

Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeldbezeichnung	Haltestelle	Transportunternehmen	Stellungnahme	Status	Antwort
60.040	Luzern Littau - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Emmen Flugzeugwerke - Waldibrücke		Auto AG Rothenburg	Die Abfahrtszeit an der Haltestelle Emmen, Allmendli wird in sehr vielen Fällen nicht korrekt eingehalten. Der Bus (40) erreicht die Haltestelle Emmen, Allmendli meist mit 2-5 Minuten Verzögerung. Häufig sitzt man zur eigentlichen Ankunftszeit sogar noch wartend an der Haltestelle Flugzeugwerke. Diese Verspätung verunmöglicht den direkten Anschluss zur Buslinie 2 am Bahnhof Emmenbrücke Süd bzw. der S-Bahn an Bahnhof Ost und erfordert Wartezeit. Gerade während der Rush Hour kommt es in Emmen Dorf zusätzlich noch zu einem sehr hohen Verkehrsaufkommen, was die Chance den Anschluss zu erwischen, an sich bereits erheblich reduziert. Ich persönlich bin aufgrund der zusätzlichen Wartezeit häufig dazu geneigt den öV in Emmen zu meiden. Im besten Fall nutze ich das Velo, im schlechtesten das Auto. Es wäre sehr wünschenswert Emmen etwas zuverlässiger an den Busverkehr anzubinden und mögliche Massnahmen für eine pünktlichere Erreichbarkeit der Anschlussverbindungen ab Emmenbrücke Bahnhof Süd/Ost zu prüfen.	angenommen	Erste Fahrzeioptimierungen für eine bessere Betriebsstabilität auf der Linie 40 werden bereits im Fahrplan 2027 umgesetzt. Im Rahmen der Erstellung der Fahrpläne für das Jahr 2028 werden die Fahrzeiten aller Buslinien der Auto AG Rothenburg systematisch überprüft und optimiert.
60.040	Luzern Littau - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Emmen Flugzeugwerke - Waldibrücke	Waldibrücke, Bahnhof	Auto AG Rothenburg	Jede Verbindung sollte bis Waldibrücke führen (jeden Tag).	abgelehnt	Ab 13. Dezember 2026 wird die Linie 40 auch sonntags halbstündlich nach Waldibrücke verlängert. Eine Verlängerung aller Kurse bis Waldibrücke rechtfertigt die aktuelle Nutzung und Nachfrage entlang der Seetalstrasse ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nicht. Längerfristig und abhängig von den Fahrgastzahlen sind Angebotsausbauten denkbar.
60.040	Luzern Littau - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Emmen Flugzeugwerke - Waldibrücke	Emmen, Allmendli	Auto AG Rothenburg	Ab Allmendli Richtung Bahnhof Emmenbrücke fährt der Bus mit mehreren Minuten (meistens mehr als 5!) Verspätung ab. Der Busanschluss am Bahnhof Süd ist damit nicht gewährleistet. So oft fährt mir der 2er Richtung Luzern vor der Nase ab. Sehr ärgerlich, insbesondere weil der 40er Bus teilweise einfach bei der Haltestelle Flugzeugwerke steht und wartet bis er so verspätet ist.	angenommen	Erste Fahrzeioptimierungen für eine bessere Betriebsstabilität auf der Linie 40 werden bereits im Fahrplan 2027 umgesetzt. Im Rahmen der Erstellung der Fahrpläne für das Jahr 2028 werden die Fahrzeiten aller Buslinien der Auto AG Rothenburg systematisch überprüft und optimiert.
60.040	Luzern Littau - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Emmen Flugzeugwerke - Waldibrücke	Emmen, Allmendli	Auto AG Rothenburg	Die Busse von Emmen Allmendli zum Bahnhof Emmenbrücke sind zu Stosszeiten oft verspätet und die Anschlüsse können nur selten eingehalten werden. Ideal wäre auch ein Bus von den Flugzeugwerken oder von Rathausen über die Autobahn direkt in die Stadt Luzern zu führen.	angenommen	Erste Fahrzeioptimierungen für eine bessere Betriebsstabilität auf der Linie 40 werden bereits im Fahrplan 2027 umgesetzt. Im Rahmen der Erstellung der Fahrpläne für das Jahr 2028 werden die Fahrzeiten aller Buslinien der Auto AG Rothenburg systematisch überprüft und optimiert.
60.040	Luzern Littau - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Emmen Flugzeugwerke - Waldibrücke	Emmen, Allmendli	Auto AG Rothenburg	Generell, dass die Zeiten so angepasst werden, dass man nicht immer den Anschluss in Emmenbrücke verpasst. Die Linie ist fast immer massiv verspätet und häufig fährt der Bus auch zu spät ab (wenn von Waldibrücke her kommend)	angenommen	Erste Fahrzeioptimierungen für eine bessere Betriebsstabilität auf der Linie 40 werden bereits im Fahrplan 2027 umgesetzt. Im Rahmen der Erstellung der Fahrpläne für das Jahr 2028 werden die Fahrzeiten aller Buslinien der Auto AG Rothenburg systematisch überprüft und optimiert.
60.040	Luzern Littau - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Emmen Flugzeugwerke - Waldibrücke	Emmen, Allmendli	Auto AG Rothenburg	Ich nutze jeden Mittwoch und Donnerstag die Verbindung 07:34 Uhr ab Emmen Allmendli nach Emmenbrücke Bahnhof Ost. Hier kommt es regelmässig vor, dass ich den Anschluss verpasse, weil der Bus im Allmendli fast immer bereits mit 5 Minuten Verspätung eintrifft. Dies kann ich auch bestätigen, wenn ich eine Stunde früher mal mit dem Bus zur Arbeit gehe (selbe Strecke).	angenommen	Erste Fahrzeioptimierungen für eine bessere Betriebsstabilität auf der Linie 40 werden bereits im Fahrplan 2027 umgesetzt. Im Rahmen der Erstellung der Fahrpläne für das Jahr 2028 werden die Fahrzeiten aller Buslinien der Auto AG Rothenburg systematisch überprüft und optimiert.
60.040	Luzern Littau - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Emmen Flugzeugwerke - Waldibrücke	Luzern, Ruopigen Zentrum	Auto AG Rothenburg	Wie wäre es, für die zehntausenden Reussbühler eine Direktverbindung nach Luzern, anstatt ständig neue Verbindungen in Littau?	abgelehnt	Die Direktverbindung Reussbühl-Luzern ist erst langfristig mit der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern und den damit verbundenen Änderungen im Hauptbusnetz vorgesehen.
60.041	Luzern Littau - Emmenbrücke - Emmen - Emmenbrücke Gersag - Schönbühl	Luzern Littau, Bahnhof	Auto AG Rothenburg	Betrifft alle Verbindungen der Linie 41: Bitte prüfen, ob die Standzeit der Buslinie 41 genutzt werden kann, um den Bahnhof Littau mit dem Ortsteil Littau Dorf zu verbinden (zur Bushaltestelle Gasshof).	verschoben	Das Anliegen wird im Rahmen des neuen Buskonzeptes Emmen per Fahrplan 2029 geprüft.
60.041	Luzern Littau - Emmenbrücke - Emmen - Emmenbrücke Gersag - Schönbühl	Luzern Littau, Bahnhof	Auto AG Rothenburg	Zur besseren Verbindung der Quartiere Littauerboden und Littau Dorf soll die Buslinie 41 bis zur Haltestelle Gasshof (Wende im Kreisel Gasshof) verlängert werden. Dazu soll die lange Standzeit am Bahnhof Littau genutzt werden.	abgelehnt	Das Anliegen wird im Rahmen des neuen Buskonzeptes Emmen per Fahrplan 2029 geprüft.
60.041	Luzern Littau - Emmenbrücke - Emmen - Emmenbrücke Gersag - Schönbühl	Luzern, Staldenhof	Auto AG Rothenburg	Während der Hauptverkehrszeiten morgens und abends sollte der Bus zwischen Staldenhof und Emmenbrücke Bahnhof Süd häufiger fahren. Idealerweise alle 10 Minuten statt alle 30 Minuten. Im Industriegebiet sind viele Menschen auf den öV angewiesen, und die langen Intervalle sowie häufige Verspätungen machen die Verbindung unnötig mühsam.	abgelehnt	Das Anliegen kann vorläufig nicht umgesetzt werden. Im Rahmen der Busplanung "Bus 2040" ist jedoch längerfristig und in Abhängigkeit zur Entwicklung der Fahrgastzahlen im Littauerboden ein Angebotsausbau vorgesehen.
60.042	Emmenbrücke, Schönbühl - Gersag Bf - Emmen - Emmenbrücke - Luzern Waldstrasse	Emmenbrücke, Reform. Kirche	Auto AG Rothenburg	Die Anwohner Riffig/Listrig wären sehr dankbar, wenn wir nach 20.00 Uhr und am Sonntag einen Bus hätten. Ich habe es vor Jahren schon vorgeschlagen.	verschoben	Aus finanziellen Gründen ist eine mögliche Umsetzung des Anliegens erst per Fahrplan 2031 vorgesehen.
			Auto AG Rothenburg, PostAuto AG	Danke für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Fahrplanänderungen per 2027. Fristgerecht mache ich gerne folgenden Hinweis: Die Dorfschaft Littau hat schon heute (und immer) eine direkte Busverbindung nach Bahnhof Luzern (wie alle anderen Quartiere in der Stadt). Diese Verbindungen werden nun in Littau mit zwei weiteren Verbindungen nochmals verbessert. In Reussbühl ist eine kleine Optimierung am Abend vorgesehen (Linie 43). Die langjährige und immer wieder geäusserte Forderung nach Optimierungen in Reussbühl werden leider wiederum nicht erfüllt. Es wäre schon eine grosse Optimierung, wenn die unzählige Male monierte Busumsteigerverbindung bei der Station Froburg (von allen Linien in alle Richtungen) endlich optimiert würde (Stichwort: Wegfahren des einen Busses bei Einfahrt des anderen Busses!). Vermutlich wäre da ein Gespräch zwischen der VBL und der Auto AG Rothenburg (endlich) hilfreich. Gleichzeitig ist die sehr gefährliche Umsteigerverbindung zu optimieren.	verschoben	Im Rahmen der Erstellung der Fahrpläne für das Jahr 2028 werden die Fahrzeiten aller Buslinien der Auto AG Rothenburg systematisch überprüft und optimiert. Im Zuge dieser Arbeiten werden die Anschlüsse an der Froburg nach Möglichkeit verbessert. Mögliche Optimierungen sind durch die Abhängigkeiten von Zugsanschlüssen in Emmenbrücke, Waldibrücke und Gersag sowie durch das Angebot von Gemeinschaftsstrecken begrenzt. Ab dem Fahrplan 2029 wird das neue Buskonzept für Emmen umgesetzt.
60.508	Seewen - Schwyz - Brunnen - Gersau	Weggis, Dorfplatz	Auto AG Schwyz	Bitte kein Taktbruch um 13:28 Uhr Weggis, Dorfplatz ab Richtung Küssnacht. Falls es früher sein muss, bitte immer beispielsweise x:30.	abgelehnt	Der Fahrplan ist auf die Schulzeiten abgestimmt. Darum bleibt er so bestehen.

