

Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept VBKG, Bushof Nottwil

Technischer Bericht

Vorprojekt

Bahnhof Nottwil

05.11.2025





Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Bezeichnung
1.0	05.11.2025	Vorprojekt

Impressum

Auftragsnummer	25809
Auftraggeber	Gemeinde Nottwil
Autor(en)	Jessica Rölli, Simon Brun
Copyright	Felder + Partner Bauingenieure AG

Inhalt

Änderungsverzeichnis	2
Impressum	2
Inhalt	3
1 Ausgangslage	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Perimeter	5
1.3 Projektziele	6
1.4 Öffentlicher Verkehr	6
1.5 Kantonales Denkmalverzeichnis und Bauinventar	6
1.6 Fusswege	7
1.7 Gefahrenkarte	7
1.8 Fruchtfolgeflächen	8
2 Grundlagen	9
2.1 Übergeordnete Grundlagen	9
2.2 Projektspezifische Grundlagen	9
2.3 Projektpläne	9
3 Projekt	10
3.1 Bushaltestelle	10
3.2 Bahnhofplatz	11
3.3 Parkieranlagen	11
3.4 Güterschuppen	13
3.5 Geschwindigkeitsregime	16
3.6 Dimensionierung Strassenbau	16
3.7 Strassengefälle	17
3.8 Entwässerung	17

3.9	Strassenraumgestaltung	18
3.10	Geologie	19
3.11	Landerwerb	19
4	Kosten	21
4.1	Teilobjekte	21
4.2	Kostenschätzung	21
5	Termine	22
6	Abbildungsverzeichnis	23
7	Tabellenverzeichnis	23
Unterschrift/Projektverfasser*in		24

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage

Die direkte Buserschliessung des Bahnhofs Nottwil ist heute nicht gegeben. Aktuell halten die Busse an der Bushaltestelle «Nottwil, Abzw. Bahnhof» und die Passagiere müssen von dort eine Distanz von ungefähr 550 m an den Bahnhof begehen. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ist diese Erschliessung ungenügend. Der Bahnhof hat jedoch eine sehr hohe Bedeutung durch das Schweizer Paraplegiker-Zentrum in Nottwil.

Für den Bushof Nottwil wurde im Jahr 2022 eine Projektstudie für ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) erarbeitet. Darin wurde die räumliche Reorganisation (Bus, Parkplätze, Velo, Mofa), eine hindernisfreie Anlage gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und eine Wendemöglichkeit für die Busse vorgesehen. In einer ersten Phase wurden Standort und Ausgestaltung des Bushofs im Rahmen einer Studie geprüft. Der Bushof ist im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2025-2028 des Kantons eingeplant.

Die Reorganisation der bestehenden Buslinien (62 und 65) mit Einbezug der Haltestelle am Bahnhof Nottwil kann ab Inbetriebnahme des Bushofs eingeführt werden. Zudem wird eine zusätzliche Buslinie geprüft.

1.2 Perimeter

Im Rahmen dieses Projektes wird der Bahnhofplatz saniert und ausgebaut. Der Perimeter beginnt beim Abzweiger zum Parkplatz Seefeld und endet beim «Caribbean Village». Die beiden Bushaltekanten und die Wendeschleife werden in diesem Abschnitt angrenzend an den Bahnhof geplant.

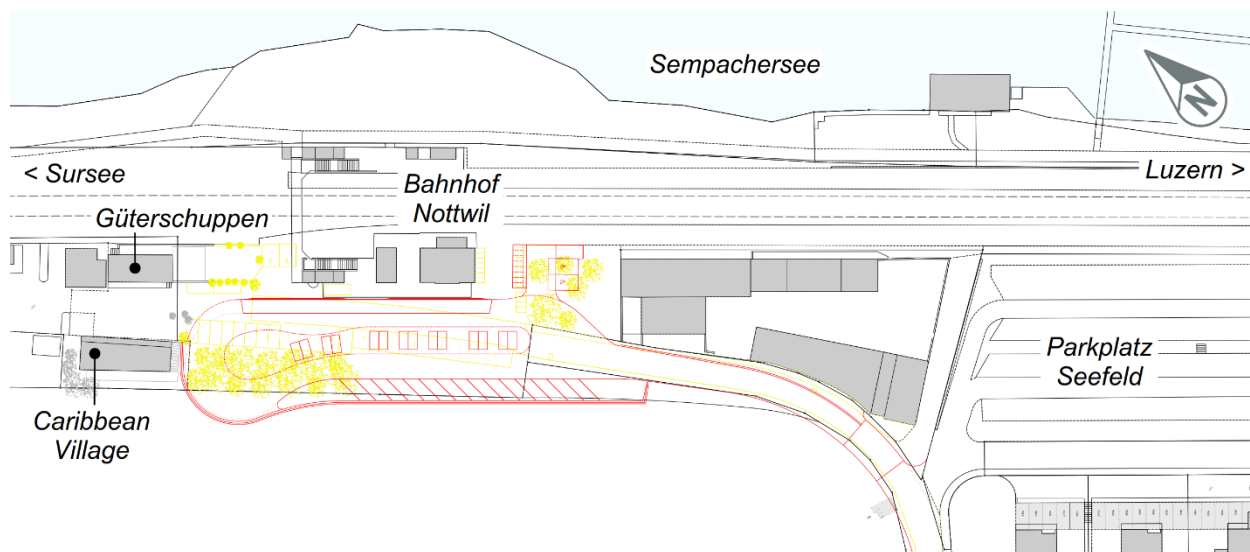


Abbildung 1: Perimeter

1.3 Projektziele

Mit dem Projekt soll beim Bahnhof Nottwil ein Bushub erstellt werden gemäss den aktuellen Vorgaben und Normen. Dazu werden folgende, übergeordnete Ziele verfolgt:

- + Verbesserung der Erschliessung des Bahnhof Nottwil durch Busse
- + Erstellung von BehiG-Konformen Bushaltekanten für den hindernisfreien Ein- und Ausstieg
- + Haltemöglichkeit für zwei Gelenkbusse mit individueller Abfahrt und Wendemöglichkeit
- + Der öffentliche Verkehr (öV) und der Individualverkehr (IV) soll möglichst entflechtet und aufeinander abgestimmt werden
- + Anpassung des Geschwindigkeitsregimes

1.4 Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Nottwil wird von folgenden Bahnlinien befahren:

- + S1 Richtung Sursee / Luzern (im Halbstundentakt)
- + RE24 Richtung Olten (einmal täglich)

Zurzeit wird der Bahnhof Nottwil nicht direkt von den Bussen angefahren. Die Buslinien, betrieben von der Rottal Auto AG, halten an der Haltestelle «Nottwil, Abzw. Bahnhof», welche sich in einer Distanz von ungefähr 550 m zum Bahnhof befindet.

