

# Vernehmlassung Fahrplan 2018

Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bahn	440	S-Bahn (S7)	Langenthal–Huttwil–Wolhusen	BLS	Die Luzerner S-Bahn-Linie S6/S7 sorgt für Verwirrung. Richtung Langnau sollten wie bisher alle Züge mit S6 benannt werden. Richtung Willisau/Langenthal müssen alle Züge als S7 bezeichnet werden. Ich sehe täglich, wie Leute verunsichert sind, weil beide Zugteile die gleiche Nummer haben.	1	Privat	in Prüfung	Eine Überprüfung und allfällige Änderung der Linienbezeichnung ist auch ein Anliegen des VVL. Dies muss aber in Abstimmung mit sämtlichen S-Bahnen und RE-Linien in der Zentralschweiz erfolgen. Der VVL wird das Thema zusammen mit den Bahnen bearbeiten.
Bahn	455	Interregio (IR)	Bern–Zofingen–Luzern	SBB	Gefordert wird die Beibehaltung der heute bestehenden Anschlüsse in Luzern zwischen den IR 25xx aus Genf–Bern auf die IR 29xx Richtung Sarnen–Brünig–Interlaken. Mit der neu geplanten Ankunft xx.01h wird der ZB-IR mit Abfahrt .05 immer verpasst. Damit würde der Knoten Luzern einmal mehr geschwächt.	1	Privat	umgesetzt	Der Anschluss in Luzern zwischen dem IR von/nach Genf–Bern und dem IR nach/von Sarnen–Interlaken ist noch immer mit 5 Minuten Umsteigezeit gewährleistet. Zu diesem Zweck passt die Zentralbahn die Abfahrtszeit des IR Luzern–Sarnen–Interlaken im Minutenbereich auf xx.06 an.
Bahn	455	Interregio (IR)	Bern–Zofingen–Luzern	SBB	Wir stellen fest, dass im Knoten Lausanne in den meisten Stunden die Anschlüsse zwischen den Zügen 25xx Luzern–Bern–Genf an die Züge 17xx Genf–Lausanne–Brig und umgekehrt im Fahrplan 2018 gebrochen werden. Damit entfällt in auch touristisch sehr wichtigen Verkehrsbeziehungen zwischen Unterwallis–Chablais und Riviera Richtung Deutschschweiz und umgekehrt der 30-Minuten-Takt. In vielen Relationen verursacht der Anschlussbruch auch massive Fahrzeitverlängerungen von 55 Min. (Bsp. Luzern–Leysin, Luzern–Villars, Luzern–Les Diablerets, Champéry–Luzern). Wir fordern deshalb den Anschluss in Lausanne im Fahrplan 2018 wie bisher zu gewährleisten.	2	Organisation	abgelehnt	Der Anschlussbruch steht im Zusammenhang mit den Bauarbeiten des Projekts Léman 2030. Aufgrund der vergleichsweise geringen Nachfrage des Anschlusses Luzern–Wallis in Lausanne muss auf die Sicherstellung des Anschlusses verzichtet werden. Es wurde die Lösung gewählt, von welcher die wenigsten Reisenden negativ betroffen werden ( <i>Antwort SBB Fernverkehr</i> ).
Bahn	460	S-Bahn (S6)	Luzern–Wolhusen–Langnau/Langenthal	BLS	Gibt es Bestrebungen, die S6 und den RE zeitlich zu "entkoppeln"? Im Moment verkehren die beiden Züge innert 19 Minuten, danach ist 41 Min. Warten angesagt.	1	Privat	abgelehnt	Ein möglichst genauer 30-Minuten-Takt zwischen Wolhusen und Luzern wird als Ziel verfolgt. Allerdings ist eine Veränderung der Fahrpläne aufgrund der starken Streckenbelastung bei der Zufahrt Luzern mit der heute vorhandenen Infrastruktur nicht möglich. Eine Anpassung wird erst langfristig mit entsprechenden Infrastrukturausbauten im Bahnhof und bei der Zufahrt Luzern realisiert werden können. Eine erste Verbesserung wird die Verlängerung der S61 nach Willisau ab Dezember 2019 bringen. Die drei Züge RE, S6 und S61 verkehren dann ungefähr im 20-Minuten-Takt.
Bahn	460	S-Bahn (S6)	Luzern–Wolhusen–Langnau/Langenthal	BLS	Die S6 ab Malters Richtung Luzern 05.47 verkehrt an Sonn- und Feiertagen nicht. Somit fährt der erste Zug erst um 06.31, was enorm spät ist.	1	Privat	abgelehnt	Zurzeit ist ein Ausbau aus finanziellen Gründen nicht möglich.
Bahn	460	S-Bahn (S6)	Luzern–Wolhusen–Langnau/Langenthal	BLS	Die S6 am frühen Morgen von Langnau (4.58 ab) nach Luzern soll 5 Minuten früher verkehren. Damit wäre der Anschluss in Luzern nach Bern und Genf gewährleistet. Würde diese S6 sogar 10 Minuten früher fahren, wäre der Anschluss nach Basel möglich.	1	Privat	abgelehnt	Eine frühere Abfahrtszeit ist aus betrieblichen Gründen (Kreuzungen Gegenzüge) zurzeit nicht möglich.
Bahn	460	S-Bahn (S61)	Luzern–Schachen	BLS	Uns ist die Verlängerung der Linie Wolhusen–Willisau bis nach Langenthal ein wichtiges Anliegen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil mit dem Bauprojekt des Arm- und Fussbades beim Wallfahrtsort Luthern Bad eine vermehrte öV-Nutzung auf dieser Linie zu erwarten sein wird.	1	Organisation	abgelehnt	Die heutige Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau zwischen Willisau und Langenthal. Der Stundentakt im Freizeitverkehr ist üblich, ein 30-Minuten-Takt bedingt ein sehr grosses Wachstum.
Bahn	460	S-Bahn (S61)	Luzern–Schachen	BLS	Mit der Verlängerung der S61 soll eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E. sowie eine Verlängerung von Willisau bis nach Langenthal vertieft geprüft werden.	1	Organisation	abgelehnt	Die heutige Nachfrage und das prognostizierte Wachstum für den Raum Entlebuch rechtfertigen keinen weiteren Ausbau zwischen Wolhusen und Langnau i.E..
Bahn	460	S-Bahn (S61)	Luzern–Schachen	BLS	Zeitgleich mit der Verlängerung der S61 muss die Einführung der Buslinie Malters–Wolhusen erfolgen.	1	Organisation	in Prüfung	Die Buserschliessung ist ab Dezember 2019 zusammen mit der Verlängerung der S61 geplant.
Bahn	460	S-Bahn (S61)	Luzern–Schachen	BLS	Auf das Fahrplanjahr 2019/20 hin müssen die notwendigen Infrastrukturvorhaben an den Bahnhöfen Wolhusen (Bushof) und Menznau umgesetzt sein.	1	Organisation	in Prüfung	Die Anpassung der Infrastruktur ist ab Dezember 2019 zusammen mit der Verlängerung der S61 geplant.
Bahn	460	S-Bahn (S61)	Luzern–Schachen	BLS	Weshalb verkehrt die S61 nicht den ganzen Tag hindurch?	1	Privat	abgelehnt	Die heutige Nachfrage und das prognostizierte Wachstum für den Raum Littau–Schachen rechtfertigen keinen weiteren Ausbau. Nach Einführung der Verlängerung der S61 bis Willisau wird die Situation neu beurteilt.
Bahn	460	S-Bahn (S61)	Luzern–Schachen	BLS	Die S61 sollte auch an Samstagen und um 19.37 ab Luzern fahren. Die Fahrplanlücke von 19.16 bis 19.57 ist zu gross.	1	Privat	abgelehnt	Die heutige Nachfrage und das prognostizierte Wachstum für den Raum Littau–Schachen rechtfertigen keinen weiteren Ausbau. Nach Einführung der Verlängerung der S61 bis Willisau wird die Situation neu beurteilt.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bahn	470	Interregio (IR)	Luzern–Interlaken Ost	zb	Gibt es keine Möglichkeit den Anschluss in Luzern vom IR Olten–Luzern (xx.05 an) in Richtung Brüning zu gewährleisten? Speziell für Freizeitreisende in den Hasliberg wäre diese Verbindung ideal.	1	Privat	abgelehnt	Dies ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich, da um xx.10 bereits der IR Engelberg abfährt und um xx.12 die S5. Auch wären dadurch die Anschlüsse in Interlaken Ost nicht mehr möglich.
Bahn	480	Interregio (IR)	Luzern–Engelberg	zb	Die Betriebszeiten während der Wintersaison sind auf die Betriebszeiten des Skigebietsteil Jochpass anzupassen. Von ca. 10.12.2017 bis 22.04.2018 (während der Wintersaison) sollen die beiden Kurse am Vormittag um eine Stunde vorverschoben werden (d.h. Abfahrt in Luzern um 07.36/08.36 Uhr). Der Skigast will in der Regel zwischen 8 und 10 Uhr an der Talstation stehen. Mit einer Ankunft um 8.21 Uhr in Engelberg kann die erste Bergfahrt um 8.30 Uhr erreicht werden.	1	Privat	abgelehnt	Die Saisonzüge verkehren zu den nachgefragtesten Zeiten zur Entlastung der Regelzüge. Neben dem Winterhalbjahr fahren Saisonzüge neu im Sommerhalbjahr bereits ab Mitte Mai statt erst ab Juli. Vor 8.30 Uhr besteht kein Bedarf für Entlastungszüge (Antwort Zentralbahn).
Bahn	480	S–Bahn (S44)	Luzern–Stans	zb	Ich fordere einen zusätzlichen Halt in Horw mit der S44 analog der Fahrordnung des Saisonzuges (SKI- WANDER-EXPRESS). Ev. könnte auch die S55 halten. Horw braucht dringend eine zusätzliche Zugverbindung besonders nach Luzern bzw. von Luzern in der Rush-Hour. Viele Studenten gehen in Horw in das Technikum. Das Gebiet um den Bahnhof Horw wächst immer mehr.	1	privat	abgelehnt	Es ist geplant, Horw ab 2021 zusätzlich mit der S41 zu erschliessen. Zu Hauptverkehrszeiten ergibt dies zusammen mit S4 und S5 sechs Züge pro Stunde.
Bahn	500	Intercity (ICN) / Interregio (IR)	Basel–Olten–Luzern	SBB	Gefordert wird der Halt in Sursee für alle IR Basel–Luzern und umgekehrt. Dies ist kundenfreundlich, da weniger Leute Umsteigen müssen (Gotthardregion). Zudem kann eine direkte Verbindung nach Basel bestehen, dies im Hinblick auf die Streichung des IR Luzern–Basel auf Kosten der halbstündlichen Verbindung Luzern–Bern (2020–2022).	1	Privat	abgelehnt	Ein zusätzlicher Halt zwischen Olten und Luzern ist nicht möglich, da die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Bahnhöfen Olten und Luzern fix sind und keinen Spielraum lassen. Der IR Basel–Luzern wird nach Einführung des 30-Minuten-Takts Bern–Sursee–Luzern nicht gestrichen, sondern auf Basel–Zofingen gekürzt, mit Umsteigen in Zofingen auf den IR Bern–Sursee–Luzern (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	510	Regioexpress (RE)	Olten–Luzern	SBB	Bitte geben Sie dem Regioexpress den Namen S-Bahn von Olten nach Sursee. Er hält nur an zwei Stationen nicht, sonst überall. Regioexpress ist der falsche Namen oder Sie streichen Stationen wie Aarburg-Oftringen oder Dagmersellen. Im Vergleich ist der Regioexpress nach Bern viel schneller.	1	Privat	in Prüfung	Das Anliegen wird mit anderen Anliegen zur Anpassung von S-Bahnnummern zusammen mit den Transportunternehmen geprüft.
Bahn	600	Intercity (ICN) / Interregio (IR)	Luzern–Arth–Goldau–Lugano/Locar no	SBB	Die Situation über die Bergstrecke mit Umsteigen in Erstfeld ist nach wie vor unbefriedigend. Ich fordere hier zwei bessere Lösungen: Entweder sind die IR von Basel, Luzern bis Göschenen (Umstieg und Anschluss nach Andermatt) stündlich zu führen oder ein RE ab Luzern verkehrt ohne Umsteigen bis Bellinzona (stündlich in der IR-Fahrplage).	1	Privat	abgelehnt	Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels hat die Nachfrage auf der Gotthard-Panoramastrecke markant abgenommen, während in den Zulaufstrecken zu den Agglomerationen Basel, Luzern und Zürich nach wie vor grosse Kapazitäten für den Pendlerverkehr benötigt werden. Vor diesen beiden Rahmenbedingungen ist ein durchgängiges Angebot ab Basel/Zürich über die Gotthard-Panoramastrecke mit dem vorhandenen Rollmaterial nicht wirtschaftlich betreibbar (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	600	Intercity (ICN) / Interregio (IR)	Luzern–Arth–Goldau–Lugano/Locar no	SBB	Alle IR (Basel)–Luzern/Zürich–Erstfeld und umgekehrt sind weiter zu führen bis/ab Locarno (Bergstrecke). Dies ergibt eine kundenfreundliche direkte Verbindungen ohne mühsames Umsteigen.	1	Privat	abgelehnt	Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels hat die Nachfrage auf der Gotthard-Panoramastrecke markant abgenommen, während in den Zulaufstrecken zu den Agglomerationen Basel, Luzern und Zürich nach wie vor grosse Kapazitäten für den Pendlerverkehr benötigt werden. Vor diesen beiden Rahmenbedingungen ist ein durchgängiges Angebot ab Basel/Zürich über die Gotthard-Panoramastrecke mit dem vorhandenen Rollmaterial nicht wirtschaftlich betreibbar (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	600	Intercity (ICN) / Interregio (IR)	Luzern–Arth–Goldau–Lugano/Locar no	SBB	Wir begrüßen, dass Luzern wieder einen Frühzug nach Lugano erhält und mittels einer neuen Direktverbindung aus Frankfurt am Main erreicht werden kann.	2	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bahn	600	Intercity (ICN) / Interregio (IR)	Luzern–Arth–Goldau–Lugano/Locar no	SBB	Von Luzern ins Tessin fährt erst der vierte Zug am Morgen direkt ab Luzern. Die Züge 1–3 fahren alle ab Zürich. Ich finde 08.18 ist schon reichlich spät für die erste Verbindung, insbesondere seit die SBB aus Zürich volle Züge nach Arth-Goldau schickt und dort die Leute stehen lässt. Eine Verbindung spätestens um 07.18 wäre wünschenswert.	1	Privat	teilweise umgesetzt	Der überwiegende Teil der Reisenden am Morgen ins Tessin verkehrt aus dem Raum Zürich. Das Angebot richtet sich daran aus, zumal ein Umsteigen dieser grossen Fahrgastaufkommen in Arth-Goldau ein hohes Risiko für die Betriebsstabilität darstellt. Voraussichtlich wird die Verbindung 9.18 ab Luzern (im Fahrplanentwurf 8.18 vorgesehen) neu direkt nach Locarno geführt. Zudem sollen bereits in diesem Fahrplan zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden, sodass auch ab Goldau ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	600	S-Bahn (S3)	Luzern–Arth-Goldau–Brunnen–Erstfeld	SBB	Gemäss Entwurf soll auf der S3/RE die Verbindung um 21.48 Uhr ab Arth-Goldau nach Küssnacht am Rigi-Luzern ohne Ersatz aufgehoben werden. Dies würde für die Haltestelle Meggen Zentrum bedeuten, dass der Halt um 22.05 Uhr entfallen und inskünftig bereits ab 21.41 Uhr ein Zug nach Luzern nur noch stündlich verkehren würde. Mit diesem überraschenden Angebotsabbau sind wir daher nicht einverstanden.	2	Organisation	abgelehnt	Dieser Zug wurde bisher durch den SBB-Fernverkehr angeboten und finanziert. Ab kommenden Fahrplan zieht sich die SBB aufgrund der hohen Kosten im Vergleich zur sehr tiefen Nachfrage aus der Finanzierung zurück. Die Besteller können aus Kostengründen diese Leistung nicht übernehmen.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bahn	651	S-Bahn (S9)	Luzern–Beinwil–Lenzburg	SBB	Es betrifft die S9 von Baldegg Kloster nach Luzern. Bitte geben Sie mehr Zeit in Emmenbrücke Gersag für den Umstieg auf die S1 nach Sursee. Statt 5 Minuten zum Beispiel 7 Minuten. 5 Minuten reicht nicht, weil die S9 oft Verspätungen hat. Oder Streichen Sie die Verbindung aus dem Fahrplan.	1	Privat	abgelehnt	Die Anschlusszeit ist knapp, klappt aber in den meisten Fällen. Eine Fahrplananpassung hätte Auswirkungen auf das ganze Netz rund um Luzern und ist aus infrastrukturellen Gründen nicht möglich.
