

Bus 2040



**Bericht über die öffentliche Mitwirkung
vom 6.12.2022 bis 6.03.2023**

Stand, 26. September 2023

Inhaltsverzeichnis

Impressum..... 3

1. Überblick über die Teilnahme 4

2. Umfrage zur Zustimmung 4

3. Allgemeine Schwerpunkte aus der Mitwirkung 5

4. Spezielle Schwerpunktthemen 6

Anhang – Liste Teilnehmende

Impressum

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
info@vvl.ch
www.vvl.ch

Projektleiter:in

Roland Haldemann
041 228 47 26, roland.haldemann@vvl.ch

1. Überblick über die Teilnahme

Der Entwurf des Planungsberichtes «Bus 2040 – Strategische Netzentwicklung» wurde vom 6.12.2022 bis 6.03.2023 über das Online-Tool «E-Mitwirkung» in eine breite öffentliche Mitwirkung gegeben.

Insgesamt äusserten sich 121 Stellungnehmende zum Entwurf der Planungsstudie. Die Aufteilung auf die einzelnen Teilnehmendenkategorien ist in Abbildung 1 dargestellt. Verschiedene Gemeinden haben sich der Stellungnahme ihres jeweiligen Gemeindeverbands angeschlossen. Die 121 Stellungnehmenden haben rund 800 Einzelanträge, allgemeine Bemerkungen und Hinweise eingereicht, wobei auch verschiedene gleichlautende Anliegen – sowohl sehr konkrete wie auch allgemeiner Natur – eingegangen sind.

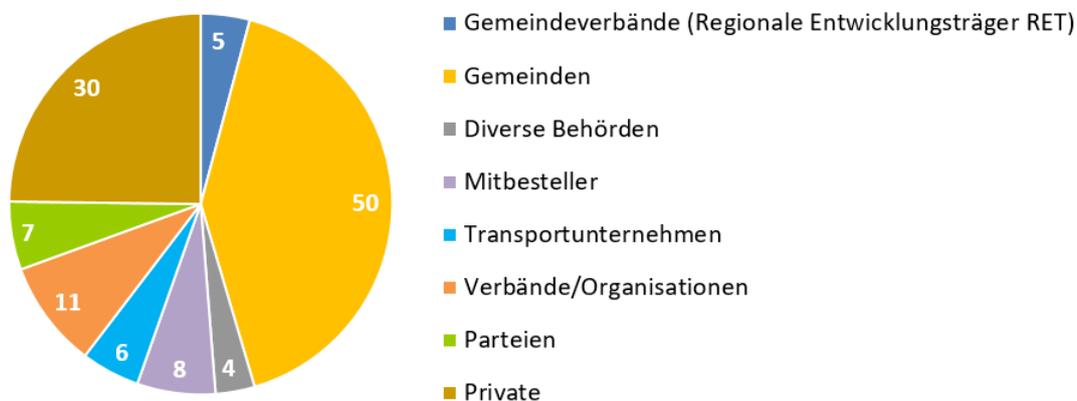


Abbildung 1: Übersicht Anzahl Stellungnehmende pro Teilnehmendenkategorie

Sämtliche Rückmeldungen wurden vom Verkehrsverbund Luzern inhaltlich gesichtet, beurteilt und hinsichtlich Machbarkeit geprüft sowie in zusammengefasster Form mit dem Verbundrat diskutiert. Nachfolgend werden die wichtigsten Rückmeldungen zu verschiedenen Themen in zusammengefasster Form dargestellt.

2. Umfrage zur Zustimmung

Alle Teilnehmenden konnten im Online-Tool ihre generelle Zustimmung zu den Ergebnissen der Studie abgeben. Gewählt werden konnte zwischen «stimme zu», «stimme eher zu», «stimme eher nicht zu», «stimme nicht zu» und «keine Antwort». 76 Stellungnehmende haben den Grad ihrer Zustimmung angegeben; Abbildung 2 zeigt das Ergebnis.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die erarbeiteten Planungsergebnisse grösstenteils unterstützt werden, die strategische Busnetzentwicklung breit akzeptiert wird und der aufgezeigte Pfad zur langfristigen Entwicklung des Busangebots im Kanton Luzern als zielführend erachtet wird.