Die Bushaltestelle «Nottwil, Abzw. Bahnhof» wird von folgenden Buslinien bedient:

- + Buslinie 62, Sursee – Buttisholz – Ruswil
- + Buslinie 65, Sursee – Oberkirch LU – Nottwil

Es wird eine zusätzliche Buslinie (70) Richtung Neuenkirch geprüft.

1.5 Kantonaes Denkmalverzeichnis und Bauinventar

Unmittelbar angrenzend an die Bahnhofstrasse sind im Projektperimeter folgende Objekte im Bauinventar BILU vorhanden:

Tabelle 1: Kantonaes Denkmalverzeichnis und Bauinventar

Parz.	Adresse	Objekt (Baugattung)	Baujahr	Bewertung
2	Bahnhofstrasse 4, Nottwil	Bahnhof	1856	erhaltenswert
1244	Bahnhofstrasse, Nottwil	Bahnhof (Güterschuppen)	1856	erhaltenswert

1.8 Fruchtfolgeflächen

Angrenzend an den Bahnhofplatz sind Fruchtfolgeflächen (FFF) ausgeschieden.

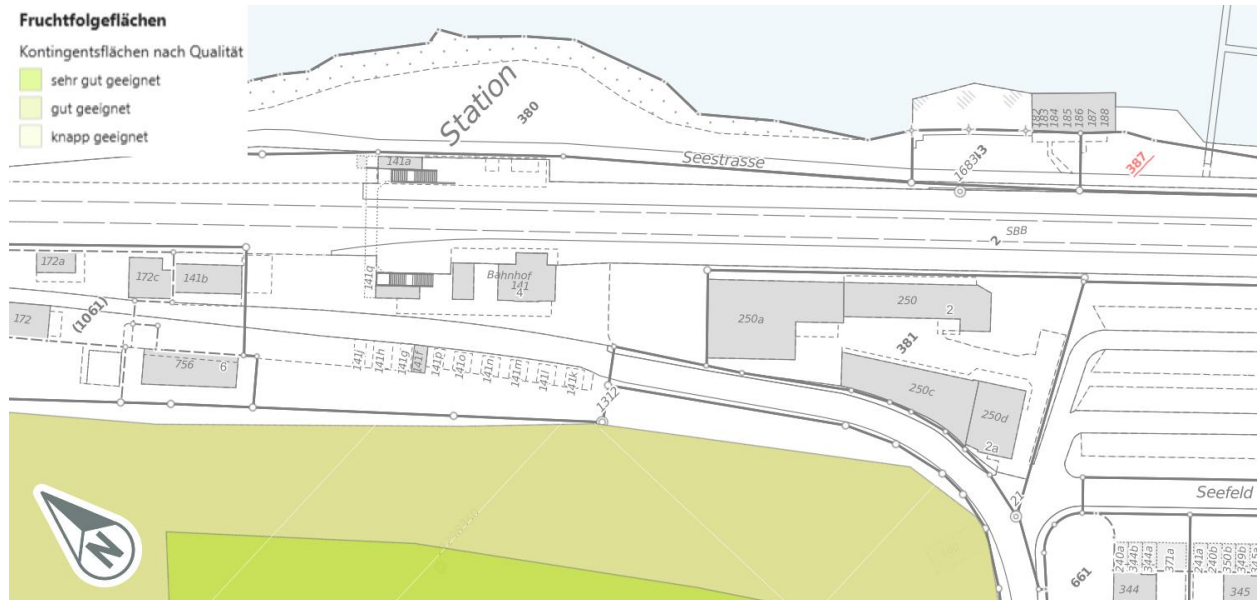


Abbildung 4: Fruchtfolgeflächen

Die Kompensation von FFF ist im kantonalen Merkblatt „Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgeflächen“ vom Juli 2019 geregelt. Verloren gehende FFF können beispielsweise durch eine Terrainveränderung zwecks Bodenverbesserung kompensiert werden. Alternativ muss eine Kompensationszahlung für verloren gehende FFF an den Kanton Luzern (Dienststelle Umwelt und Energie) geleistet werden.

Der Umgang mit den Fruchtfolgeflächen wird im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung behandelt.

2 Grundlagen

2.1 Übergeordnete Grundlagen

- + Gängige Normen, Vorschriften und Richtlinien von Verbänden (z.B. VSS, SIA, VSA, SUVA etc.) sowie von Bund und Kanton
- + Fachordner, Weisungen und Richtlinien der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

2.2 Projektspezifische Grundlagen

- + Geländeaufnahmen ausgeführt durch geopoint lütolf AG (Datum: 10.09.2021)
- + Terraindaten von swisstopo
- + Zonenplan Gemeinde Nottwil, Bau- und Zonenreglement, dazugehörige Reglemente der Gemeinde Nottwil, <https://map.geo.lu.ch/nutzungsplanung/zonenplan/>
- + Werkleitungspläne der jeweiligen Werkeigentümer
- + Online-Karten des Kantons Luzern
 - + Gefahrenkarte <https://www.geo.lu.ch/map/gefahrenkarte>
 - + Gewässernetz und Ökomorphologie <https://map.geo.lu.ch/gewaesser/netz>
 - + Gewässerschutzkarte <https://map.geo.lu.ch/gewaesser/schutz>
 - + Strassenlärmkataster <https://map.geo.lu.ch/laerm/strassenlaerm>
 - + Bodenkarten <https://map.geo.lu.ch/boden/karten>
 - + Fruchtfolgeflächen <https://map.geo.lu.ch/fff>
 - + Waldbestandskarte <https://map.geo.lu.ch/wald/bestand/>
 - + Kantonales Denkmalverzeichnis <https://map.geo.lu.ch/kulturgueter/denkmaeler>

2.3 Projektpläne

Folgende Projektpläne wurden durch Felder + Partner Bauingenieure AG erstellt:

25809-001	Situation	Vorprojekt	1 : 200
25809-011	Längenprofil	Vorprojekt	1 : 200 / 50
25809-020	Querprofile	Vorprojekt	1 : 100
25809-031	Werkleitungen	Vorprojekt	1 : 200
25809-041	Erwerb von Grund & Rechten	Vorprojekt	1 : 200

3 Projekt

3.1 Bushaltestelle

Die Bushaltestelle bietet Platz für zwei 19 m lange Gelenkbusse. Die beiden Haltekanten werden barrierefrei mit einer Höhe von P22 erstellt. Die Haltefläche der Busse wird mit einer Betonplatte erstellt. Zwischen den beiden Haltekanten wird ein Bereich mit einem überschwenkbarem Sonderbordstein P16 ausgebildet, um eine unabhängige Wegfahrt zu gewährleisten und die Begehrbarkeit für Passanten zu verbessern.