Bahn	660	Interregio (IR)	Luzern–Zug–Zürich	SBB	Seit Jahren pendle ich zwischen Luzern und Zürich Oerlikon und denke jeden Morgen wie sehr viel angenehmer das Pendeln wäre, wenn der Zug "Luzern ab 6.10 Uhr" (InterRegio 2620) bereits via Oerlikon zum Flughafen Zürich fahren würde. Vor jedem Fahrplanwechsel ist die Hoffnung da, dass es nun klappen wird. Bisher leider nicht. Die Verbindung um 6.10 Uhr zu gestalten wie ab 7.10 Uhr wäre gerade für Pendler oder Ferienreisende eine grosse Verbesserung.	1	Privat	abgelehnt	Diese Durchbindung würde eine zusätzliche Zugskomposition auslösen, die aktuell nicht verfügbar ist (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	660	Interregio (IR)	Luzern–Zug–Zürich	SBB	Der IR 2612 (Zug ab 4.26) sollte bereits ab Luzern–Ebikon–Gisikon–Rotkreuz verkehren, damit auch aus der Stadt Luzern und dem Rontal die wichtige 7-Uhr-Abflugswelle am Flughafen Zürich erreicht werden kann.	1	Privat	abgelehnt	Der Zug wird mit Rollmaterial des Regionalverkehrs (S24) geführt, welches in Zug über Nacht abgestellt wird. Eine Verbindung ab Luzern würde eine teure zusätzliche Leerfahrt nötig machen (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	660	Interregio (IR)	Luzern–Zug–Zürich	SBB	Vom Zürcher Oberland bestehen heute keine direkten Zugverbindungen zum Flughafen – im Gegensatz etwa zu Zeiten der Einführung des Zürcher S-Bahn-Systems 1990. Eine Lösung bestünde darin, die nach Effretikon zu verlängernden IR Luzern–Zürich HB–Flughafen–Zürich nach Pfäffikon zu führen und dort zu wenden (sehr grosse Wendezeiten). Dazu wären nach dem gegenwärtigen Stand des Wissens einige Infrastruktur-Ausbauten nötig (Verlängerung Doppelspur Fehraltorf in Richtung Witzwil, Bahnhof Wetzikon, etc.). Allenfalls wäre eine Beschleunigung der S3 zwischen Fehraltorf und Wetzikon ins Auge zu fassen. Effretikon ab xx.24 Uhr, Kreuzung in Fehraltorf xx.31–xx.33 Uhr, Ankunft in Pfäffikon xx.38 Uhr. Der IR würde hinter der S3 fahren. Als Halte würden wir – neben Pfäffikon als Endbahnhof – noch Fehraltorf vorschlagen. Eine Weiterführung nach Wetzikon würde nicht an der Linienkapazität, sondern an der Kapazität des Bahnhofes Wetzikon scheitern. Zur Dreiviertelstunde sind alle fünf Gleise besetzt (zwei S 5, zwei S 14, S3).	1	Organisation	abgelehnt	Es steht in Effretikon keine Perronkante zur Verfügung, weshalb der Zug nicht weitergeführt werden kann. Ab 2019 wird die Wende in Bassersdorf eingestellt (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	660	Interregio (IR)	Luzern–Zug–Zürich	SBB	Zurzeit werden die IR in Bassersdorf am Gleis 1 abgestellt. Die Kompositionen sind weder bei der Hinfahrt nach und bei der Rückfahrt von Bassersdorf für den Passagierverkehr geöffnet. Aus Kundensicht ist dieser Zustand nicht verständlich. Grundsätzlich sollten die Züge fahren und nicht nutzlos herumstehen. Vor allem dann nicht, wenn keine Reinigungs- oder andere Wartungsarbeiten erfolgen. Dies scheint bei den IRs in Bassersdorf nicht zu erfolgen. Es stellt sich deshalb die Frage, weshalb die IRs nicht bis mindestens Effretikon geführt und für den Passagierverkehr geöffnet werden können. Die Ankunft in Effretikon wäre xx.23 Uhr, die Abfahrt xx. 37 Uhr.	1	Organisation	abgelehnt	Es steht in Effretikon keine Perronkante zur Verfügung, weshalb der Zug nicht weitergeführt werden kann. Ab 2019 wird die Wende in Bassersdorf eingestellt (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	660	Interregio (IR)	Luzern–Zug–Zürich	SBB	Die IR von Zürich mit Halt in Zürich Enge sollen in Ebikon halten. Im Vergleich zur Fahrzeit des IR mit Halt in Rotkreuz muss ein Halt im Ebikon möglich sein. Die Perronlänge für die «Enge-Züge» ist ausreichend.	1	Organisation	abgelehnt	Der Halt des Entlastungszuges nach Zürich Enge in Ebikon wurde schon mehrfach geprüft. Er ist aus betrieblichen Gründen nicht machbar, da die Züge (S1, Enge-IR, Gotthard-IR) zu nah aufeinander folgen und die Einspur am Rotsee einschränkend wirkt (Antwort SBB Fernverkehr).
Bahn	510–660	S-Bahn (S1)	Sursee–Luzern–Rotkreuz–Zug–Baar	SBB	Der Bahnhof Rothenburg (Station) ist nicht Behinderten-Gerecht. Zudem befindet sich der Haltepunkt der S1 in Fahrtrichtung Luzern ca. 400m von der neuen Bus-Station für den 46er entfernt. Der Bus ist nur mit einem Turnschuh-Anschluss erreichbar. Eine Verlegung mit Ausbau ist zwingend.	1	Privat	in Prüfung	Der Bahnhof Rothenburg weist in der Tat lange Wege für Umsteiger Bahn/Bus und umgekehrt sowohl für Rollstuhlfahrer/Kinderwagen wie auch für Fussgänger auf. Derzeit wird zwischen SBB und dem Kanton Luzern ein Projekt ausgearbeitet, ob und wie das Perron verschoben werden könnte. Untersucht werden u.a. die Kosten und die Auswirkungen auf die verschiedenen Rangiergleise. Eine Umsetzung ist frühestens 2021 zu erwarten. Die Anschlüsse der Linie 46 sind in der Regel ausreichend. Bei Verspätung der S1 kann der Bus kurze Zeit auf Anschlussreisende warten.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bahn	510-660	S-Bahn (S1)	Sursee-Luzern-Rotkreuz-Zug-Baar	SBB	Zur Verbesserung der Verbindungen Rontal-Zug wäre es angebracht, Mo-Sa auf der S1 einen integralen 30-Minuten-Takt Sursee-Baar (wie sonntags) mit der Verdichtung zum 15-Minuten-Takt Rotkreuz-Baar zu schaffen, ohne die neunminütige Wartezeit in Rotkreuz. So würden auch zwischen Baar und Zythus nicht mehr zwei Züge innert 15 Minuten nach Sursee fahren und dann 45 Minuten keine mehr, sondern exakt alle 30 Minuten.	1	Privat	abgelehnt	Die mit der halbstündlich schnellen Durchbindung in Rotkreuz verbundenen Risiken bei der Fahrplanstabilität können gemäss SBB nur an Sonntagen und abends akzeptiert werden. Zu diesen Zeiten verkehrt der Enge-IR nicht und die Fahrgastwechselzeiten sind aufgrund der geringen Anzahl Fahrgäste kurz. An Wochentagen tagsüber ist die Durchbindung in Rotkreuz jedoch nicht umsetzbar.
Bahn	510-660	S-Bahn (S1)	Sursee-Luzern-Rotkreuz-Zug-Baar	SBB	Immer mehr Buslinien enden an einem Bahnhof. Die Kunden werden gezwungen auf die S1 umzusteigen. Dadurch sind die Züge überfüllt. Die Kapazität der S1 muss erhöht werden. Ich fordere den Einsatz von Doppelstockzügen wie auf den Zürcher S-Bahnen. Die andere Variante wäre der 15-Minuten-Takt auf der ganzen S1.	1	Privat	abgelehnt	Die Auslastung auf der S1 ist noch nicht kritisch. Die halbstündlich verkehrenden Züge haben selbst zu den nachfragestärksten Zeiten noch Platz. Ein 15-Minuten-Takt ist aufgrund der verfügbaren Trassen leider nicht möglich, ohne dass andere Züge gestrichen würden. Erst der Durchgangsbahnhof Luzern schafft die Voraussetzungen für den 15-Minuten-Takt. Ein Einsatz von doppelstöckigem Rollmaterial ist in den nächsten Jahren nicht vorgesehen. Hinweis: Die S-Bahn Zürich plant im Kernbereich zukünftig den Einsatz von einstöckigem Rollmaterial mit vielen Türen.
Bahn	510-660	S-Bahn (S1)	Sursee-Luzern-Rotkreuz-Zug-Baar	SBB	Die S1 legt in Rotkreuz Mo bis Sa immer noch eine Zwangspause von 9 bis 12 Minuten in beiden Richtungen ein. Die Doppelspur Rotkreuz-Freudenberg ist schon lange gebaut. Deshalb könnte ein richtiger 30-Minuten-Takt wie an Sonntagen eingeführt werden.	1	Privat	abgelehnt	Die mit der halbstündlich schnellen Durchbindung in Rotkreuz verbundenen Risiken bei der Fahrplanstabilität können gemäss SBB nur an Sonntagen und abends akzeptiert werden. Zu diesen Zeiten verkehrt der Enge-IR nicht und die Fahrgastwechselzeiten sind aufgrund der geringen Anzahl Fahrgäste kurz. An Wochentagen tagsüber ist die Durchbindung in Rotkreuz jedoch nicht umsetzbar.
Bahn	510-660	S-Bahn (S1)	Sursee-Luzern-Rotkreuz-Zug-Baar	SBB	Gefordert wird die Verlängerung des 15-Minuten-Taktes der Stadtbahn Zug bis Ebikon. Mit der Eröffnung der Mall of Switzerland wird die Nachfrage weiter ansteigen.	2	Organisation, Privat	abgelehnt	Die Auslastung auf der S1 ist noch nicht kritisch. Die halbstündlich verkehrenden Züge haben selbst zu den nachfragestärksten Zeiten noch Platz. Ein 15-Minuten-Takt ist aufgrund der verfügbaren Trassen leider nicht möglich, ohne dass andere Züge gestrichen würden. Erst der Durchgangsbahnhof Luzern schafft die Voraussetzungen für den 15-Minuten-Takt.
Bahn	510-660	S-Bahn (S1)	Sursee-Luzern-Rotkreuz-Zug-Baar	SBB	Wir begrüssen die Verdoppelung der Zugslängen während der Hauptverkehrszeiten. Insbesondere für die Fahrgäste aus dem Gebiet Willisau dürfte – in Verbindung mit dem Willisau-Express – der Kapazitätsausbau auf der S1 positive Auswirkungen haben.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bahn	510-660	S-Bahn (S1)	Sursee-Luzern-Rotkreuz-Zug-Baar	SBB	Ab dem späten Nachmittag sind mehr Kurse der S1 mit Doppeltraktion zu führen. Mit der Eröffnung der Mall of Switzerland wird die Nachfrage weiter ansteigen.	1	Organisation	umgesetzt	Auf den kommenden Fahrplanwechsel werden zusätzliche Doppeltraktionen auf der S1 eingesetzt – beispielsweise um 17.21 Uhr ab Luzern nach Baar.
Bahn	510-660	S-Bahn (S1)	Sursee-Luzern-Rotkreuz-Zug-Baar	SBB	Bitte verbessern Sie die Verbindungsmöglichkeiten nach Emmenbrücke Gersag wieder auch nach 22 Uhr. Die Linie S1 soll bis 00.32 bitte wieder im 30-Minuten-Takt fahren (xx.02 und xx.32) wie es vor dem Wechsel 2016 der Fall war.	1	Privat	umgesetzt	Die S1 verkehrt wie bisher bis 23.44 Uhr durchgehend im 30-Minuten-Takt und hat eine zusätzliche Fahrt um 0.30 Uhr nach Sursee-Olten. Zudem wird die S9 bis Mitternacht zum 30-Minuten-Takt (bis Hochdorf) verdichtet. Damit erhalten Emmenbrücke und Gersag bis Mitternacht den 15-Minuten-Takt.
Bus	50.609	Linie 9	Zofingen-Reiden-Richtenthal	SBB Bus	Leider besteht noch immer kein direkter Anschluss vom Linienbus 9 in Reiden auf den RE in Richtung Olten (ohne grössere Wartezeit). Es ist die Busankunft in Reiden um xx.37 Uhr zu prüfen.	1	Privat	abgelehnt	Die Kurse aus Richtenthal sind auf die Anschlüsse Richtung Sursee/Luzern ausgerichtet. Richtung Olten besteht der Anschluss in Zofingen. Am Abend aus Olten kommend ist der Anschluss in Reiden möglich.
Bus	60.002	Linie 2	Luzern Bahnhof-Emmenbrücke Sprengi	vbl	Die Busse der Linien 2 und 5 fahren ab Emmenbrücke Süd alle 7/8 Minuten. Somit kommt alle 3,5 Minuten ein Trolleybus daher. Dies scheint mir reichlich übertrieben. Parallel dazu fahren zum Bhf Luzern die S-Bahnen S1, S9 und S99 sowie ein RE. Das gibt 6 Züge pro Stunde. Meistens fahren der 2er und der 5er genau hintereinander. Je ein 15 Minuten-Takt genügt vollauf, dies ergibt immer noch ein 7/8 Minuten-Takt.	1	Privat	abgelehnt	Die S-Bahnen und die Buslinien haben zwischen Emmenbrücke und Luzern andere Funktionen (schnelle zuverlässige Verbindung vs. Feinerschliessung). Die Auslastung der Linie 2 rechtfertigt das Angebot und die Linie 5 schafft die notwendige Entlastung der Linien 1 und 2. Zudem ermöglicht die Linie 5 neue Direktverbindungen innerhalb der Agglomeration. Ausserdem ist von einem starken Wachstum in Luzern Nord auszugehen.