Bei differenzierter Betrachtung nach Teilnehmendenkategorien, wie bspw. nach Gemeinden oder Privaten, zeigt sich, dass die ablehnenden Rückmeldungen («stimme nicht zu» oder «stimme eher nicht zu») in der Regel auf einer vorgeschlagenen Einzelmassnahme beruhen. Die insgesamt 8

Rückmeldungen «stimme nicht zu» beispielsweise stammen von 4 Privatpersonen, welche mit der vorgeschlagenen Durchbindung der Linien 11 und 15 am Sonnenberg in Kriens nicht einverstanden sind und 3 Gemeinden und einer Privatperson, welche die Anbindung der Regionalbuslinien am Bushub Emmenbrücke ablehnen.

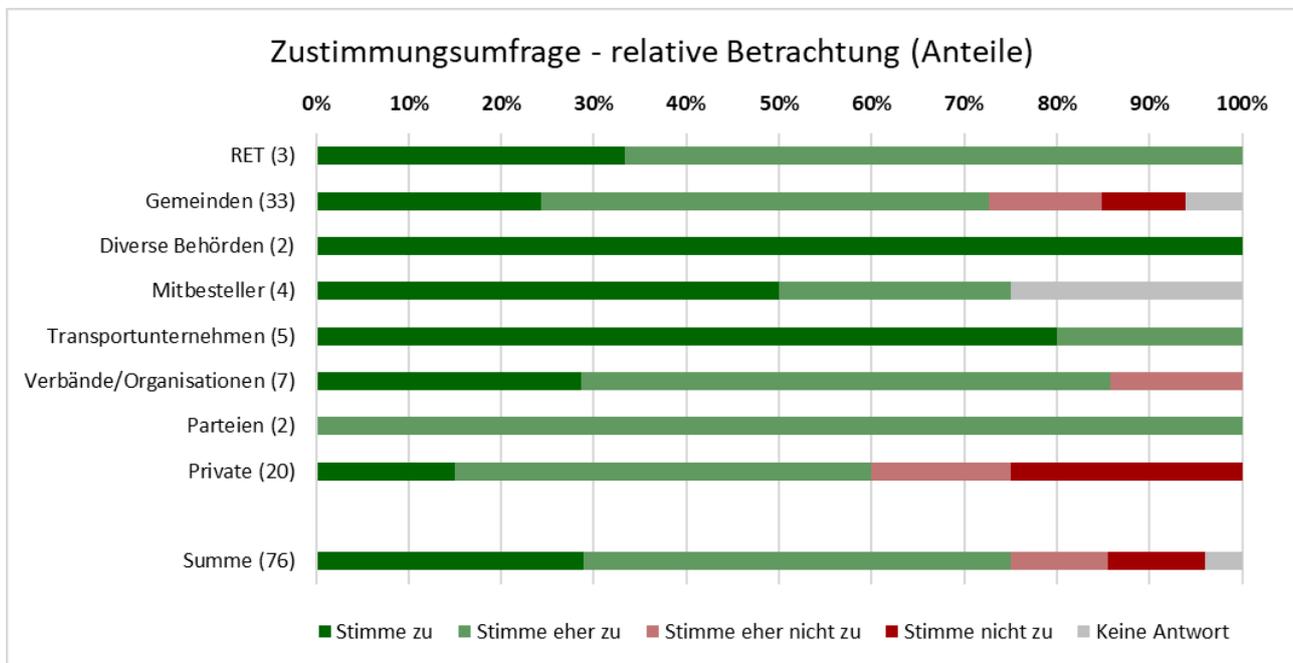


Abbildung 2: Übersicht Grad der generellen Zustimmung

3. Allgemeine Schwerpunkte aus der Mitwirkung

Die eingegangenen Stellungnahmen lassen sich nach folgenden zustimmenden und ablehnenden Aspekten zusammenfassen:

- + Die strategischen Zielsetzungen werden grundsätzlich befürwortet und unterstützt.
- + Zahlreiche neue Elemente und Anebotsmodule (z.B. Erschliessung Ruopigen/Reussbühl mit einer städtischen Hauptbuslinie, kantonsübergreifende Buslinie Hitzkirch-Meisterschwanden, Verbesserung Anbindung und Erschliessung Pilatusbahnen) werden sehr begrüsst.
- + Der DBL soll ohne Verzögerungen realisiert werden.
- + Mit der etappierten Umsetzung von Bus 2040 soll nicht zugewartet werden.
- + Die stipulierten öV-Priorisierungen und Busbeschleunigungsmassnahmen sind unbestritten; es wird von verschiedener Seite eine möglichst rasche und konsequente Umsetzung gefordert.
- Zum Teil liegt der Fokus der Studie zu stark auf dem Perimeter Agglomeration/Stadt Luzern (Ungleichbehandlung Perimeter Luzern Land).
- Die prognostizierten Nachfragezahlen 2040 aus dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Luzern (GVM) werden zum Teil in Frage gestellt bzw. kritisch hinterfragt.