Die Länge des Freiraums für die unabhängige Wegfahrt (Kantenlänge) wird im Herbst 2025 mittels Fahrversuchen (gemäss Bahnhof Escholz matt) überprüft. Als Rückfallebene, ist bei der Haltekante 2 eine Absenkung der Haltekante auf P16 bei der 4. Türe möglich, um eine unabhängige Wegfahrt zu gewährleisten.

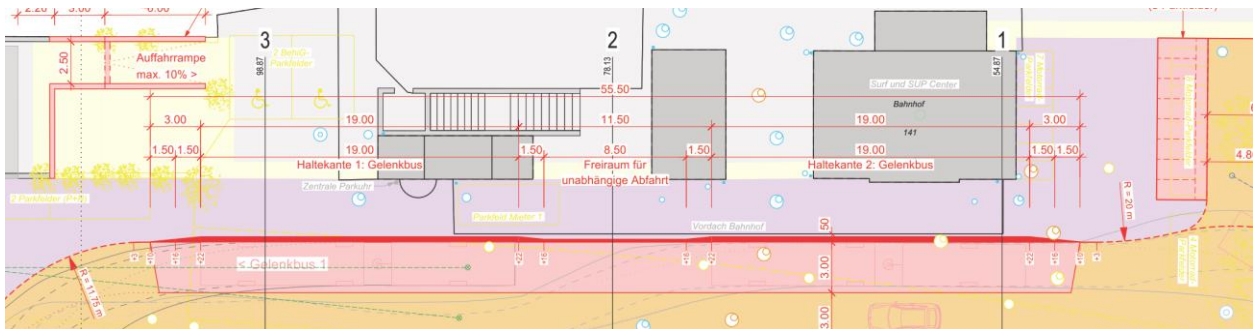


Abbildung 5: Ausschnitt Situationsplan – Bushaltestelle

Falls bereits ein Gelenkbus an der Haltekante 2 steht, ist die unabhängige Zufahrt eines weiteren Gelenkbusses zur Haltekante 1 nicht möglich. In diesem Fall soll der bereits stehende Bus zur Haltekante 1 vorfahren und der kommende Bus zur Haltekante 2.

Nachfolgend sind die Abmessungen eines Gelenkbusses gemäss vif-Richtlinie 731.404, welches für die Projektierung verwendet wird:

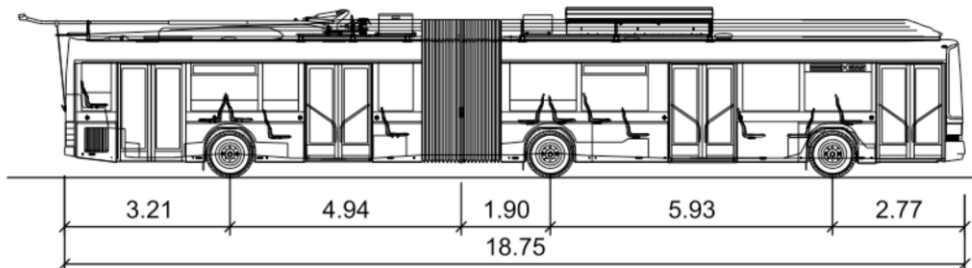


Abbildung 6: Abmessungen Gelenkbus

3.2 Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz wird so ausgebaut, dass Gelenkbusse künftig wenden können. Dazu wird eine Mittellinsel vorgesehen, welche zudem Raum bietet für genügend Velo-Unterstände, sowie eine mögliche Gestaltungsfläche. Die Abmessungen für den Wendekreis wurden der vif-Richtlinie 731.401 entnommen. Diese schreibt einen minimalen Durchmesser des Wendekreises von 23.50 m vor. Dieser Wendekreis benötigt einen Einschnitt in das bestehende Gelände und eine Rodung der Begrünung. Die resultierende Höhendifferenz wird durch eine neue Stützmauer überbrückt.

Die Anfahrt der Bushaltestelle wird durch eine Einbuchtung mit Nase vor der erhöhten Haltekante gewährleistet. Die Ausbildung dieser Nase wurde in Anlehnung an die Richtlinie T-972 «Bushaltestellen» des Kantons Basel Landschaft (Anhang 3) erstellt.

Die Befahrbarkeit wurde mittels Schleppkurven nachgewiesen. Diese sind im Situationsplan dargestellt.

	Länge	Breite	vorderer Überhang	Radstand	hinterer Überhang	minimaler Wendekreis	mittlerer Radeinschlag	mittlere Knickwinkel
	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[°]	[°]
Normalbus	12.00	2.55	2.80	5.90	3.30	22.00	43.5°	-
Gelenkbus	18.75	2.55	2.80	5.90	3.40	23.50	43.5°	54°
Doppelgelenkbus	24.75	2.55	2.80	5.90	2.70	24.00	42.6°	54° / 47°

Abbildung 7: Parameter Schleppkurvenachweise Bus (vif-Richtlinie 731.401)