Bus	60.005	Linie 5	Kriens-Pilatusplatz-Emmenbrücke-Bahnhof Süd (Seetalplatz)	vbl	Die Buslinie 5 soll bis Sprengi oder nach Waldbrücke verlängert werden. Die neue Buslinie 5 soll das Umsteigen Richtung Kriens umgehen, fährt aber in Emmenbrücke nur bis zum Seetalplatz, also knapp bis auf das Gemeindegebiet. Für praktische alle Einwohner von Emmen ist also sowieso ein Umstieg notwendig.	1	Organisation	abgelehnt	Die Nachfrage rechtfertigt die Verlängerung der Linie 5 bis Sprengi nicht. Für eine Verlängerung nach Waldbrücke fehlt die derzeit dafür notwendige Fahrleitungsinfrastruktur, zudem erachten wir dafür das Potential als noch zu klein. Allfällige Anpassungen werden in den kommenden AggloMobil-Planungen geprüft.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.005	Linie 5	Kriens–Pilatusplatz–Emmenbrücke– Bahnhof Süd (Seetalplatz)	vbl	Der erster Kurs von Emmenbrücke Richtung Kriens soll um 05.00 Uhr verkehren. Es ist uns ein grosses Anliegen, dass dies angepasst wird. Wir arbeiten im Sternmatt-Quartier und es ist sehr mühsam bei einem Arbeitsbeginn um 06.00 Uhr mit dem Bus zur Arbeit zu gelangen.	1	Privat	abgelehnt	Um 5.04 Uhr besteht bereits heute eine Verbindung ab Emmenbrücke Bahnhof nach Kriens Mattenhof via Linie 2 und Umsteigen im Bahnhof Luzern zur S4 (Ankunft in Kriens Mattenhof um 5.31 Uhr).
Bus	60.006	Linie 6	Büttenenhalde–Luzern Bahnhof–Matthof	vbl	Die Anschlüsse der Linie 6 auf die Linie 14 (Schulwegverbindung Büttenen–Utenberg) sind zu knapp. Wir bitten Sie, die Abfahrt der Linie 6 in der Büttenenhalde um 2 Min. vorzulegen, sodass die Anschlüsse gewährleistet werden können (ohne zusätzliche Fahrzeuge). Alternativ könnte die Anschlusssicherung (mit Leuchte) entsprechend erweitert werden.	1	Organisation	teilweise umgesetzt	Mit der Verdichtung der Linie 14 zu Hauptverkehrszeiten zum 10-Minuten-Takt entstehen zusätzliche Anschlüsse. Die Anschlussbeziehung Büttenen–St. Anna ist jedoch gegenüber anderen, prioritären Anschlüssen (bspw. Bahnhof Luzern) oder Taktabständen untergeordnet.
Bus	60.006	Linie 6	Büttenenhalde–Luzern Bahnhof–Matthof	vbl	Die letzte Spätverbindung nach Mitternacht Bahnhof ab 0.38 als Linie 8 nach Würzenbach und von dort nach Büttenenhalde ist im Fahrplan der Linie 6 (mit Hinweis, wie im aktuellen Fahrplan) nicht mehr enthalten. Bitte nehmen Sie diesen Hinweis mit entsprechendem Hinweis auch im Feld 60.006 auf. Auch die Verbindung Büttenenhalde ab 0.21 bis Werkhofstrasse müsste noch aufgenommen werden.	2	Privat, Organisation	umgesetzt	Die Hinweise werden wie gewohnt wieder in den elektronischen wie auch gedruckten Fahrplanauskünften zu finden sein.
Bus	60.010	Linie 10	Luzern Bahnhof–Obergütsch	vbl	Auf der Buslinie 10 wird ab 18.40 Uhr auf den 15–Minuten-Takt umgestellt. Kann diese Umstellung nicht auf 19.40 Uhr verschoben bzw. bis 19.40 Uhr der 10-Minuten-Takt beibehalten werden, damit Reisende von Bern (ankommenden xx.00) einen entsprechenden Busanschluss haben?	1	Privat	abgelehnt	Die Nachfrage rechtfertigt keine Ausdehnung des 10-Minuten-Takts. Die Anschlusspriorität liegt auf dem IR Zürich, woher die Umsteigezeit 10 bzw. 5 Minuten beträgt.
Bus	60.012	Linie 12	Luzern Bahnhof–EmmenLuzern Bahnhof–Littau Gasshof–Ruopigenhöhe	vbl	Das Abendangebot nach 22 Uhr ist ungenügend. Der 30-Minuten-Takt genügt weder von der Nachfrage her (die Busse sind regelmässig überfüllt), noch ermöglicht er eine Heimreise, wenn man von weiter her kommt, z.B. aus Basel oder Bern (Wartezeiten bis 30 Minuten am Bahnhof Luzern). Vergleichbare Linien wie der 2er fahren bis Betriebschluss im 15-Minuten-Takt dabei wird Emmen im Gegensatz zu Littau auch noch mit der S-Bahn sehr gut erschlossen.	1	Privat	umgesetzt	Der 15-Minuten-Takt wird bis 24 Uhr verlängert.
Bus	60.012	Linie 12	Luzern Bahnhof–Littau Gasshof–Ruopigenhöhe	vbl	Der erste Kurs um 5.02 Uhr ab Littau bietet derzeit keine brauchbaren Bahnanschlüsse. Mit einer Abfahrt erst um 5.10 Uhr wären schlanke Anschlüsse zu den Schnellzügen Richtung Basel (5.30) und Zürich (5.35) gewährleistet. Den zweiten Kurs um 5.32 Uhr ab Littau könnte man in gleicher Weise auf 5.40 Uhr legen, womit ein schlanker Anschluss zum IR nach Bern entstünde. Somit wären all diese wichtigen Frühzüge deutlich besser zu erreichen als bisher.	1	Privat	abgelehnt	Der IR nach Zürich verkehrt bereits um 5.28 Uhr. Aufgrund verschiedener Anschlussprioritäten werden die Abfahrtszeiten belassen.
Bus	60.014	Linie 14	Horw–Eichhof–Luzern Bahnhof–Brüelstrasse	vbl	Wir begrüssen die Taktverdichtung der Linie 14 Richtung Brüelstrasse am Sonntag und die damit verbundene bessere Erschliessung der Klinik Hirslanden als eine für die Bevölkerung der ganzen Region wichtige Institution und als wichtigen Arbeitgeber.	2	Organisation, Privat	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.014	Linie 14	Horw–Eichhof–Luzern Bahnhof–Brüelstrasse	vbl	Die Umstiegsmöglichkeiten zwischen Linie 6 und 14 für Schüler/innen zum Oberstufenschulhaus Utenberg sind zu verbessern. Es betrifft die Zeit am Morgen und in der Mittagspause. Da sind die Übergangszeiten viel zu knapp und die Lösung muss hier eine leichte Verschiebung der Abfahrtszeiten der Linie 14 ab Brüelstrasse sein, was zumindest in Richtung Utenberg eine Verkürzung der Wartezeiten ergäbe (m.E. müssten 2 Minuten ausreichen).	1	Privat	teilweise umgesetzt	Mit der Verdichtung der Linie 14 zu Hauptverkehrszeiten zum 10-Minuten-Takt entstehen zusätzliche Anschlüsse. Die Anschlussbeziehung Büttenen–St. Anna ist jedoch gegenüber anderen, prioritären Anschlüssen (bspw. Bahnhof Luzern) oder Taktabständen untergeordnet.
Bus	60.015	Linie 15	Kriens–Wichlern–Spitzmatt	vbl	Die Buslinie 15 besteht eigentlich aus 3 Linien. Für auswärtige Fahrgäste ist es schwierig zu verstehen, welcher Ast jetzt wo fährt. Es könnten verschiedene Liniennummer zugeteilt werden (z.B. Linien 31, 32 und 33).	1	Privat	in Prüfung	Aus Kundensicht wäre eine Linienunterscheidung der Äste prüfungswert. Es bestehen allerdings mögliche Hürden in der Finanzierung getrennter Linien.
Bus	60.016	Linie 16	Kriens–Mattenhof–Kuonimatt–Horw Zentrum–Spitz	vbl	Der erste Kurs von Kriens Richtung Horw soll um 05.30 Uhr verkehren. Es ist uns ein grosses Anliegen, dass dies angepasst wird. Wir arbeiten im Sternmatt-Quartier und es ist sehr mühsam bei einem Arbeitsbeginn um 06.00 Uhr mit dem Bus zur Arbeit zu gelangen.	1	Privat	abgelehnt	Aufgrund der kleinen Nachfrage zu dieser Zeit und den vergleichsweise hohen Mehrkosten ist ein zusätzlicher Kurs nicht vorgesehen.
Bus	60.020	Linie 20	Luzern Bahnhof–Allmend/Messe–Ennetho rw/Technikumstrasse	vbl	Der 20er fährt ab Bhf Luzern alle 7/8 Minuten obwohl parallel dazu die S4, S5, S44 sowie die S55 mindesten alle 15 Minuten eine Verbindung nach Horw gewährleisten. Ein Bus alle 15 Minuten zum Bahnhof sollte genügen.	1	Privat	abgelehnt	Es ist geplant, das Taktangebot der Linie 20 im Zuge der neuen Durchmesserlinie 20/24 zu Hauptverkehrszeiten voraussichtlich zum 10-Minuten-Takt anzupassen. Für die Reduktion zum 15-Minuten-Takt ist die Nachfrage zwischen Zihlammweg und Pilatusplatz zu hoch.
Bus	60.021	Linie 21	Luzern–Pilatusmarkt–Kriens	vbl	Die Linie 21 soll auch am Bundesplatz halten. Einerseits entsteht so ein zusätzliche Umsteigemöglichkeit zum Bahnhof Luzern, andererseits wird die Neustadt besser erschlossen. Vor 3 Jahren wurde dieses Begehren abgelehnt. Dieser Entscheid wurde mit der Baustelle auf der Tribtschen- und Langensandstrasse begründet, welche nun abgeschlossen ist.	1	Privat	abgelehnt	Die Linie 21 ist heute bereits verspätungsanfällig. Ein weiterer Halt würde die Fahrplanstabilität zu stark tangieren.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.022	Linie 22	Luzern Bahnhof–Ebikon–Perlen/Inwil	vbl	<p>Ich habe festgestellt, dass viele Anschlüsse nicht auf die Umsteigemöglichkeit zwischen der Linie 22 und der S1 vorgesehen sind. Die Ankunftszeiten Hofmatt sind bei vielen Verbindungen zu spät, um den bestmöglichen Zug S1 zu erreichen, dh. dass man den nächsten Anschluss abwarten muss, was eine Wartezeit von bis zu 30 Minuten ausmacht. Nachstehend drei Beispiele unter der Voraussetzung, dass der Fahrplan S1 nicht ändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hofmatt 06.59, S1 ab 06.57, Wartezeit bis nächste Verbindung: 28 Minuten</li> <li>- Hofmatt 13.26, S1 ab 13.27, Wartezeit bis nächste Verbindung: 30 Minuten</li> <li>- Hofmatt 17.26, S1 ab 17.27, Wartezeit bis nächste Verbindung: 30 Minuten</li> </ul> <p>Ich habe die Meinung, dass es möglich sein sollte, den Fahrplan der Linie 22 ab Perlen so zu programmieren, dass für das Umsteigen von Hofmatt zur Bahnstation S1 bei einem nötigen Fussweg von 3–4 Minuten ca. 7–8 Minuten zur Verfügung stehen. In dieser Zeit sollte es auch Personen mit leichter Behinderung möglich sein, den Anschlusszug zu erreichen. Es sind sicher eine grössere Anzahl Personen, welche im Bereich ab Emmenbrücke Bahnhof arbeiten und froh wären, eine optimale Verbindung mit ÖV zum Arbeitsort zu haben. Im Übrigen gilt mein Anliegen nicht nur für die Verbindung nach Emmenbrücke, sondern auch für Verbindungen Richtung Baar und die beiden Gegenrichtungen.</p>	1	Privat	teilweise umgesetzt	<p>Es bestehen zu Hauptverkehrszeiten am Bahnhof/Hofmatt Ebikon keine Wartezeiten, die länger als 15 Minuten sind, da die Linie 22 im 15-Minuten-Takt verkehrt.</p> <p>Die Fahrpläne ab Perlen und Buchrain sind in erster Linie auf den Bahnhof Luzern ausgerichtet. Mit der Einkürzung der Linie 22 zum Bahnhof Ebikon per Dezember 2019 wird die Linie 22 auf die S1 in Ebikon angepasst.</p>
Bus	60.022	Linie 22	Luzern Bahnhof–Ebikon–Perlen/Inwil	vbl	<p>Die Buslinien 22 und 23 sollen als Eilbuslinie bis zum Bahnhof Luzern verlängert werden, auch nach der Verlängerung der Buslinie 1 bis zur Mall of Switzerland. Denn auf der S-Bahn besteht noch kein 15-Minuten-Takt, analog Rothenburg.</p>	1	Organisation	abgelehnt	<p>Die Linien 22 und 23 werden im Dezember 2019 in Ebikon an die S-Bahn angebunden. Fahrgäste mit Ziel Schlossberg oder Löwenplatz haben die Linie 1 im 7.5-Minuten-Takt zur Verfügung. Zudem fährt die Linie 18 im 15-Minuten-Takt neu auf der Strecke Ebikon-Schlossberg-Littau. Dies im Unterschied zu Rothenburg, wo kein vergleichbares Angebot zur Verfügung steht. Parallelverkehr mit Schnellbussen ist weder vorgesehen noch finanzierbar.</p>
Bus	60.023	Linie 23	Luzern Bahnhof–Ebikon–Gisikon–Root	vbl	<p>Wäre es nicht sinnvoll, im Hinblick auf die geplanten Änderungen per Ende 2019, die Linie 23 ab Hofmatt teilweise bis zum Bahnhof Ebikon zu führen, um Erfahrungen zu sammeln, wie sich das einerseits auf das Passagierverhalten und die Nachfrage und andererseits auf die Verkehrsbelastung im Bereich Knoten Hofmatt sowie auf die Anwohner und Benutzer der Bahnhofstrasse auswirkt? Man könnte so die Auswirkungen der künftigen Linie 1 und der neuen Linie 18 in der Praxis simulieren. Es könnte geprüft werden, wie viele Passagiere auf der Strecke Ebikon Bahnhof in und von Richtung Luzern (hauptsächlich von der S1 von und nach Zug) zu erwarten sind. Praktisch würde es genügen, höchstens vier der insgesamt acht Kurse die Schlaufe zum Bahnhof, mit kurzem Halt, machen zu lassen, jeweils vor Abfahrt und Ankunft der S1. Im Fahrplan dürfte dafür beim D4 oder in Gisikon genug Zeit vorhanden sein. Es ist mir klar, dass es zur Zeit (ohne Bushub) eng würde beim Bahnhof Ebikon, weil gleichzeitig die Kurse der Linie 26 ankommen, gut 10 Minuten halten und wegfahren.</p>	1	privat	abgelehnt	<p>Die Linie 23 wird mit Gelenkautobussen gefahren. Zurzeit reicht der Platz zum Wenden beim Bahnhof Ebikon nicht aus. Zudem sind Einschränkungen auf den Betrieb während dem Bau des Bushubs Ebikon möglichst zu vermeiden.</p>
Bus	60.023	Linie 23	Luzern Bahnhof–Ebikon–Gisikon–Root	vbl	<p>Wir unterstützen die Veränderungen bei den Buslinien 22 und 23 (Linie 22 konsequent bis Perlen und Linie 23 auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten mit höherer Taktfrequenz) grundsätzlich. Wir weisen in diesem Zusammenhang aber erneut auf die Wichtigkeit hin, die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 zur Mall of Switzerland zügig voranzutreiben.</p>	1	Organisation	Kenntnisnahme	<p>Wir arbeiten darauf hin, die Linie 1 per Dezember 2019 zur Mall of Switzerland zu verlängern, die neue Tangentiallinie 18 einzuführen und die Linien 22 und 23 entsprechend anzupassen.</p>