4. Spezielle Schwerpunktthemen

Auf eine Wiedergabe aller ca. 800 Einzelanträge und deren Würdigung/Beurteilung wird verzichtet. Zahlreiche Einzelanliegen beispielsweise zu konkreten Präzisierungen, formalen Korrekturwünschen und erläuternden Zusatzinformationen sind direkt in den überarbeiteten Schlussbericht und/oder die Karten eingeflossen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Schwerpunktthemen aus der Mitwirkung – mit zum Teil strategischer Relevanz – stichwortartig und in Tabellenform zusammengefasst und aufgelistet. Die Tabelle beinhaltet drei Spalten:

- Spalte 1: Kapitel und Inhalt der Eingabe(n)
- Spalte 2: Umgang damit (z.B. Berücksichtigung, Ablehnung oder Abgrenzung) inkl. Begründung
- Spalte 3: Auswirkungen auf das Konzept bzw. den Bericht und die Karten

Kapitel/Inhalt	Umgang und Begründung	Auswirkungen auf Konzept/Bericht
<p>Kapitel 2.3</p> <p>Aufteilung Verkehrsmodellzone 31 Arth in separate Zonen für den Bezirk Küssnacht und für den übrigen Bereich</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Eingabe berechtigt</p> <p>Verkehrsmodellzone 31 wurde wie gewünscht aufgeteilt und allfällige Auswirkungen auf Zielkonzept geprüft (Konzept Linien 25 und 26)</p> <p>Netzstrategische Folgerungen und Empfehlungen bleiben unverändert</p> <p>Inhaltlich Bestandteil nachfolgend vorgeschlagene Vertiefungsplanung Luzern Ost</p>	<p>Keine Konzept- bzw. Berichts Anpassungen</p> <p>Einfügen Textfeld mit entsprechendem Prüfauftrag und Abklärungsergebnissen auf Seite 11 im Beilagen-dossier Wunschlinien Teil 2 (Zone 31 – Arth)</p>
<p>Kapitel 3.1</p> <p>Konkrete Lösung für bessere Erschliessung ESP Rothenburg aufzeigen</p>	<p>Abgrenzung</p> <p>Nicht Flughöhe und Inhalt der netzstrategischen Planung Bus 2040</p> <p>Verschiedene Detailprüfungen ausserhalb der vorliegenden Planung bereits erfolgt; keine zweckmässige Lösung auf Stufe Liniennetz</p> <p>Separater Prozess/Studie läuft bereits (siehe Planungsvereinbarung «Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr für den ESP Rothenburg», Medienmitteilung vom 27. April 2023)</p>	<p>Ergänzung Bericht Kap. 3.3.1 und Karte</p> <p>Textliche Ergänzung und planliche Darstellung des vom VVL priorisierten Optimierungsvorschlags mittels Fussgänger-/Velobrücke von Haltestelle Wahligen Nord/IKEA auf Westseite ESP zuhanden APLU 5G</p>
<p>Kapitel 3.1</p> <p>Ergänzung Bahnangebot mit zusätzlichen S-Bahn-Stationen (Horw See, Steghof, Ruopigen) und Auswirkungen auf Zielkonzept aufzeigen</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Anliegen berechtigt</p>	<p>Ergänzung Bericht</p> <p>Neues Unterkapitel 2.1.3 «Umgang mit diskutierten zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen»</p> <p>Neues Unterkapitel 3.4.2 «Auswirkungen diskutierte zusätzliche S-Bahn-Haltestellen auf Liniennetz»</p>