60.51	Ortsbus Weggis		Auto AG Schwyz	Das Lido in Weggis wird umgebaut daher fallen die Parkplätze weg und die Bewohner sind auf den Ortsbus angewiesen. Es fehlt aber eine Verbindung Weggis Dorfplatz -Lido um 14.20 Uhr. Da die Parkplätze wegfallen ist das Lido nur mit dem Ortsbus zu erreichen. Bitte prüfen Sie die Möglichkeit um 14.20 Uhr einen zusätzliche Verbindung einzufügen.	abgelehnt	Der aktuelle Fahrplan wurde mit der Gemeinde Weggis abgestimmt. Eine Anpassung ist mit dem jetzigen Konzept betrieblich nicht vereinbar. Darum bleibt der Fahrplan bis auf Weiteres so bestehen.
60.061	Ettiswil - Ruswil - Luzern	Grosswangen, Post	Rottal Auto AG	Die Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten sind nicht akzeptabel, da der Bus aus Willisau oder Sursee abgewartet werden muss. Hier müsste der Anschluss ebenfalls auf der Linie 61 im Viertelstundentakt sein. Die Wartezeit der Busse bis 8 Minuten (Willisau, Sursee) sind zu lange und nicht haltbar. Die Wartezeit der Busse muss unbedingt massiv reduziert werden. Der entsprechende Rückstand kann, trotz Puffer, bis Luzern nicht aufgehoben werden. Es ist noch das Problem der Linie 61, wenn die Busse zwischen Willisau und Sursee unpünktlich sind.	angenommen	Die Sicherstellung des Anschlusses wird von den Reisenden in der Hauptverkehrszeit geschätzt. In Kombination mit der Linie 66 entsteht zwischen Sursee und Willisau ein 15-Minuten-Takt. Zudem werden Massnahmen an der Fahrroute in Sursee ergriffen, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen.
60.062	Sursee - Buttisholz - Ruswil	Sursee, Bahnhof	Rottal Auto AG	Von Mo- Fr wird auf der Strecke 60.062 am Morgen zwischen 09h00 und 12h00 und am Nachmittag von 15h00 bis 16h00 wird ein Stundentakt angeboten. Wann wird der 30-Minuten-Takt durchgehend eingeführt?	abgelehnt	Auf Teilschnitte zwischen Nottwil Richtung Sursee ist der Halbstundentakt bereits umgesetzt. Ein durchgehender Ausbau kann erfolgen, wenn sich die Nachfrage weiter positiv entwickelt und somit auch die Finanzierung möglich wird.
60.062	Sursee - Buttisholz - Ruswil	Sursee, Altstadt	Rottal Auto AG	Ich nutze regelmässig die Strecke von Sursee nach Buttisholz. Da ich bevorzugt ab der Haltestelle Sursee Altstadt abfahren würde, ist es für mich jedoch umständlich, jeweils zuerst zum Bahnhof gelangen zu müssen. Aktuell besteht innerhalb von 24 Stunden lediglich eine direkte Verbindung ab Sursee Altstadt nach Buttisholz, nämlich die Fahrt um 23:52 Uhr in Richtung Ruswil Rottalcenter. Aus diesem Grund möchte ich anfragen, ob es möglich wäre, zusätzliche Verbindungen nach Ruswil über die Haltestelle Sursee Altstadt zu planen. Im Vergleich dazu bestehen beispielsweise nach Nottwil mehrere Verbindungen, obwohl dieser Ort auch gut mit dem Zug erreichbar ist. Ruswil hingegen ist ausschliesslich per Bus erschlossen, weshalb eine bessere Anbindung über Sursee Altstadt besonders wünschenswert wäre. Ich danke Ihnen im Voraus für die Prüfung meines Anliegens.	abgelehnt	Aufgrund des aktuellen Fahrweges ist die Linie bereits an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Eine Anpassung der Fahrroute via Altstadt würde eine Verlängerung der Fahrzeit bedeuten, sodass ein zusätzliches Fahrzeug für den 30-Minuten-Takt notwendig wäre. Um 07.15 Uhr existiert ebenfalls ein Kurs von Buttisholz, Dorf direkt nach Sursee, Altstadt der Linie 62.
60.065	Sursee - Oberkirch LU - Nottwil	Nottwil, Oberdorf	Rottal Auto AG	Als regelmässiger Nutzer der Linie 65 fällt mir auf, dass die Umsteigezeit von Bus auf Bahn in Sursee teilweise knapp wird. Die Busse der Linie 65 erreichen regelmässig, auch ausserhalb der HVZ, den Bahnhof Sursee mit 3-5 Minuten Verspätung. Die Umsteigezeit Richtung Luzern wird daher regelmässig knapp, besonders für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Um die Situation etwas zu entschärfen schlage ich vor, die Abfahrtszeiten zwischen Nottwil, Wysshüsi und Sursee, Park um 1-2 Minuten vorzulegen. So würde mehr Pufferzeit zwischen Sursee Park und Sursee Bahnhof entstehen und der teilweise angespannten Umsteigesituation entgegen wirken.	angenommen	Da die Strecke fast ausschliesslich aus Fahrbahnhaltestellen besteht, kann nur an wenigen Haltestellen Zeit abgewartet werden. Mit Fertigstellung Bushub Sursee und Aufgrund dieses Hinweises werden die Fahrzeiten zwischen den Haltestellen optimiert.
60.066	Sursee - Willisau Bahnhof - Rossgrasmoos		Rottal Auto AG	Die Aufwertung der Linie Sursee – Willisau Bahnhof – Rossgrasmoos: Der neue 15-Minuten-Takt zwischen dem Bahnhof Sursee und dem Bahnhof Willisau mit der Verlängerung der Linie 66 ins Rossgrasmoos (Brack.Alltron; Entwicklungsschwerpunkt) mit der weiteren Unterwegs-Haltestelle Willisau Menznerstrasse stellen nicht nur für Willisau, sondern darüber hinaus für das ganze Luzerner Hinterland einen echten Meilenstein dar. Die Verlängerung der Buslinie 66 bis Rossgrasmoos wird sehr befürwortet.	zur Kenntnisnahme	Wir nehmen dies erfreut zur Kenntnis.
60.066	Sursee - Willisau Bahnhof - Rossgrasmoos		Rottal Auto AG	Es wird festgestellt, dass die Route der Busse Nr. 66 mehrheitlich am Bahnhof Sursee endet und nicht mehr in das Industriegebiet weitergefahren wird. Dies ist ein bedeutender Rückschritt für sämtliche Arbeitnehmenden resp. Pendler zwischen der Stadt Willisau und der Stadt Sursee, da das Angebot nun bedeutend unattraktiver sein wird. Die Weiterführung der Busverbindung innerhalb der Stadt Sursee sollte wieder aufgenommen werden.	Verschieden	Dies hätte ein zusätzliches Fahrzeug zur Folge. Es bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die Linien 83 und 85, die das Industriegebiet bedienen. Im Zuge der Erschliessung des neuen Spitalstandorts wird eine Verlängerung geprüft.
60.111	Ebikon - Inwil - Waldbühl	Inwil, Panzerhof	Rottal Auto AG	Zusätzlicher Kurs um 5:31 Uhr nach Waldbühl an Werktagen . Und zusätzlicher Kurs von Waldbühl um 20:46 Uhr. Grund Busfahrer machen 1h Schichtwechsel und Kunden strömen in Waldbühl.	verschoben	Das Anliegen wird anerkannt, ist zurzeit jedoch nicht finanzierbar.
60.111	Ebikon - Inwil - Waldbühl	Ebikon, Bahnhof	Rottal Auto AG	Auf dieser Strecke sind immer noch viele Taktlücken von Mo- Fr vorhanden. Diese sollen jetzt geschlossen werden. So wird Inwil besser an die Zuglinie S9 angebunden. Am Nachmittag von Mo- Fr sollte es wie z.B. am Samstag möglich sein auch durchgehend den 30-Minuten-Takt anzubieten.	verschoben	Das Anliegen wird anerkannt, ist zurzeit jedoch nicht finanzierbar.
60.212	Wolhusen - Malers	Schachen LU, Dorf	Rottal Auto AG	Wir beantragen für diese Buslinie stündlich zwei Kurspaare, womit der verwirrende lastabhängige Fahrplan zugunsten eines üblichen Taktfahrplans aufgehoben werden könnte. Zudem ist die Verkehrszeit auch auf die Hauptverkehrszeiten Sa und So auszudehnen. Dieses Anliegen wird auch von den Gemeinden Malers und Werthenstein unterstützt.	verschoben	Das Anliegen wird konzeptionell geprüft, ist zurzeit jedoch nicht finanzierbar.
60.212	Wolhusen - Malers	Malers, Ennigen	Rottal Auto AG	Wir hätten gerne mehr Verbindungen von Malers, Ennigen an den Bahnhof in Malers, zusätzlich über den Tag verteilt und vor allem auch zur Mittagszeit.	verschoben	Das Anliegen wird konzeptionell geprüft, ist zurzeit jedoch nicht finanzierbar.
60.963	Sursee - Mauensee - Kottwil - Ettiswil - Willisau N63	Willisau, Käppelmatt	Rottal Auto AG	Es wäre wünschenswert, wenn im Nachtnetz die Linie N63 bis zur Buswendeschleife Hübeli weitergeführt werden könnte oder Hergiswil b. W. mittels anderer Verbindung an das Nachtnetz angeschlossen würde. Das Anliegen einer Nachtverbindung Richtung Hergiswil b. W. hören wir jährlich an der Jungbühnenfeier von den jungen Hergiswilerinnen und Hergiswiler. Als Gemeinde mit dem Label «Jugend-freundliche Bergdörfer» der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete können wir als Gemeinde, aber auch der Verkehrsverbund Luzern einen Beitrag gegen die Abwanderung der Jugendlichen leisten.	abgelehnt	Das Anliegen ist nicht umsetzbar, da eine Verlängerung nur durch den Einsatz eines weiteren Fahrzeuges möglich wäre.
			BLS AG, PostAuto AG, Rottal Auto AG	Langenthal-Huttwil-Willisau-Wolhusen-Luzern: Der Gemeinderat von Zell LU unterstützt die Stellungnahme der REGION LUZERN WEST.	verschoben	Der VVL nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

		Bahnhof Sursee	PostAuto AG, Rottal Auto AG	Die Umsteigezeiten am Bahnhof Sursee vom Zug zum Bus und umgekehrt sind zum Teil zu kurz und von älteren Passagieren nicht zu bewältigen, insbesondere bei den Buskanten C und D.	teilweise angenommen	Die fahrplanmässige Umsteigezeit beträgt 3 Minuten. In der SBB-App kann die Umsteigezeit an die persönlichen Bedürfnisse angepasst werden. Beim Ausstieg wird durch die Kante F eine Verbesserung erzielt. Bei Neuplanungen werden mindestens 4 und im optimalen Fall 5 Umsteigeminuten hinterlegt.
440	Langnau - Wolhusen - Luzern	Malters	BLS AG	Gerne bitte ich Sie die Zugkompositionen der S77 zu verlängern, da sie oft sehr gut ausgelastet sind und eine Ausweitung des Taktes dieser Linie zu prüfen ist.	Abgelehnt	Der VVL hat die Nachfragedaten geprüft. Es bestehen keine Kapazitätsprobleme.
440	Langnau - Wolhusen - Luzern	Malters	BLS AG	Wir beantragen, dass die S77, die aktuell lediglich Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit (HVZ) verkehrt, zumindest zwischen Luzern und Wolhusen auch in den HVZ Sa und So verkehrt. Dieses Anliegen wird auch von den Gemeinden Malters und Werthenstein unterstützt.	Abgelehnt	Das Anliegen kann nicht umgesetzt werden. Ein Ausbau des Angebotes würde unter Berücksichtigung der Nachfrage und der finanziellen Mitteln zu einem unverhältnismässigen Kostensprung führen.
440	Langnau - Wolhusen - Luzern	Malters	BLS AG	Gerne bitte ich Sie, auch zu Randzeiten längere Züge einzusetzen, da die Einertraktion oft gut gefüllt ist. Zudem ist die ausserhalb zu den Stosszeiten nur einmal stündliche Umsteigeverbindung nach Zürich nicht ideal.	Abgelehnt	Der VVL hat die Nachfragedaten geprüft. Es bestehen keine Kapazitätsprobleme.
440	Langnau - Wolhusen - Luzern	Zell LU	BLS AG	Linie 440 S77 Luzern-Wolhusen-Willisau-Zell Das Angebot wird am Morgen während der Hauptverkehrszeit durch zwei Kurspaare bis/ab Zell verlängert. Am Abend fehlt eine vergleichbare Verbindung. Antrag: Die S77 soll auch abends zu Hauptverkehrszeiten bis nach Zell geführt werden. Die Verlängerung der S77 nach Zell wurde von der Bevölkerung sehr gut aufgenommen und stellt einen wichtigen Zwischenschritt für eine verbesserte Verbindung Luzern-Wolhusen-Willisau dar. Eine Ausdehnung des Angebots auf die Abend-Hauptverkehrszeiten würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter steigern und eine Angebotslücke schliessen.	Abgelehnt	Aufgrund der aktuellen finanziellen Mittel kann das Anliegen nicht umgesetzt werden. Es wird jedoch im Rahmen der weiteren Linienentwicklung geprüft.
440	Langnau - Wolhusen - Luzern		BLS AG	Linie 440 S7 Luzern-Wolhusen-Willisau-Langenthal Das Randstundenangebot der S7 soll analog dem Tagesangebot umsteigefrei zwischen Luzern und Willisau verkehren. Begründung: Mit dem Fahrplanwechsel 2026 wurde das Abendangebot bis 23.57 Uhr ab Luzern Richtung Willisau erfreulicherweise ausgebaut. Allerdings besteht weiterhin ein Umsteigezwang in Wolhusen. Für die Attraktivität des Angebots und die Gleichbehandlung mit dem Tagesverkehr soll die Verbindung durchgehend geführt werden.	Abgelehnt	Aufgrund der aktuellen finanziellen Mittel sowie aus betrieblichen Gründen kann das Anliegen nicht umgesetzt werden.
440	Langnau - Wolhusen - Luzern	Zell LU	BLS AG	Am Morgen wird das Angebot während der Hauptverkehrszeiten durch zwei Kurspaare ab resp. bis Zell verlängert. Wir würden es begrüssen, wenn auch am Abend zu den Hauptverkehrszeiten die S77 bis nach Zell geführt wird.	verschoben	Aufgrund der aktuellen finanziellen Mittel kann das Anliegen nicht umgesetzt werden. Es wird jedoch im Rahmen der weiteren Linienentwicklung geprüft.
460	Bern - Langnau - Luzern	Luzern	BLS AG	Die Ankunftszeit des RE7 um xx:03 Uhr in Luzern kann regelmässig nicht eingehalten werden. Eine kommunizierte Ankunft erst um xx:04 Uhr wäre ehrlicher und würde trotzdem noch zu keinem Anschlussbruch vom RE7 auf den IR70 führen (Ankunft xx:04; Minimale Umsteigezeit 5 Min.; Abfahrt xx:09 Uhr)	Abgelehnt	Nach Rücksprache mit der BLS kann in vielen Fällen die kommerzielle Ankunftszeit um xx:03 Uhr eingehalten werden. Daher sieht der VVL von einer Anpassung ab. Dies hätte zudem Auswirkungen auf die Busanschlüsse.
460	Bern - Langnau - Luzern		BLS AG	Antrag: Die Angebotslücken im Nachtverkehr zwischen Menznau und Willisau sowie zwischen Grosswangen und Ettiswil sind zu schliessen. Zwischen Menznau und Willisau soll dies vorzugsweise mit dem Zugangebot (SN6) erfolgen. Begründung: Willisau erfüllt als Regionalzentrum wichtige Funktionen in den Bereichen Kultur, Bildung, Sport und Freizeit. Eine gute Erreichbarkeit muss auch in den Wochenendnächten gewährleistet sein.	Abgelehnt	Das Anliegen kann nicht umgesetzt werden. Ein Ausbau des Angebotes würde unter Berücksichtigung der Nachfrage und der finanziellen Mitteln zu einem unverhältnismässigen Kostensprung führen.
460	Bern - Langnau - Luzern		BLS AG	Anträge: •Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) erarbeitet ein Angebotskonzept für einen ¼-Stunden-Takt auf den Bahnstrecken Bern-Langnau i.E.-Schüpfheim-Wolhusen-Luzern und Langenthal-Huttwil-Willisau-Wolhusen-Luzern •Für einen ¼-Stunden-Takt durch das Entlebuch und eine allfällige künftige Weiterentwicklung der S77 ist in Schüpfheim das bestehende 4. Gleis auszubauen. Wir bieten gerne an, in einer Kerngruppe in der Erarbeitung des Angebotskonzepts mitzuwirken.	Abgelehnt	Das Anliegen kann nicht umgesetzt werden. Ein Ausbau des Angebotes würde unter Berücksichtigung der Nachfrage und der finanziellen Mitteln zu einem unverhältnismässigen Kostensprung führen.
460	Bern - Langnau - Luzern		BLS AG	Antrag: Der VVL setzt sich beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AOV) für die Weiterführung der S6 als RE ab Langnau i.E. in Richtung Bern ein. Anmerkung: Ev. liesse sich der RE7 in Bern durchbinden Richtung Fribourg oder Neuchâtel.	Abgelehnt	Das Anliegen kann nicht umgesetzt werden. Vor dem Ausbau der Infrastruktur im Abschnitt (Langnau -) Gümligen Süd - Bern ist eine Angebotsausweitung nicht möglich,