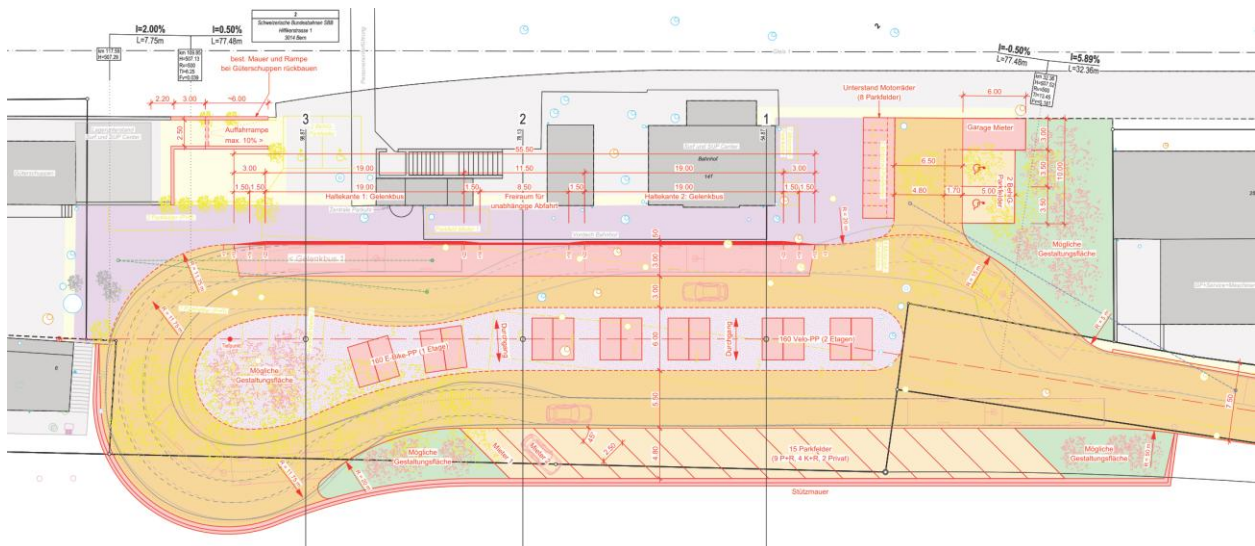


Abbildung 8: Ausschnitt Situationsplan – Bahnhofplatz

3.3 Parkieranlagen

Die vorgesehene Anzahl Parkfelder für Personenwagen entspricht dem Bestand. Zusätzlich werden 4 Kiss & Ride Parkfelder eingebracht. Mit Ausnahme der BehiG-Parkfelder werden die Parkfelder hangseitig entlang der projektierten Stützmauer platziert. Die beiden BehiG-Parkfelder sind angrenzend an das Bahnperon vorgesehen, um eine barrierefreie Anbindung an den öv zu bieten.

Tabelle 2: Parkbilanz Personenwagen

Parkbilanz Personenwagen	Bestand	Projekt	+/-
Park & Ride (P+R)	9	9	±0
Kiss & Ride (K+R)	0	4	+4
BehiG	2	2	±0
Privat	2	2	±0
Garage Privat	1	1	±0
Total	13	17	+4

Es wird zum heutigen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass die bestehende Garage (siehe Abbildung 9) als Realersatz im Bereich der BehiG-Parkfelder versetzt werden kann. Die SBB prüft in einer nächsten Phase den baulichen Zustand der Garage und die Verhältnismässigkeit einer Verschiebung.



Abbildung 9: Foto Begehung mit bestehender Garage

Die Anzahl der Velo-Abstellplätze wird zu Gunsten von abschliessbaren E-Bike-Abstellplätzen reduziert. Neu können die Velounterstände in der Mittelsinsel des Wendeparkplatzes untergebracht werden; dabei ist eine Wiederverwendung der bestehenden Unterstände möglich. Die bisherigen Mofa-Parkfelder entlang des Bahnhofsgebäudes entfallen und werden durch einen neuen Unterstand ersetzt.

Tabelle 3: Parkbilanz Zweiradverkehr

Parkbilanz Zweiradverkehr	Bestand	Projekt	+/-
Velo	224	160	-64
E-Bike	0	24	+24
Motorrad	19	8	-11

3.4 Güterschuppen

3.4.1 Ausgangslage Güterschuppen

Der denkmalgeschützte Güterschuppen, welcher im Eigentum der Gemeinde Nottwil ist, wird an die «Caribbean Village AG» vermietet. Die Rampe zum Güterschuppen ist nicht denkmalgeschützt.

Die täglichen Anlieferungen für die «Caribbean Village AG» erfolgen derzeit über die Rampe des Güterschuppens. Diese Zufahrt wird nach dem Bau der Bushaltekanten nicht mehr möglich sein. Um die Anlieferungen weiterhin sicherzustellen, wird eine Lösung gesucht, die den Fuss- und Busverkehr möglichst wenig beeinträchtigt. Nachfolgend sind Bestandsfotos solcher Anlieferungen zu sehen:



Abbildung 10: Bestandsfoto Anlieferung 1



Abbildung 11: Bestandsfoto Anlieferung 2



Abbildung 12: Bestandsfoto Anlieferung 3

3.4.2 Variantenstudium Anlieferung Güterschuppen

Derzeit werden verschiedene Varianten geprüft und in Abstimmung mit den Inhabern der «Caribbean Village AG» weiterentwickelt.

Variante 1 – versetzte Anlieferung

In der ersten Variante parkiert der LW versetzt zum Lagerunterstand und sämtliche Waren der Anlieferungen müssen via der Auffahrrampe (Feinerschliessung mittels Stapler) transportiert werden. Die zusätzliche Fläche auf Höhe des Lagerunterstands könnte in Ausnahmefällen rückwärts angefahren werden, sodass die Anlieferung direkt über die Hebebühne erfolgen kann. Dies blockiert jedoch den Durchgang für Fussgänger und die Wegfahrt für den Gelenkbus an der Haltekante 1. Die ungedeckte Auffahrrampe darf ein maximales Gefälle von 10% aufweisen.

