz ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.	---
Buttisholz	Es ist zu prüfen, eine frühere Verbindung an den Bahnhof Sursee für die Anschlusszüge Richtung Bern und Basel umgesetzt werden können.	Kenntnisnahme Der Vorschlag wird wie folgt interpretiert: Abfahrt Buttisholz 5:25, Ankunft Sursee 5:41 26 IR nach Basel Abfahrt 5:48. Die Prüfung eines solchen Frühkurses wird zwischen VVL und Transportunternehmen geklärt. Das Konzept wird nicht angepasst.	---
Eich	<ul style="list-style-type: none"> – 1. Wir verweisen auf unsere diversen Eingaben bezüglich der Tarifzonengestaltung in Eich. Die Zoneneinteilung in die Tarifzone 33 (inkl. Nottwil, Buttisholz, Ruswil, Wolhusen bis Romoos) macht keinerlei Sinn (es existiert keine Verbindung über den See). Wie mehrfach beantragt soll Eich in die gleiche Zone von Sursee 	Kenntnisnahme <ul style="list-style-type: none"> – 1. Die Tarifzonen sind Sache des Tarifverbunds. Diesbezüglich haben bereits Gespräche mit der Gemeinde stattgefunden. – 2. Es ist nicht möglich, mit der L89 in Sursee für die IR's in beide Richtungen Anschlüsse anzubieten. Sonst entstehen für die Fahrtrichtung 	---

Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
	(Tarifzone 46) oder allenfalls Sempach (Tarifzone 26) eingereiht werden. – 2. Damit der öV auch richtig genutzt werden kann, sind bei der Neugestaltung der Linie 89 mit der Direktverbindung nach Sursee Abstimmungen auf die IR's nach Luzern und Bern in beiden Richtungen (Ankunft und Abfahrt) notwendig.	Bern/Olten unattraktiv lange Umsteigezeiten (Abfahrt IR nach Süden zu den Minuten 12/42, aber nach Norden 18/48). Mit den Fahrzeiten der L89 gemäss Angebotskonzept wird in Sursee aber die S1 in Richtung Süden erreicht (und der Fernverkehr Richtung Norden). Mit jedem Kurs Eich-Sursee wird also in Sursee je ein Zug nach Norden bzw. Süden erreicht.	
Ettiswil	Der Nachtstern N60 soll im Sinne der regionalen Erschliessung Nachtstern von Luzern bis Ettiswil verkehren, die Lücken von Grosswangen bis Ettiswil und über Buttisholz Dorf sind zwingend zu schliessen.	Kenntnisnahme Das Nachtbusnetz ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.	---