460	Bern - Langnau - Luzern	Escholzmatz	BLS AG	Linie 460 / Bern - Langnau - Wolhusen - Luzern Zusätzlicher Spätkurs RE7 Bern - Langnau – Luzern. Bern ab 23:36 - Langnau Ab 24:06 - Luzern an 1:10 (Ab Langnau mit Halt an allen Stationen.) Es ist auch möglich ein S2 ab Bern bis nach Luzern zu verlängern, oder zumindest ab Langnau ein Anschluss Zugverbindung mit S2 von Bern. Es ist ja auch möglich Verbindungen um einige Minuten vor oder nach zu schieben, Zugkreuzungsmöglichkeiten gibt es genügend. Weil zum Beispiel: Sport- Konzerte- und andere Veranstaltungen enden spät. Es fehlt dann eine Spätverbindung ab Bern-Langnau bis Wolhusen-Luzern. Nutzung Leerfahrt! Aktuell fahren im Fahrplan 38 in Richtung Luzern und 39 in Richtung Langnau. So um die erwähnte Zeit fährt ein Leerzug (Dienstfahrt) in Richtung Luzern, warum dieser Zug nicht auch als Spätverbindung nutzen?	Abgelehnt	Aufgrund der aktuellen finanziellen Mittel kann das Anliegen nicht umgesetzt werden. Es wird jedoch im Rahmen der weiteren Linienentwicklung geprüft.
460	Bern - Langnau - Luzern	Malters	BLS AG	Gibt es Bestrebungen, auf dieser Linie endlich einen "richtigen" Halbstundentakt einzuführen oder die S77 ganztags verkehren zu lassen? Aktuell gibt es untertags z.B. Richtung Zürich und Stans nur eine vernünftige Verbindung pro Stunde.	Abgelehnt	Das Anliegen kann nicht umgesetzt werden. Ein Ausbau des Angebotes würde unter Berücksichtigung der Nachfrage und der finanziellen Mitteln zu einem unverhältnismässigen Kostensprung führen.
460	Bern - Langnau - Luzern		BLS AG	S7 Luzern-Wolhusen-Willisau: Mit dem Fahrplanwechsel 2025 wurde das lang ersehnte Abendangebot bis 23.57 Uhr realisiert (leider zurzeit noch mit Umsteigen in Wolhusen). Das Randstundenangebot des RE S7 Luzern soll (analog zum Tagesangebot), zumindest mittelfristig, umsteigefrei gestaltet werden. Wir beantragen, dass dieses Anliegen geprüft wird.	Abgelehnt	Aufgrund der aktuellen finanziellen Mittel sowie aus betrieblichen Gründen kann das Anliegen nicht umgesetzt werden.
			BLS AG, PostAuto AG	Das Nachtangebot Menznau-Willisau und Grosswangen-Ettiswil ist zu verbessern. Noch immer klaffen im Nachtangebot zwischen Menznau und Willisau sowie Grosswangen und Ettiswil störende Lücken. Das heutige Nachtnetz ist stark auf die Zentren Luzern und Sursee fokussiert. Willisau verfügt als Regionalzentrum ebenfalls über ein breites Angebot an Kultur-, Sport- und Bildungsveranstaltungen. Für eine gut funktionierende Region braucht es auch ein gut erreichbares Regionalzentrum. Die Erreichbarkeit der Nachbargemeinden ist auch an den Wochenend-Nächten wichtig und zu gewährleisten. Diese Lückenschliessung soll deshalb jetzt umgesetzt werden. -Die Lücken im Nachtangebot zwischen Menznau und Willisau sowie Grosswangen und Ettiswil sind zu schliessen. Wir beantragen, dass dieses Anliegen geprüft wird. -Anstelle einer Busverbindung soll zwischen Menznau und Willisau das Angebot mit dem der Bahn (SN6) realisiert werden.	abgelehnt	Derzeit erachtet der VVL das Potenzial im Vergleich zu den resultierenden Mehrkosten noch immer als zu gering, um diese Lückenschliessungen vorzunehmen. Sie sind nach wie vor als potenzielle Massnahmen für spätere Fahrplanjahre vorgemerkt.
50.399	Beinwil am See - Rickenbach LU - Sursee (Linie 399)	Schenk, Zellfeld	PostAuto AG	Der Bus ist am Morgen um 06:53 Uhr jeweils deutlich überlastet und die Sicherheit der Fahrgäste nicht garantiert. Aus diesem Grund ist um diese Zeit ein Entlastungskurs oder ein grösseres Fahrzeug einzusetzen.	angenommen	Dieser Kurs ist an der Schwelle zur Überlastung. Allerdings folgt sieben Minuten später die Linie 84 auf dem gleichen Abschnitt, die aber gut besetzt ist. Der VVL prüft Entlastungsmassnahmen.
60.033	Kriens - Luzern - Adligenswil (Linie 33)	Kriens, Busschleife	PostAuto AG	Die neue Linie 33 sollte bereits von 15h00 bis 19h00 (Mo- Fr) durchgehend die Linie 60.001 zwischen Kriens Busschleife und Luzern Bahnhof entlasten .	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht vorgesehen, da die zu erwartende Nachfrage und die damit verbundenen Kosten in keinem angemessenen Verhältnis stehen. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft.
60.033	Kriens - Luzern - Adligenswil (Linie 33)		PostAuto AG	Von den Fahrgästen würde es sehr begrüsst, wenn die neue PostAuto-Linie 33 als Expressbus fahren würde. Kriens-Luzern gleich wie Linie 71, Luzern-Adligenswil gleich wie Linie 73.	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Die neue Buslinie entlastet die beiden bestehenden Linien 1 und 73 mit gleicher Haltepolitik. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Vorstellung der Angebotsgestaltung nicht vorgesehen.
60.033	Kriens - Luzern - Adligenswil (Linie 33)		PostAuto AG	Zusätzliche Halte in Luzern, Luzernerhof (beide Richtungen); Luzern, Europe (beide Richtungen) und Luzern, Dietschiberg (auch beide Richtungen), um die anderen Linien besser zu ergänzen und entlasten.	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Die neue Buslinie entlastet die beiden bestehenden Linien 1 und 73 mit gleicher Haltepolitik. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Vorstellung der Angebotsgestaltung nicht vorgesehen.

60.070	Sempach Station - Neuenkirch - Rothenburg Station (Linie 70)	Sempach Station	PostAuto AG	Fahrzeitverlängerung Linie 70 mit Einführung 20' Takt: Die Linie 70 hat oft Probleme, die Fahrzeit einzuhalten. Zudem sind die Anschlüsse in Sempach-Neuenkirch schlecht. Bitte prüfen Sie die Einführung eines 20'-Takts kombiniert mit einer Fahrzeitverlängerung. Würden beispielsweise die Busse an den Endstationen jeweils um ca. xx.00 / xx.20 und xx.40 abfahren und mit 3' längerer Fahrzeit eingeplant, so würde nicht nur die Fahrplanstabilität verbessert, sondern es würden zusätzliche Anschlüsse entstehen. Rothenburg - Anschluss von/nach Luzern: - von RE24 xx.16 statt von S1 xx.27 (mit Anschluss von 00 Spinne in Luzern) - von S1 xx.57 bliebe erhalten - nach RE24 xx.42 statt auf S1 xx.31 (mit Anschluss auf 00 Spinne in Luzern) - nach S1 xx.01 bliebe erhalten Sempach-Neuenkirch - Anschluss von/nach Sursee: - von RE24 xx.37 bliebe erhalten - neu von S1 xx.57 (mit Anschluss in Sursee aus Bern, Fribourg, Genève) - nach RE24 xx.20 bliebe erhalten - neu nach S1 xx.01 (mit Anschluss in Sursee nach Bern, Fribourg, Genève)	abgelehnt	Rothenburg Station ist fertiggebaut und die Pünktlichkeit hat sich wieder verbessert. Ein 20-Minuten-Takt ist nicht finanzierbar, zumal die Linie nach Nottwil und Sempach verlängert werden soll.
60.071	Luzern - Kriens - Eigenthal (Eigenthal (Pilatus)-Linie) (Linie 71)		PostAuto AG	Zusätzlicher Halt der Eigenthaler Postautos in Kriens bei der Haltestelle Hofmatt Bellpark oder Zentrum Pilatus, damit ein Anschluss an die Linien 60.031 und 60.032 besteht.	abgelehnt	Die Linie hat einen regionalen Charakter. Derzeit sind keine weiteren Haltestellen vorgesehen. Das Anliegen wird im Moment abgelehnt, aber zu einem späteren Zeitpunkt nochmals geprüft.
60.071	Luzern - Kriens - Eigenthal (Eigenthal (Pilatus)-Linie) (Linie 71)		PostAuto AG	Die Linie 71 verkehrt nur noch zwischen Kriens und Eigenthal. Somit ist sie weniger verspätungsanfällig und kann häufiger verkehren. (Wochenende und Ferien alle 30 Min; Mo-Fr alle 60 Min) Der Frühkurs wird neu unter der Linie 33 geführt.	abgelehnt	Touristische Kunden reisen via Bahnhof Luzern und steigen dort in den Bus ins Eigenthal.
60.073	Luzern - Udligenswil - Meierskappel - Rotkreuz (Linie 73)	Luzern, Bahnhof	PostAuto AG	Die Verbindung 73002 am Morgen (Mo-Fr) bitte 2-3 Minuten früher legen, damit nach Ankunft in Luzern Bahnhof ein Anschluss auf die S4 (Luzern - Stans - Wolfenschiessen), Abfahrt um 05.27 gewährleistet ist.	abgelehnt	Der Anschluss würde online nur angezeigt werden, wenn der Bus ausser Takt 2 Minuten früher, also schon um 5.22 Uhr, ankäme. In der Realität wird jedoch der Umstieg oft klappen, da morgens um 5.20 Uhr vom Schwanenplatz bis zum Bahnhof noch keine 4 Minuten Fahrzeit benötigt werden. Durch eine Fahrplananpassung würde sich auch die Wartezeit für Umsteigende auf andere Anschlüsse verlängern.
60.073	Luzern - Udligenswil - Meierskappel - Rotkreuz (Linie 73)	Luzern, Bahnhof	PostAuto AG	Die Linie 60.073 wird neu strukturiert steht im Fahrplanvorschlag 2027. Die Zusatzkurse am Abend werden abgebaut. Von Mo- Fr bestehen zwischen Luzern Bahnhof und Udligenswil alte Post immer noch Taktlücken, die geschlossen werden müssen (zwischen 08h00 bis 12h00 fährt der Bus nur alle 30 Minuten sowie am Nachmittag von 13h00 bis 15h00). Mit dem gespartem Geld sollte der 15-Minuten-Takt in den Randzeiten (von Mo- Fr) angeboten werden. Am Wochenende wird der durchgehende 15-Minuten-Takt angeboten. Dies sollte auch von Mo- Fr angeboten werden.	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Die neue Buslinie entlastet die beiden bestehenden Linien 1 und 73 mit gleicher Haltepolitik. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Vorstellung der Angebotsgestaltung nicht vorgesehen.
60.073	Luzern - Udligenswil - Meierskappel - Rotkreuz (Linie 73)	Luzern, Bahnhof	PostAuto AG	Von Mo-Fr verkehrt die Buslinie 60.073 zwischen Luzern und Udligenswil nicht durchgehend im 15-Minuten-Takt. Wann werden diese Taktlücken geschlossen? Wieso wird am Wochenende durchgehend ein 15-Minuten-Takt angeboten? Die Nachfrage ist auch von Mo- Fr vorhanden und sollte umgehend eingeführt werden.	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht vorgesehen, da die zu erwartende Nachfrage und die damit verbundenen Kosten in keinem angemessenen Verhältnis stehen. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft.
60.073	Luzern - Udligenswil - Meierskappel - Rotkreuz (Linie 73)	Udligenswil, alte Post	PostAuto AG	Ab Udligenswil, alte Post fährt der Bus am Wochenende durchgehend im 15-Minuten-Takt nach Luzern Bahnhof. Von Mo-Fr hingegen fährt der Bus noch nicht durchgehend im 15-Minuten-Takt. Wann werden diese Lücken geschlossen? Von 09h00 bis 12h00 und 13h00 bis 15.30h wird nur der 30-Minuten-Takt angeboten. Wann wird dies geändert?	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht vorgesehen, da die zu erwartende Nachfrage und die damit verbundenen Kosten in keinem angemessenen Verhältnis stehen. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft.
60.073	Luzern - Udligenswil - Meierskappel - Rotkreuz (Linie 73)		PostAuto AG	Die Linie 73 soll zwischen Luzern, Bahnhof und Luzern, Brühlstrasse an allen Haltestellen halten (das gilt auch für die Linie N73). So kann die Linie 73 die Linien 3, 4, 6, 20 und 33 besser ergänzen. Taktverdichtungen: -15-Minuten-Takt zwischen Luzern und Udligenswil Mo-So tagsüber -15-Minuten-Takt zwischen Luzern und Rotkreuz zu HVZ, dafür Wegfall der Zusatzkurse. -30-Minuten-Takt zwischen Luzern und Rotkreuz auch spätabends.	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht vorgesehen, da die zu erwartende Nachfrage und die damit verbundenen Kosten in keinem angemessenen Verhältnis stehen. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft.
60.080	Sursee - Wauwil - Nebikon - Altishofen (Linie 80)	Kaltbach, Dorf	PostAuto AG	Die Lage der neuen Bushaltestelle Kaltbach, Dorf ist nicht ideal. Zwischen den beiden Haltestellen Kaltbach, Dorf und Kaltbach, Sandsteinhöhle liegen nur 300m. Deshalb könnte man die Haltestelle Kaltbach, Dorf etwas weiter in Richtung Wauwil verschieben, um auch das Quartier Moosblick zu erschliessen.	abgelehnt	Der Kanton Luzern als Strasseneigentümer ist federführend für die Bushaltestellen. Vorab hat eine umfassende Prüfung stattgefunden. Weitere Haltestellen an der Linie 80 wurden zwar angedacht, wurden aber noch nicht umgesetzt.

