

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025: Vernehmlassung

**Teilnehmerangaben:**

Entwicklungsträger Sursee-Mittelland  
Centralstrasse 9  
6210 Sursee

**Kontaktangaben:**

Verkehrsverbund Luzern  
Seidenhofstrasse 2  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [info@vvl.ch](mailto:info@vvl.ch)  
Telefon: 041 228 47 20

**Teilnehmeridentifikation:**

9380

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Umfrage zur Zustimmung Bemerkungen zu den Antworten	Bemerkung zu Frage 1 (Gesamteindruck)	<p>Erfasst von: Beat Lichtsteiner</p> <p>Der öV-Bericht ist umfassend, ausgewogen und gibt für die Periode der nächsten vier Jahre einen konkreten, guten Überblick. Trotz der Corona-Pandemie, und den noch nicht vollständig abzuschätzenden langfristigen Auswirkungen auf den öV, ist der Bericht positiv und vor-wärtsgerichtet formuliert. Einige Teile im Bericht sind sehr differenziert und beinhalten auch Aussagen zum MIV. Für den nächsten Bericht in einer neuen Form ist es sicher hilfreich und wichtig, den öV als Teil der gesamten Mobilität zu sehen. Die Region Sursee-Mittelland ist mit den öV-Angeboten und -Kapazitäten grundsätzlich zu-frieden. Den kritischen Erfolgsfaktor sehen wir in der Zuverlässigkeit der Angebote. Gerade in den regionalen Zentren ist eine konsequente öV Bevorzugung schwierig umzusetzen, weil der Raum dazu fehlt. Dies führt auf gewissen Strecken zu zeitlichen Unsicherheiten und zu re-gelmässigen Verzögerungen, Anschlüsse werden dadurch verpasst. Wenn das zu häufig passiert, gehen die Passagierzahlen zurück. Weiter ist der Kostendeckungsgrad positiv zu vermerken und damit die erfreuliche Beliebtheit des öV auch dokumentiert. Als Anregung möchten wir mitgeben, Tangentialverbindungen neu zu denken, wie zum Bei-spiel eine Verbindung von Beromünster Richtung Beinwil am See. Bei den Tangentialverbindungen Sursee - Willisau und Sursee – Beromünster ist eine höhere Fahrplantreue anzustreben. Bus 2040 ist ein wichtiges Projekt, um die Zeit bis zur Eröffnung der DBL gut zu meistern, die Nachfrage nach dem öV-Angebot weiterhin zu steigern und das Angebot nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern anzudenken. Das bestehende Angebot über die Infrastruktur weiterzuentwickeln (Busbevorzugung) ist zudem ein richtiger Ansatz.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Umfrage zur Zustimmung Bemerkungen zu den Antworten	Bemerkung zu Frage 2 (Ausgangslage)	<p>Erfasst von: Beat Lichtsteiner</p> <p>Die Ausgangslage ist grundsätzlich gut dargestellt. Es muss gelingen, Nachfragespitzen zu brechen, damit die Verteilung der Fahrgäste und da-mit verbunden der Komfort für die öV-Nutzerinnen und -Nutzer hoch bleibt. Die Begrenzung der Nutzungskapazitäten bzw. der Ausbaukapazitäten bei der Bahn bis zum Ausbau des DBL sind für die Region eine Herausforderung. Geht man nur von einem leichten Wachstum der Benutzerzahlen auf der Schiene aus, wird es eng. Die Massnahmen unter 5.2.4 sollen dazu beitragen, diese Zeitspanne gut zu überbrücken. Es kann davon ausgegangen werden, dass der aufgrund von Homeoffice reduzierte Arbeits-pendlerstrom durch die vermehrte Nutzung des öV durch Freizeitsuchende ausgeglichen wird. Das führt immerhin zu einer besseren zeitlichen Verteilung der Nachfrage. Es fehlen uns Szenarien im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Es fehlen Einnahmen und die Nachfrage sollte sich laut Aussagen im Bericht erst 2024 wieder auf dem Niveau vor der Pandemie bewegen. Dadurch soll eine Spirale nach unten z.B. Streichung von Buslinien oder Schaffung von neuen Taktlücken verhindert werden, welche aufgrund der Pandemie eintreffen könnten. Zudem soll zur Attraktivitätssteigerung eine Angebotsausweitung ins Auge gefasst werden. Dazu gehört zum Beispiel eine gute Verbindung von der Region Sursee-Mittelland in Richtung Seetal. Die Region Sursee-Mittelland hat einige grössere «Störquellen», insbesondere in der Stadt Sursee und den umliegenden Gemeinden. Diese sind nicht so einfach zu beheben. Hier ist es wichtig, dass die Region, die Dienststelle Vif und der VVL weiterhin eng zusammenarbeiten und nachhaltige Lösungen finden z.B. durch eine klare öV-Bevorzugung auf gewissen Streckenabschnitten. Dies müsste so im Bauprogramm abgebildet werden, um dem Anliegen Nachdruck zu verleihen. Die Preissensibilität bei den Nutzerinnen und Nutzern ist gross. Es ist nicht verständlich, weshalb die Ticketpreise viel mehr gestiegen sind als die übliche Teuerung. Die macht den öV unattraktiver gegenüber dem MIV, was wiederum die Ziele des Modalsplits zuungunsten des öV beeinflussen könnte. Insbesondere an den Schnittstellen und Übergängen von Tarifzonen gibt es enorme Preisunterschiede, was die öV-Nutzung für Bewohnerinnen und Bewohner gewisser Gemeinden (z.B. Eich, Nottwil) unattraktiv macht. Hier wünschen wir uns Lösungen, welche die Tarifzonen neu regeln und sie fairer ausgestalten. Mittel- bis langfristig ist eine bundesweite Tarifregelung ohne regionale Tarifzonen anzustreben. Wir begrüssen den Weg, weniger Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen einzusetzen. Erste Versuche werden zeigen, ob sich E-Mobilität für Busse in den ländlichen Gebieten bewährt. Das Datenmanagement bietet neue Möglichkeiten, das Mobilitätsverhalten zu analysieren und für die Angebotsweiterentwicklung zu nutzen. Hier ist es wichtig, dass auf Ebene Kanton und nicht nur in der Agglo bzw. der Stadt, Daten systematisch gesammelt und den Transportunternehmen und dem VVL zur Verfügung gestellt werden. Generell würde sich die Region Sursee-Mittelland für Pilotprojekte im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des öV gerne zur Verfügung stellen.