Ettiswil	Es ist zu prüfen, ob unter der Woche eine frühere Verbindung am Morgen an den Bahnhof Sursee für die Anschlusszüge Richtung Bern und Basel umgesetzt werden können.	Kenntnisnahme Der Korridor Ettiswil-Sursee ist nicht Teil des vorliegenden Konzepts.	---
Hildisrieden	Die Verbindung zwischen Sempach und Hildisrieden zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme Die L88 wird weiterhin stündlich Hildisrieden bedienen, via Rain nach Sempach. Bei einer allfälligen Einführung der Linie 91 würde das Angebot entsprechend erweitert. Diese würde via Schlacht nach Sempach führen, hätte also eine andere Linieneinführung.	---
Oberkirch	Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 verkehrt auf der Bahnstrasse zur Bedienung des RE-Anschlusses in Sursee ein dritter Kurs der Buslinie Nr. 62. Durch die Traktverdichtung kommt es auf der ohnehin engen Strasse zu Begegnung zwischen Bus-Bus, welche u. a. die Verkehrssicherheit beeinträchtigt (die Busse müssen im Begegnungsfall auf das Trottoir ausweichen). Der Gemeinderat beantragt, diesen dritten Kurs so bald wie möglich auf die Umfahringstrasse zu verlagern um die Zustand vor dem Fahrplanwechsel wieder herzustellen und bevor sich dieser zusätzliche Kurs bei den öV-Nutzenden etabliert.	Kenntnisnahme Dazu laufen aktuell (Feb. 2025) Abklärungen beim VVL und der Rottal Auto AG.	---
Ruswil	Der Nachtstern N60 verkehrt von Grosswangen nicht über Buttisholz Dorf. Hier wäre es ideal, wenn diese Verbindung entsprechend angepasst werden könnte. Zusätzlich ist es für die Region sinnvoll, wenn der Nachtstern ab Ettiswil Richtung Ruswil verkehren würde.	Kenntnisnahme Das Nachtbusnetz ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.	---
Ruswil	Es ist zu prüfen, eine frühere Verbindung an den Bahnhof Sursee für die Anschlusszüge Richtung Bern und Basel umgesetzt werden können.	Kenntnisnahme Der Vorschlag wird wie folgt interpretiert: Abfahrt Ruswil 5:16, Ankunft Sursee 5:41 26 IR nach Basel Abfahrt 5:48. Die Prüfung eines solchen Frühkurses wird zwischen VVL und Transportunternehmen geklärt. Das Konzept wird nicht angepasst.	---