Bus	60.023	Linie 23	Luzern Bahnhof–Ebikon–Gisikon–Root	vbl	<p>Warum fährt der Kurs 23004 (Gisikon Bhf an 05.37) nur am Samstag? Dieser Kurs soll auch von Montag bis Freitag verkehren? Damit wäre der schlanke Anschluss auf den Früh-IR nach Zürich (Gisikon-Root Abfahrt 05.40) auch unter der Woche anstatt nur samstags möglich.</p>	1	Organisation	in Prüfung	<p>Der Fahrplan wird voraussichtlich so angepasst, dass der Anschluss auch Mo–Fr möglich wird. Allenfalls müssen die Abfahrtszeiten geändert werden. Details werden noch geprüft.</p>
Bus	60.024	Linie 24	Luzern Bahnhof–Meggen–Tschädigen/Gottlieben	vbl	<p>Seit dem letzten Fahrplanwechsel wird die Haltestelle Gottlieben von zwei Buslinien (24 und 25) angefahren, aber eine direkte Busverbindung existiert nicht mehr. Wir müssen also zwingend umsteigen und somit jeweils zwei Fahrpläne konsultieren. Das Umsteigen zwingt uns, genau auf die beiden Fahrpläne zu achten, um nicht lange Wartezeiten zu riskieren. Bei Fahrten ab Luzern nach Meggen sind am Abend durch Staus in der Stadt Verspätungen der Linie 24 vorprogrammiert. Das Umsteigen von der 24 auf die 25 wird dadurch sehr mühsam, da man den Anschluss verpasst und dann auf den nächsten Bus warten muss (30 Minuten Wartezeit). Das passiert auch in der Gegenrichtung, wenn man in die Stadt will. Wir fragen uns, warum kann die Linie 24 bei der Fahrt ab Tschädigen nach Luzern nicht die kurze Schleife nach Gottlieben machen (750 m). In der Gegenrichtung ab Luzern würde die 24 zuerst die Haltestelle Gottlieben bedienen und sofort nach Tschädigen weiterfahren. Die Haltestelle Gottlieben liegt ja direkt an der Hauptstrasse und nicht irgendwo im Hinterland. Der Zeitaufwand für die Schlaufen Gottlieben hält sich so in Grenzen. Am Sonntag und nach 20.00 Uhr wird die Haltestelle Gottlieben ja auch nur noch von einer Buslinie (24) bedient und das klappt wunderbar.</p>	1	Privat	abgelehnt	<p>Eine durchgehende Bedienung beider Äste ist aufgrund der benötigten Fahrzeit während des Tages ohne den Einsatz eines weiteren Fahrzeuges nicht möglich. Ein zusätzliches Fahrzeug ist nicht finanzierbar. Aktuell ist an der Haltestelle Kreuz eine automatische Anschlusssicherung von wenigen Minuten eingerichtet. Damit funktioniert der Umstieg von der Linie 24 auf die Linie 25 in Richtung Gottlieben und von der Linie 25 auf die Linie 24 in Richtung Luzern in den meisten Fällen.</p>

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.024	Linie 24	Luzern Bahnhof–Meggen–Tschädigen/Gottlieben	vbl	Wir wohnen in unmittelbarer Nähe der Haltestelle Gottlieben in Meggen. Der Fahrplan hat sich massiv verschlechtert. Wir haben nur einen 30-Minuten-Takt und müssen erst noch umsteigen. Im Gebiet Gottlieben gibt es immer mehr Wohnungen und es wäre nicht mehr als angebracht, alle 15 Minuten ohne Umsteigen nach Gottlieben einen Bus zu haben. Persönlich habe ich festgestellt, dass häufig mehr Personen im Bus Nr. 25 von Gottlieben bis Kreuz sind als anwesende Passagiere bereits im Bus Nr. 24 sind, welche von Tschädigen kommen. Ebenso hat es in Gottlieben das Küferhaus, dort werden Yogakurse etc. angeboten, dann ist das Jungwachthelm und das Probehaus für die Theaterleute von Meggen. Auch hier viele Personen, welche froh um eine gute öV Anbindung nach Gottlieben wären, davon natürlich auch die Kirche und den Friedhof von Meggen.	1	Privat	abgelehnt	Eine durchgehende Bedienung beider Äste ist aufgrund der benötigten Fahrzeit während des Tages ohne den Einsatz eines weiteren Fahrzeuges nicht möglich. Ein zusätzliches Fahrzeug ist nicht finanzierbar. Aktuell ist an der Haltestelle Kreuz eine automatische Anschlusssicherung von wenigen Minuten eingerichtet. Damit funktioniert der Umstieg von der Linie 24 auf die Linie 25 in Richtung Gottlieben und von der Linie 25 auf die Linie 24 in Richtung Luzern in den meisten Fällen. Es gilt zu beachten, dass die Nachfrage auf dem Ast Tschädigen deutlich höher ist als jene auf dem Ast Gottlieben.
Bus	60.025	Linie 25	Luzern Brüelstrasse–Meggen Gottlieben	vbl	Diese Linie wurde mit der Einführung der Linie 6 nach Büttenehalde ausgedünnt. Hier ist dringend zu prüfen, den Fahrplan von Montag–Freitag in den Spitzenzeiten (6–8, 12–14, 16–19h) v.a. wegen den Schüler/innen zu verdichten. Es müsste dort wie früher ein 15-Minutentakt Brüelstrasse–Meggen Piuskirche möglich sein. Zum Einen sind die Busse heute mit wenigen Ausnahmen mager besetzt, zum Andern wird im Gebiet Obermeggen gebaut, was Mehrverkehr auslöst.	1	Privat	abgelehnt	Die Nachfrage und das vorhandene Potenzial rechtfertigt keinen Ausbau des Angebots.
Bus	60.026	Linie 26	Luzern Brüelstrasse–Adligenswil–Ebikon	vbl	Als Bewohner des Quartiers Ebnet haben wir die Erfahrung gemacht, dass der Anschluss mit Umsteigen im Unterlöchli Richtung Adligenswil nicht gewährleistet ist. Dies bedeutet, dass fast 30 Minuten auf den nächsten Bus gewartet werden muss. Die Bushaltestelle Dorf ist nur in Ausnahmefällen eine Alternative, denn sie ist für uns etwas mehr als einen Kilometer entfernt.	1	Privat	abgelehnt	In den Hauptverkehrszeiten verkehrt die Linie 7 im 7.5-Minuten-Takt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens können die Fahrpläne teilweise nicht eingehalten werden. Grundsätzlich sind Anschluss-Abwartezeiten definiert, aber aufgrund nachfolgender Anschlüsse (Brüelstrasse, Meggen Kreuz) können Anschlüsse nicht beliebig lange abgewartet werden. Zu Hauptverkehrszeiten lohnt es sich demzufolge, einen Kurs der Linie 7 früher zu nehmen.
Bus	60.026	Linie 26	Luzern Brüelstrasse–Adligenswil–Ebikon	vbl	Ich schlage vor, den Kurs von Ottigenbühl direkt eine Schlaufe über die Schulhausstrasse machen zu lassen, weil dieser potentielle durchfahrende Benutzer hätte. Vor allem Schüler des Oberstufenschulhauses und Besucher der Geschäfte an der Zentralstrasse und der Ladengasse, die jedoch durch die lange Wartezeit beim Bahnhof davon abgehalten werden den ÖV zu benützen, hätten so eine Erschliessung. Diese Änderung dürfte bestimmt eine bessere Auslastung dieser Linie bringen. Zweckmässigerweise sollten die beiden Äste dieser Linie getrennt werden: Der Ast Ottigenbühl mit durchfahrenden Passagieren, fährt nach der Schlaufe zur Schulhausstrasse wieder zurück zum Ottigenbühl. Der Ast Adligenswil–Brüelstrasse, der kaum durchfahrende Passagiere hat, wird separat geführt, mit Wartezeit beim Bahnhof Ebikon für die Chauffeure, die sich bei den beiden Ästen abwechseln könnten. Würde zudem die die Linie 23 zum Bahnhof Ebikon geführt, könnte die Linie 26 ab Ottigenbühl bei der Hofmatt halten und direkt zur Schulhausstrasse fahren – und damit den Bahnhof nicht belasten – und erst bei der Rückfahrt zum Bahnhof abzweigen. Das gäbe Platz für die Wendung der Busse der Linien 23 und für die Linie 111, die beide erst nach der Wegfahrt der Busse der Linie 26 eintreffen.	1	Privat	abgelehnt	Die zusammengehängte Linie 25/26 hat nur am Bahnhof Ebikon eine längere Zeitausgleichsmöglichkeit (Abbau von Verspätungen, Pause für Chauffeur). Bei einer produktiven Nutzung dieser Pausenzeit droht die Gefahr einer verspätungsanfälligeren Linie mit nachteiligen Folgen für die vielen bisher gesicherten Anschlüsse. Bereits im bisherigen Fahrplan mit Direktfahrt zu den Einkaufsmöglichkeiten war die Nutzung des Asts Ottigenbühl vergleichsweise tief. Eine Verbesserung der Auslastung wäre deshalb kaum zu erwarten.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibücke, Bahnhof)	AAGR	Auch am Sonntag wäre es schön, wenn die Busse im 15-Minuten-Takt fahren. Sonst nehmen viele Ausflügler wieder das Auto.	1	Privat	abgelehnt	Die Nachfrage rechtfertigt derzeit keine Verdichtung des Angebots an Sonntagen.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibücke, Bahnhof)	AAGR	Es wäre wünschenswert, am Samstag nicht bereits um 18.00 Uhr auf den 30-Minuten-Takt zu wechseln.	1	Privat	abgelehnt	Die Nachfrage rechtfertigt derzeit keine Verdichtung des Angebots am frühen Samstagabend.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibücke, Bahnhof)	AAGR	Es ist schade, dass die Linie während der Woche ab 22.00 Uhr nur noch im 30-Minuten-Takt fährt.	1	Privat	abgelehnt	Die Nachfrage rechtfertigt derzeit keine Verdichtung des Angebots spätabends.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibücke, Bahnhof)	AAGR	Bei der zukünftigen Ausgestaltung des Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord ist bei der Buslinie 40 Rechnung zu tragen. Konkret bedeutet dies, dass – zumindest zu Hauptverkehrszeiten – alle S-Bahnen am Bahnhof Littau abgenommen werden müssen, um den Fahrgästen der Region Luzern West ein attraktives Angebot bieten zu können. Als idealer Zeitpunkt für diese Änderung bietet sich die Umstellung der S61 an.	1	Organisation	teilweise umgesetzt	Die Linie 40 verkehrt im 15-Minuten-Takt mit S-Bahnanschlüssen an den Bahnhöfen Littau, Emmenbrücke und Waldibücke. Die S6 und S61 verkehren in einem unregelmässigen Takt. Die Gewährleistung der Anschlüsse ist deshalb schwierig. Bereits heute bestehen sehr schlanke Anschlüsse zur S61 (Ankunft S61 xx.10, Abfahrt Linie 40 xx.14).
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibücke, Bahnhof)	AAGR	Es geht um die Busverbindung 40 Richtung Littau Bahnhof und Waldibücke Bahnhof. Da ich jeden Samstag um 6.00 arbeiten muss, verspäte ich mich immer um 25 Minuten, weil der erste Bus um 5.49 fährt (Unterspitalhof Richtung Emmenbrücke Bhf Süd). Gibt es eine Möglichkeit, dass ein Bus schon um 05.19 fährt?	1	Organisation	umgesetzt	Der zusätzliche Kurs wird analog Mo–Fr eingeführt.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibrücke, Bahnhof)	AAGR	Es sollen zusätzliche Bushaltestellen zwischen den Flugzeugwerken und Waldibrücke geschaffen werden. Die Bushaltestelle Hasli ist so unglücklich positioniert, dass sie zwar in der Mitte von Josef Meyer AG/Emmi/Kronenberger liegt, aber trotzdem relativ weit weg von allen. Die grossen Arbeitgeber SSBL, RUAG, CKW und Emmi sind ideal zu erschliessen, damit die MitarbeiterInnen auf den ÖV umsteigen.	1	Organisation	abgelehnt	Mit dem aktuellen Fahrplan und Anschlüssen sind keine weiteren Halte auf der Linie 40 machbar. Eine Verschiebung einzelner Haltestellen ist im Rahmen eines Bauprojekts der Kantonsstrasse mit den Beteiligten zu klären.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibrücke, Bahnhof)	AAGR	Am Abend soll der einsetzende Halbstundentakt der Buslinie 40 von Emmenbrücke Bahnhof Süd nach Waldibrücke von xx.26 und xx.56 zu xx.11 und xx.41 angepasst werden. Dies ermöglicht die Abnahme der S9 aus Luzern.	1	Organisation	abgelehnt	Eine Drehung der Fahrpläne um 15 Minuten wurde geprüft, es wird aber aufgrund von Anschlüssen darauf verzichtet.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibrücke, Bahnhof)	AAGR	Gefordert wird die Verlängerung des 15-Minuten-Taktes der Buslinie 40 bis Waldibrücke. Die grossen Arbeitgeber SSBL, RUAG, CKW und Emmi sind ideal zu erschliessen, damit die MitarbeiterInnen auf den ÖV umsteigen.	1	Organisation	teilweise umgesetzt	Während der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend wird der 15-Minuten-Takt bis Waldibrücke eingeführt.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibrücke, Bahnhof)	AAGR	Gefordert wird die Wiederaufnahme der direkten Verbindung von Luzern zum Shopping Center und weiter via Emmen Dorf zu den grossen Arbeitgebern SSBL, RUAG, CKW und Emmi. Das Umsteigen beim Busknoten Emmenbrücke Süd ist unattraktiv. Die Anschlüsse werden oft nicht erreicht.	1	Organisation	abgelehnt	Die Verknüpfung von Bahn und Bus entspricht der kantonalen ÖV-Strategie. Diese ist zwingend, wenn der ÖV mit immer weniger Mitteln mehr Kapazität zur Verfügung stellen soll. Die Innenstadt kann am besten entlastet werden, wenn Buslinien im Agglomerationsgebiet an die S-Bahn angebunden werden und diese die Fahrgäste zuverlässig und schnell ins Stadtzentrum bringt. Luzern ist kein Sonderfall. Sämtliche mittleren und grösseren Städte haben seit Jahrzehnten solche Zubringersysteme zu Bahn/Bus-Verknüpfungspunkten oder gehen in diese Richtung. Die Anschlüsse in Emmenbrücke Bahnhof Süd werden verbessert.
Bus	60.040	Linie 40	Littau, Bahnhof – Emmen, Flugzeugwerke (–Waldibrücke, Bahnhof)	AAGR	Beim Bahnhofplatz Emmenbrücke bei der Haltestelle Bahnhof Emmenbrücke Süd bestehen grosse Probleme mit der Gewährleistung von kundenfreundlichen Anschlüssen ab Linie 2 auf die Linie 40. Die nun geplanten Anpassungen der Abfahrtszeiten nach 20 Uhr begrüssen wir als einen ersten Schritt zur Entschärfung der unbefriedigenden Situation.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Die Anschlüsse werden verbessert.