Kapitel/Inhalt	Umgang und Begründung	Auswirkungen auf Konzept/Bericht
<p>Kapitel 3.1</p> <p>Kontroverse Diskussion Busachse Bahnhof Ost; Kurz-/Mittelfrist-Lösung wird in Frage gestellt; Forderung nach Gleichbehandlung diskutierte Busachsen Bahnhof Ost und Zentralstrasse</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Zwischenzeitlich neue Erkenntnisse bezüglich zusätzlicher Busachsen am Bahnhof Luzern verfügbar (Ergebnisse Gesamtverkehrliche Überprüfung Empfehlungen Testplanung DBL, Verkehrskonzept Bahnhofplatz 2030)</p> <p>Grösserer Gesamtnutzen und prioritäre Bedeutung Busachse Bahnhof Ost aus öV-planerischer und netzstrategischer Sicht unbestritten</p> <p>Politische Beurteilung/Würdigung nicht Gegenstand der netzstrategischen Planung Bus 2040</p>	<p>Ergänzung bzw. Überarbeitung Bericht</p> <p>Überarbeitung Berichtskapitel mit entsprechenden Inhalten unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich neuen Erkenntnisse bezüglich zusätzlicher Busachsen am Bahnhof Luzern</p> <p>Studie Bus 2040 fokussiert sich weiterhin auf die öV-planerischen und öV-strategischen Aspekte und verzichtet auf politische Würdigung</p>
<p>Kapitel 3.3</p> <p>Optionales Zielkonzept Tribtschen (Bericht Seite 49) wird kategorisch abgelehnt</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Heutige Netzstruktur im Raum Tribtschen grundsätzlich auch mit Rahmenbedingungen Horizont 2040 funktional und zielführend</p> <p>Zum Teil kritisch einzuschätzende Machbarkeitsfragen</p>	<p>Unterkapitel «Optionales Zielkonzept 2040 Tribtschen» im Bericht ersatzlos streichen</p>
<p>Kapitel 3.3.3</p> <p>Gesamtkonzept Teilgebiet Luzern Ost; stark divergierende Angebotsvorstellungen unter Stellungnehmenden</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Separate Vertiefungsplanung Gesamtperimeter ca. 2024/2025</p> <p>Isolierte Berücksichtigung Einzelanliegen ohne Gesamtnetzbeachtung nicht möglich</p> <p>Herbeiführung «politisch» konsensfähige Netzlösung nur mit partizipativem Prozess möglich</p>	<p>Keine Konzeptanpassungen, Hinweis im Bericht auf Vertiefungsplanung aufgrund laufender Überarbeitung Bahn-Angebotskonzept 2035 und zum Teil unterschiedlicher Angebotsvorstellungen innerhalb Region</p> <p>Zielkonzept 2040 bildet Grundlage; am Bushub Ebikon wird als Fixpunkt festgehalten (Nutzen DBL)</p> <p>Vorschläge/Kritikpunkte aus Mitwirkung als weitere Grundlagen für Vertiefungsplanung</p> <p>Information Gemeinden und RET über Vertiefungsplanung bereits erfolgt (STG-Sitzung GM LuzernOst vom 14. Juni 2023)</p>