Sempach	Eine rasche Umsetzung der Linie 91 (inkl. neuer Haltestelle Raum Obermühle) würde begrüsst. Eine Abstimmung des Fahrplanes mit dem Ziel einer halbstündlichen Verbindung Sempach – Sursee wäre wichtig. Zukünftig könnte mit der Linie 91 auch das strategische Arbeitsgebiet (SAG) Honrich und der Raum Schlacht (historische Gedenkstätte / Restaurant) erschlossen werden.	Kenntnisnahme Ein sauberer Halbstudentakt auf der Achse Sempach-Sursee wird auch mit der L91 nicht möglich sein, da die Linien 84 und 91 verschiedene Bahnanschlüsse in Sursee bedienen (L84: IR nach Norden und S1 nach Süden, L91: RE nach Norden und Süden). Es ist angedacht, dass die L91 via Schlacht verkehrt. Die Haltestellen(standorte) sind aber noch nicht definiert.	---
Sempach	Aufgrund von zeitlich abweichenden Arbeitsmodellen würde eine Überprüfung der morgendlichen Startzeit begrüsst. Beispielsweise könnte ein um eine Stunde vorgezogener erster Kurs für Betriebe wie die SUI SAG mit Standort in der Allmend oder das SPZ in Nottwil wertvoll sein.	Kenntnisnahme Anpassung vorstellbar, um das Arbeitsgebiet zu erreichen. Muss in der Detailplanung der Verlängerung der L70 geklärt werden, insofern nicht Teil des Konzepts. Diese Frage wird zwischen VVL und Transportunternehmen geklärt.	---
Grosswangen	Es ist sehr wichtig, dass mit den bestehenden Buslinien die Anschlussverbindungen rechtzeitig erreicht werden.	Kenntnisnahme - Zustimmung Die Betriebsstabilität und die Sicherung der Anschlüsse waren bei der Konzepterarbeitung zentral.	---
Grosswangen	Es stellt sich die Frage, ob die neue Linie 70 von Sempach-Station via Neuenkirch nach Nottwil tatsächlich ein Bedarf darstellt.	Kenntnisnahme Die verlängerte Linie 70 ist bei den Gemeinden Sempach, Neuenkirch und Nottwil grundsätzlich auf Zustimmung gestossen. Im Betrieb wird sich	---

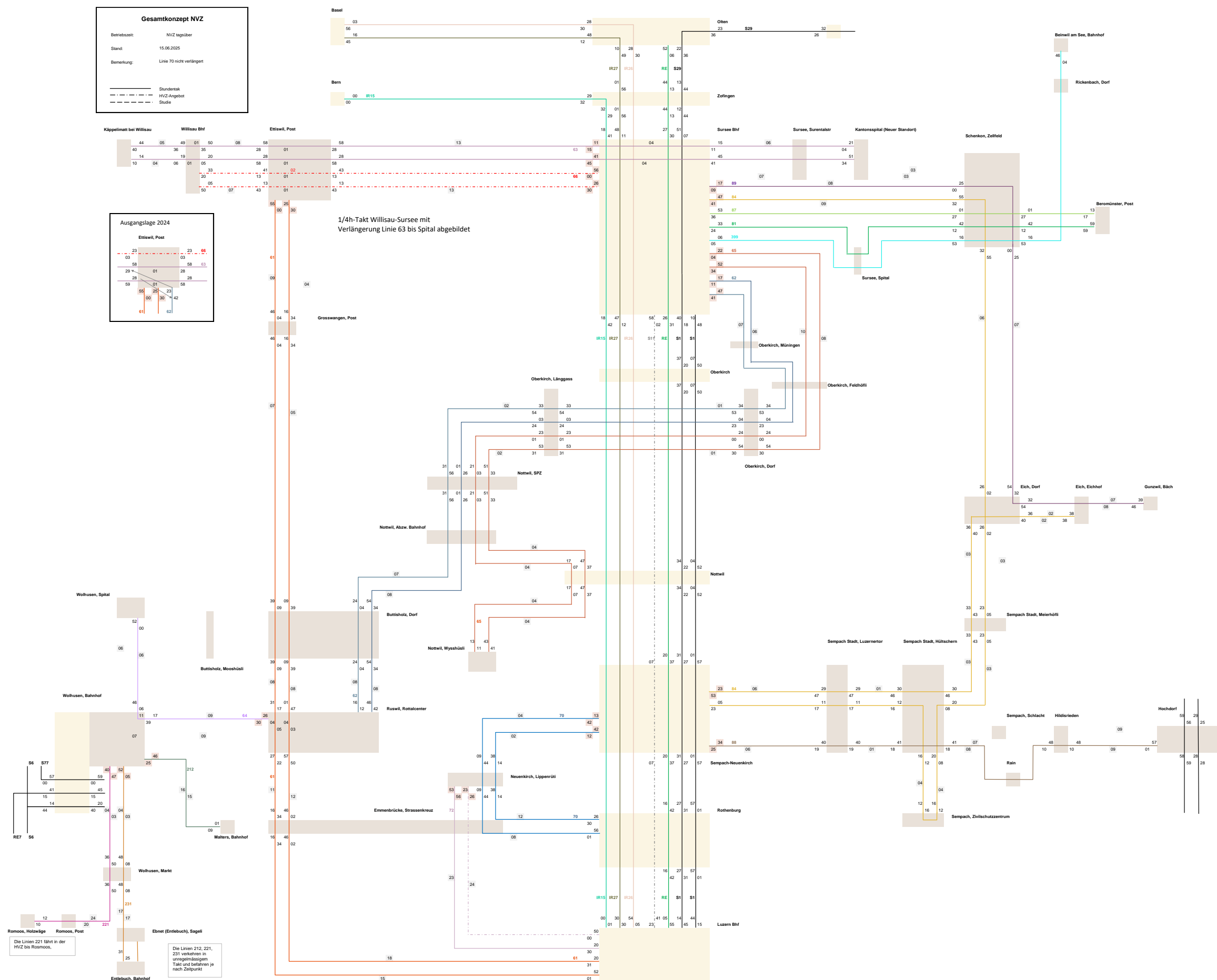
Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
		zeigen, ob die Fahrgastzahlen genügend hoch sind.	