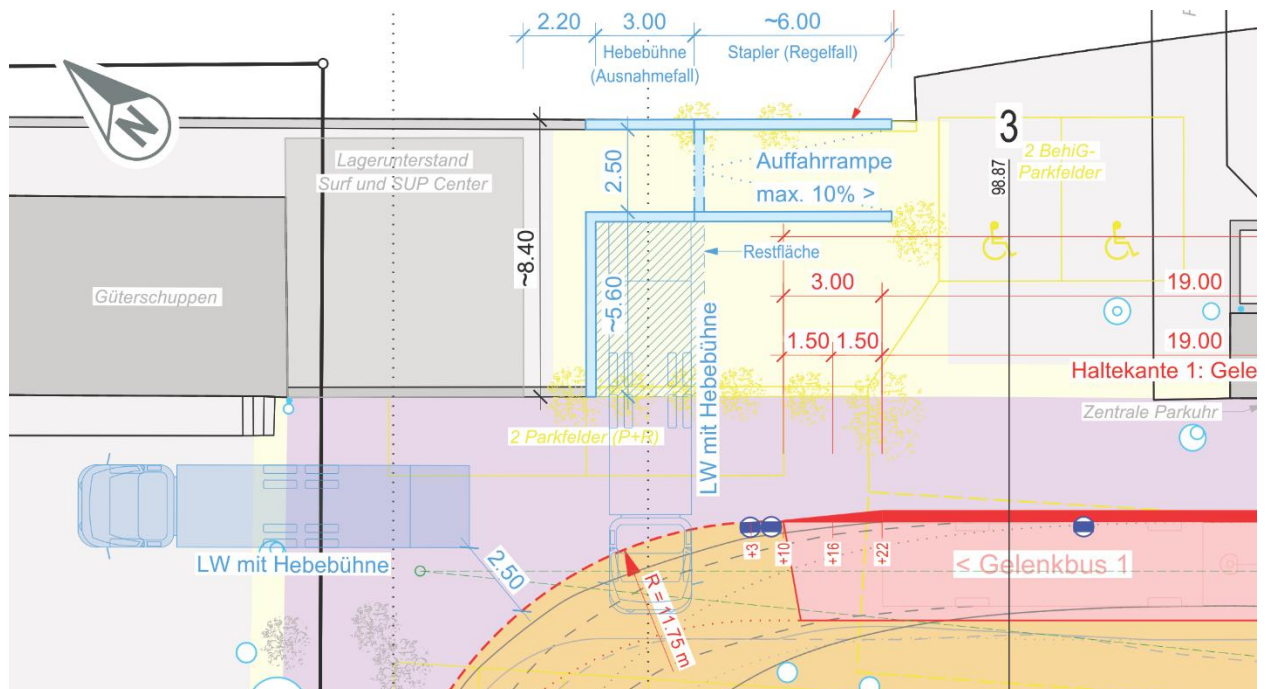


Abbildung 13: Anlieferung Güterschuppen Variante 1

Variante 2 – seitliche Anlieferung mit Hebebühne

In dieser Variante ist vorgesehen, dass der Lastwagen den Lagerunterstand parallel anfährt und die Anlieferung mittels Hebebühne erfolgt. Damit die erhöhte Fläche erreichbar ist, muss sie seitlich verbreitert werden. Zudem ist eine Versetzung der bestehenden Treppe entlang des Güterschuppens erforderlich. Es ist zu klären, ob dies aus denkmalpflegerischer Sicht bewilligungsfähig ist. Zur weiteren Vereinfachung der Anlieferung soll zusätzlich eine Rampe für den Einsatz von Staplern erstellt werden.

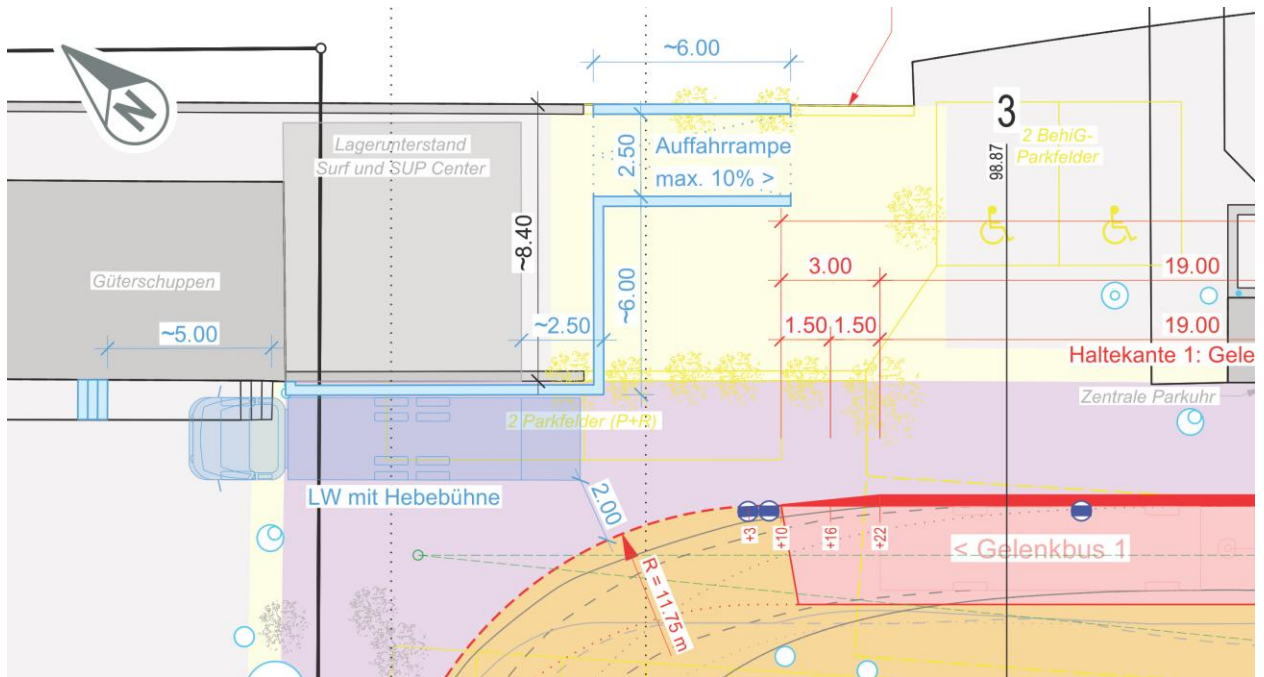


Abbildung 14: Anlieferung Güterschuppen Variante 2

3.5 Geschwindigkeitsregime

Heute befindet sich die Bahnhofstrasse in einer Tempo-30-Zone. Vorgesehen ist im Zusammenhang mit diesem Projekt den gesamten Bahnhofplatz als eine Begegnungszone auszuweisen. Dies ermöglicht einen stetigen Verkehrsfluss auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau und trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. In der neu erstellten Platzsituation haben die Fussgänger Vortritt.