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Umfrage zur Zustimmung Bemerkungen zu den Antworten	Bemerkung zu Frage 3 (Zielzustand und Ziele)	<p>Erfasst von: Beat Lichtsteiner</p> <p>Die Tarife sind nicht überall ausgewogen. Es gibt gewisse Zonengerechtigkeiten z.B. Eich oder Nottwil sind Gemeinden unserer Region, welche gegen Norden und Süden gleich in neue Tarifzonen fahren. Die Digitalisierung könnte hier neue Möglichkeiten bieten, indem die Distanz entscheidend ist für den Ticketpreis oder allenfalls noch mit einem kapazitätsbezogenen Faktor errechnet wird. Analog der Stadt/Agglo Luzern, wo zwei Tarifzonen gerechnet werden, weil das Angebot viel grösser ist. Mittel- bis langfristig ist eine bundesweite Tarifregelung ohne regionale Tarifzonen anzustreben. Die verschiedenen Angebote von Ticket-Apps für den öffentlichen Verkehr werden begrüsst, sie sollen die unterhalts- und kostenintensiven Ticketautomaten zunehmend verdrängen. Trotzdem soll die weniger digital affine Bevölkerung und vor allem auch ältere Menschen Zugang zur öV Nutzung niederschwellig bleiben. Die Attraktivitätssteigerung des öV durch Fair Tickets wird begrüsst. Es ist zu prüfen, ob die Spartickets generell auf alle Verbindungen ausgeweitet werden können. Mit den Zielen: a) Verlagerung auf Nebenverkehrszeiten und b) neue Kunden gewinnen.</p> <p>Der VVL müsste aufgrund der Corona-Pandemie konkrete Massnahmen und Ziele für die Zeit vor 2024 beschreiben. Insbesondere, weil davon ausgegangen wird, dass sich die Auslastungen bis dann nicht wieder auf das Niveau von 2020 einpendeln werden und mit grossen finanziellen Einbussen gerechnet werden muss. Dies, um grössere Abbauprogramme zu vermeiden.</p> <p>Die Zuverlässigkeit und damit gemeint die Pünktlichkeit und die Gewährleistung der Anschlussverbindungen, bleiben zentrale Faktoren für die Beliebtheit des öV. Hier erwartet der RET Sursee-Mittelland ein gemeinsames Vorgehen und die Konkretisierung von Massnahmen zusammen mit allen Regionen, der Dienststelle Vif und dem VVL.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Umfrage zur Zustimmung Bemerkungen zu den Antworten	Bemerkung zu Frage 4 (Strategische Stossrichtungen)	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Dieser Teil des Berichtes geht in Richtung Gesamtmobilität, was durchaus Sinn macht. Wir sind sehr zufrieden mit dem neuen Nachtangebot, generell mit einem guten öV Angebot in der Region. Für unsere Region ist die Anbindung Richtung Zürich noch verbesserungsfähig: der Anschlusszug in Olten ist knapp nicht zu erreichen. Zudem brauchen wir weiterhin eine gute nationale Anbindung. Schade, ist der Halbstunden-takt nach Bern nur zu haben, wenn gleichzeitig die Verbindungen nach Basel verschlechtert werden. Wie Sie im Bericht schreiben, ist der Hub Sursee von zentraler Bedeutung. Dieser Bahnhof und auch der Bushof haben überregionale Bedeutung. Auch Reisende aus den Regionen Seetal, Freiamt, Zug, aber auch aus Luzern Nord und dem Hinterland, nutzen den Bahnhof Sursee als Einstiegsort für Reisen in die (Nord-) Westschweiz und nach Bern. Im Weiteren ist die Verkehrsdrehscheibe beim Bahnhof Sempach-Neuenkirch weiter zu entwickeln und weiter auszubauen. Aus Richtung der Stadtregion Luzern ist der Bahnhof Sempach-Neuenkirch die Eingangspforte zur Sempachersee-Region. Der Bahnhof Sempach-Neuenkirch liegt inmitten eines wirtschaftlichen Kristallisationspunktes am Oberen Sempachersee (rESP) und wird deshalb für den Pendlerverkehr immer wichtiger. Zudem wird er für Freizeitsuchende aus der Stadtregion zu einer immer bedeutenderen Drehscheibe. Die Region kann mit der geplanten Schliessung des Bahnhofes Knutwil-St. Erhard leben, sofern eine gute Anbindung dieser Gemeinde mit der zusätzlichen Buslinie 80 gewährleistet wird. Dieses RET-übergreifende Projekt bringt verschiedene Vorteile für mehrere Gemeinden. Für ein gutes Mobilitätskonzept braucht es gute Lösungen für die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Anbietern.	
Umfrage zur Zustimmung Bemerkungen zu den Antworten	Bemerkung zu Frage 5 (Spezifische Frage zu Bikesharing als Verbundaufgabe)	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Die Frage soll/kann im jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Wir erachten die abschliessende Beantwortung dieser Frage als zu verfrüht. Beim vorliegenden öV-Bericht handelt es sich um den letzten Bericht in dieser Form. In Zukunft soll die Mobilität umfassender in den strategischen Berichten miteinbezogen werden (Programm Gesamtmobilität). Im Rahmen der neuen Mobilitätsplanung sollen Fragen wie Aufgabenteilung und Finanzierung aus einer gesamtheitlichen Sicht diskutiert und festgelegt werden. Vor diesem Hintergrund sollen im jetzigen Zeitpunkt keine neuen Präjudizien geschaffen werden.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Umfrage zur Zustimmung Bemerkungen zu den Antworten	Bemerkung zu Frage 6 (Massnahmen und Finanzierung)	<p>Erfasst von: Beat Lichtsteiner</p> <p>Wir sind im Kapitel 5 einverstanden mit den geplanten Massnahmen Bus 2040 für den Übergang bis der DBL gebaut ist. Für die Region Sursee-Mittelland wird dies verkehrstechnisch eine Herausforderung werden, bietet aber auch Gelegenheit, das aktuelle System weiterzuentwickeln.</p> <p>Das Projekt K13/14/18: Optimierung Gesamtverkehrssystem Sursee Plus hat grosses Potenzial, die Fahrplanzuverlässigkeit im Raum Sursee zu verbessern. Die auf Seite 122 beschriebenen Umsetzungsmassnahmen sind für den RET Sursee-Mittelland sehr wichtig.</p> <p>Die Einschätzung der zukünftigen Finanzierung erscheint etwas optimistisch. Dies vor allem weil aufgrund der Corona-Pandemie davon ausgegangen wird, dass sich die Fahrgastzahlen erst 2024 erholen werden.</p> <p>Aufgrund der zukünftigen Mobilität und den damit verbundenen Projekten müssen Fragen bezüglich der Zuständigkeiten und Gesamtfinanzierung neu gestellt und beantwortet werden.</p>	