Bus	60.041	Linie 41	Schönbühl–Alp–Gersag–Kasernenstr.–Schwanderhofstr.–Emmenbrücke Bahnhof Süd–Littau Bahnhof	AAGR	Die Reisekette per Bahn von Luzern (S1, S9) und Bus in die Emmer Quartiere Erlen und Benziwil (41, 43) soll auch am Abend durchgehend geschlossen werden. Dies ist heute nicht der Fall.	1	Organisation	umgesetzt	Der 30-Minuten-Takt wird auf der S9 (bis Hochdorf) bis Mitternacht eingeführt, womit die Reiseketten auch in die Quartiere Erlen und Benziwil halbstündlich sichergestellt sind.
Bus	60.041	Linie 41	Schönbühl–Alp–Gersag–Kasernenstr.–Schwanderhofstr.–Emmenbrücke Bahnhof Süd–Littau Bahnhof	AAGR	Vor dem Seetalplatz aus Richtung Littau Bf steht die Linie 41 mehrheitlich im Stau. Eine separate Busspur mit dem Umbau Seetalplatz ist unabdingbar.	1	Privat	Kenntnisnahme	Mit der Inbetriebnahme der oberen Zollhausbrücke ab August 2017 werden sich die Verspätungen minimieren und die Wartezeit im Stau verringern sich. Zusätzlich ist für das Jahr 2018 die Realisierung der Busspur Rothenstrasse geplant. Dadurch wird die Qualität zusätzlich verbessert.
Bus	60.041	Linie 41	Schönbühl–Alp–Gersag–Kasernenstr.–Schwanderhofstr.–Emmenbrücke Bahnhof Süd–Littau Bahnhof	AAGR	Die Haltestelle Fichtenstrasse der Buslinie 41 soll in Fichtenstrasse verlegt werden. Die Haltestelle ist zu weit weg von jener der Buslinien 40/42/43 in der Seetalstrasse.	1	Organisation	in Prüfung	Die Situation wird mit der Gemeinde Emmen und der AAGR geprüft. Evtl. bestehen Schwierigkeiten mit der Einfahrt Coop und den nötigen Freihaltebereichen vor/nach dem Knoten Seetal-/Sedelstrasse.
Bus	60.041	Linie 41	Schönbühl–Alp–Gersag–Kasernenstr.–Schwanderhofstr.–Emmenbrücke Bahnhof Süd–Littau Bahnhof	AAGR	Gefordert ist eine alternierende Abfahrt der Buslinien 40 und 41 ab Emmenbrücke Bahnhof Süd Richtung Emmen Center. Die Buslinie 2 verkehrt mit einer hohen Frequenz zwischen Luzern und Sprengli. Da die Anschlussbusse eine niedrigere Frequenz haben, wartet man dann oft. Störend ist dies v.a. bei der Bushaltestelle Emmenbrücke Süd Richtung Emmen Center. Aktuell fährt die Buslinie 40 im 15-Minuten-Takt und die Buslinie 41 im 30-Minuten-Takt. Die Linie 41 fährt aber immer gleichzeitig wie die Linie 40.	1	Organisation	abgelehnt	Der Fahrplan der Linien 40 und 41 ist in einem sehr engen Korsett zwischen den Anschlüssen in Littau, Emmenbrücke, Gersag und Waldibrücke. Spielraum ist kaum vorhanden.
Bus	60.041	Linie 41	Schönbühl–Alp–Gersag–Kasernenstr.–Schwanderhofstr.–Emmenbrücke Bahnhof Süd–Littau Bahnhof	AAGR	Gefordert wird die Wiederaufnahme der direkten Verbindung von Waldibrücke zum Sonnenplatz. Die grossen Arbeitgeber SSBL, RUAG, CKW und Emmi sind ideal zu erschliessen damit die MitarbeiterInnen auf den ÖV umsteigen.	1	Organisation	abgelehnt	Eine Verlängerung der Linie 44 nach Waldibrücke hätte ineffiziente Doppelspurigkeiten zwischen Flugzeugwerke und Waldibrücke und eine geringere Fahrplanstabilität zur Folge. Mit der Linie 40 sind die Arbeitgeber entlang der Seetalstrasse ideal erschlossen. Zu Hauptverkehrszeiten fährt die Linie 40 neu bis Waldibrücke im 15-Minuten-Takt.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.041	Linie 41	Schönbühl–Gersag–Rüeggisingen–Waldibrücke	AAGR	Die Haltestelle Schachenhof an der Linie 41 befindet sich an einem unmöglichen Ort. In Richtung Littau Bhf muss der Bus die Spur des MIV zwei Mal kreuzen, auf einem privaten Vorplatz (oft in 2 Anläufen) wenden und in der Gegenrichtung in die viel befahrene Spur zum Seetalplatz einfädeln. Der Fahrplan kann nicht eingehalten werden. Es soll eine richtige Haltestelle beidseitig auf der Thorenbergstrasse erstellt werden.	1	Privat	in Prüfung	Die Verschiebung der Haltestelle an die Strasse ist zusammen mit einem späteren Strassenbauprojekt Littauerboden K10 vorgesehen (Zeithorizont noch unklar).
Bus	60.041	Linie 41	Schönbühl–Gersag–Rüeggisingen–Waldibrücke	AAGR	Arbeitnehmende, die in der Region Sursee frühmorgens Arbeitsbeginn haben, sind auf einen Anschluss um 5.22 auf die S1 in Gersag angewiesen. Leider fährt aus dem Gebiet Obere Erlen um diese Zeit noch kein Bus.	1	Privat	abgelehnt	Die gewünschte zusätzliche Fahrt löst erhebliche Mehrkosten aus, währenddessen die Nachfrage zu Randzeiten sehr bescheiden ist und stärker Richtung Luzern ausgerichtet ist.
Bus	60.042	Linie 42	Schönbühl–Sprengi–Gersag–Mooshus–Emmen Center	AAGR	Es braucht eine neue Direktverbindung der oberen Quartiere von Emmen (Erlen, Neuhof, Schönbühl, Alp sowie Benziwil und Rüeggisingen) mit Emmenbrücke Bahnhof und Emmenbrücke Bahnhof Süd. Die Linienführung über Emmenfeld ist ungenügend.	1	Organisation	abgelehnt	Es sind keine neuen Linien von den Emmer Quartieren via der stark belasteten und bereits 12x pro Stunde von Buslinien befahrenen Gerliswilstrasse zum Bushub vorgesehen. Für die genannten Quartiere bestehen am Gersag gute Anschlüsse zur Bahn und am Sonnenplatz (oder im Fall Benziwil bei der Sprengi) zur Linie 2.
Bus	60.044	Linie 44	Bösfeld–Benziwil–Schaubhaus–Gersag–Kasernenstr.–Flugzeugwerke	AAGR	Wann wird die Haltestelle Ref. Kirche Emmenbrücke ab 20.00 wieder bedient? Oder wann ist eine Bedienung der Haltestelle Listrig abends vorgesehen?	1	Privat	abgelehnt	Die frühere Ringlinie (Richtung Erlen via Alp, Richtung Rüeggisingen via Sprengi) wurde zugunsten eines einfachen und merkbaren Fahrplans in eine in beide Richtungen gleiche Linienführung verändert. Ein Ausbau des Angebots zu Randzeiten ist finanziell nicht möglich.
Bus	60.044	Linie 44	Bösfeld–Benziwil–Schaubhaus–Gersag–Kasernenstr.–Flugzeugwerke	AAGR	Leider habe ich feststellen müssen, dass es keine Anpassung mit der Linie 44 in Emmenbrücke geplant ist. Die jetzige Situation bleibt gemäss Fahrplänen gleich. Hier ein Beispiel: Linie 42 Ref. Kirche ab 7.22 Gersag an 7.27 Linie 44 Gersag ab 7.27 Flugzeugwerk an 7.34 Aus der jetzigen Erfahrung klappt der Anschluss im Gersag in 80% der Fälle nicht. Der 44er Bus fährt sogar ab vom Gersag, obwohl der Chauffeur sehen kann, dass der Bus 42 gerade ankommt. Schade ist nun auch, dass diese Situation nach dem Fahrplanwechsel bleibt. Somit habe ich für einen Arbeitsweg (Tür zu Tür) 50 Minuten innerhalb der gleichen Gemeinde. Mir bleibt die Möglichkeit, dass ich im Bus 42 sitzen bleibe und bis Fichtenstrasse fahre, dort kann ich ebenfalls den 40er Bus nachwinken und mehr als 10 Minuten auf den Anschluss Bus 40 in Richtung Haltestelle Flugzeugwerk warten. Die Variante mit dem Zug dauert gleich lang und beinhaltet eine 10-minütige Wartezeit am Bahnhof Gersag. Und die Möglichkeit, dass der Bus 40 in Waldibrücke den Zug nicht abwartet ist ebenfalls sehr gross. Unglücklicherweise besteht die gleiche Situation auf dem Heimweg. Es gibt in 90% der Fälle keinen Anschluss von 44 auf 42 im Gersag. Ist es nicht möglich, dass die beiden Busse aufeinander abgestimmt werden können?	1	Privat	in Prüfung	Voraussichtlich kann die Linie 44 um 2 Minuten verschoben werden, sodass der Anschluss zwischen den Linien 42 und 44 beim Bahnhof Gersag klappt.
Bus	60.045	Linie 45	Chörlbli–Sonnenplatz–Bösfeld	AAGR	Der Abschnitt Sonnenplatz–Bösfeld der Linie 45 bringt eigentlich nicht viel. Von Sonnenplatz bis Sprengi besteht der 2er und bis Bösfeld verkehrt der 46er im 15-Minuten-Takt. Dies sollte ausreichend sein.	1	Privat	abgelehnt	Die Linie 45 dient auf diesem Abschnitt dazu, dass das Quartier Benziwil weiterhin innert vertretbarer Frist zum Sonnenplatz kommt. Der Bus nutzt dazu vorhandene Reserven. Ansonsten gäbe es längere unproduktive Standzeiten.
Bus	60.045	Linie 45	Chörlbli–Sonnenplatz–Bösfeld	AAGR	Nach 20 Uhr ist das Chörlbli nicht mehr erschlossen. Zudem müssen die Leute einen grossen Umweg vom Chörlbli ins Emmen Center fahren. An Feiertagen und am Sonntag ist der Emmer Bus bis ins Chörlbli zu führen, damit auch das Verkaufspersonal öV fahren kann. Die Läden haben manchmal auch an diesen Tagen geöffnet. Weiter sollen die Linien 61 und 72 in Riffig beibehalten werden.	1	Privat	abgelehnt	Für die Führung der Linie 45 auch abends und sonntags besteht zu wenig Potential im Verhältnis zu den entstehenden Mehrkosten. Eine Aufhebung des Halts Riffig bei den Linien 61 und 72 ist nicht vorgesehen.
Bus	60.046	Linie 46	Emmenbrücke, Bahnhof Süd – Rothenburg, Wahligen Nord	AAGR	Die Buslinie 46 soll auch an der Krauerstrasse halten. Die Linie 46 hält an jeder Haltestelle ausser an der Krauerstrasse. Der Sinn dieses Regimes ist nicht verständlich.	1	Organisation	abgelehnt	Der Halt Krauerstrasse bei der Linie 46 wird in Absprache mit der Gemeinde Emmen nicht eingeführt.
Bus	60.046	Linie 46	Emmenbrücke, Bahnhof Süd – Rothenburg, Wahligen Nord	AAGR	Die Haltestelle Emmenbrücke, Bahnhof Süd sollte für die nur alle 15 bzw. 30 Minuten verkehrenden Linien als echten Hub betrieben werden. Die Busse aller Linien sollen gleichzeitig zum behindertengerechten Umsteigen bereit stehen, ohne dass man ausserhalb der Busse warten muss.	1	Privat	teilweise umgesetzt	Bei den Durchmesserlinien (Linien 2, 40, 41) mit ihren zeitlich engen Fahrplänen ist eine längere Standzeit nicht möglich, da ansonsten andere Anschlüsse verloren gingen. Die Linien 5 und 46 mit Endpunkt Emmenbrücke Bahnhof Süd haben teilweise längere Standzeiten und stehen zum Einsteigen bereit. Zudem wird der Fahrplan zu Randzeiten angepasst, damit die Anschlüsse zwischen den Linien 2 und 40 sichergestellt sind.
Bus	60.050	Linie 50/52	Luzern Bahnhof–Beromünster–Menziken / Luzern Bahnhof–Beromünster–Rickenbach (–Bohler)	AAGR	Die Verstärkungskurse um 6.30h und 7.00h Beromünster–Luzern, Pilatusplatz sind eine echte Bereicherung. Einerseits sorgen sie für eine gewisse Entlastung und bieten zudem (wenn auch nur für kurze Zeit) den 15-Minuten-Takt. Aus den selben Gründen wäre es toll, wenn diese Kurse in der Analogie nun auch abends in der umgekehrten Richtung verkehren würden.	1	Privat	abgelehnt	Diese beiden Kurse am Morgen werden aufgrund der hohen Nachfragespitze (Kapazitätsengpässe) bereits ab Beromünster geführt. In der Gegenrichtung am Nachmittag verteilt sich die Nachfrage über einen grösseren Zeitraum, womit keine Kapazitätsengpässe ausserhalb der Agglomeration auftreten. Eine Führung der Verdichtungskurse bis Beromünster hätte hohe Mehrkosten zur Folge, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stünden.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.051	Linie 51	Rothenburg Dorf–Rain	AAGR	Wir fordern dringlich und zum wiederholten Male die sofortige Wiedereinführung der direkten Bus-Linie 51 im 15-Minuten-Takt bis zum Bahnhof Luzern. Diese Massnahme ist eine zwingende Voraussetzung, damit der stark gestiegenen Nachfrage aus dem Korridor Nord genügend Rechnung getragen werden kann.	1	Organisation	abgelehnt	Die Verknüpfung von Bahn und Bus entspricht der kantonalen öV-Strategie. Diese ist zwingend, wenn der öV mit immer weniger Mitteln mehr Kapazität zur Verfügung stellen soll. Die Innenstadt kann am besten entlastet werden, wenn Buslinien im Agglomerationsgebiet an die S-Bahn angebunden werden und diese die Fahrgäste zuverlässig und schnell ins Stadtzentrum bringt. Luzern ist kein Sonderfall. Sämtliche mittleren und grösseren Städte haben seit Jahrzehnten solche Zubringersysteme zu Bahn/Bus-Verknüpfungspunkten oder gehen in diese Richtung. Zum Bahnhof Luzern besteht ein ganztägiger 15-Minuten-Takt mit den Linien 51/S1 und den Linien 50/52. Zusammen mit den Verdichtungskursen bis Pilatusplatz und den Zusatzkursen reicht die Kapazität auch zu Hauptverkehrszeiten aus. Zudem bieten die Linie 51 und die S1 teilweise sogar zu Spitzenzeiten freie Sitzplätze.
Bus	60.060	Linie 60	Buttisholz–Ruswil–Rothenburg	Rottal	Wir hätten einen weiteren Ausbau der Linie 61 statt der Linie 60 gesehen. Einerseits hat die Linie 60 mit Staus am Strassenkreuz in Rothenburg und auf der Teilstrecke Strassenkreuz–Bahnhof an Zuverlässigkeit verloren, andererseits sind wir der Meinung, dass mit einer Änderung beim Abfahrtsregime am Bahnhof Luzern (evtl. Perronwechsel) zumindest die Busse ab Luzern auf der Linie 61 weniger Verspätungen aufweisen würden.	1	Organisation	abgelehnt	Abgesehen vom Grundtakt sind Angebotsverdichtungen via Linie 60 vorgesehen. Die Linie 60 ermöglicht weitere Gebiete verbessert zu erschliessen (u.a. Gewerbe Rothenburg Station, Rothenburg, Gersag, Seetalplatz, Ebikon, Root D4, Mall of Switzerland). Ebenfalls gewährt die Linie 60 eine zuverlässige Verbindung mit der Bahn ins Zentrum, wenn die Autobahn unterbrochen oder überlastet ist. Die Anschlussqualität der Linie 60 auf die S1 in Rothenburg schätzt die Rottal Auto AG als sehr hoch ein. Die Reserve- und Fahrzeiten sind grosszügig. Fazit: Von Einzelfällen abgesehen, kann von einer zuverlässigen Verbindung gesprochen werden. Die Verbesserung des Bahnhofs Rothenburg befindet sich in Planung.