60.083	Sursee - Büron - Schlierbach - Etzelwil (Linie 83)	Schlierbach, Dorf	PostAuto AG	Dieser Bus wird sehr wenig benutzt, weil die Fahrzeiten sehr mühsam sind. Der Anschluss in Sursee ist weder Richtung Luzern noch Richtung Olten gut. Entweder verpasst man gerade den Schnellzug oder man muss noch 15 Minuten warten bis einer kommt. Am schlimmsten ist jedoch, dass diese Linie nicht mal jede Stunde bedient wird. Vor allem am Wochenende (wenn man Zeit hätte und gerne den öV nehmen würde), fährt er nur alle zwei Stunden. Dann kann man nicht den Bus nehmen, weil man im schlimmsten Fall zwei Stunden warten müsste. Und Abends, vor allem unter der Woche, fährt der letzte um 22.30 Uhr. Wenn ich später dran bin, dann muss ich ein Taxi nehmen (CHF 40 - 50 auf Schlierbach). Schlierbacher nehmen alle das Auto um auf den Zug in Sursee zu gehen. Wenn also eine Verkehrsberuhigung am Bahnhof Sursee erwünscht ist, dann muss diese Linie ausgebaut werden! Folgende Änderungen werden erwünscht (nach Priorität): 1. Ausbau am Wochenende auf einen Halbstunden-Takt und keine Umwege mehr (entweder Knutwil und St. Erhard nur auf Hauptstrasse oder direkt auf Sursee) 2. Ausbau unter der Woche auf einen Halbstunden-Takt und Verlängerung bis 00:30 3. Einbindung von Schlierbach ins Nachtstern-Netz	verschoben	Im Rahmen der Neukonzeption Surental ist eine Angebotsanpassung vorgesehen.
60.083	Sursee - Büron - Schlierbach - Etzelwil (Linie 83)	Schlierbach, Dorf	PostAuto AG	Dieser Bus wird sehr wenig benutzt, weil die Fahrzeiten sehr mühsam sind. Der Anschluss in Sursee ist weder Richtung Luzern noch Richtung Olten gut. Entweder verpasst man gerade den Schnellzug oder man muss noch 15 Minuten warten bis einer kommt. Am schlimmsten ist jedoch, dass diese Linie nicht mal jede Stunde bedient wird. Vor allem am Wochenende (wenn man Zeit hätte und gerne den öV nehmen würde), fährt er nur alle zwei Stunden. Dann kann man nicht den Bus nehmen, weil man im schlimmsten Fall zwei Stunden warten müsste. Und Abends, vor allem unter der Woche, fährt der Letzte um 22.30 Uhr. Wenn ich später dran bin, dann muss ich ein Taxi nehmen (CHF 40 - 50 auf Schlierbach). Schlierbacher nehmen alle das Auto, um auf den Zug in Sursee zu gehen. Wenn also eine Verkehrsberuhigung am Bahnhof Sursee erwünscht ist, dann muss diese Linie ausgebaut werden! Folgende Änderungen werden erwünscht (nach Priorität): 1. Ausbau am Wochenende auf einen Halbstunden-Takt und keine Umwege mehr (entweder Knutwil und St. Erhard nur auf Hauptstrasse oder direkt auf Sursee) 2. Ausbau unter der Woche auf einen Halbstunden-Takt und Verlängerung bis 00:30 Uhr 3. Einbindung von Schlierbach ins Nachtstern-Netz	verschoben	Im Rahmen der Neukonzeption Surental ist eine Angebotsanpassung vorgesehen.
60.083	Sursee - Büron - Schlierbach - Etzelwil (Linie 83)	Schlierbach, Oberdorf	PostAuto AG	Häufigere Verbindung, bitte! Wenn man ein Konzert oder ein Theater schauen geht, kommt man fast nicht mehr nach Sursee. Auch wäre eine Haltestelle nahe Schulhaus Schlierbach optimal. Für Auswertige ist dieses Dorf sehr schlecht erreichbar.	verschoben	Im Rahmen der Neukonzeption Surental ist eine Angebotsanpassung vorgesehen.
60.083	Sursee - Büron - Schlierbach - Etzelwil (Linie 83)	Schlierbach, Dorf	PostAuto AG	Ich würde mich freuen, wenn ich am Morgen mit dem Bus nach Sursee könnte und am Mittag wieder pünktlich zum Kochen zurück kann. Dies ist nun nicht möglich, weil zwischen 09:09 runter und 11:43 zurück, kein Bus fährt. Also muss ich immer das Auto nehmen. Es wäre toll, wenn es zu den Schulzeiten keine langen Wartezeiten in Büron mehr geben würde, also wenn der Schlierbach Bus mit dem Anschlussbus nach Triengen besser abgestimmt wäre, vor allem im Winter.	verschoben	Im Rahmen der Neukonzeption Surental ist eine Angebotsanpassung vorgesehen. Die Angebotsanpassung am Mittag wurde damals auf Wunsch der Gemeinde und vielen Anliegen im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung geändert.

60.083	Sursee - Büron - Schlierbach - Etzelwil (Linie 83)	Knutwil, alte Post	PostAuto AG	Im Rahmen der Vernehmlassung zum öV-Angebot möchte ich anregen, dass die Busverbindungen nach Schlierbach künftig durchgehend via Knutwil geführt werden – analog zur heutigen Linienführung an den Wochenenden und am Abend. Eine Führung via Knutwil würde nicht nur eine einheitliche und besser verständliche Linienführung schaffen, sondern auch die Erschliessung der Industriezone Büron verbessern. Dadurch könnten zusätzliche Arbeitsplätze direkt an den öffentlichen Verkehr angebunden werden, was die Attraktivität des Angebots weiter steigert. Für Knutwil / St. Erhard gäbe es mit der Verbindung der Linie 82 einen Halbstundentakt bzw. mit der Linie 80 und S-Bahn in St. Erhard eine Erhöhung der Frequenz. Zudem verkehren die Linien 83 und 85 heute teilweise nahezu zeitgleich. Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll, wenn die Linie 83 grundsätzlich via St. Erhard, Galerie und nicht St. Erhard, Wiberg geführt würde. Diese Route ist schneller und ermöglicht eine attraktivere Verbindung von/nach Büron und Schlierbach und gibt keinen Zeitverlust für die Reisenden von Schlierbach nach Sursee, Park und Bahnhof. Wenn nötig, könnte auch auf die Haltestelle Knutwil, Dorf verzichtet werden, was wiederum zu Zeitgewinn führen würde. Die Fahrzeiten könnten dabei so gestaltet werden, dass die Abfahrten in Büron Dorf besser auf die Linie 85 abgestimmt sind. Dadurch entstünde ein regelmässigeres und für die Fahrgäste verständlicheres Angebot mit einer besseren Anbindung der Gemeinden Büron, Knutwil, St. Erhard. Ich bitte Sie deshalb, die folgenden Punkte zu prüfen: -Durchgehende Führung der Buslinie nach Schlierbach via Knutwil an allen Tagen. - Bessere Erschliessung der Industriezone Büron. -Grundsätzliche Führung der Linie 83 via St. Erhard, Galerie anstatt St. Erhard Wiberg, damit kein Reisezeitverlust für Büron/Schlierbach entsteht. -Optimierung der Fahrplanlage und Abstimmung der Abfahrten in Büron Dorf mit der Linie 85 wenn möglich. Mit diesen Anpassungen könnte das öV-Angebot effizienter gestaltet und die Attraktivität für die Fahrgäste in diversen Gemeinden weiter erhöht werden, ohne zusätzliche Beschaffung von Fahrzeugen/ Personal.	abgelehnt	Der VVL hat die Planungsarbeiten Suralental im Sommer 2026 wurden im Rahmen der Spitalplanung durchgeführt und inzwischen abgeschlossen. Die gewünschte Linienführung ist im Rahmen dieser Neukonzeption nicht so vorgesehen. D.h. die Linien 83/85 werden im Suralental (inkl. Spital) und die Linien 80/82 via St. Erhard fahren. Die Anpassungen erfolgen in den nächsten Jahren.
60.083	Sursee - Büron - Schlierbach - Etzelwil (Linie 83)	Knutwil, Dorf	PostAuto AG	Ich begrüsse die Weiterentwicklung des öV-Angebots. Allerdings erscheint mir die Linienführung der Buslinie 83 weiterhin verwirrend. Aktuell verkehren Busse der Linie 83 sowohl via Knutwil als auch via Geuensee nach Schlierbach. Dass zwei unterschiedliche Fahrwege unter derselben Liniennummer geführt werden, erschwert die Orientierung für Fahrgäste. Insbesondere für Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer ist nicht auf den ersten Blick ersichtlich, welchen Fahrweg der Bus nimmt. Ich beantrage daher, die beiden Fahrwege mit unterschiedlichen Liniennummern zu versehen. Dadurch wäre für die Fahrgäste sofort erkennbar, welcher Bus via Knutwil und welcher via Geuensee fährt. Dies würde die Verständlichkeit des Angebots verbessern.	Verschoben	Im Rahmen der Neukonzeption Suralental ist eine Angebotsanpassung vorgesehen.
60.084	Sursee - Eich - Sempach Station (Linie 84)	Sursee, Bahnhof	PostAuto AG	Bereits vor zwei Jahren war es die Thematik, dass die Buslinie Sursee-Eich-Sempach Station äusserst schlecht zeitlich auf die Züge abgestimmt ist. Damals lautete die Begründung vom VVL für die fehlende Umsetzung, dass das Angebot der Linie 84 in den nächsten Jahren ohnehin neu gestaltet werde. Auch im neuen Fahrplan ist jedoch eine Änderung nicht vorgesehen, weshalb die ärgerliche zeitliche Abstimmung weiterhin Bestand hält. Zur erneuten Erklärung: Bus Nr. 84 erreicht Sursee Bahnhof jeweils xx:44 und xx:09. Während der Interregio 27 Richtung Luzern (Abfahrt xx:12) knapp erreicht wird, verpasst man den Interregio 15 (Abfahrt xx:42) um wenige Minuten. Dies ist umso ärgerlicher, da ein wesentlicher Teil der Busbenützer/innen in Luzern arbeitet. In die entgegengesetzte Richtung ist die Situation jedoch noch ärgerlicher. Während der IR 15 Sursee um xx:17 und IR 27 Sursee um xx:47 erreicht, fährt die Buslinie 84 völlig in unnötiger Weise in Sursee um xx:14 und xx:44 ab. Mit dieser Abfahrtszeit verspielt man die mit Abstand beste Busverbindung von Luzern nach Schenkon/Eich grundlos. Selbst die S-Bahn, welche Sursee um xx:10/xx:40 erreicht, garantiert aufgrund der verlängerten Umsteigezeit am neuen Bushof Sursee nicht, dass man die Busse tatsächlich erreicht. Selbstverständlich ist mir bewusst, dass allfällige Änderungen im Minutenbereich zu anderen Nachteilen führen, diese rechtfertigen jedoch in keiner Weise, dass die beste Möglichkeit, um nach Luzern zu gelangen, richtiggehend verspielt wird. Infolgedessen, dass die grundlegenden Änderungen im Raum Sursee offensichtlich (aus welchen Gründen auch immer) weiter hinaus geschoben werden, ist es nun endlich an der Zeit, zumindest diese Änderung in den künftigen Fahrplan einzugliedern.	Verschoben	Im Rahmen der Neukonzeption Sempachersee Ost ist eine Angebotsanpassung vorgesehen.
60.084	Sursee - Eich - Sempach Station (Linie 84)	Sempach Stadt, Meierhöfli	PostAuto AG	Es sollte endlich die stündliche Verbindung nach Sursee sowie die bessere Verbindung nach Hildisrieden und Hochdorf (allenfalls via Restaurant Schlacht?) eingeführt werden. Vor einem Jahr las man, dass die Buslinie 91 dafür in Ausarbeitung sei. Wann wird diese endlich eingeführt?	verschoben	Die Einführung der Linie 91 ist derzeit ungewiss, da sie von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängt.