Sursee	Kapitel 5.4. Wir verweisen darauf, dass die Weiterentwicklung nicht nur in Zusammenhang mit dem neuen Spitalstandort stattfindet (im Netzplan ist dies schon gut ersichtlich). Es gilt auch eine enge Abstimmung und Koordination mit dem Projekt «Optimierung Gesamtverkehr Region Sursee» und dem Konzept Bus 2040 sicherzustellen.	Kenntnisnahme Das Konzept Bus 2040 wurde für die Studie berücksichtigt. An einigen Stellen wird jedoch begründet davon abgewichen. Das Projekt "Optimierung Gesamtverkehr Region Sursee" kann/muss beim aktuellen Planungsstand noch nicht berücksichtigt werden. Es hat jedoch zum Ziel, die Verlustzeiten des Busverkehrs wegen Verkehrsüberlastung MIV zu reduzieren, was im Sinne des ÖV ist.	---
Frage 8 Weitere Rückmeldungen			
Buttisholz, Ettiswil, Ruswil	Die Haltestellen entlang der Kantonsstrasse sind im Rottal noch nicht BEHIG tauglich. Hier sollte der VVL entsprechend Einfluss nehmen.	Kenntnisnahme Wir stimmen dem zu. Die Umsetzung des BehiG obliegt dem Strasseneigentümer, nicht dem VVL.	---
Buttisholz, Ruswil	Die Platzierung der Linie 62 auf dem Busbahnhof in Sursee ist nicht ideal. Hier ist es wünschenswert, dass der Linie 62 eine Haltekante näher beim Bahnhof / bei der Unterführung zugewiesen wird. Somit können auch bei Verspätungen des Busses die Anschlusszüge besser erreicht werden (rennen ist gefährlich)!	Kenntnisnahme Dieser Kritik kann nicht gefolgt werden. Die Ankunft der L62 ist auf der Kante E, die sich sehr nahe an der Unterführung befindet. Es gibt keine näher gelegene Kante.	---
Neuenkirch	Der Bahnhof in Sempach Station als Umsteigeknoten am Oberen Sempachsee ist nicht nur für uns, sondern für die ganze Region sehr wichtig. Umso entscheidender ist für uns, dass die einzelnen Buslinien (alle) mind. 2x/ pro Stunde verkehren und nicht einzelne Linien zu «Nebenprodukten» werden oder im Fall von Hellbühl gar nicht angeschaut werden. (Die ganze Gemeinde Neuenkirch mit allen ihren Ortsteilen gehört zum RET Sursee-Mittelland und so zum ÖV-Perimeter Sempachersee West und Ost).	Kenntnisnahme Hellbühl ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Hellbühl profitiert jedoch indirekt von der Verlängerung der Linie 60 ins Industriegebiet Buttisholz/Grosswangen.	---