Bus	60.060	Linie 60	Buttisholz–Ruswil–Rothenburg	Rottal	Die Verbindung Rottal-Express ist am Morgen (werktags) aus meiner Sicht sehr suboptimal. Im Gegensatz zu den Abendverbindungen, die sehr gut sind. Am Morgen bestehen ein zu langer Umsteigeweg und ein zu langes Warten auf dem Perron.	1	Privat	Kenntnisnahme	Der Raum Rothenburg Station ist ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt innerhalb des Kantons Luzern. Zur Gewährleistung und Optimierung des Umstiegs von den Überlandlinien auf den schnellen und zuverlässigen Bahnverkehr werden in den kommenden Jahren an der Haltestelle SBB Station Rothenburg grosse Infrastrukturinvestitionen getätigt. Die Gemeinde Rothenburg, SBB und der Kanton Luzern arbeiten gemeinsam an einer für den Kunden optimalen und langfristigen Lösung um einen reibungslosen Umstieg zwischen Bahn und Bus zu gewährleisten.
Bus	60.060	Linie 60	Buttisholz–Ruswil–Rothenburg	Rottal	Wir begrüssen den Angebotsausbau auf dieser Linie. Jedoch halten wir fest, dass der Bahnhof Rothenburg Station in keinsten Weise dem Anspruch an Kundenlenkung und Kundenfreundlichkeit entspricht. Wir verlangen deshalb, dass bei zukünftigen Fahrplanwechseln auf weitere Verlagerungen von der Linie 61 auf die Linie 60 verzichtet wird, bis der Bahnhof Rothenburg Station entsprechend aufgewertet wurde.	2	Organisation	Kenntnisnahme	Der Raum Rothenburg Station ist ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt innerhalb des Kantons Luzern. Zur Gewährleistung und Optimierung des Umstiegs von den Überlandlinien auf den schnellen und zuverlässigen Bahnverkehr werden in den kommenden Jahren an der Haltestelle SBB Station Rothenburg grosse Infrastrukturinvestitionen getätigt. Die Gemeinde Rothenburg, SBB und der Kanton Luzern arbeiten gemeinsam an einer für den Kunden optimalen und langfristigen Lösung um einen reibungslosen Umstieg zwischen Bahn und Bus zu gewährleisten.
Bus	60.061	Linie 61	Luzern Bahnhof–Ruswil–Ettiswil	Rottal	Wir begrüssen den durchgehenden 30-Minuten-Takt am Samstag. An dieser Stelle unterstreichen wir unsere Forderung, dass die Linie 61 auch in Zukunft an den Bahnhof Luzern geführt wird.	2	Organisation	Kenntnisnahme	Der Grundtakt der Linie 61 ist nicht in Frage gestellt, solange die S-Bahn im 30-Minuten-Takt verkehrt.
Bus	60.062	Linie 62	Ruswil–Buttisholz–Nottwil–Sursee	Rottal	Von Buttisholz wäre die Verbindung nach Luzern via Sursee sehr attraktiv. Morgens trifft der Bus jedoch um xx.11 Uhr in Sursee ein. Genau zum gleichen Zeitpunkt fährt der Schnellzug ab Sursee nach Luzern los. Mit nur wenigen Minuten früherem Eintreffen des Busses würde die Zeit zum Umsteigen reichen und eine gute Verbindung nach Luzern ermöglichen.	2	Privat, Organisation	abgelehnt	Buttisholz kennt die beiden Verbindungen mit den Linien 60/61 nach Luzern. Die Linie 62 ist in Sursee nach Norden ausgerichtet. Eine Umstellung hätte eine längere Fahrzeit Richtung Bern/Olten zur Folge und wäre unattraktiv von und nach Norden. Aus planerischer Sicht sind nicht drei verschiedene Verbindungen von Buttisholz nach Luzern notwendig.
Bus	60.063	Linie 63	Sursee–Ettiswil–Willisau	Rottal	Mindestens 3x pro Woche fahre ich von Mauensee nach Luzern. Ich stelle fest, dass weder auf dem Hin- noch auf dem Rückweg Anschlussmöglichkeiten auf den Schnellzug bestehen. Als Vorortgemeinde von Sursee erwarte ich eine verbesserte Anschlussverbindung an die Schnellzüge, zumindest vereinzelt. Vergleich: Geensee, Tannberg oder auch Schlierbach erreichen die Schnellzüge.	1	Privat	teilweise umgesetzt	Eine Änderung der Fahrzeit ist auf der Linie 63 wegen den minimalen Wendezeiten in Willisau Käppelmatt nicht möglich. Ab Fahrplanwechsel halten dafür sämtliche Kurse der Linie 66 (Willisauer-Express) in Mauensee Dorf.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.063	Linie 63	Sursee-Ettiswil-Willisau	Rottal	Wir begrüßen die Angebotsausbauten hinsichtlich der Verlängerung der S 61.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.064	Linie 64	Wolhusen-Ruswil	Rottal	Wir begrüßen die Angebotsausbauten hinsichtlich der Verlängerung der S 61.	2	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.071	Linie 71	Luzern-Kriens-Eigenthal	Postauto	Aus welchem Grund wird das 06.30-Postauto ersatzlos gestrichen? Das Postauto ist sehr gut frequentiert. Jährlich werden die Verbindungen dieser Linie zu Ungunsten von den Pendlern angepasst und die meisten Verbindungen vorverlegt oder ersatzlos gestrichen.	1	Privat	abgelehnt	Es handelt sich um eine betrieblich bedingte Anpassung aufgrund Veränderungen auf der Linie 73. Das Morgen- und Abendangebot zwischen Kriens und Luzern ergibt sich aus Depotfahrten der Linie 73. Aufgrund der Veränderungen werden andere Kurse angeboten.
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Wir zeigen uns sehr erfreut darüber, dass auf der Linie 73 neu konsequent ein 30-Minuten-Takt angeboten werden soll, der in den Hauptverkehrszeiten zwischen Luzern und Udligenswil zu einem 15-Minuten-Takt und zwischen Luzern und Adligenswil zu den Schulzeiten gar zu einem 7,5-Minuten-Takt verdichtet wird.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Wir fordern, dass per Fahrplan 2018 die Postautos der Linie 73 von Adligenswil stadteinwärts an der Haltestelle der Linie 24 vor dem Griedergebäude halten. Mit dem Fahrplan 2017 wenden die Trolleybusse der Linie 1 von Kriens nicht mehr am Luzernerhof. Deshalb wurde die Haltestelle der Linien 6 und 8 stadteinwärts vor dem Grieder-Haus zum Gotthardgebäude verschoben. Damit der Fahrzeitverlust minimiert wird, erhalten die Busse bei der LSA Alpenstrasse Vorstart. Die Postautos von Rotkreuz-Udligenswil-Schädriti stadteinwärts halten heute am Haldensteig zwischen Casino und National, nicht aber am Umsteigepunkt Luzernerhof. Mit der neuen Situation ist es möglich, am Luzernerhof zu halten. Wenn am Luzernerhof ausgestiegen werden kann, wird die Zahl der Aussteigenden am Haldensteig gegen Null sinken und somit auf diese Haltestelle verzichtet werden.	1	Organisation	abgelehnt	Die Haltestelle Haldensteig ermöglicht dem Bus eine Pulkführerschaft stadteinwärts (am Lichtsignal weit vorne). Der Bus kann so im Knoten Luzernerhof nicht überholt werden und ist aufgrund des Wegfalls eines Rotlichtes zuverlässiger am Bahnhof Luzern als wenn am Luzernerhof gehalten würde. Der Anschluss am Bahnhof hat sehr hohe Priorität. Für Fussgänger erfolgen keine wesentlichen Zeitverluste durch die Haltestelle Haldensteig. (z.B. Wartezeit Lichtsignal, Umstieg Richtung Maihof; je nach Reiseweg).
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Sehr guter Entwurf. Einziger kleiner Schönheitsfehler ist die Abfahrtszeit des Kurs 73009 (Udligenswil 5.59 ab). Dieser sollte in der jetzigen Fahrlage belassen werden. Somit ergäbe sich in Rotkreuz Anschluss an 21112 bis Zug und dort an 2408 / 2620 bis Zürich. Zürich würde so noch vor 7 Uhr erreicht. Der im Entwurf so angestrebte Anschluss ist eher suboptimal. Da sollte man nicht zu sehr nur auf den Takt schauen, sondern auf die Kunden ( evtl. Takt brechen oder vorverlegen).	1	Privat	abgelehnt	Im Neukonzept sind keine Taktabweichungen vorgesehen. Ein integraler Takt wurde gewünscht und umgesetzt.
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Das Angebot am Morgen mit 8 Kursen der Linie 73 und 2 Kursen der Linie 26 ist übertrieben. Eine koordinierte Ausdünnung auf 6 Kurse der Linie 73 plus 2 Kurse der Linie 26 zu einem 8er Takt zwischen Dorf und Brüelstrasse sollte genügen (wie es der Ferienfahrplan vorsieht). Die freierwerdenden Mittel könnten die eventuellen Mehrkosten eines erweiterten Samstagsangebots kompensieren.	1	Organisation	teilweise umgesetzt	Die Nachfrage wurde im Detail untersucht und mit entsprechendem Resultat in der Fahrplangestaltung berücksichtigt. Am Wochenende ist ein zusätzlicher Kurs vorgesehen. Während der Ferienzeit, ohne Schülerverkehr, ist das Angebot leicht reduziert.
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Das Angebot der Verdichtungskurse am Samstagnachmittag hat ein 3-Kurse Mengengerüst und ist schlecht merkbar. Ein richtiger 15-Minuten-Takt in den wenigen Spitzenstunden ist gerechtfertigt.	1	Organisation	abgelehnt	Grundsätzlich gilt der 30-Minuten-Takt am Wochenende. Die punktuellen Verdichtungen sind Entlastungskurse. Für den reinen 15-Minuten-Takt müsste ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was aufgrund der Nachfrage nicht gerechtfertigt ist. Am Samstag besteht eine alternative Erschliessung für Adligenswil mit der Linie 26 und für Udligenswil mit der Linie 29.
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Die Umsteigezeiten in Luzern von und nach Bern werden erheblich verkürzt und von und nach Basel gar ganz gekappt. Ich bedaure die Verschlechterung der Verbindungen in Luzern sehr und bitte den VVL die Verbindungssituation in Luzern zu überprüfen bzw. zu verbessern	1	Privat	abgelehnt	Die Anschlüsse in Rotkreuz und der systematisierte Takt lassen eine ganztägige Anbindung nicht zu. Adligenswil erreicht in der Hauptverkehrszeit Mo-Fr den IR xx.54 ab Luzern nach Basel. Alternative Bahnverbindungen ab Luzern bestehen zur Minute xx.05 (RE) und xx.30 (IR) nach Basel.
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Auf der Strecke Adligenswil, Dorf bis Brüelstrasse fahren die Busse 26 und 73 verschiedentlich unmittelbar hintereinander her, womit Doppelspurigkeiten und unnötige Kosten ohne Kundennutzen produziert werden. Hier wäre es wünschenswert, wenn die Fahrpläne der Buslinien 26 und 73 zeitlich besser gestaffelt werden, um eine bessere Abdeckung zu erhalten.	1	privat	teilweise umgesetzt	Die Fahrpläne wurden soweit wie möglich angepasst und optimiert. Trotzdem lassen sich gewisse Parallelfahrten nicht vermeiden. Während den Ferienzeiten verringern sich ähnliche Kursabfahrten ab Adligenswil (reduziertes Angebot).
Bus	60.073	Linie 73	Luzern-Adligenswil-Rotkreuz	Postauto	Wir begrüßen die Umstellung auf einen merkbaren Fahrplan. Damit einher gehen zwar die bisherigen Anschlüsse in Luzern an die Direktzüge von/nach Basel und in der Brüelstrasse an den Voralpenexpress verloren. Auf langfristige Sicht wird damit die Basis gelegt für eine häufigere Nutzung und einen integralen 15-Minuten-Takt bis Udligenswil. Wir schlagen vor, dass alle wendenden Kurse in Udligenswil via Kreisel Frohsinn fahren. Damit entsteht Klarheit für Kunden und Fahrer.	1	Organisation	abgelehnt	Die Anschlüsse in Rotkreuz und der systematisierte Takt lassen eine ganztägige Anbindung nicht zu. Adligenswil erreicht in der Hauptverkehrszeit Mo-Fr den IR xx.54 ab Luzern nach Basel. Alternative Bahnverbindungen ab Luzern bestehen zur Minute xx.05 (RE) und xx.30 (IR) nach Basel. Es ist vorgesehen, die Kurse wie heute zu führen. Die Fahrt via Kreisel wird bei regelmässigen Verspätungen als Rückfallebene vorgesehen.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.073	Linie 73	Luzern–Adligenswil–Rotkreuz	Postauto	Die Haltestelle Widspüel wird im neuen Fahrplanentwurf nicht mehr regelmässig bedient. Das Angebot muss zwingend im bestehenden Umfang aufrechterhalten werden.	19	Privat, Organisation	teilweise umgesetzt	Die Linie 73 fährt neu im Raster eines einheitlichen 30-Minuten-Taktes anstelle des 20-/40-Minuten-Taktes. Dadurch ist eine Linienführung via Widspüel nicht mehr möglich. Die Grunderschliessung von Widspüel erfolgt während des ganzen Tages mit der Linie 26. Punktuell gelingt es zur Hauptverkehrszeit, mit den Zusatzkursen der Linie 73 Widspüel weiterhin von und nach Luzern zu bedienen. Die Anzahl Abfahrten reduziert sich jedoch im Vergleich zu heute.
Bus	60.081	Linie 81	Sursee–Beromünster	Postauto	Der Anschluss in Sursee an xx.24 auf den RE ab xx.26 Richtung Olten muss gewährt sein. Das ergibt gute Anschlüsse in Olten Richtung Biel, Interlaken und Zürich.	1	Privat	abgelehnt	Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den damit verbundenen Zeitverlusten in Sursee, kann der Nordanschluss nicht mehr zuverlässig gewährleistet werden. Aus diesem Grund wird dieser Anschluss nicht mehr offiziell angezeigt. Es sind alternative Verbindungen vorhanden.
Bus	60.085	Linie 85	Sursee–Schöftland	Postauto	Es betrifft die Haltestelle Reitnau, Post. Die Poststelle ist seit rund drei Jahren geschlossen. Ich gehe davon aus, dass der Name angepasst wird, wie in Attelwil, nämlich von "Reitnau Post" zu "Reitnau, Alte Post".	1	Privat	abgelehnt	Der Antrag zur Umbenennung muss von der Standortgemeinde eingereicht werden. Aktuell liegt kein Antrag bei PostAuto vor.