Kapitel/Inhalt	Umgang und Begründung	Auswirkungen auf Konzept/Bericht
<p>Kap. 3.3/4.2/6.2</p> <p>Zahlreiche Forderungen, auf Anbindung Regionalbuslinien 50/52, 61 und 72 an Bushub Emmenbrücke zu verzichten</p>	<p>Ablehnung</p> <p>Hub-Strategie ist Zielsetzung und Inhalt aller übergeordneten Programme/Planungen seit APLU 2G und Richtplan 2015</p> <p>Wichtige Massnahme für Nutzenmaximierung DBL</p> <p>Mit vorgeschlagener Anbindung auch an Emmenbrücke resultiert bessere Situation als mit ursprünglich angedachter Anbindung nur in Rothenburg Station und Emmenbrücke Kapf</p>	<p>Keine Konzeptanpassungen</p> <p>Argumentation «pro Anbindung» in entsprechenden Berichtskapiteln schärfen</p>
<p>Kap. 3. 4</p> <p>Verdeutlichung «Wirkung» Buskonzept auf Bahn</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Nutzenmaximierung DBL als wichtige Zielsetzung bzw. als Notwendigkeit für gute Position DBL im nationalen Wettbewerb</p>	<p>Ergänzung bzw. Überarbeitung Bericht</p> <p>Wirkung Buskonzept auf Bahn in passenden Textpassagen prägnant herauschälen</p> <p>Darstellung Bushubs in Karten verdeutlichen</p>
<p>Kap. 4.3</p> <p>Eilbusverbindung Malters – Seetalplatz (Emmenbrücke, Bahnhof Süd)</p>	<p>Abgrenzung</p> <p>Auch kurzfristiges Anliegen gemäss Kantonsratsbeschluss zu öV-Bericht 2023-2026</p> <p>Wird in den nächsten Monaten als Übergangslösung nochmals geprüft</p> <p>In Horizont Bus 2040 mit DBL weiterhin verworfenes Netzelement (Konkurrenz zu Nutzen DBL)</p>	<p>Keine Konzept- bzw. Berichts Anpassungen</p> <p>Information Gemeinden und RET über weiteres Vorgehen</p>
<p>Kap. 4.3/6.2</p> <p>Eilbusverbindung Ruswil – Buttisholz – Sursee</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Ablehnung «ursprüngliche» Forderung Eilbus nach Sursee bereits ab Wolhusen wird von Gemeinden und RET akzeptiert</p> <p>Prüfung Eilbusverbindung Ruswil – Sursee im Rahmen laufender Studie Sempachersee West</p>	<p>Keine Konzeptanpassung</p> <p>Präzisierung Bericht Kap. 6.1 «Westseite des Sempachersees»</p> <p>Information Gemeinden und RET über weiteres Vorgehen anlässlich Regionalkonferenzen im Herbst 2023</p>

Kapitel/Inhalt	Umgang und Begründung	Auswirkungen auf Konzept/Bericht
<p>Kap. 5.2</p> <p>Erschliessung ESP in Reiden und Wikon; Wunsch Kt. AG nach Überprüfung Linien 4/5/8/9 in separater Vertiefungsplanung</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Separate Vertiefungsplanung Linien 4/5/8/9</p> <p>Vorschlag Kt. AG zu Vertiefungsplanung über alle Linien sinnvoll</p> <p>Gemeinsame Planung Kt. AG und VVL</p>	<p>Anpassung/Ergänzung Bericht Kap. 5.2 gemäss Eingabe Kt. AG</p> <p>Organisation, Inhalte und Termine für gemeinsame Planung zusammen mit Kt. AG diskutieren</p>
<p>Kap. 7.3</p> <p>Geprüfte/verworfenen Ansätze Seetal; mit Beurteilung generell nicht einverstanden</p>	<p>Ablehnung</p> <p>Alle Anliegen Seetal wurden für Planung Bus 2040 von RET am Anfang der Studie eingebracht</p> <p>Alle Anliegen wurden inhaltlich und fachlich geprüft und je nach Ergebnissen entweder berücksichtigt (neue Linie Hitzkirch – Meisterschwanden) oder begründet verworfen (z.B. Direktverbindung Hochdorf – Sursee oder neue Linien Seetal – Freiamt)</p>	<p>Keine Konzept- bzw. Berichts-anpassungen</p> <p>Gespräch mit RET suchen</p>
<p>Kap. 9</p> <p>Wunsch nach konkreten Frankenbeträgen (Abgeltungsbedarf, Auswirkungen auf Gemeindebeiträge etc.)</p>	<p>Ablehnung</p> <p>Konkretisierung Kostenfolgen erst auf Stufe Vertiefungsplanungen (z.B. mit Fahrzeugumläufen auf Basis von Fahrplankonzepten)</p> <p>Vertiefungsplanungen erst nach Vorliegen konkreter Bahn-Angebotskonzepte möglich/sinnvoll</p>	<p>Keine Berichts-anpassungen</p>