3.6 Dimensionierung Strassenbau

3.6.1 Trottoir / Wartebereich

Normal (vif Luzern) Nr. 732.201, Normalbereich:

Deckschicht 25 mm AC 8 N B 70/100

Tragschicht 60 mm AC T 22 N B 70/100

min. 50 cm Foundation Kiesgemisch 0/45 (Gefälle Sohle $\geq 4\%$)

3.6.2 Fahrbahn

Normal (vif Luzern) Nr. 732.201, Fahrbahn T 4.1:

Deckschicht	30 mm	AC 8 S	B 50/70
Binderschicht	70 mm	AC B 22 S	B 50/70
Tragschicht	70 mm	AC T 22 S	B 50/70

min. 50 cm Foundation Kiesgemisch 0/45 (Gefälle Sohle $\geq 4\%$)

3.6.3 Betonplatte Bushaltestelle

Normal (vif Luzern) Nr. 731.003, 731.004, 731.402:

Oberbeton	60 mm	Splittbeton 0-8 mm, C 30/37, XC4, XD3, XF4, CI 0.10, $D_{\max}$ 8 mm, C2/C3
Unterbeton	220 mm	NPK G, C 30/37, XC4, XD3, XF4, CI 0.20, $D_{\max}$ 32 mm, C3

3.7 Strassengefälle

Zur Entwässerung des Platzes und um den Geländeeinschnitt möglichst gering zu halten, ist ein einseitiges Quergefälle von 3% in Richtung der Bushaltekanten vorgesehen. Das bestehende Längsgefälle des Bahnhofplatzes erfüllt die Mindestanforderungen nur knapp. Im Rahmen des Projekts wird daher ein minimales Längsgefälle von 0.5% eingeplant.

3.8 Entwässerung

Die Umgestaltung bzw. Reorganisation des Bahnhofplatzes erfordert eine Anpassung der Strassenentwässerung. Die Ableitung über die bestehende Meteorableitung funktioniert nicht mehr und erfordert eine Neukonzeption. Aufgrund der bestehenden Höhenverhältnisse und der geltenden Entwässerungsvorgaben wurden im Vorprojekt zwei Varianten erarbeitet, die in der nächsten Projektphase in Zusammenarbeit mit dem GEP-Ingenieur weiter abgeklärt werden müssen.

Variante 1 – Neubau Retention und Anschluss an die Mischwasserleitung

Die Dimensionierung des Einzugsgebiets des Bahnhofplatzes bedarf ein Retentionsvolumen von ungefähr 50 m^3 . Aufgrund der beengten Platzverhältnisse werden zwei Betonrohre DN 1000 als Staukanal mit einer Länge von je 32 m angedacht. Die bereits geringe Überdeckung der bestehenden Meteorwasserleitung macht eine Einleitung des Abwassers nach der Retention nicht möglich. Daher müsste diese in den KS 60 der Mischwasserleitung eingeleitet werden.

Der Vorteil dieser Variante besteht darin, dass das anfallende Platzwasser zurückgehalten und kontrolliert in die Mischwasserleitung eingeleitet werden kann. Der Nachteil ist, dass das Wasser mittels Rückstauklappe auf Sohlenhöhe der Mischwasserleitung abgegeben werden muss (Problematik Rückstau).

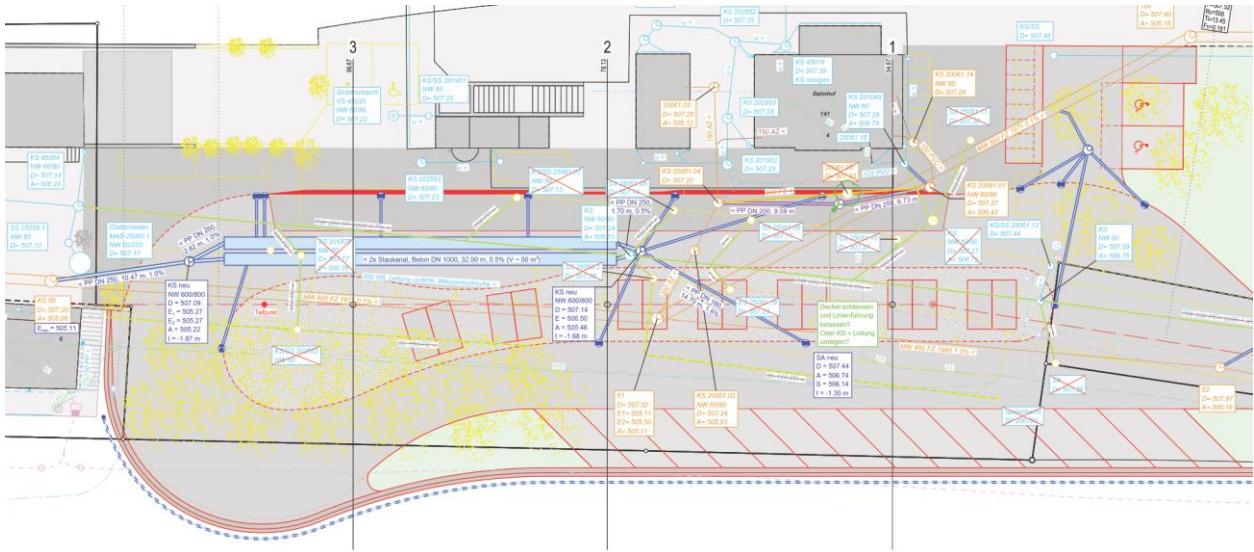


Abbildung 15: Ausschnitt Entwässerungskonzept 1

Variante 2 – Verlegung der Meteorwasserleitung

Die bestehende Meteorwasserleitung muss durch die Platzabsenkung (Gefällsausbildung) und der unzureichenden Überdeckung verlegt werden. Aufgrund der geringen Schachttiefen und Gefällsverhältnisse müssen die Anschlüsse mittels Schluckschächten zu zentralen Schlammsammlern geführt werden und das Gefälle der projektierten Ableitung beträgt lediglich 0.5%. Durch die geringen Überdeckungen kann für die Retention kein Stauvolumen zur Verfügung gestellt werden, weshalb die Umsetzung einer Retention an diesem Standort nicht machbar ist.