60.085	Sursee - Triengen - Schöftland (Linie 85)	Geuensee, Châppelmatt	PostAuto AG	Bitte mehr Busse im Stossverkehr nach Sursee. Vielleicht auch nur Triengen-Sursee einen Expressbus mehr pro Stunde?	verschoben	Ab Dezember 2026 wird kurzfristig ein morgendlicher Entlastungskurs eingeführt. Weitere Verbesserungen sind in Planung.
60.085	Sursee - Triengen - Schöftland (Linie 85)	Geuensee, Ausserdorf	PostAuto AG	Durch die Aufhebung der Bushaltestelle Geuensee Zollhaus auf den Fahrplanwechsel 2026 ist es für die Bewohner des Quartiers Zollhaus unzumutbar bis zur nächsten Haltestelle zu laufen. Die Distanz ist zu gross. Bitte die Haltestelle Zollhaus wieder einbinden und/oder die Haltestelle Geuensee Ausserdorf weiter Richtung Sursee verschieben.	abgelehnt	Die Aufhebung war definitiv, unter anderem auch wegen der sehr geringen Nachfrage. Grundlage war ein Gemeinderatsentscheid. Eine Wiederinbetriebnahme ist nicht geplant. Eventuell könnte eine Verbesserung durch die Verlegung der Haltestelle „Ausserdorf“ erreicht werden.
60.085	Sursee - Triengen - Schöftland (Linie 85)	Geuensee, Ausserdorf	PostAuto AG	Dringende wieder Eröffnung der Bushaltestelle Zollhaus, Schenkon auf der Linie 60.085. Es ist unzumutbar für die ältere Generation und Kinder so weit zur nächsten Haltestelle zu laufen.	abgelehnt	Die Aufhebung war definitiv, unter anderem auch wegen der sehr geringen Nachfrage. Grundlage war ein Gemeinderatsentscheid. Eine Wiederinbetriebnahme ist nicht geplant. Eventuell könnte eine Verbesserung durch die Verlegung der Haltestelle „Ausserdorf“ erreicht werden.
60.085	Sursee - Triengen - Schöftland (Linie 85)	Geuensee, Ausserdorf	PostAuto AG	Wünsche mir die Bushaltestelle Zollhus in Schenkon zurück.	abgelehnt	Die Aufhebung war definitiv, unter anderem auch wegen der sehr geringen Nachfrage. Grundlage war ein Gemeinderatsentscheid. Eine Wiederinbetriebnahme ist nicht geplant. Eventuell könnte eine Verbesserung durch die Verlegung der Haltestelle „Ausserdorf“ erreicht werden.
60.085	Sursee - Triengen - Schöftland (Linie 85)		PostAuto AG	Die Linie 85 sollte unbedingt wieder über die Haltestelle Altstadt geführt werden, wie das Jahrzehnte der Fall war. Die improvisierte, ungeschützte und behindertenfeindliche Haltestelle Rothüsi ist zugunsten der Haltestelle Altstadt aufzuheben. Wir haben zentral bei der Altstadt die neu und gut ausgebaute, regengeschützte, barrierefreie und pollergesicherte Haltestelle Altstadt mit nahegelegenen Velounterstand. Dort halten die Busse aus und nach Nottwil (Paraplegiker), Sempach-Station, sowie Beinwil/Beromünster und Beinwil/Rickenbach, welche auch das Kantonsspital Sursee anfahren. Es muss ein Weg gefunden werden, auch die stündliche Verbindungen via Reitnau / Staffelbach ins und vom Surental über diese wichtige zentrale Haltestelle zu führen. Mit Anpassungen bei den Wartezeiten und ev. Verzicht auf die Schleife zur schlecht frequentierten Haltestelle Post Winikon sollte dies machbar sein. Dies ist ein Anliegen, das im Gesprächen auf der Strasse und an der Haltestelle immer wieder erwähnt wird. Als wartender Buspassagier bei der Haltestelle Altstadt wurde ich schon verschiedentlich von Leuten um Rat gefragt, die den Bus Nr. 85 zum Bahnhof oder ins Surental nicht fanden oder bereits verpasst hatten.	Verschoben	Die Aufhebung der Haltestelle Rothüsi ist zukünftig angedacht. Auf der Ringstrasse ist eine Ersatzhaltestelle geplant.
60.086	Sursee Spital - Post - Bahnhof - CAMPUS Sursee (Linie 86)	Sursee, Badrain	PostAuto AG	Die Verlegung der Haltestellen Altstadt nach Badrain ist absolut kundenunfreundlich. Die Linie durch die Stadt fahren zu lassen finde ich immens wichtig, damit auch mobile Patienten vom Spital und Pflegeheim direkt in die Stadt gelangen können.	abgelehnt	Wir kommen dem Wunsch der Stadt Sursee nach. Das Einzugsgebiet um die Haltestelle Badrain ist attraktiver als die Altstadt, die bereits mit anderen Linien gut erschlossen ist. Zudem lässt sich die Haltestelle in der Altstadt nur mit grossem Aufwand behindertengerecht gestalten - wenn überhaupt.
60.088	Sempach Station - Rain - Hildisrieden - Hochdorf (Linie 88)		PostAuto AG	Die Linie 88 ist eine wichtige Querverbindung zwischen dem Seetal und dem Raum Sempach/Sursee. Positiv ist die weitgehend klare stündliche Struktur mit Anschlüssen in Hochdorf und Sempach Station. Das Angebot endet jedoch zu früh. Gemäss Entwurf fährt der letzte Kurs ab Hochdorf Richtung Sempach Station um 19.32 Uhr. In der Gegenrichtung fährt der letzte Kurs ab Sempach Station Richtung Hochdorf um 20.04 Uhr. Wir beantragen, das Abendangebot der Linie 88 zu verlängern. Mindestens ein zusätzlicher Kurs ab Hochdorf um ca. 20.32 Uhr und ein weiterer Kurs um ca. 21.32 Uhr sollen geprüft werden. In der Gegenrichtung sollen zusätzliche Kurse ab Sempach Station um ca. 21.04 Uhr und 22.04 Uhr geprüft werden. Die Linie 88 hat grosses Potenzial, regionale Wege zwischen Seetal, Sempach und Sursee besser abzudecken. Eine früh endende Querverbindung führt dazu, dass am Abend weiterhin häufig das Auto gewählt werden muss.	Verschoben	Im Rahmen der Neugestaltung Sempachersee Ost sind punktuelle Anpassungen bzw. Verbesserungen vorgesehen.
60.088	Sempach Station - Rain - Hildisrieden - Hochdorf (Linie 88)		PostAuto AG	Zusätzliche Halte: Hildisrieden, Hapfern zwischen Römerswil LU, Ludiswil und Hochdorf Bedienung aller Haltestellen (analog Linie 105)	Verschoben	Im Zuge der Umsetzung der Neukonzeption Sempachersee wird die Haltestellenpolitik bzw. Linienführung der Linie 88 überprüft.
60.089	Bäch - Eich - Sempach Station (Linie 89)	Sempach Station	PostAuto AG	Am Wochenende fährt der Bus durchgehend im Stundentakt jedoch von Mo- Fr bestehen am Vormittag von 08h00 bis 12h00 und am Nachmittag von 13h30 bis 15h30 Taktlücken. Wann werden diese geschlossen? Die Leute brauchen auch unter der Woche von Mo- Fr einen durchgehenden Anschluss in Richtung Gunzwil Bäch.	verschoben	Im Zuge der Umsetzung der Neukonzeption Sempachersee Ost ist unter anderem eine Anpassung der Linienführung bis Sursee vorgesehen.
60.089	Bäch - Eich - Sempach Station (Linie 89)	Sempach Stadt, Luzernertor	PostAuto AG	Der erste Bus ab Sempach Stadt, Luzernertor fährt um 05:19 Uhr. Somit besteht für Pendler welche z.B. einen frühen Arbeitsbeginn haben, keine Möglichkeit die erste S1 des Tages ab Sempach-Neuenkirch um 04:56 Uhr zu erreichen.	verschoben	Die Finanzierung eines zusätzlichen Kurses ist derzeit nicht möglich.
60.089	Bäch - Eich - Sempach Station (Linie 89)	Eich, Vogelsang	PostAuto AG	Die Busverbindung 60.089 ist suboptimal zeitlich abgestimmt. Während der Kurs am morgen um 7 Uhr ausserordentlich etwas früher fährt und sich damit der Zug Richtung Olten am Bahnhof Sempach-Neuenkirch (07:20) erreichen lässt, ist dies während den übrigen Stunden nicht der Fall. Aus diesem Grund wäre es sinnvoll, den Bus auch zu den übrigen Stunden etwas früher fahren zu lassen.	abgelehnt	Im Zuge der Umsetzung der Neukonzeption Sempachersee Ost ist unter anderem eine Anpassung der Linienführung bis Sursee vorgesehen. Die Ausnahmen der Abfahrtszeiten bestehen wegen dem Schülerverkehr nach Eich/Sempach.

60.089	Bäch - Eich - Sempach Station (Linie 89)	Gunzwil, Bäch	PostAuto AG	Diese Verbindung sollte dringend bis Beromünster verlängert werden. Mit dieser Veränderung könnten gleich mehrere Vorteile auf einen Schlag erreicht werden. -Schüler aus den Gemeinden Sempach, Eich und Bäch erhalten einen direkten Bus an die Kantonsschule Beromünster -Beromünster erhält besserer Zugang nach Eich, Sempach, Rothenburg, Emmen etc. -Der Bus 89 wird besser ausgelastet, derzeit ist die Auslastung wohl mangelhaft, da Gunzwil Bäck eine "Sackgasse" ist -Der Bus 399 wird entlastet	abgelehnt	Im Zuge der Umsetzung der Neukonzeption Sempachersee Ost ist unter anderem eine Anpassung der Linienführung bis Sursee vorgesehen. Es ist keine Verlängerung bis Beromünster geplant.
60.110	Hochdorf - Rotkreuz (TransSeetalExpress) (Linie 110)		PostAuto AG	Der Frühkurs um 5.14 Uhr ab Hochdorf Richtung Rotkreuz wird ausdrücklich begrüsst. Die Linie 110 ist für das Seetal strategisch wichtig, weil sie Hochdorf, Ballwil, Eschenbach und Inwil direkt mit Rotkreuz verbindet und dadurch die Achse Richtung Zug/Zürich stärkt. Der Fahrplanentwurf weist jedoch weiterhin Taktlücken auf. Ab Hochdorf besteht am Morgen nach 8.14 Uhr kein Kurs um 8.44 Uhr. Über Mittag fehlt ein Kurs um 12.14 Uhr. Am Abend fehlt nach 18.44 Uhr ein Kurs um 19.14 Uhr, bevor der nächste Kurs um 19.44 Uhr folgt. Dadurch ist die Linie 110 nicht durchgehend als verlässlicher Halbstundentakt erkennbar. Auch in der Gegenrichtung Rotkreuz – Hochdorf soll die Linie 110 verlässlicher und besser merkbar ausgestaltet werden. Die Linie ist nur dann eine echte Alternative für Pendlerinnen und Pendler aus dem Raum Zug/Zürich ins Seetal, wenn die Anschlüsse in Rotkreuz kurz, stabil und verständlich sind. Zudem ist zu prüfen, ob die Lücken im Halbstundentakt in der Gegenrichtung ebenfalls geschlossen werden können, damit die Linie 110 nicht nur einzelne gute Verbindungen bietet, sondern als verlässliche regionale Achse wahrgenommen wird.	abgelehnt	Angesichts der Nachfrage und der Finanzierung ist ein durchgehender Halbstundentakt aktuell nicht vorgesehen.
60.211	Malters - Schwarzenberg LU - Eigenthal (Linie 211)		PostAuto AG	Ungefäher Halbstundentakt für Schwarzenberg LU.	abgelehnt	Angesichts der Nachfrage ist ein Halbstundentakt nicht vorgesehen.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)		PostAuto AG	Verlängerung der Linie bis Kriens Mattenhof, so das eine Tangente von der ZB zur BLS und nach Littau entsteht.	Abgelehnt	Eine Verlängerung der Linie 214 ist nicht vorgesehen. Es gibt verschiedene Umsteigeverbindungen (siehe SBB-App). Mittelfristig ist jedoch die Verlängerung der heutigen Linie 16 nach Littau vorgesehen.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)		PostAuto AG	Könnte man die Linie 214 von Malters bis Kriens Mattenhof verlängern? Während der HVZ könnte man die Verbindung im Halbstundentakt anbieten. Die Idee dahinter ist, dass die Leute, die von Malters oder Littau Richtung Horw oder Kriens Pendeln müssten nicht am Bahnhof Luzern umsteigen.	Abgelehnt	Eine Verlängerung der Linie 214 ist nicht vorgesehen. Es gibt verschiedene Umsteigeverbindungen (siehe SBB-App). Mittelfristig ist jedoch die Verlängerung der heutigen Linie 16 nach Littau vorgesehen.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Kriens, Busschleife	PostAuto AG	Auf dieser Postauto Linie 214 ist eine grosse Taktlücke von Mo- Fr von 09h-12 h vorhanden diese sollte dringend geschlossen werden .Am Samstag wurde diese Lücke bereits diese Jahr 2026 geschlossen....Diese Linie wird immer beliebter da wäre es an der Zeit, dass es von Mo- Fr einen durchgehenden Stundentakt gibt!	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Bahnhof	PostAuto AG	Wir beantragen den Fahrplan dieser Buslinie so zu legen, dass auch der Anschluss von und nach der Buslinie 60.212 (Malters-Wolhusen) in Malters gewährleistet ist. Dieses Anliegen wird auch von den Gemeinden Malters und Werthenstein unterstützt.	Abgelehnt	Die beiden Linien haben eine andere Ausrichtung. Das heisst, die Bedürfnisse können wegen der verschiedenen Bahnanschlüsse (Wolhusen, Malters) nicht kombiniert werden.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)		PostAuto AG	Wunsch nach Busverbindungen von Montag bis Freitag zwischen 9 und 12 Uhr.	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Stegmättli	PostAuto AG	Ich wünsche mir zwischen 9.00 und 12.00 Uhr Verbindungen zwischen Malters und Blatten. Ich besuche oft meine Eltern mit dem öv. Das wäre super!	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Stegmättli	PostAuto AG	Verbindungen unter der Woche morgens von 9-12 Uhr.	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Stegmättli	PostAuto AG	Verbindungen von 9 - 12 Uhr	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Stegmättli	PostAuto AG	Verbindungen 9 - 12 Uhr, auch Montag - Freitag	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Bahnhof	PostAuto AG	Von Mo-Fr fährt zwischen 09.00 bis 12.00 Uhr kein Bus auf der Strecke Malters-Kriens Busschleife. Diese Taktlücke muss geschlossen werden, denn am Samstag wurde genau diese Lücke auf den Fahrplanwechsel 2026 geschlossen. Der Kanton Luzern soll mithelfen, dieses Angebot zu finanzieren, es soll an dem Geld scheitern.	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Blatten	PostAuto AG	Es wäre schön, wenn es auch zwischen 08:00-09:00 Uhr einen durchgehenden Stundentakt gibt. Attraktiver wäre es, wenn der Bus Richtung Malters früher fahren würde und Anschluss auf den RE7 nach Luzern Abfahrt ab Malters XX:52 Uhr hätte. Wenn der Bus bereits im Oberrau wenden würde, könnte er diese Zeit gut machen.	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Blatten	PostAuto AG	Schade, dass es zwischen 08:00-12:00 Uhr unter der Woche keinen Stundentakt gibt.	Versoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)		PostAuto AG	Kann die Linie bis zur neuen Wendeschleife Kriens, Pilatusbahn verlängert werden (anstelle einer Leerfahrt ab/nach Busschleife)? Wenn ja wäre auch zu prüfen, ob der Bus auch an Sonn- und Feiertagen verkehren könnte.	Versoben	Eine Verlängerung der Linie zur Pilatusbahn ist nicht geplant. Sobald sich die Nachfrage verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag. Für ein Sonntagsangebot fehlen derzeit die finanziellen Mittel.