Oberkirch	Zusammenfassend stellen wir, aufgrund der obigen Ausführungen, die folgenden Anträge: – Vollständige Entlastung der Bahnstrasse vom öv (Priorität Quartierschliessung und Velopremi-umroute), – Vorab vertiefte Abklärung zum Buskorridor Müni-genstrasse (Fahrversuche + Studie, sofern die vertiefte Prüfung positiv ausfällt, wird lediglich ei-nem max. zweijährigen Versuchsbetrieb zuge-stimmt), – Übergeordnete Prüfung von Optionen und Vari-anten (inkl. Linienführung und Fahrzeuggrösse) – Berichtsergänzungen zu Themen Velopremi-umroute, – Baldmöglichste Verlegung des dritten Kurses Li-nie 62 auf die Umfahrungsstrasse	Kenntnisnahme - Zustimmung Abklärungen Müni-genstrasse bereits im Bericht West erwähnt. Überlegungen zur Verlegung des 3. Kurses der L62 auf die Umfahrungsstrasse laufen (Stand Feb. 2025).	Berichtsergänzun-gen Bahnstrasse (Velopremi-umroute und Quartier-erschliessung)
Postauto	Kritischer Erfolgsfaktor: Die rechtzeitige Umsetzung der Infrastrukturmass-nahmen sind zentral und entscheidend, ob und wann das neue Buskonzept umgesetzt werden kann. Wir empfehlen daher dringend, aus Sicht VVL/vif zusammen mit den Gemeinden, diese Auf-gaben sofort anzupacken, damit die Vorausset-zungen rechtzeitig geschaffen sind. Für Transport-unternehmungen bedeutet dies, dass ein Ent-scheid idealerweise 1,5 – 2 Jahre im Vorfeld ge-troffen werden muss, damit u.a. notwendige Be-schaffungen von E-Bussen und Ladeinfrastruk-turerweiterungen sichergestellt werden können.	Kenntnisnahme - Zustimmung	---
Ruswil	Die Industriezone Grindel sollte mit einer Bushal-testelle versehen werden. Ebenso sollen die Hal-testellen im Knoten Ruediswil inklusive Teilstück Leinstrasse (Radweg und Haltestelle) optimiert und realisiert werden.	Kenntnisnahme Der VVL hat die Zustimmung bereits gegeben. Klärung mit vif.	---
Ruswil	Wie bereits unter P. 1 erwähnt: beibehalten der Li-nie 61 zum Bahnhof Luzern.	Kenntnisnahme Nicht Gegenstand der vorliegenden Planung	---

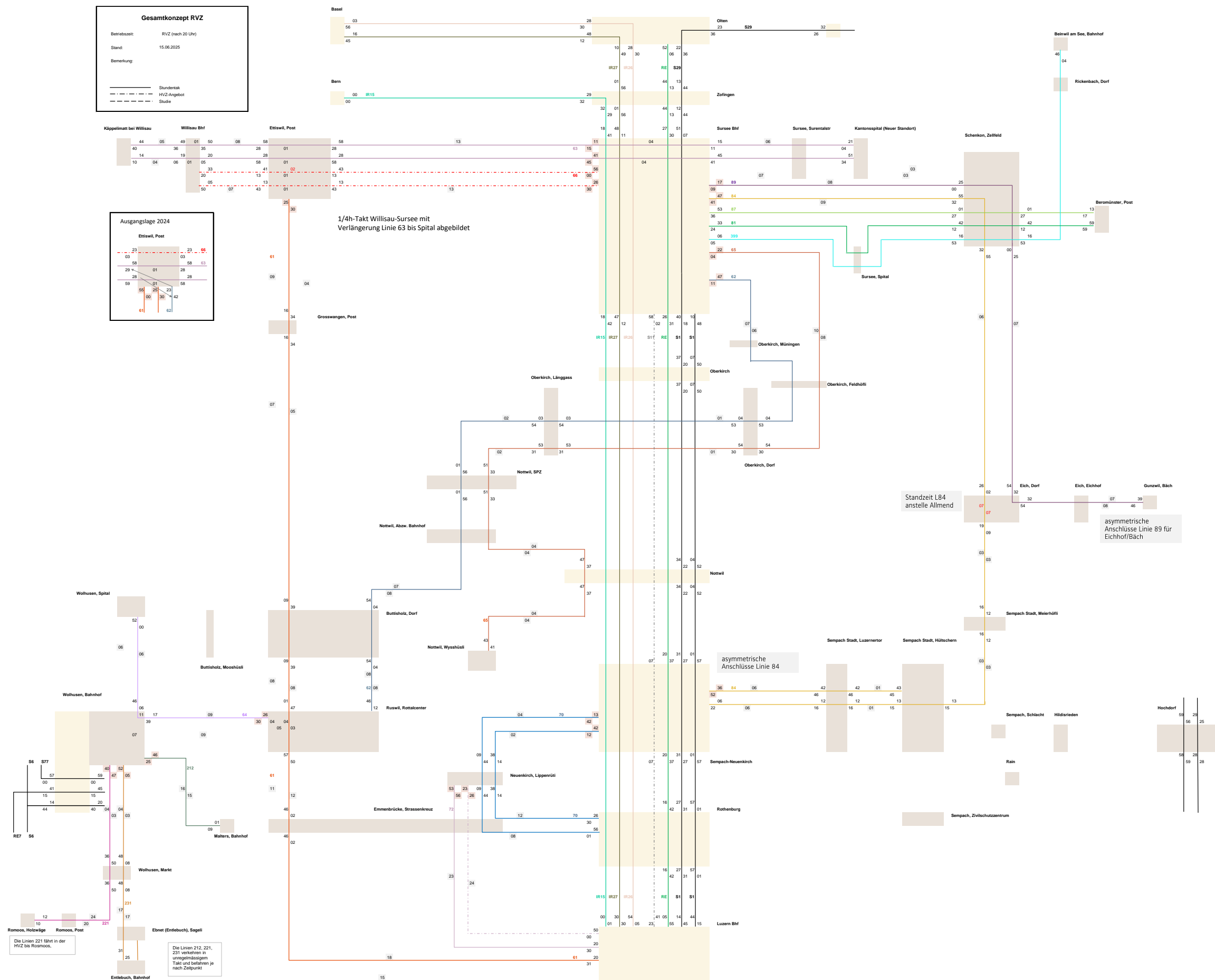
Stellung- nehmende	Rückmeldung	Stellungnahme metron/VVL	Anpassung an Konzept/Bericht