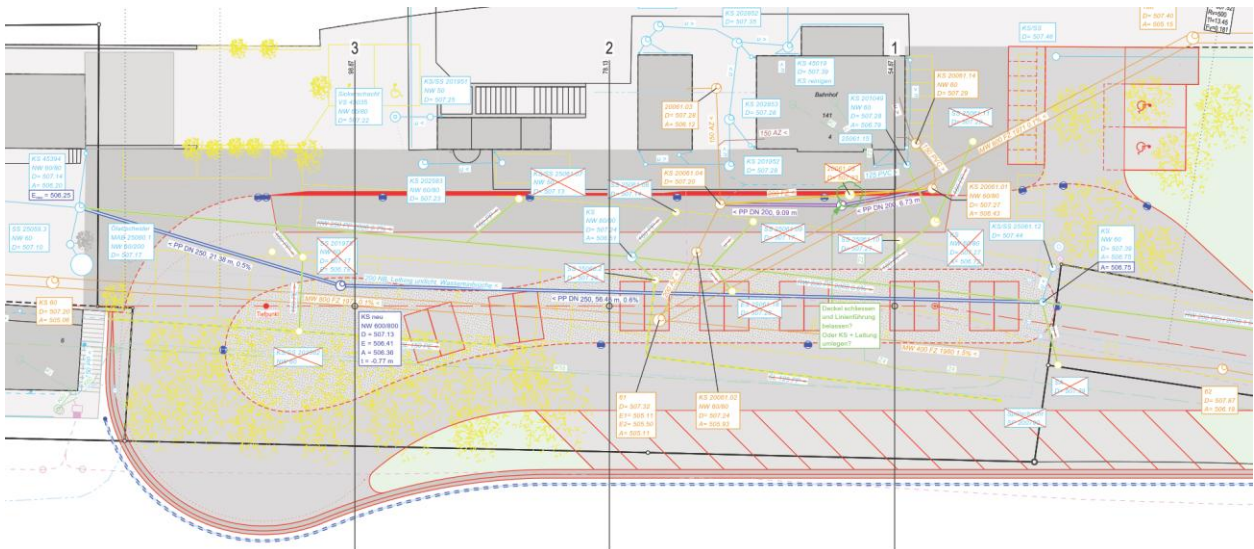


Abbildung 16: Ausschnitt Entwässerungskonzept 2

3.9 Strassenraumgestaltung

In einer nächsten Phase wird ein Landschaftsarchitekt die Strassenraumgestaltung planen.

3.10 Geologie

Im Rahmen der Projektbearbeitung sind von einem Geologen folgende Fragenstellungen zu klären:

- + Bodenkundliche Baubegleitung
- + Fruchtfolgeflächen
- + Klärung der Bodenkennwerte (Neubau Stützmauer im Bereich Abgrenzung Parzelle 378)

3.11 Landerwerb

Die Bushaltestelle und der Bahnhofplatz werden hauptsächlich auf der Parzelle Nr. 2 der Schweizerischen Bundesbahnen SBB erstellt. Zur Sicherstellung der Befahrbarkeit mit Wendepplatz für die Gelenkbusse wird ein Erwerb der Parzelle 378 von ungefähr 435 m² und der Parzelle 1244 von 18 m² benötigt.

Der Erwerb bzw. Landabtausch, erfolgt in einer ersten Phase durch die Gemeinde und wird dann in einer zweiten Phase an die SBB übergeben.

Den baulichen und betrieblichen Unterhalt gilt es im Bahnhaltsvertrag zu klären.

Im Rahmen der Bearbeitung des Vorprojekts werden zwei Varianten geprüft:

Variante 1 – Erwerb durch SBB

In dieser Variante ist der gesamte Bahnhofplatz bis Ende der projektierten Stützmauer im Eigentum der SBB und die Bahnhofstrasse bis zu dem Punkt im Eigentum der Gemeinde. Diese Variante ist im aktuellen Erwerbsplan dargestellt (siehe folgende Abbildung).

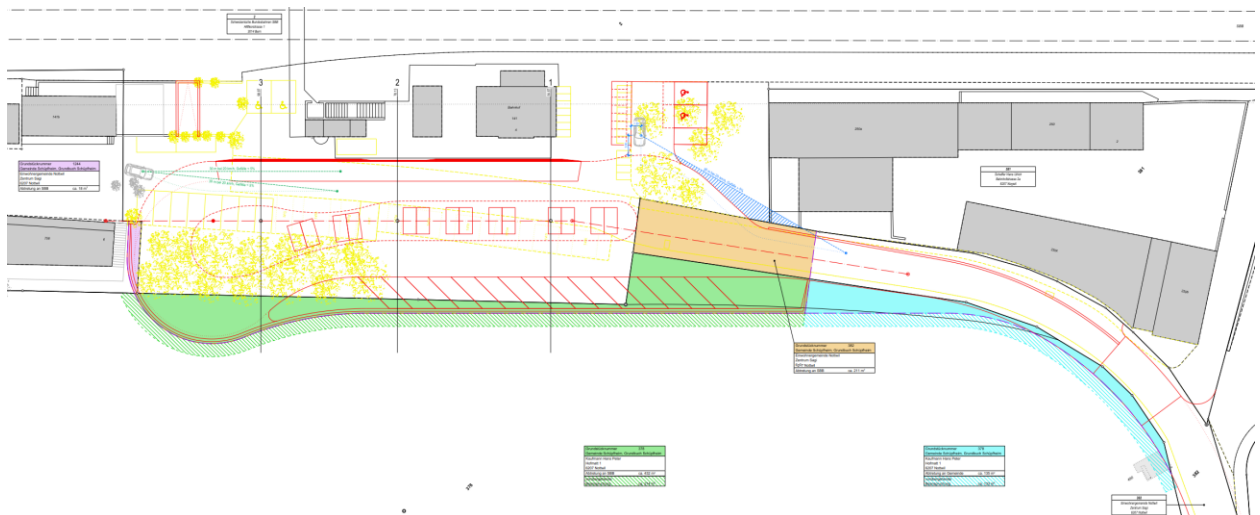


Abbildung 17: Ausschnitt Erwerbsplan

Variante 2 – Strassen- und Verkehrsflächen werden an Gemeinde übergeben

Die Strassen- und Verkehrsflächen werden der Gemeinde übergeben und die Parkierungsanlagen und Gestaltungsflächen bleiben im Eigentum der SBB. Somit entsteht eine saubere Trennung des Grundeigentums nach Funktionalität der Flächen.