60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Kriens, Busschleife	PostAuto AG	Die Stadt Kriens braucht einen starken und zuverlässigen ÖV! Der Bus von Kriens Busschleife nach Malters Bahnhof verkehrt von Mo- Fr noch nicht durchgehend im Stundentakt. Wann werden diese geschlossen? Am Samstag wurde diese Taktücke auf den Fahrplanwechsel 2026 geschlossen.	Verschoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Stegmättli	PostAuto AG	Wäre schön, am Vormittag auch jede Stunde eine Verbindung zu haben. Im Winter auch spätabends Verbindungen (z.B. 23:00 Uhr). Auch Sonntags Verbindungen.	Verschoben	Sobald sich die Nachfrage sich verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag.
60.214	Malters - Littau - Kriens (Linie 214)	Malters, Bahnhof	PostAuto AG	Die Buslinie ist super, jedoch für mich zeitlicher noch nicht wirklich von Nutzen. Längere und häufigere Fahrzeiten unter der Woche wie auch Samstag/Sonntag wäre für mich von Nutzen.	Verschoben	Sobald sich die Nachfrage verbessert, sind Ausbauten vorgesehen. Derzeit ist die Nachfrage noch zu gering für einen durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag. Für ein Sonntagsangebot fehlen derzeit die finanziellen Mittel.
60.221	Wolhusen - Romoos - Holzwäge (Napf-Romooser-Linie) (Linie 221)		PostAuto AG	Antrag: Auf der Buslinie 221 Romoos-Wolhusen ist mindestens ein durchgehender Stundentakt einzuführen. Begründung: Die Linie verfügt teilweise nicht einmal über einen Stundentakt und bietet dadurch keine ausreichende Anbindung an die halbstündlich verkehrenden Bahnlinien. Eine Verbesserung ist notwendig, um attraktive Anschlüsse sicherzustellen.	Abgelehnt	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu gering. Eine Finanzierung ist entsprechend nicht möglich.
60.241	Schüpfheim - Flühl - Sörenberg (-Glaubenbielen) (Sörenberg-Linie) (Linie 241)	Sörenberg, Platz	PostAuto AG	Ich wende mich an Sie aufgrund eines Umstandes, der mich seit einigen Jahren stört. Die Kurse, die ab Sörenberg, Rothornbahn (xx:45) und ab Sörenberg, Platz (xx:48) in Richtung Schüpfheim, Bahnhof fahren, kommen in Sörenberg, Post um xx:50 an. Diese warten dort jeweils 5 Minuten und fahren dann um xx:55 nach Schüpfheim weiter. Das heisst, dass man jedes Mal in Sörenberg, Post 5 Minuten grundlos wartet. Das wissen auch die Postautochauffeure, sodass es mehrheitlich vorkommt, dass die Fahrer verständlicherweise länger Pause machen und die Leute an der Bushaltestelle systematisch warten lassen. Die Postautos kommen daher meistens zwischen erst um xx:49 und xx:53 an. Zeit, die man an der ungeschützten Haltestelle auf 1200 m ü. M. in der Eiseskälte oder im Regen verbringt. Mein Vorschlag wäre, dass die Kurse ab Sörenberg, Rothornbahn um xx:49 oder xx:50 und ab Sörenberg, Platz ab xx:52 oder xx:53 verkehren. Auf diese Weise wird die unnötige Wartezeit (2 Haltestellen später) vermieden und die Chauffeure können mit gutem Gewissen mehr Pause machen. Auch wenn der Bus in Sörenberg, Post aufgrund von grossen Gruppen im Winter eine oder zwei Minuten später abfahren würde, würde der Bus in Schüpfheim immer noch pünktlich ankommen. Meistens ist man dort auch schon um xx:19 oder xx:20 (auch bei Baustellen in der Lammschlucht). Das heisst dort ist man auch meistens 10 Minuten früher, als die Züge fahren. Dort verbringt man meines Erachtens wieder unnötige Wartezeit. Mein Vorschlag ist, dies für alle Kurse einzuführen. Falls das Argument von der winterlichen Belastung der Haltestelle Sörenberg, Post angebracht wird, ist dies lediglich bei einigen Kursen am Nachmittag der Fall, dass viele Leute wieder nach Schüpfheim wollen. In diesem Fall wären lediglich die Kurse am Morgen anzupassen.	abgelehnt	Die Haltestelle ist ein Knotenpunkt, an dem je nach Jahreszeit viele Menschen ein- und aussteigen, darunter auch solche, die ihre Skier verladen müssen, was zeitaufwändig ist. Dies erfordert Umsteige- und Umladezeit. Fahrpläne mit unterschiedlichen Zeiten, die die Unberechenbarkeit der Einsteiger, Wetterlagen, Verkehrslage und Baustelle Lammschlucht berücksichtigen, werden abgelehnt.
60.241	Schüpfheim - Flühl - Sörenberg (-Glaubenbielen) (Sörenberg-Linie) (Linie 241)		PostAuto AG	Antrag: Die Buslinie 241 soll sowohl den RE7 als auch die S6 bedienen und die heute saisonal vorhandene Verdichtung ganzjährig ausbauen. Begründung: Dadurch entstehen bessere Anschlüsse an den Schienenverkehr und eine attraktivere Erschliessung der Region.	verschoben	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft. Prioritär und als nächster Schritt möchte der VVL auf 2028 prüfen, den Skibus im Winter in das reguläre Angebot zu integrieren um so das Ticketing und der Zugang zum ÖV zu erleichtern resp. zu standardisieren.
60.241	Schüpfheim - Flühl - Sörenberg (-Glaubenbielen) (Sörenberg-Linie) (Linie 241)		PostAuto AG	Antrag: Die Fahrpläne der Buslinien 241 und 363 sind besser aufeinander abzustimmen. Begründung: Heute bestehen ungenügende Übergänge, welche die Reiseketten erschweren.	angenommen	Der Fahrplan der Linie 363 wurde angepasst.
60.241	Schüpfheim - Flühl - Sörenberg (-Glaubenbielen) (Sörenberg-Linie) (Linie 241)	Schüpfheim, Bahnhof	PostAuto AG	Die Buslinie 241 von Sörenberg nach Schüpfheim soll ebenfalls zum RE7 die S6 bedienen und damit die saisonal bestehende Verdichtung ausbauen.	verschoben	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft. Prioritär und als nächster Schritt möchte der VVL auf 2028 prüfen, den Fahrplan im Winter zu systematisieren.
60.241	Schüpfheim - Flühl - Sörenberg (-Glaubenbielen) (Sörenberg-Linie) (Linie 241)	Glaubenbielen, Parkplatz	PostAuto AG	Die Buslinie 241 über den Glaubenbielenpass ist schlecht auf die Buslinie 363 abgestimmt. Wir beantragen, dass die Buslinien 241 und 363 besser aufeinander abgestimmt werden.	angenommen	Der Fahrplan der Linie 363 wurde angepasst.
60.251	Escholzmatte - Wiggen - Marbach - Schangnau - Kemmeriboden (Linie 251)		PostAuto AG	Antrag: Die Linie 251 soll auf die Anschlüsse von RE7 und S6 ausgerichtet werden. Begründung: Die Linie besitzt ein hohes touristisches Potenzial. Gute Bahnanschlüsse erhöhen die Attraktivität der gesamten Region.	angenommen	Die Linie 251 bedient bereits heute RE7 und S6, zudem ist auch der Anschluss nach/von Bern zu beachten.

60.252	Escholzmat - Schangnau - Schallenberg - Röthenbach i.E. - Thun (Linie 252)		PostAuto AG	Antrag: Die Linie 252 Escholzmat-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun ist im Gebiet des Kantons Luzern dauerhaft zu finanzieren und weiterzuführen. Begründung: Die dreijährige Pilotphase verlief erfolgreich. Die Linie erschliesst eine touristisch bedeutende Region und wurde politisch bereits breit abgestützt.	verschoben	Das Anliegen wird mit Umsetzung auf 2029 geprüft.
60.271	Willisau - Schötz - Nebikon - Dagmersellen (Linie 271)	Willisau, Bahnhof	PostAuto AG	Auf der Linie 60.271 von Willisau Bahnhof nach Dagmersellen warten wir seit Jahren auf die Verdichtung zum 30-Minuten-Takt von Mo- Fr von 08h00-10h30 sowie von 13h00h bis 15h00. Am Wochenende fährt der Bus durchgehend von 06h30h bis 19h00: dies sollte auch von Mo- Fr umgesetzt werden. Der Kanton Luzern sollte dieses zusätzliche Geld finanzieren da der Bund auch beim öV spart.	abgelehnt	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich.
60.271	Willisau - Schötz - Nebikon - Dagmersellen (Linie 271)	Willisau, Bahnhof	PostAuto AG	Es versteht niemand wieso der Bus von Mo - Fr nicht durchgehend alle 30 Minuten fährt. Am Wochenende wird durchgehend ein 30-Min.-Takt angeboten. Wann werden die Taktlücken von Mo- Fr endlich geschlossen? Beim Fahrplan 2027 wird sicher wegen der Baustelle in Schötz auf diese Massnahme verzichtet. Das kann doch nicht sein. Jetzt soll der Kanton Luzern diese finanziellen Mittel zur Verfügung stellen.	abgelehnt	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich.
60.271	Willisau - Schötz - Nebikon - Dagmersellen (Linie 271)		PostAuto AG	Antrag: Die bestehenden Taktlücken auf der Linie 271 sind zu schliessen. Begründung: Ein regelmässiger Takt verbessert die Nutzbarkeit der Linie und die Anschlusssicherheit	abgelehnt	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich.
60.271	Willisau - Schötz - Nebikon - Dagmersellen (Linie 271)	Schötz, St. Mauritz	PostAuto AG	Der Gemeinderat Schötz beantragt, nachstehende Taktverdichtung an den Werktagen einzuführen: 13.31 Willisau Bahnhof - Schötz St. Mauritz 14.31 Willisau Bahnhof - Schötz St. Mauritz 14.12 Schötz St. Mauritz - Willisau Bahnhof 15.12 Schötz St. Mauritz - Willisau Bahnhof Begründung: Eine regelmässige Verbindung verbessert die Nutzbarkeit der Linie 60.271 sowie die Anschlusssicherheit.	abgelehnt	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich.
60.271	Willisau - Schötz - Nebikon - Dagmersellen (Linie 271)		PostAuto AG	Halbstudentakt Mo-So tagsüber. Zu HVZ sollen die Zusatzkurse und die Linie 277 wegfallen, aber dafür soll es auf der Linie 271 einen 15-Minuten-Takt geben.	verschoben	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich. Langfristig ist dieser Entwicklungsschritt jedoch vorgesehen (analog der Linien 63/66).
60.272	Willisau - Hergiswil b.W. - Hübeli (Linie 272)		PostAuto AG	Antrag: Die Linie 272 soll zu verkehrsstarken Zeiten zusätzliche Anschlüsse an die S7 und den RE7 erhalten. Begründung: Dadurch wird die Erreichbarkeit des Regionalzentrums Willisau verbessert	abgelehnt	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich.
60.272	Willisau - Hergiswil b.W. - Hübeli (Linie 272)	Hergiswil LU, Dorf	PostAuto AG	Die Linie 272 zwischen Willisau und Hergiswil b. Willisau verfügt über einen attraktiven Halbstudentakt am Vormittag und am Mittag. Die Linie 272 von Hergiswil b. Willisau nach Willisau soll jedoch vermehrte Anschlüsse auf die S7/RE7 zu verkehrsstärkeren Zeiten erhalten. Insbesondere eine Verdichtung der Linie zu einem Halbstudentakt am Abend (17.32 Uhr und 18.32 Uhr) erachten wir als sinnvolle Ergänzung. Eine Verdichtung hätte auch sehr positive Auswirkungen für die Stadt Willisau, da dieser Bus auch die Quartiere in Willisau bedient.	abgelehnt	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich.
60.275	Ettiswil - Ebersecken - Schötz - Nebikon (Linie 275)		PostAuto AG	Antrag: Eine Neuorganisation der Linie 275 ist zu prüfen, damit das regionale Pflege- und Betreuungszentrum Biffig AG an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden kann. Begründung: Die Einrichtung verfügt heute über keinen öV-Anschluss. Die betroffenen Standortgemeinden sind in die Prüfung einzubeziehen.	Verschoben	Die Planung und die Neuorganisation der Linie 275 ist vorgesehen und startet Ende 2026.
60.275	Ettiswil - Ebersecken - Schötz - Nebikon (Linie 275)		PostAuto AG	Das regionale Pflege- und Betreuungszentrum Biffig AG in Schötz verfügt aktuell über keinen öV-Anschluss. Eventuell besteht die Möglichkeit, die «Buslinie 275 Ettiswil-Ebersecken-Schötz-Nebikon» neu zu organisieren, so dass ein öV-Anschluss realisiert werden kann. Antrag: Eine Neuorganisation der Buslinie 60.275 ist zu prüfen, um einen Anschluss des regionalen Pflege- und Betreuungszentrums Biffig AG zu gewährleisten. Die Standortgemeinden sind in diesen Prozess mit einzubeziehen.	verschoben	Die Planung und die Neuorganisation der Linie 275 ist vorgesehen und startet Ende 2026.
60.281	Ufhusen - Zell LU - Altbüren - St. Urban (Linie 281)		PostAuto AG	Antrag: Die bestehenden Taktlücken auf der Linie 281 sind zu schliessen. Begründung: Die Linie soll besser auf die Bahnanschlüsse abgestimmt werden und eine zuverlässige Grunderschliessung gewährleisten.	abgelehnt	In den letzten Jahren wurde die Linie stark ausgebaut. Die aktuelle Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau, da dieser nicht finanzierbar ist.