Ruswil	Der Bahnhof Werthenstein muss weiterhin durch die SBB bedient werden. Das heisst, dass am bisherigen Angebot festgehalten werden soll.	Kenntnisnahme Nicht Gegenstand der vorliegenden Planung	---
Sempach	Für die Stadt Sempach ist ein ausgeglichener Modalsplit wichtig. Der ÖV soll ein attraktives Angebot gegenüber dem MIV darstellen und die unterschiedlichen Mobilitätsformen sich so ergänzen. Die Bemühungen um ein umfassendes Buskonzept, das attraktive Verbindungszeiten ggf. auch ohne Druck auf die Rentabilität anbietet, werden daher sehr begrüsst. Die Abstimmungen auf die Bahnzeiten in Sempach-Neuenkirch und Sursee sind wichtig.	Kenntnisnahme	---
Gross- wangen	In Grosswangen bestehen nach wie vor keine behindertengerechten Busstationen. Die Menschen mit Einschränkungen sind auf diese angewiesen. Der Gemeinderat fordert eine zeitnahe Umsetzung.	Kenntnisnahme Wir stimmen dem zu. Die Umsetzung des BehiG obliegt dem Strasseneigentümer, nicht dem VVL.	---
Gross- wangen	Die (provisorische) Buswendeschlaufe kann nicht nur für den Nachtbus genutzt werden, sondern könnte auch für weitere Busverbindungen benutzt werden (im Zusammenhang mit frei werdenden Kapazitäten durch den Ortsbus in Sursee). Grosswangen gewährleistet die benötigten Voraussetzungen (z.B. WC-Anlagen) zur Verfügung zu stellen.	Kenntnisnahme Dies nehmen wir sehr wohlwollend zur Kenntnis.	---
Schenkon	Überprüfung der Umsteigehaltestelle in Schenkon für die Busse von Sempach nach Beromünster Begründung: Aktuell müssen die Kantonsschüler, welche jeweils von Sempach kommend nach Beromünster, in Schenkon einen Umstieg bei der Haltestelle Zellfeld machen. Die Frage ist, ob man dies so optimieren könnte, dass der Umstieg neu bei der Haltestelle Zellburg (Coop) gemacht werden könnte und folglich die Bushaltestelle Zellfeld in Richtung Sursee geschlossen werden könnte.	Ablehnung Dieser Sachverhalt ist nicht Gegenstand des vorliegenden Konzepts.	---

Anhang: Netzgrafiken Gesamtkonzept

HVZ Mo-Fr, Morgen und Abend

NVZ tagsüber



RVZ (Abend nach 20 Uhr)

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11