Kapitel/Inhalt	Umgang und Begründung	Auswirkungen auf Konzept/Bericht
<p>Diverse Kapitel</p> <p>Zahlreiche Rückmeldungen/Eingaben zu planerischen Details beispielsweise bezüglich Linienführungen oder Linienverknüpfungen</p>	<p>Abrenzung / Ablehnung</p> <p>Ziel Studie: Ausrichtung aller Folgeplanungen auf einen einheitlichen Zielzustand</p> <p>Zur Verständlichkeit der Konzeptansätze im Bericht bereits konkrete Linienführungen aufgezeigt</p> <p>Vorliegende Empfehlungen mit separaten Vertiefungsplanungen zu konkretisieren und dabei Änderungen möglich</p>	<p>Ergänzung Bericht</p> <p>An geeigneter(n) Berichtsstelle(n) Planungstiefe/Flughöhe Studie verdeutlichen und auf Handlungsspielräume im Rahmen Vertiefungsplanungen hinweisen</p> <p>Inhaltliche Inputs aus Mitwirkung werden in einen «Ideenspeicher» aufgenommen und in den jeweiligen Vertiefungsplanungen untersucht</p>
<p>Diverse Kapitel</p> <p>Tarifsysteme und BehiG-Anforderungen in Konzept integrieren</p>	<p>Abgrenzung</p> <p>Nicht Inhalt der netzstrategischen Planung Bus 2040</p>	<p>Ergänzung Bericht Kap. 2.4 «Inhaltliche Abgrenzungen»</p>
<p>Diverse Kapitel</p> <p>Naherholungs-, Freizeit- und Tourismusverkehr in Konzept integrieren</p>	<p>Abgrenzung</p> <p>Anliegen betreffen Fahrplanebene</p> <p>Nicht Flughöhe und Inhalt der netzstrategischen Planung Bus 2040</p>	<p>Ergänzung Bericht Kap. 2.4 «Inhaltliche Abgrenzungen»</p>

Anhang – Liste Teilnehmende

Aus Datenschutzgründen sind die Privatpersonen anonymisiert (nur Angabe Wohnort).

Kategorie	Teilnehmende
RET	Idee Seetal
	LuzernPlus
	Region Luzern West
	Regionalverband zofingenregio
	Sursee-Mittelland
Gemeinden	Adligenswil
	Beromünster
	Buchrain
	Buttisholz
	Dagmersellen
	Dierikon
	Ebikon
	Eich
	Emmen
	Entlebuch
	Eschenbach
	Escholzmatt-Marbach
	Geuensee
	Grossdietwil
	Grosswangen
	Hasle
	Hergiswil b. W.
	Hitzkirch
	Hochdorf
	Hohenrain
	Honau
	Horw
	Knutwil
	Kriens
	Luzern
	Malters
	Meggen
	Meierskappel
	Neuenkirch
	Nottwil
	Oberkirch
	Rain
	Reiden
	Rickenbach LU
	Römerswil
	Romoos
	Root
	Rothenburg
	Ruswil
	Schlierbach
	Schongau
	Schüpfheim
	Schwarzenberg
	Sursee
	Triengen
	Udligenswil
	Weggis
Willisau	
Wolhusen	
Zell	
Diverse Behörden	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
	Bundesamt für Verkehr (BAV)
	Kanton Luzern, Dienststelle rawi
	Kanton Luzern, Dienststelle vif

Kategorie	Teilnehmende
Mitbesteller	Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton Schwyz
	Amt für Raum und Verkehr (ARV) des Kantons Zug
	Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
	Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr Kt. Uri
	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern
	Baudirektion des Kantons Nidwalden
	Kanton Aargau, Dep. BVU Kantonsverwaltung Obwalden
Transport- unternehmen	AUTO AG SCHWYZ
	Auto AG Uri
	BLS AG
	PostAuto AG
	SBB Verkehrsbetriebe Luzern AG
Verbände Organisationen	AG Berggebiet
	IG Lebensqualität Schachen
	Klimanetzwerk Buttisholz
	Korporation Buttisholz
	Pro Bahn Zentralschweiz
	Quartierverein Altstadt
	Regionalverband Suhrental RVS
	Touring Club Schweiz, Sektion Waldstätte
	VCS Luzern
	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern Verband Luzerner Gemeinden
Parteien	Die Mitte Buchrain
	Die Mitte Kanton Luzern
	FDP Buttisholz
	FDP Geuensee
	FDP Ruswil
	Grünliberale Partei Kanton Luzern
	SP Buchrain - Perlen
Private	Adligenswil
	Adligenswil
	Ballwil
	Buchrain
	Grossdietwil
	Grosswangen
	Hochdorf
	Horw
	Horw
	Inwil
	Kriens
	Langnau bei Reiden
	Luzern
	luzern
	Luzern
Luzern	
Ruswil	
Ruswil	
Steinen	
Weggis	
Willhof	