60.282	Zell LU - Hüswil - Luthern - Luthern Bad (Linie 282)		PostAuto AG	In der Zeit zwischen 9:30 und 11:30 gibt es keine Verbindungen von Luthern nach Zell. Es wäre wünschenswert, am Vormittag einen zusätzlichen Kurs einzuführen.	verschoben	Die Nachfrage ist für einen weiteren Ausbau zu tief. Entsprechend ist eine Finanzierung nicht möglich. Der VVL beobachtet die Entwicklung und wird bei genügender Nachfrage Verbesserungen vorschlagen.
60.072	Luzern - Neuenkirch (Linie N72)	Neuenkirch, Lippenrüti	PostAuto AG	Allgemein Neuenkirch: Die Verbindung zwischen den Ortsteilen Neuenkirch und Hellbühl fehlt nach wie vor. Dies ist eine massive Schwachstelle im öV-Netz, die zwingend behoben werden sollte. Linie 72: Die Buslinie endet leider bei der Haltestelle Lippenrüti. Es wäre von Vorteil, wenn sie bis zum Bahnhof Sempach-Neuenkirch weitergeführt werden könnte.	abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Jedoch ist zu beachten, dass es zwischen den Ortsteilen Neuenkirch und Hellbühl bis zu vier Verbindungen mit Umstieg pro Stunde existieren (60, 61, 70, 72). Die entsprechenden Infrastrukturen werden aktuell beim Strassenkreuz erneuert sowie ist eine weitere sichere Umsteigemöglichkeit mit dem Neubau Bushub Rothenburg bereits umgesetzt. Eine Verlängerung der Linie 72 bis zum Bahnhof Sempach-Neuenkirch wäre attraktiv ist aber aus zeitlichen Gründen leider nicht möglich. Aus diesem Grund ist eine Verlängerung der Linie 70 nach Sempach und Nottwil vorgesehen.
60.973	Luzern - Udligenswil (- Rotkreuz) (Linie N73)		PostAuto AG	Mit dem Fahrplanentwurf verkehrt nur noch ein Nachtkurs nach Meierskappel, was eine deutliche Verschlechterung der Angebotsqualität darstellt. Wenn ein Wenden auf dem Dorfplatz nicht mehr möglich ist, sollte der Kurs bis nach Rotkreuz geführt und nicht in Udligenswil gewendet werden. Durch den zusätzlichen Anschluss auf den Nachtzug in Rotkreuz ergebe sich auch einen Mehrwert für Verbindungen aus Zürich/Zug in Richtung Meierskappel/Udligenswil/Adligenswil.	Abgelehnt	Eine Verlängerung des ersten Nachtkurses bis Rotkreuz würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erfordern und ist angesichts der geringen Nachfrage nicht verhältnismässig. Die heutigen Fahrgastzahlen zeigen, dass die Anzahl Ein- und Aussteiger in Meierskappel während der Nacht sehr gering ist. Daher wird am Fahrplanentwurf festgehalten.
		Kriens, Zentrum Pilatus	PostAuto AG, Verkehrsbetriebe Luzern AG	Im VVL-Konzept 2027 besteht zwischen den verschiedenen Buslinien keine gemeinsame Umsteigestation mehr. Die Linien bedienen entweder nur «Zentrum Pilatus» (31, 32) oder nur «Busschleife» (15, 71, 214). Es braucht aber weiterhin einen gemeinsamen Umsteigepunkt. Die Haltestelle Zentrum Pilatus soll zukünftig von allen Linien bedient werden und wird somit zum Umsteigeknoten, was zu weniger Stau im Raum Busschleife führt.	Abgelehnt	Es handelt sich um eine konzeptionelle Frage, die nicht Gegenstand der Vernehmlassung ist. Gemeinsam mit dem VVL erarbeitet die Stadt Kriens Grundlagen für künftige Umsteigebeziehungen und deren Gestaltung. Resultate liegen noch keine vor.
455	Bern - Luzern	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	1/2-Takt aufgrund steigender Bevölkerung und Pendleraufkommen, macht eine Einführung des 1/2-Takts Sinn. Luzern-Zürich wird etwas gemacht, aber Verbindung Luzern-Bern müsste mind. 1-2 Verbindungen pro Werktag möglich sein.	In Abklärung	Beim IR15 ist es aktuell aus technischen und planerischen Gründen nicht möglich, Zusatzzüge und somit die Einführung eines Halbstundentakts auf der Achse Bern-Zofingen-Luzern anzubieten. Die Gründe sind vielfältig: Kapazität der Infrastruktur, Konflikte mit anderen Angeboten, Planung/Verfügbarkeit von Rollmaterial, etc. Die Prüfung verschiedener Varianten für eine frühere Inbetriebnahme des Halbstundentakts (oder Alternativen davon) zeigte bisher keine Lösungsansätze ohne massive Einschränkungen für andere Verkehre zu generieren. Die SBB ist sich bewusst, dass einzelne Züge stark ausgelastet sind. Wo möglich, optimieren sie die Kompositionen unter Berücksichtigung der Rollmaterialverfügbarkeit. Einzelne Züge verkehren bereits in maximaler Länge.
455	Bern - Luzern	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Wieso gibt es keine Verbindung ab Luzern nach Bern und weiter bis Genève-Aéroport um 05.00 Uhr? Die erste Direktverbindung ab Luzern erreicht Bern "erst" um 7 Uhr. Ich habe nicht das Gefühl, dass am Morgen früh zu wenig Nachfrage besteht, zumal auch nach Zürich und Basel um kurz vor 5 Uhr ab Luzern die ersten Verbindungen angeboten werden (die teilweise noch nicht lange bestehen).	In Abklärung	Für eine Direktverbindung zwischen Luzern-Bern bis Genève-Aéroport vor 06:00 Uhr sieht die SBB kein genügendes Nachfragepotential. Gestützt auf dem Verkehrsmodell der SBB ist davon auszugehen, dass die Nachfrage zu gering wäre. Die SBB analysiert die Nachfrageentwicklung auf diesem Korridor regelmässig.
510	Olten - Luzern	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Im letzten Jahr wurde versprochen, dass der internationale Verkehr ab Luzern ausgebaut wird mit Verbindungen nach Deutschland. Dies trifft nun (welch Überraschung) doch nicht ein. Im Gegenteil, jetzt geht sogar auch der Direktzug nach Mailand verloren. Warum wird nach Brig, Interlaken und Chur immer alles ausgebaut, aber in die Zentralschweiz nie oder doch nicht?	In Abklärung	Aufgrund von Verzögerungen bei Infrastrukturausbauten bei der Deutschen Bahn können vorgesehene grenzüberschreitenden Verbindungen ab Luzern nach Deutschland im Fahrplan 2027 noch nicht umgesetzt werden. Das grenzüberschreitende Zugsangebot zwischen Deutschland und der Schweiz wird in Kooperation zwischen DB und SBB gemeinsam erstellt. Dabei spielen die Bedürfnisse des Marktes eine wichtige Rolle, zudem müssen gleichzeitig die Produktionsbedingungen eingehalten werden und die Wirtschaftlichkeit gegeben sein.
510	Olten - Luzern	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Zwischen Basel und Luzern besteht kein direkter Nachtzug. Die Option mit Umsteigen dauert fast drei Stunden, da in Olten mehr als eine Stunde Umsteigezeit gibt. In der Nacht ist dies als alleinreisende Frau sehr unangenehm und das Sicherheitsgefühl leidet dabei sehr. Hier muss eine bessere, sicherere Verbindung her.	abgelehnt	Wir verstehen, dass die heutigen Reisemöglichkeiten zwischen Luzern und Basel in den Nachtstunden, insbesondere aufgrund der langen Umsteigezeit in Olten, als unattraktiv empfunden werden und das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen können. Die fehlende Verbindung der S3 auf diesem Abschnitt ist unter anderem auf umfangreiche Bautätigkeiten zurückzuführen. Deshalb kann auf dieser Strecke vorerst kein durchgehendes Nachtangebot angeboten werden. Für die Zeit danach ist jedoch eine Verbesserung vorgesehen. Ab Fahrplan 2028 wird voraussichtlich ein Nachtangebot der S3 zwischen Olten und Basel eingeführt, abhängig von der Finanzierung durch die Besteller. Das neue Angebot soll in Olten einen guten Anschluss an die SN1 aus Luzern bieten und somit die Reisezeit sowie die Aufenthaltsdauer beim Umsteigen deutlich reduzieren.
510	Olten - Luzern	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Ihr Fahrplan finde ich super. Was ich ganz vermisst sind ICE-Züge. Chur/Interlaken Ost/Brig/Basel/ Zürich: Warum nicht Luzern? Zum Beispiel Hamburg Altona-Basel SBB-Luzern, Berlin Ostbahnhof-Basel SBB-Luzern oder Köln-Basel SBB-Luzern.	In Abklärung	Aufgrund von Verzögerungen bei Infrastrukturausbauten bei der Deutschen Bahn können vorgesehene grenzüberschreitenden Verbindungen ab Luzern nach Deutschland im Fahrplan 2027 noch nicht umgesetzt werden. Das grenzüberschreitende Zugsangebot zwischen Deutschland und der Schweiz wird in Kooperation zwischen DB und SBB gemeinsam erstellt. Dabei spielen die Bedürfnisse des Marktes eine wichtige Rolle, zudem müssen gleichzeitig die Produktionsbedingungen eingehalten werden und die Wirtschaftlichkeit gegeben sein.

510	Olten - Luzern	Emmenbrücke Gersag	Schweizerische Bundesbahnen SBB	S1 Fahrtrichtung Sursee: Seit langem fällt auf und wurde an dieser Stelle auch schon vermerkt, dass die S1 Richtung Sursee an der Haltestelle Emmenbrücke Gersag meistens auffällig lange auf die Weiterfahrt wartet und dies ohne ersichtlichen Grund (kein Gegenzug aus dem Seetal). Fazit: Fahrplan/-zeit S1 Richtung Sursee anpassen mit allenfalls kürzerer Fahrzeit Luzern-Sursee	abgelehnt	Es ist korrekt, dass die S1 Richtung Sursee in Emmenbrücke Gersag auf die Ankunft der S9 wartet. Der Grund dafür ist die Sicherstellung des Anschlusses von der S9 auf die S1. Dieser Aufenthalt der S1 in Gersag trägt dazu bei, die Anschlusssituation für Reisende aus dem Seetal zu verbessern und gleichzeitig die Stabilität des Gesamtsystems zu gewährleisten. Eine Verkürzung der Fahrzeit beziehungsweise eine Anpassung des Fahrplans der S1 Richtung Sursee ist deshalb derzeit nicht vorgesehen. Die heutigen Fahrzeiten und Aufenthalte sind auf die Anforderungen des Gesamtfahrplans sowie auf die Sicherstellung wichtiger Anschlüsse abgestimmt.
510	Olten - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Sursee, Linie 510: Halt der IC 21/IR 26. Direktverbindungen in/von Richtung Gotthardregion und Tessin resp. Basel, d.h. ohne Umsteigen in Luzern/Arth Goldau. Nicht nur Touristen, Senioren, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer etc. würden diese Direktverbindungen begrüßen und schätzen.	abgelehnt	Ein Halt in Sursee auf den IC2/IR26 ist betrieblich leider nicht möglich.
600	Basel/Zürich - Arth-Goldau - (Gotthard Basistunnel) - Bellinzona - Milano	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Auf der Strecke Luzern - Basel sollte es im Halbstundentakt eine direkte schnelle Verbindung geben (IC21). Zwei so grosse Metropolen sollten durch bessere Verbindungen für Pendler/innen attraktiver gestaltet werden.	abgelehnt	Die aktuelle Infrastruktur lässt leider keinen Halbstunden-IC auf dieser Strecke zu.
600	Basel/Zürich - Arth-Goldau - (Gotthard Basistunnel) - Bellinzona - Milano	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Zur Entlastung der komplett überfüllten Züge von Zürich ins Tessin schlage ich Zusatzzüge ab Luzern vor. Diese sollen via Meggen Zentrum-Küssnacht-Arth-Goldau-Brunnen nach Bellinzona und Lugano nach Chiasso fahren. So könnten diese etwas kürzeren Züge die Reisenden aus der Zentralschweiz (Luzern, Nidwalden, Obwalden) in separaten Zügen in Tessin oder nach Italien fahren ohne die Infrastruktur der Ostschweiz/Zürich zu belasten.	abgelehnt	Leider lässt die Infrastruktur ein solches Angebotskonzept nicht zu. Einzelne Direktzüge ab Luzern ins Tessin (z.B. Samstagvormittag) bestehen bereits und werden auch weiterhin saisonal verkehren.
600	Basel/Zürich - Arth-Goldau - (Gotthard Basistunnel) - Bellinzona - Milano	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Für die Tourismusstadt Luzern, welche aufgrund eben dieses Tourismus resp. dem boomenden Individualtourismus einer der meist frequentierten Bahnhöfe der Schweiz ist, ist es sehr bedauernd, dass die letzte Direktverbindung nach Milano zu verlieren.	in Abklärung	Auf dem italienischen Abschnitt Chiasso – Milano ist mit bestehender Infrastruktur nur ein Stundentakt möglich. Nachfragebedingt liegt der Fokus aktuell deshalb von/ab Zürich nach Italien. Sobald die italienischen Infrastrukturausbauten Mitte Dreissiger Jahre erfolgt sind, können wir ab Luzern mehrere Verbindungen nach Italien führen. Das Angebotskonzept wird in Kooperation zwischen Trenitalia und der SBB erstellt.
600	Basel/Zürich - Arth-Goldau - (Gotthard Basistunnel) - Bellinzona - Milano		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Luzern: Keine direkten Fernverkehrsverbindungen (International) nach Milano (Italien) und Deutschland (Benelux). Luzern als Touristenstadt und einer der meist frequentierten Bahnhöfe ist das ein Armutszeugnis. Forderung: mindestens täglich 2 Verbindungen pro Richtung. Nicht nur Touristen, Senioren, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer etc. würden diese Direktverbindungen begrüßen und schätzen.	in Abklärung	Auf dem italienischen Abschnitt Chiasso – Milano ist mit bestehender Infrastruktur nur ein Stundentakt möglich. Nachfragebedingt liegt der Fokus aktuell deshalb von/ab Zürich nach Italien. Sobald die italienischen Infrastrukturausbauten Mitte Dreissiger Jahre erfolgt sind, können wir ab Luzern mehrere Verbindungen nach Italien führen. Das Angebotskonzept wird in Kooperation zwischen Trenitalia und der SBB erstellt.
600	Basel/Zürich - Arth-Goldau - (Gotthard Basistunnel) - Bellinzona - Milano	Arth-Goldau	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Der letzte Zug aus dem Tessin nach Zürich fährt aktuell um 22:02 Uhr ab Lugano. Wäre das Einführen eines Zuges eine Stunde später, also 23:02 Uhr ab Lugano, 00:55 Uhr Zürich HB (und einen Anschluss von diesem Zug ab Arth-Goldau nach Luzern) an nicht eine Idee?	abgelehnt	Gestützt auf das Verkehrsnachfragemodell der SBB kann in den nächsten Jahren die Nachfrage am Abend vom Tessin in die Deutschschweiz mit den geplanten Kapazitäten bewältigt werden kann. Die entstehenden Kosten stehen für den Fernverkehr in einem ungenügenden Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen für die Reisenden.
601	Luzern - Küssnacht am Rigi - Arth-Goldau - Göschenen	Küssnacht am Rigi	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Am Morgen und Abend kein Platz mehr ab Luzern oder Richtung Luzern. Stehplätze auch in der ersten Klasse. Bei den S3-Zügen müssen unbedingt die Sitzplatzkapazitäten erhöht, oder Züge ab Luzern 17.06 und 18.06 Uhr verlängert werden.	Abgelehnt	Im Fahrplan 2027 bestehen keine Möglichkeiten die Kapazitäten zu erweitern. Ein Ersatz der Domino Fahrzeuge folgt per Mitte des nächsten Fahrplanjahres 2028. Dann sind S3 Züge zur Hauptverkehrszeit in Doppeltraktion Flirt geplant und damit ergeben sich mehr Plätze in der 1. und der 2.Klasse.
655	Lenzburg - Luzern	Emmenbrücke Gersag	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Der Anschluss S9 und S1 ist in Gersag nicht ideal. Bitte den Anschluss auf Emmenbrücke nehmen. Die baulichen Mängel und Umsteigemöglichkeiten bei einer Zeit von 1-2 Minuten sind schlecht. Leider wurde schon mehrmals das Problem ignoriert. Vor allem bei Kunden mit Beeinträchtigungen oder beim Ausfall des Kundenlifts ist das Erreichen des Anschlusses nicht machbar.	Abgelehnt	Wir verstehen, dass die kurzen Umsteigezeiten am Bahnhof Gersag insbesondere für Reisende mit eingeschränkter Mobilität sowie bei Störungen der Liftanlagen eine Herausforderung darstellen können. Die Transportunternehmen sind grundsätzlich bestrebt, Anschlüsse bei kleineren Verspätungen nach Möglichkeit abzuwarten. Beim Umstieg von der S9 auf die S1 in Gersag ist dies aufgrund der betrieblichen Rahmenbedingungen jedoch häufig nur eingeschränkt und innerhalb eines engen Zeitfensters möglich. Leider lässt sich eine bessere Umsteigesituation in Emmenbrücke nicht realisieren. Eine komfortablere Umsteigemöglichkeit besteht hingegen in Luzern, wobei dies mit einer längeren Reisezeit verbunden ist. Die S9 verkehrt auf der Seetalstrecke teilweise auf einspuriger Infrastruktur. Verspätungen können sich deshalb rasch auf Zugkreuzungen, Anschlüsse an weiteren Bahnhöfen entlang der Strecke sowie auf den Gegenverkehr auswirken.
655	Lenzburg - Luzern	Ballwil	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Ich würde mich sehr freuen, wenn es am Wochenende einen 5:32 Uhr Zug geben würde. Weil es nur einen Zug um 6:02 Uhr gibt, komme ich immer eine halbe Stunde zu spät auf die Arbeit. Ich habe nicht die Möglichkeit mit dem Auto zu fahren und benutze den Zug täglich. Man könnte den Zug um 6:02 Uhr nur mit einer Komposition fahren und dafür eine Komposition um 5:32 Uhr bereitstellen.	angenommen	Ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 wird der Zug S9 21917 Beinwil-Luzern (an 05.58 Uhr) auch samstags und sonntags und an Feiertagen verkehren.
655	Lenzburg - Luzern	Ballwil	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Am Wochenende einen Zug um 5:30 Uhr. Da ich um 6:40 Uhr Arbeitsbeginn habe, schaffe ich es mit dem 6:00 Zug nicht.	angenommen	Ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 wird der Zug S9 21917 Beinwil-Luzern (an 05.58 Uhr) auch samstags und sonntags und an Feiertagen verkehren.
655	Lenzburg - Luzern	Ballwil	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Am Wochenende und Feiertage um 05.33 Uhr Zugverbindung nach Luzern. Grund: Wochenendarbeit nicht möglich mit öV zu fahren.	angenommen	Ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 wird der Zug S9 21917 Beinwil-Luzern (an 05.58 Uhr) auch samstags und sonntags und an Feiertagen verkehren.