Bus	60.085	Linie 85	Sursee–Schöftland	Postauto	Für viele im Aargauer Suhrental ist nicht nachvollziehbar, dass die Reformierten an drei kath. Feiertagen darauf achten müssen, dass der Sonntagsfahrplan gilt. Wir müssen in den Gemeinden von Reitnau bis Schöftland zur Arbeit, in die Berufsschule oder auch einfach zur Schule. Die "normalen" Benutzer des öV ärgern sich jeweils, wenn der Bus wegen der Katholiken nur alle Stunde, statt alle halbe Stunde, fährt. Bitte fahren Sie an diesen Tagen den normalen Fahrplan oder informieren Sie frühzeitig die Fahrgäste. Als regelmässiger Pendler stelle ich fest, dass im Bus vor solchen Feiertagen nur selten und allenfalls nur kurzzeitig auf dem Bildschirm auf den Sonntagsfahrplan hingewiesen wird. Zur Transparenz müsste in jedem Bus etwa drei/vier Tage vorher ein fixer Anhang lesbar sein.	1	Privat	teilweise umgesetzt	Ein grösseres Angebot ist aufgrund der tieferen Nachfrage an solchen Tagen nicht notwendig. Die Hinweise in den Fahrzeugen werden gemäss PostAuto überprüft und optimiert. Ebenfalls wird der Einsatz von Gelenkbussen priorisiert.
Bus	60.091	Linie 91	Dagmersellen–Nebikon–Schötz–Ettwil	Postauto	Ich begrüsse es, dass es zwischen Nebikon und Dagmersellen endlich eine Verbindung den ganzen Tag gibt.	1	Privat	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.091	Linie 91	Dagmersellen–Nebikon–Schötz–Ettwil	Postauto	Wir nehmen die Abstriche, welche sich für die Fahrgäste aus Ebersecken Richtung Nebikon Bahnhof mit dem Umsteigen in Schötz ergeben, zur Kenntnis. Im Sinne der Fahrplanstabilität und der gesicherten Anschlüsse am Bahnhof Nebikon – was sicherlich im Sinne der Fahrgäste ist – sehen wir auch die Vorteile dieser Massnahme. Wir erwarten jedoch eine Lösung zu Gunsten eines regulären öV in Ebersecken für die Übergangsjahre. Es ist zu erwarten, dass sich die Fahrgäste ansonsten neu orientieren werden und ob diese ab 2020 wieder zum öV zurückkehren, ist fraglich.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Im Zusammenhang mit der Verlängerung der S61 wird das Busangebot in Luzern West schrittweise optimiert. Von Dezember 2017 bis Dezember 2019 kann Ebersecken dadurch nicht mehr mit dem öV bedient werden. Es handelt sich um eine Zwischenphase, die mit der Gemeinde Ebersecken abgesprochen ist. Dies wurde so entschieden, da die Linie fast ausschliesslich von Schülern benutzt wird. Für den Schülertransport wird die Gemeinde eine Ersatzlösung sicherstellen. Ab Dezember 2019 wird Ebersecken wieder mit dem öV erschlossen. Gegenüber heute wird sie das Angebot verbessern. Die Fahrgäste aus Ebersecken gelangen mit einer Linie direkt nach Nebikon mit Anschluss Richtung Norden. In Schötz bestehen für Ebersecken gute Anschlüsse Richtung Willisau und in Ettwil Richtung Sursee.
Bus	60.105	Linie 105	Hochdorf–Beromünster	ZVB	Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass auf den Linien 101 und 105 ein leichter Ausbau des Angebotes stattfindet. Mit Bedauern nehmen wir davon Kenntnis, dass an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwei Kurse nach Beromünster gestrichen werden.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Die Nachfrage nach Beromünster ist am Wochenende leider sehr tief. Die Angebotsreduktion nach Beromünster ermöglicht dafür eine verbesserte Erschliessung zwischen Hochdorf und Römerswil, wovon mehr Leute profitieren.
Bus	60.105	Linie 105	Hochdorf–Beromünster	ZVB	Die SA/SO-Kurse ab Oberreinach sind schon heute dürftig. Ein Tagesausflug mit ÖV oder die Teilnahme an einer Veranstaltung z.B. um 10 Uhr in Luzern, Zürich oder Bern sind ab Oberreinach nicht möglich. Nun sollen die 4 Kurse auf 2 reduziert werden. Randzeiten für eine Wegfahrt oder Heimkehr gibt es nicht mehr. Das heisst die öV-Verbindung für Oberreinach/Herlisberg existiert an SA/SO nicht mehr wirklich.	1	Privat	Kenntnisnahme	Die Nachfrage nach Beromünster ist am Wochenende leider sehr tief. Die Angebotsreduktion nach Beromünster ermöglicht dafür eine verbesserte Erschliessung zwischen Hochdorf und Römerswil, wovon mehr Leute profitieren.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass die für den Einsatz geplanten Gelenkbusse beim Bahnhof Hochdorf nicht wie bisher einfahren können, da gemäss Postauto AG der vorhandene Wendekreis nicht ausreicht. Wir sind der Auffassung, dass eine alternative Streckenführung über Quartierstrassen nicht als mittel- bis langfristiger Lösungsansatz im Vordergrund stehen darf. Deshalb sind Massnahmen am Bahnhof Hochdorf umzusetzen. Wir bitten Sie um entsprechende Information an die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif).	1	Organisation	Kenntnisnahme	Infrastrukturen für den öV liegen in der Verantwortung der Standortgemeinde und des Kantons (vif). Die Problematik wurde mit der Gemeinde bereits besprochen. Auch PostAuto und der VVL stehen einer Linienführung über eine Quartierstrasse äusserst kritisch gegenüber. Es kann sich höchstens um eine zeitlich begrenzte Übergangslösung handeln.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Ebenfalls freuen wir uns über den Ausbau auf der Linie 110 TransSeetalExpress. Der 30-Minuten-Takt sowie die grösseren Fahrzeuge stärken das Angebot wesentlich. Wir sind überzeugt, dass das zusätzliche Angebot genutzt wird.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Wie schätzen Sie die Wahrscheinlichkeit ein, dass der Bus zu den Hauptverkehrszeiten (z.B. 7.48 Uhr) den Bahnhof Rotkreuz pünktlich erreicht? Welche Notfallpläne haben Sie, wenn dies mehrheitlich nicht möglich ist?	1	Privat	Kenntnisnahme	Grundsätzlich gibt es keine Ankunftsgarantie. Die Zuverlässigkeit hängt stark vom jeweiligen Verkehrsaufkommen ab. In Rotkreuz gibt es mehrere weiterführende Bahn-/Bus-Verbindungen. Dies ermöglicht alternative Verbindungen.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Die Strassen in Eschenbach, Inwil Oberhofen und Anschluss Gisikon sind zu den Hauptverkehrszeiten übermässig stark belastet. Wie stellen Sie sicher, dass der Bus zeitlich ohne Verzögerungen durch diese kritischen Gebiete fahren kann?	1	Privat	Kenntnisnahme	Grundsätzlich gibt es keine Ankunftsgarantie. Die Zuverlässigkeit hängt stark vom jeweiligen Verkehrsaufkommen ab. In Rotkreuz gibt es mehrere weiterführende Bahn-/Bus-Verbindungen. Dies ermöglicht alternative Verbindungen.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Die Buslinie wird neu auch als Schulbus Inwil–Eschenbach eingesetzt. Haben Sie genügend Kapazität und Zeitreserve, um diese Leistung zu erbringen zu können.	1	Privat	umgesetzt	Die Schüler werden neu anstelle des Schulbusses den offiziellen Linienbus nehmen. Es ist vorgesehen, die Linie mittelfristig auf Gelenkbusse umzurüsten. Das neue zusätzliche Fahrzeug wird voraussichtlich ein Gelenkbus sein.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Meine persönliche Beurteilung ist, dass die Qualität der Verbindung nach Zürich tendenziell eher schlechter wird und nur die Verbindung nach Zug besser wird. Wie beurteilen Sie diese Einschätzung?	1	Privat	Kenntnisnahme	Die Systematisierung zum 30-Minuten-Takt verbessert die Anschlüsse auf den IR nach Zürich und auf die S1 nach Zug/Baar. Gleichzeitig verbessert sich auch die Verbindung nach Rotkreuz. Ebenfalls werden mit dem 30-Minuten-Takt Anschlüsse auf Bus-Verbindungen (z.B. Linie 73 Rotkreuz–Luzern oder Linie 53 Rotkreuz–Küssnacht) ermöglicht. Mit diesen Änderungen wird insgesamt die lokale Erschliessung verbessert (z.B. Eschenbach/Inwil–Meierskappel/Udligenswil oder Inwil–Root D4). Rotkreuz wird immer mehr zur Zieldestination (z.B. Hochschule). Der VVL reagiert auf diese Entwicklung.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Ich finde es einen Quantensprung, dass die Buslinie 60.110 zwischen Hochdorf und Rotkreuz vom Stundentakt in den 30-Minuten-Takt verdichtet wird.	1	Privat	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Betreffend der Verbindung ab Hochdorf um 07.16 (anstatt um 07.07 wie heute) haben zahlreiche persönliche Erfahrungen in diesem Jahr gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen nach 7 Uhr wesentlich grösser ist und somit die Ankunft in Rotkreuz um 07.42 (für den IR2626 nach Zürich mit Rotkreuz ab 07.48) in vielen Fällen nicht gewährleistet ist.	1	Privat	Kenntnisnahme	Der neue Fahrplan der Linie 110 wird bestimmt durch die stündlichen Anschlüsse an den IR in Rotkreuz von und nach Zürich. Die vier täglichen Entlastungszüge (Enge-Züge) spielen eine untergeordnete Rolle. Der 30-Minuten-Takt wird entsprechend 30 Minuten versetzt. Dadurch ergeben sich auch Anschlüsse an die S1 Richtung Zug und Luzern. Ebenfalls werden mit dem 30-Minuten-Takt Anschlüsse auf Bus-Verbindungen (z.B. Linie 73 Rotkreuz–Luzern oder Linie 53 Rotkreuz–Küssnacht) ermöglicht. Mit diesen Änderungen wird insgesamt die lokale Erschliessung verbessert (z.B. Eschenbach/Inwil–Meierskappel/Udligenswil oder Inwil–Root D4). Rotkreuz wird immer mehr zur Zieldestination (z.B. Hochschule). Der VVL reagiert auf diese Entwicklung.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Die neuen Verbindung um 05.46 und 06.46 ab Hochdorf verpassen jeweils die S1 nach Baar um 3 Minuten, wodurch auch diese Verbindungen nicht möglich sind.	1	Privat	abgelehnt	Um diese Anschlüsse zu gewährleisten, müsste der Bus nicht 3 sondern ca. 9 Minuten vorher in Rotkreuz ankommen. Dadurch ist die Systematisierung nicht mehr möglich. Dies würde zu einem nicht merkbaren 20/40-Minuten-Takt führen (Ein solcher Takt wird Ende Jahr auf der Linie 73 abgeschafft). Der Fahrplan der Linie 110 wird bestimmt durch die stündlichen Regelanschlüsse an den IR in Rotkreuz von und nach Zürich und nicht auf die 4 täglichen Enge-Züge. Der Halbstundentakt ist entsprechend 30 Minuten versetzt in Rotkreuz und macht Anschlüsse an die S1 Richtung Zug und Luzern. Ebenfalls werden mit dem 30-Minuten-Takt Anschlüsse auf Bus-Verbindungen (z.B. Linie 73 Rotkreuz–Luzern oder Linie 53 Rotkreuz–Küssnacht) ermöglicht. Mit diesen Änderungen wird insgesamt die lokale Erschliessung verbessert (z.B. Eschenbach/Inwil–Meierskappel/Udligenswil oder Inwil–Root D4). Rotkreuz wird immer mehr zur Zieldestination (z.B. Hochschule). Der VVL reagiert auf diese Entwicklung.