## Umfrage zur Zustimmung

Thematik	Fragestellung	Getroffene Antwort
Gesamteindruck	Sind Sie mit dem öV-Bericht als Ganzes (Inhalt und Darstellung) einverstanden?	Stimme zu
Ausgangslage (Kapitel 2)	Sind Sie mit der Darstellung der Ausgangslage (Kapitel 2) einverstanden?	Stimme eher zu
Zielzustand und Ziele (Kapitel 3)	Unterstützen Sie den Zielzustand 2050 und die daraus abgeleiteten Ziele bis 2025 (Kapitel 3)?	Stimme eher zu
Strategische Stossrichtungen (Kapitel 4)	Tragen Sie die kurz-, mittel- und langfristigen strategischen Stossrichtungen (Kapitel 4) mit?	Stimme zu
Fokusfrage Bikesharing als Verbundaufgabe (Kapitel 4.3.8)	Beurteilen Sie es als richtig, dass der VVL die Koordination und Finanzierung eines abgestimmten Bikesharing-Angebots nicht als Verbundaufgabe sieht (vgl. Kapitel 4.3.8)?	Stimme zu
Massnahmen und Finanzierung	Sind Sie mit den geplanten Massnahmen (Kapitel 5) und der darauf abgestimmten Finanzplanung für die Jahre 2022 bis 2025 (Kapitel 6) einverstanden?	Stimme zu