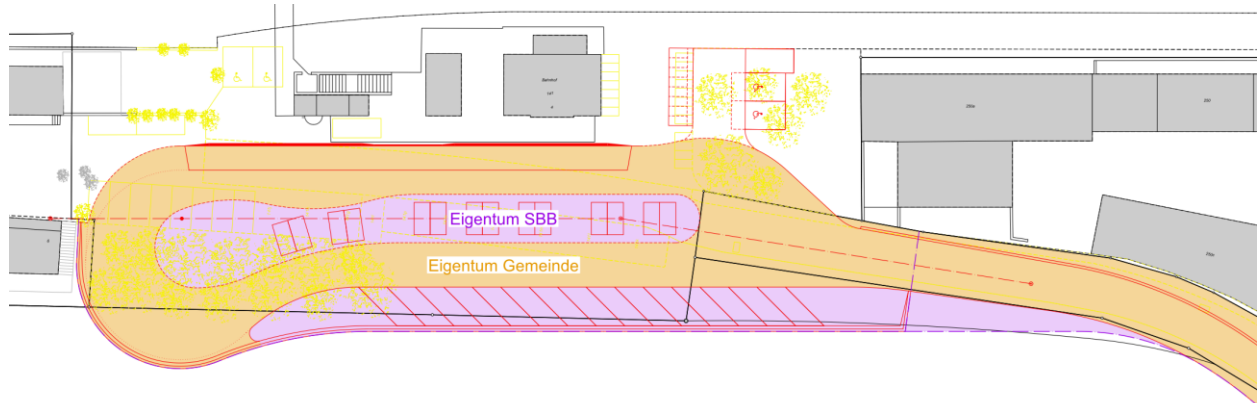


Abbildung 18: alternative Erwerbsflächen

4 Kosten

4.1 Teilobjekte

Die Kostenschätzung und -teiler gliedert sich aufgrund folgender funktioneller Objektgliederung:

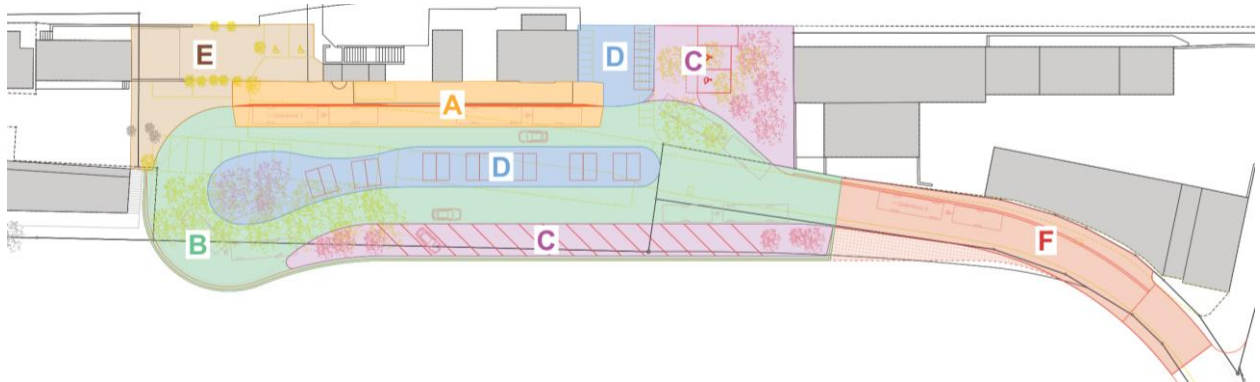


Abbildung 19: Aufteilung Teilobjekte Kosten

- A) Bushaltekanten
- B) Fahrbahn mit Wendeschlaufe (inkl. Stützmauer)
- C) Parkplätze P+R, K+R, BehiG und Privat (inkl. Gestaltungsflächen)
- D) Velo- und Mofa-Abstellplätze
- E) Vorplatz Güterschuppen (inkl. Rampe)
- F) Optional: Strasse ab Abzweiger PP Seefeld bis Bahnhofplatz

4.2 Kostenschätzung

Die dem Kostenschätzung (Vorprojekt) zugrunde liegenden Aufwendungen basieren auf Erfahrungen mit ähnlichen Projekten des allgemeinen Tiefbaus der letzten Jahre. Die Kostenzusammenstellung umfasst dabei grob die tabellarisch dargestellten Punkte. Die Genauigkeit der Kostenschätzung beträgt $\pm 20\%$.

Der Kostenschätzung beläuft sich auf XXX Fr. inkl. MwSt.

5 Termine

+ Vorprojekt:	ca. September 2025
+ Bauprojekt:	ca. Dezember 2025
+ Bewilligungsverfahren:	Frühjahr 2026
+ Kantonale Vernehmlassung (interne Vernehmlassung vif)	
+ 18m (interne Vernehmlassung SBB)	
+ Gemeindeversammlung:	Juni 2026
+ Botschaftstext / Kostenteiler:	Ende Februar 2026
+ Bewilligungsverfahren / Planaufgabe:	Juli 2026
+ Ausführungsprojekt / Submission:	Sommer / Herbst 2026
+ Bauphase:	ca. September 2026 bis ca. April 2027
+ Inbetriebnahme:	Fahrplan 2028 (Dezember 2027)

6 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Perimeter	5
Abbildung 2: Wanderweg	7
Abbildung 3: Gefahrenkarte	7
Abbildung 4: Fruchtfolgeflächen	8
Abbildung 5: Ausschnitt Situationsplan – Bushaltestelle	10
Abbildung 6: Abmessungen Gelenkbus	10
Abbildung 7: Parameter Schleppkurvennachweise Bus (vif-Richtlinie 731.401)	11
Abbildung 8: Ausschnitt Situationsplan – Bahnhofplatz	11
Abbildung 9: Foto Begehung mit bestehender Garage	12
Abbildung 10: Bestandsfoto Anlieferung 1	13
Abbildung 11: Bestandsfoto Anlieferung 2	14
Abbildung 12: Bestandsfoto Anlieferung 3	14
Abbildung 13: Anlieferung Güterschuppen Variante 1	15
Abbildung 14: Anlieferung Güterschuppen Variante 2	16
Abbildung 15: Ausschnitt Entwässerungskonzept 1	18
Abbildung 16: Ausschnitt Entwässerungskonzept 2	18
Abbildung 17: Ausschnitt Erwerbsplan	19
Abbildung 18: alternative Erwerbsflächen	20
Abbildung 19: Aufteilung Teilobjekte Kosten	21

7 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kantonales Denkmalverzeichnis und Bauinventar	6
Tabelle 2: Parkbilanz Personenwagen	12
Tabelle 3: Parkbilanz Zweiradverkehr	12



Unterschrift/Projektverfasser*in

Felder + Partner Bauingenieure AG

Ort, Datum

Entlebuch, 05.11.2025



Felder + Partner Bauingenieure AG
Bahnhofstrasse 3, 6162 Entlebuch
Sigristhalde 1, 6102 Malters
felderpartner.ch | mail@felderpartner.ch

Unterschrift

Jessica Rölli

Simon Brun