Bus	60.110	Linie 110	Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)	Postauto	Wir sind auf die Anschlüsse in Rotkreuz um 6.36 und 7.36 Uhr auf die Entlastungszüge angewiesen. Diese halten in Zürich Enge, was leider beim fahrplanmässigen IR nach Zürich nicht der Fall ist.	3	Privat	abgelehnt	Der neue Fahrplan der Linie 110 wird bestimmt durch die stündlichen Anschlüsse an den IR in Rotkreuz von und nach Zürich. Die vier täglichen Entlastungszüge (Enge-Züge) spielen eine untergeordnete Rolle. Der 30-Minuten-Takt wird entsprechend 30 Minuten versetzt. Dadurch ergeben sich auch Anschlüsse an die S1 Richtung Zug und Luzern. Ebenfalls werden mit dem 30-Minuten-Takt Anschlüsse auf Bus-Verbindungen (z.B. Linie 73 Rotkreuz–Luzern oder Linie 53 Rotkreuz–Küssnacht) ermöglicht. Mit diesen Änderungen wird insgesamt die lokale Erschliessung verbessert (z.B. Eschenbach/Inwil–Meierskappel/Udligenswil oder Inwil–Root D4). Rotkreuz wird immer mehr zur Zieldestination (z.B. Hochschule). Der VVL reagiert auf diese Entwicklung.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Die im Konzept AggloMobil due vorgesehene Erschliessung der Gemeinden Eschenbach und Inwil über die Linie 111 (Ebikon–Mall of Switzerland–Inwil–Eschenbach) sowie die Linie 54 (Inwil–Waldibrücke) wurde sehr begrüsst. Leider wurde das ursprünglich vorgesehene Erschliessungskonzept bei der Umsetzung des Fahrplans 2018 aus Kostengründen reduziert und Eschenbach bzw. das Seetal ist nicht mehr direkt mit dem Rontal inkl. Mall of Switzerland erschlossen. Der Vollausbau gemäss AggloMobil due wird nach wie vor gewünscht.	1	Organisation	abgelehnt	Die engen finanziellen Verhältnisse im Kanton lassen diesen Ausbau auf absehbare Zeit nicht zu. Zudem bestünde zu Hauptverkehrszeiten ein Überangebot zwischen Eschenbach und Inwil zusammen mit der Linie 110. Die Verbindung zwischen Eschenbach und Inwil ist während der ganzen Betriebszeit via Waldibrücke gewährleistet – zu Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt mit der Linie 110 auch direkt.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Wir befürchten, dass durch die Verkehrsüberlastung während den Hauptverkehrszeiten im Gebiet Autobahnzubringer Buchrain die Fahrplanstabilität nicht gewährleistet werden kann. Die in diesem Falle vorgesehene Aufteilung der Fahrzeuge in Ebikon–Inwil und Waldibrücke–Inwil ist zwingend umzusetzen. Sollte sich abzeichnen, dass auch durch diese Massnahme keine sichere Verbindung gewährleistet werden kann, müssen weitere Fahrzeuge eingesetzt werden.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Ein alternatives Konzept zur Aufteilung in zwei Linienäste zu Hauptverkehrszeiten ist in Ausarbeitung. Die Fahrplanstabilität wird in der Anfangsphase mit Priorität überwacht. Bei Bedarf wird auf das alternative Konzept umgestellt. Bei systematischen Betriebsstörungen ist dieses Konzept schnell umsetzbar.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Die vorgesehene Umsteigehaltestelle im Gebiet des Autobahnzubringers Buchrain erachten wir als sehr wichtig. An Informationsveranstaltungen wurde dies von den Einwohnern ausdrücklich gefordert, damit auch weiterhin eine akzeptable Verbindung in das Nachbardorf Buchrain besteht. Wir bitten Sie, dafür besorgt zu sein, dass für die Realisierung die notwendigen Schritte eingeleitet werden.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Der Wunsch dieser Haltestelle ist beim Infrastruktureigentümer aufgenommen und unbestritten. Für die Verbindung Inwil–Buchrain ist eine Umsteigehaltestelle bei der Reussbrücke vorgesehen. Leider kann diese voraussichtlich nicht bereits zum Fahrplanwechsel realisiert werden. Die Realisierung erfolgt gemäss dem Bauprogramm des Kantons Luzern.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Das Aufheben der direkten Busverbindung von Inwil nach Luzern macht das öV-Angebot unattraktiv. Gerade der Aufenthalt in Waldibrücke ist v.a. im Winter, spät abends und bei schlechtem Wetter sehr unangenehm. Weiter gibt es keine Zeitersparnis sondern nur mehr Wartezeit beim Umsteigen. Zudem gibt es keine Umsteigemöglichkeiten mehr beim Schlossberg und der Anschluss von Basel kommend bringt lange Wartezeiten (jetzt guter Anschluss auf Linie 22).	1	Privat	Kenntnisnahme	Der politische Auftrag, mehr Kapazität für weniger Geld anzubieten, kann nur mit einer Bündelung der Nachfrage erreicht werden. Zudem wird die Verbindung entlang der Linie 22, aber auch für Inwil zuverlässiger. Insgesamt entstehen tagsüber mehr Verbindungen von Inwil nach Luzern.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Als Bürger von Inwil, der in Buchrain arbeitet und täglich den öV benützt, empfinde ich die Streichung der direkten Busverbindung nach Buchrain Dorf als Verschlechterung. Wäre es möglich, dass die Linie über Buchrain Dorf anstatt durch den Tunnel fährt?	3	Privat	abgelehnt	Die Linienführung der Buslinie 111 Richtung Buchrain ist via Tunnel vorgesehen. Die Linienführung via Fildern (Mall/Arbeitsplätze) hat ein deutlich höheres Potential als die Verbindung via Buchrain. Für die Verbindung Inwil–Buchrain ist eine Umsteigehaltestelle bei der Reussbrücke vorgesehen. Leider kann diese voraussichtlich nicht bereits zum Fahrplanwechsel realisiert werden.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Für Personen, welche in Inwil wohnhaft sind, ist die Verbindung nach Buchrain relativ wichtig, da viele in Buchrain einkaufen, zum Zahnarzt gehen, Physiotherapie, Drogerie etc. und für Mitarbeitenden vom Tschannhof. Wir haben ausprobiert, wie lange man von der Haltestelle Sagenwald bis Reussbrücke hat. Diese Wegstrecke beträgt rund 15 Minuten, je nach Tempo. Wenn der Bus von Inwil nach Ebikon beispielsweise 6.23 Uhr von Inwil Post abfährt und er 6.31 Uhr in Ebikon sein sollte (Achtung Stau), hätte man schätzungsweise 7 Minuten, in welchen man bei der Haltestelle Reussbrücke sein müsste, um den Anschlussbus von Perlen nach Buchrain zu erwischen. Dies ist schlichtweg nicht machbar.	1	Privat	Kenntnisnahme	Für die Verbindung Inwil–Buchrain ist eine Umsteigehaltestelle bei der Reussbrücke vorgesehen. Leider kann diese voraussichtlich nicht bereits zum Fahrplanwechsel realisiert werden.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Wir haben gehört, dass es eine Haltestelle beim Tunnel geben soll. Warum ist es nicht möglich dies zum Fahrplanwechsel zu machen? Dies würde die ganze Situation vereinfachen, zumal es ja sowieso "irgendwann" geplant ist.	1	Privat	Kenntnisnahme	Der Wunsch dieser Haltestelle ist beim Infrastruktureigentümer aufgenommen und unbestritten. Für die Verbindung Inwil–Buchrain ist eine Umsteigehaltestelle bei der Reussbrücke vorgesehen. Leider kann diese voraussichtlich nicht bereits zum Fahrplanwechsel realisiert werden. Die Realisierung erfolgt gemäss dem Bauprogramm des Kantons Luzern.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Für Personen, welche in Buchrain arbeiten und um 6.15 Uhr Arbeitsbeginn haben, ist die Umstellung ziemlich schlecht, da es mit den vorgeschlagenen Busverbindung unmöglich ist. Könnte man da evtl. einen Bus früher planen?	1	Privat	abgelehnt	Eine zusätzliche frühere Verbindung ist im Moment aus finanziellen Gründen nicht vorgesehen. Je nach Nachfrageentwicklung wird dieses Anliegen später wieder aufgenommen.
Bus	60.111	Linie 111	Ebikon Bahnhof–Fildern–Inwil Dorf–Waldibrücke Bahnhof	Rottal	Für die neue Buslinie Ebikon–Inwil hoffe ich, dass die Anschlusszeiten am Abend auf die Züge von Zürich/Zug abgestimmt sind. Falls man nach 20 Uhr von Zürich oder Zug her kommt, muss man über Luzern kehren wenn man nach Inwil will. Die S-Bahn von Zug (wie auch die S-Bahn von Luzern) hält jeweils um xx.28 und xx.58 in Ebikon. Bitte prüfen Sie, ob der Bus ab Ebikon nach Inwil auf diese Anschlüsse angepasst werden kann.	1	Privat	teilweise umgesetzt	Die Hauptanbindung der Linie 111 erfolgt an die Bahnstation in Waldibrücke an die S9. Damit sind in Ebikon keine schlanken Anschlüsse an die S1 von/nach Luzern oder Baar möglich (bzw. es resultiert eine Umsteigezeit von ca. 16 Minuten). Damit ist die Reisezeit von Zug nach Inwil via S1–Ebikon–Linie 111 mit 52 Minuten exakt gleich schnell wie die Verbindung via IR–Luzern–S9–Waldibrücke–Linie 111. Die beiden Verbindungen ergänzen sich ungefähr halbstündlich.
Bus	60.232	Linie 232	Entlebuch–Gfellen	Postauto	Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass diese Lücke im Netz nun geschlossen wird.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.261	Linie 261	(Geiss)–Menznaun–Menzberg	Postauto	Wir begrüssen die Angebotsausbauten hinsichtlich der Verlängerung der S 61.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	60.271	Linie 271	Willisau–Altishofen	Postauto	Wir begrüssen die Angebotsausbauten hinsichtlich der Verlängerung der S 61.	1	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	60.272	Linie 272	Willisau–Hergiswil–Hübeli	Postauto	Wir danken Ihnen, dass ab Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein echter Studententakt (ohne Taktlücken) angeboten wird. Es wäre wünschenswert, wenn die Taktlücken von Montag bis Freitag am Vormittag 10.00–11.00 Uhr und am Nachmittag 14.00–15.00 Uhr auch noch geschlossen würden. Diese Schliessung wäre auch für die öV-Benutzer der Gemeinde Willisau sehr gewinnbringend.	1	Organisation	teilweise umgesetzt	Die Linie 272 soll in den nächsten Jahren systematisiert und analog dem Wochenendangebot angepasst werden. Ein offener Punkt sind die Schülerverbindungen über Mittag, da kein weiteres Fahrzeug für diese Fahrpläne eingesetzt werden kann. Unmittelbar sind Verbesserungen in der Linienführung (Wendeanlage Hübeli) und am Nachmittag vorgesehen. Ebenfalls wird die Haltestelle Käppelmatt in Willisau (Umstieg und Wendeanlage Linie 63) baulich verbessert.
Bus	60.272	Linie 272	Willisau–Hergiswil–Hübeli	Postauto	Wir begrüßen es, dass ab Fahrplan 2018 sämtliche Kurse bis/ab Hübeli (Haltestelle Schulhaus Sagenmatt) geführt werden. Die Gemeinde Hergiswil wird die erforderliche Buswendeschleife beim Schulhaus Sagenmatt (Hübeli) fristgerecht realisieren.	2	Organisation	Kenntnisnahme	Vielen Dank für die Rückmeldung.
Bus	Diverse	Diverse	Bahnhofplatz	Diverse	Das Abfahren der Busse von den Haltekanten J bis W würde wesentlich verbessert, wenn der Privatverkehr und die Reisebusse – wenigstens während den Abfahrtszeiten der Busse zur ganzen und zur halben Stunde – bereits bei den Ampeln beim KKL warten müssten. Heute wird der Verkehr erst beim Rotlicht beim Fussgängerübergang zur Brücke 1 der Schiffahrtsgesellschaft gestaut.	1	Organisation	teilweise umgesetzt	Der Verkehr vom Inseli Richtung Bahnhofplatz wird an mehreren Orten gestaut, zuerst auf Höhe der Parkingsausfahrt P1/P2 und bei Erreichen einer bestimmten Staulänge auch bei der Ausfahrt Carparkplatz Inseli. Die Lichtsignalanlage (LSA) bei der Ausfahrt Parking P1/P2 schaltet nur grün, wenn auch die beiden LSA beim Torbogen und vor der Seebücke grün schalten. Allfällige vorne gestaute Fahrzeuge resultieren von den zahlreichen Busausfahrten der Kanten C bis F, welche den Abfluss des ganzen Verkehrs in einer einzigen Grünphase teilweise verunmöglichen. Gleichzeitig sind Mindestgrünzeiten zu berücksichtigen, weshalb ein Aufstauen vor den Kanten J bis W nicht ganz vermieden werden kann.
Bus	Diverse	Diverse	Emmer Bus	AAGR	Die Reisekette von Luzern in die Emmer Quartiere Erlen und Benziwil soll durchgehend geschlossen werden. Emmerinnen und Emmer sollen auch am Abend im 30-Minuten-Takt von Luzern nach Hause kommen. Dazu gibt es zwei Möglichkeiten: Die S9 soll durchgehend im 30-Minuten-Takt fahren, damit die Anschlüsse ins Erlen- und Benziwilquartier mit dem 41 und 43 gewährleistet sind. Das wird wohl Mehrkosten nach sich ziehen. Oder, der Fahrplan der Emmer Busse 41 und 42, resp. 43 und 44 soll jeweils am ganzen Tag vertauscht, resp. um ca. 15 Minuten verschoben werden. Durch diesen Wechsel würden die durchfahrenden Busse 41 und 43 auch am Abend auf die S1 passen. Da S1, 41 und 43 durchgehend einen 30-Minuten-Takt haben, funktioniert diese Verbindung den ganzen Tag und am Wochenende. Die Anpassung müsste kostenneutral sein	1	Privat	umgesetzt	Der 30-Minuten-Takt wird auf der S9 (bis Hochdorf) bis Mitternacht eingeführt, womit die Reiseketten auch in die Quartiere Erlen und Benziwil halbstündlich sichergestellt sind.
Bus	Diverse	Diverse	Erschliessung Cholbe/Than	Diverse	Gefordert wird einen neuen öV-Anschluss des Gebiets Cholbe/Than. Die nächste Bushaltestelle ist über 600m entfernt. Dies ist die einzige grössere Abdeckungslücke des öV auf dem Emmer Gemeindegebiet.	1	Organisation	abgelehnt	Das Potential für die Erschliessung des Gebiets Cholbe/Than ist zu gering und passt nicht zur Struktur des Emmer Busnetzes.
Bus	Diverse	Diverse	Haltestelle Rüeggisingen	AAGR	Zwei Haltekanten bei der Haltestelle Rüeggisingen sollen aufgehoben werden. Es sind nur die Haltekanten in der Rüeggingerstrasse vor dem Hammer Autocenter notwendig.	1	Organisation	in Prüfung	Die Situation wird mit der Gemeinde Emmen und der AAGR geprüft.
Bus	Diverse	Diverse	Haltestelle Sonnenplatz	Diverse	Die Haltekanten F/E am Sonnenplatz sollen aufgehoben werden. Die Haltestelle hat unnötig viele Haltekanten die jeweils nicht einsehbar sind. Die Busse können auch den Haltekanten C/D halten.	1	Organisation	teilweise umgesetzt	Die Bedienung der Haltekanten wird zusammen mit der AAGR geprüft. Voraussichtlich werden die Kanten C/D vor der CSS aufgehoben (die Linie 42 hält an den Kanten A und B). Die Kanten E und F werden für die Linie 41 beibehalten.
Bus	Diverse	Diverse	Neue tangentiale Linie	Diverse	Es braucht einen neuen Tangentialbus Littau–Emmenbrücke–Ebikon–Buchrain. Der Bahnhof Luzern kann dadurch zusätzlich entlastet werden. Zudem wird am Bahnhof Luzern Kapazität für andere Busse geschaffen.	1	Organisation	abgelehnt	Per Ende 2019 gibt es die neue Tangentiallinie 18 von Littau übers Kantonsspital nach Ebikon. Weiter nördlich besteht ein vergleichsweise geringes Potential. Von Emmenbrücke nach Ebikon ist die S-Bahn S1 die schnellste Direktverbindung. Eine Buslinie via Sedel wäre zu stark vom hohen Verkehrsaufkommen abhängig. Mit der S9 bzw. der Linie 40 bis Waldbrücke und der neuen Linie 111 ab Waldbrücke via Inwil und Zubringertunnel nach Ebikon besteht ab Ende 2017 eine attraktive Alternative von den Gebieten entlang der Seetalstrasse ins Rontal. Für die Gebiete westlich des Wohncenters ist die S-Bahn immer der schnellere Weg.
Bus	Diverse	Diverse	Pilatusstrasse	Diverse	Die Führung aller Kurse via Pilatusstrasse/Pilatusplatz ist eine wahre Katastrophe. In diesem Abschnitt verkehren die Linien 2, 9, 12, 18, 50/52, 61 und 72. Dazu kommt der 1er, der mit seiner Länge alles versperrt, sowie die Linien 10, 11, 14, 71 und 20. Für die Fahrt vom Bahnhof bis zur Abfahrt am Kasernenplatz benötigt ein Bus normalerweise mitten am Nachmittag 7 bis 8 Minuten, in der Stosszeit am Abend bis zu 16 Minuten. Im Fahrplan sind für diese Strecke fünf Minuten vorgesehen. Eine Busspur ab Haltestelle Kantonalbank ist zwingend notwendig, für den MIV hat es immer noch 2 Spuren vor der Kreuzung Pilatusplatz.	1	Privat	Kenntnisnahme	Der VVL setzt sich bei den Strasseneigentümern für einen zuverlässigen öV ein. Im Rahmen des GVK Agglomerationszentrum Luzern wird auch der Pilatusplatz geprüft.

Verkehrsmittel	Kursbuchnummer	Liniennummer	Linienbezeichnung	Transportunternehmen	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Anz. Nenn.	Eingabe durch	Entscheid	Begründung
Bus	Diverse	Diverse	Pilatusstrasse	Diverse	Für die Ausfahrt aller Busse ab Bhf Luzern Kanten J bis W muss die Lichtsignalanlage Bus-Freundlicher eingestellt sein. Oft braucht es 3 Anläufe bis ein Bus von der Haltestelle wegkommt	1	Privat	teilweise umgesetzt	Der Verkehr vom Inseli Richtung Bahnhofplatz wird an mehreren Orten gestaut, zuerst auf Höhe der Parkingausfahrt P1/P2 und bei Erreichen einer bestimmten Staulänge auch bei der Ausfahrt Carparkplatz Inseli. Die Lichtsignalanlage (LSA) bei der Ausfahrt Parking P1/P2 schaltet nur grün, wenn auch die beiden LSA beim Torbogen und vor der Seebrücke grün schalten. Allfällige vorne gestaute Fahrzeuge resultieren von den zahlreichen Busesfahrten der Kanten C bis F, welche den Abfluss des ganzen Verkehrs in einer einzigen Grünphase teilweise verunmöglichen. Gleichzeitig sind Mindestgrünzeiten zu berücksichtigen, weshalb ein Aufstauen vor den Kanten J bis W nicht ganz vermieden werden kann.