655	Lenzburg - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die GLP Wahlkreis Hochdorf beurteilt den Fahrplanentwurf 2027 für die S9/S99 kritisch. Das heutige Grundangebot der S9 im Halbstundentakt ist für das Seetal wichtig und wird grundsätzlich geschätzt. Gleichzeitig bringt der Fahrplanentwurf 2027 für das Seetal erneut keine strukturelle Angebotsverbesserung. Bereits die vergangenen Fahrplanwechsel haben keine wesentlichen Fortschritte gebracht, obwohl die Verkehrsprobleme auf der Strasse weiter zunehmen. Die S9/S99 ist das Rückgrat des ÖV im Seetal. Damit der ÖV eine valable Alternative zum motorisierten Individualverkehr wird, braucht es nicht nur die Beibehaltung des bestehenden Angebots, sondern eine schrittweise Stärkung. Wir beantragen deshalb, die S99-Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten vollständig beizubehalten und nicht während Ferienzeiten auszudünnen. Zudem soll geprüft werden, ob die S99 mittelfristig zu einem zuverlässigeren und dichteren Verstärkungsangebot ausgebaut werden kann. Wer im Seetal Verkehr verlagern will, muss ein Angebot bereitstellen, das im Alltag verlässlich, verständlich und konkurrenzfähig ist.	Abgelehnt	Da in den Ferienzeiten die Nachfrage geringer ist, können Kosten gespart werden, wenn die Zusatzzüge der S99 nicht mehr fahren. Ein Verstärkungsangebot ist in der Fahrplanperiode 2027/28 nicht finanzierbar. Eine mögliche Umsetzung ist frühestens per Fahrplan 2029 realisierbar.
655	Lenzburg - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die GLP Wahlkreis Hochdorf beantragt, die erste Verbindung aus Hochdorf nach Luzern Montag bis Freitag so auszugestalten, dass Luzern spätestens um 05.30 Uhr erreicht wird. Der Fahrplanentwurf 2027 zeigt aktuell eine erste Verbindung mit Ankunft in Luzern um 05.58 Uhr. Für ein Regionalzentrum wie Hochdorf ist dies zu spät. Die GLP Kanton Luzern hat im Rahmen der Stellungnahme zum Programm Gesamtmobilität 2027–2030 einen verbindlichen Mindeststandard beantragt: Für Hochdorf soll Montag bis Freitag die erste Verbindung spätestens um 05.30 Uhr in Luzern eintreffen. Dieser Standard ist wichtig für Arbeitnehmende mit frühem Arbeitsbeginn, insbesondere im Gesundheitswesen, in der Logistik, in der Gastronomie, im lokalen Gewerbe, im Bildungsbereich und bei weiteren Tätigkeiten ausserhalb klassischer Bürozeiten. Wir beantragen deshalb, eine frühere Verbindung ab Hochdorf Richtung Luzern zu prüfen.	Abgelehnt	Das Anliegen wird im Rahmen der weiteren Linienentwicklung geprüft.
655	Lenzburg - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die GLP Wahlkreis Hochdorf hält an der bereits in früheren Fahrplanvernehmlassungen eingebrachten Forderung fest, dass am Samstag und Sonntag aus dem Seetal eine frühe Verbindung nach Luzern mit Ankunft spätestens um 06.00 Uhr bestehen soll. Eine Verbindung mit Ankunft Luzern um 05.58 Uhr entspricht diesem Mindeststandard und ist deshalb verbindlich sicherzustellen. Diese Frühverbindung ist wichtig, weil sie Anschlüsse Richtung Sursee, Bern und weiter ins Wallis ermöglicht. Sie ist zudem für Personen mit frühem Arbeitsbeginn relevant. Der öffentliche Verkehr muss auch am Wochenende für Arbeit, Ausbildung, Gesundheitsversorgung, Freizeit und Reisen nutzbar sein. Wir beantragen, die frühe Wochenendverbindung mit Ankunft Luzern spätestens um 06.00 Uhr im definitiven Fahrplan zu sichern und allfällige Angebotslücken zu vermeiden.	angenommen	Ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 wird der Zug S9 21917 Beinwil-Luzern (an 05.58 Uhr) auch samstags und sonntags und an Feiertagen verkehren.
655	Lenzburg - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die GLP Wahlkreis Hochdorf beantragt, das Spätangebot ab Luzern ins Seetal so anzupassen, dass eine letzte Abfahrt ab Luzern nach Ankunft des Schnellzugs aus Zürich um 00.25 Uhr möglich ist. Der Fahrplanentwurf zeigt aktuell eine späte Verbindung ab Luzern um 00.10 Uhr nach Hochdorf, Hitzkirch und Beinwil am See. Diese Verbindung ist zu begrüßen, erfüllt aber den beantragten Mindeststandard nicht, weil sie vor der Ankunft des späten Schnellzugs aus Zürich verkehrt. Gerade für den Freizeitverkehr, für Kulturveranstaltungen, für Arbeitnehmende mit späten Diensten und für Rückreisen aus Zürich, Zug und Luzern ist eine spätere Verbindung zentral. Wer den ÖV als echte Alternative zum Auto stärken will, muss auch die Tagesränder ernst nehmen. Wir beantragen deshalb, eine Abfahrt ab Luzern nach 00.25 Uhr Richtung Hochdorf/Hitzkirch zu prüfen. Ideal wäre eine Verbindung um ca. 00.32 Uhr ab Luzern, wie bereits in früheren Fahrplanvernehmlassungen beantragt.	Abgelehnt	Das Anliegen wird im Rahmen der weiteren Linienentwicklung geprüft.
655	Lenzburg - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die GLP Wahlkreis Hochdorf beantragt, die S99 mittelfristig als echte Expressverbindung zwischen Luzern und Hochdorf weiterzuentwickeln. Der Fahrplanentwurf zeigt zwar S99-Zusatzkurse in den Hauptverkehrszeiten, diese führen aber noch nicht zu einer deutlichen Beschleunigung im Sinne einer eigentlichen Expresslinie. Wir beantragen deshalb, die S99 mit Blick auf eine Reisezeit Luzern–Hochdorf von rund 20 Minuten zu prüfen. Denkbar wäre eine Führung mit deutlich reduzierten Zwischenhalten, beispielsweise mit Halt nur in Emmenbrücke sowie anschliessend in Hochdorf. Dadurch würde das Regionalzentrum Hochdorf wesentlich besser an Luzern angebunden und der ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähiger. Diese Prüfung soll mit den nötigen Infrastrukturmassnahmen koordiniert werden, insbesondere mit partiellen Doppelspurabschnitten, betrieblichen Kreuzungsmöglichkeiten und der langfristigen Perspektive eines Viertelstundentakts auf der Seetalbahn.	Abgelehnt	Eine Fahrzeitverkürzung der S99 auf rund 20 Minuten zwischen Luzern und Hochdorf ist mit der heutigen Infrastruktur nicht realisierbar. Die teilweise eingleisige Seetalstrecke, bestehende Kreuzungssituationen sowie fehlende Trassenkapazitäten setzen dem Betrieb enge Grenzen. Das Anliegen wird im Rahmen der weiteren Linienentwicklung geprüft.

655	Lenzburg - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Der Fahrplanentwurf 2027 bringt für das Seetal erneut keine strukturelle Verbesserung. Dies betrifft nicht nur den Fahrplanwechsel 2027; auch die vergangenen Fahrplanwechsel brachten für das Seetal keine wesentlichen Angebotsfortschritte. Gleichzeitig nehmen die Verkehrsprobleme auf der Strasse weiter zu. Das Seetal braucht einen klaren Angebotsausbau beim öffentlichen Verkehr. Dazu gehören eine stärkere S9/S99, bessere Früh- und Spätverbindungen, verlässlichere Querverbindungen, stärkere Busknoten in Hochdorf und Hitzkirch sowie besser abgestimmte Anschlüsse zwischen Bahn und Bus. Die Regionalzentren Hochdorf und Hitzkirch müssen als ÖV-Knoten konsequent weiterentwickelt werden. Die aktuelle Planung setzt für das Seetal stark auf Null-/ÖV-Ansätze. Diese können aber nur funktionieren, wenn der ÖV tatsächlich verbessert wird. Ein guter ÖV entsteht nicht durch Absichtserklärungen, sondern durch konkrete, regelmässige und verlässliche Verbindungen. Die GLP Wahlkreis Hochdorf beantragt deshalb, den Fahrplanentwurf 2027 für das Seetal nachzubessern und die genannten Taktlücken sowie Anschlussprobleme zu beheben.	Abgelehnt	Das Anliegen wird im Rahmen der weiteren Linienentwicklung geprüft. Der Angebotsausbau hängt auch von der Nachfrage und den finanziellen Möglichkeiten ab. Auf den Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 wird das Angebot am Wochenende verbessert: der Zug S9 21917 Beinwil-Luzern (an 05.58 Uhr) wird auch samstags und sonntags und an Feiertagen verkehren. Am Samstag Nachmittag wird die Kapazität der S9 mittels gezielten Doppeltraktionen erhöht.
660	Zürich - Zug - Luzern	Ebikon	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die Verbindungen der S1 bleiben weiterhin unbefriedigend. Die zunehmenden Staus auf der Autobahn zwischen Luzern und Zug zeigen, dass die S1 nicht als sinnvolle Alternative gesehen wird. Erster Lösungsvorschlag: durchgehender Betrieb ohne 10-Minuten Aufenthalt in Rotkreuz, dafür die Haltestelle Chämleten auslassen. Zusätzlich evtl. Zug Schutzengel. Zweiter Lösungsvorschlag: 15-Minuten-Takt zumindest während denn Hauptverkehrszeiten bis Ebikon. (Da in Luzern Bahnhof ja leider keine Kapazitäten vorhanden sind.) Die Entlastungs-S-Bahn ist sicher eine gute Idee fährt meiner Meinung nach jedoch zu denn falschen Zeitpunkten. Zum Beispiel: Abfahrt in Zug Richtung Ebikon ist jetzt: 17:36, 17:41,17:52(mit 10min Aufenthalt in Rotkreuz) danach bis 18:36 keine direkte Verbindung (IR75 Abfahrt um 18:03 mit Umstieg in Rotkreuz) wäre es daher nicht sinnvoller die Zusatzverbindungen nach dem IR zu legen. In Richtung Zug am Morgen ist es das gleiche Prinzip.	Abgelehnt	Eine direkte Durchbindung in Rotkreuz ohne Überholung in Rotkreuz bedingt die Streichung bestehender Halte. Eine solche Anpassung ist jedoch für den Fahrplan 2027 nicht geplant. Die Entlastungsleistungen der S1 zielen darauf ab, die sehr stark ausgelasteten Züge der S1 zu entlasten und verkehren zeitnah zu diesen Zügen (Richtung Zug RK xx.09, Richtung Rotkreuz ZG xx.36).
660	Zürich - Zug - Luzern		Schweizerische Bundesbahnen SBB	Ich bin gegen der Streichung von Direktzügen Luzern-Konstanz. Diese direkte Verbindung ist wichtig für viele Luzerner die nach Zürich Flughafen sowie weiter Richtung Konstanz reisen. Die Erklärung zu "diversen Zug-Typen" zwischen Luzern-Zürich und Zürich-Konstanz ist nicht nachvollziehbar.	Abgelehnt	Auf dem IR75 zwischen Luzern und Zürich HB stehen Pendlerinnen und Pendler unter der Woche künftig mehr Sitzplätze zur Verfügung. Die Nachfrage auf dieser Achse ist erfreulich gross und verlangt nach mehr Plätzen in den Zügen. Ab dem Fahrplan 2027 nutzt die SBB die Möglichkeit in der Hauptverkehrszeit alle Züge mit einem zusätzlichen Modul von zusätzlich zwei 2. Klasswagen zu führen und damit die Züge zu verlängern. Diese für viele Pendler zwischen Luzern-Zürich positive Angebotserweiterung hat jedoch zur Folge, dass die Züge in Zürich getrennt werden müssen, da bis Konstanz aufgrund der Gleisanlage nicht mit so langen Zügen verkehrt werden kann. Daher kann der IR75 von Montag - Freitag nicht mehr durchgehend bis Konstanz geführt werden. Am Wochenende verkehren die Züge wie bisher meist direkt ohne Umstieg zwischen Boden- und Vierwaldstättersee. Mit dem IR70 besteht für die Reisenden weiterhin eine Direktverbindung zwischen Luzern und Zürich Flughafen.
660	Zürich - Zug - Luzern	Ebikon	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die Reduktion des Angebotes von Luzern zum Flughafen Zürich stellt, gerade zur Ferienzeit, einen massiven Rückschritt und Abbau für die Zentralschweiz und das Rontal dar. Das Umsteigen am Zürcher HB, gerade mit Koffern von den Gleisen im Obergrund in den Bahnhof Löwenstrasse, respektive dem S-Bahnhof Museumsstrasse im HB ist nicht trivial. Zumal meist als Anschlusszug ein für den Verkehr zum Flughafen ungeeigneter ICN genannt wird. Der IR 75 sollte, wenigstens bis Zürich Flughafen, bestehen bleiben. Ebenfalls konnte man bisher vom Rontal zwei Mal die Stunde mit nur einem umstieg in Rotkreuz oder Zug zum Flughafen gelangen, dies reduziert sich nun auf eine Verbindung pro Stunde. Sonst werden zwei Umstiege nötig, was mit Koffern äusserst unattraktiv ist. Mit diesem Angebotsabbau wird der Autoverkehr gefördert. Meine Bitte ist, dass dieser Abbau nochmals überprüft wird.	Abgelehnt	Auf dem IR75 zwischen Luzern und Zürich HB stehen Pendlerinnen und Pendler unter der Woche künftig mehr Sitzplätze zur Verfügung. Die Nachfrage auf dieser Achse ist erfreulich gross und verlangt nach mehr Plätzen in den Zügen. Ab dem Fahrplan 2027 nutzt die SBB die Möglichkeit in der Hauptverkehrszeit alle Züge mit einem zusätzlichen Modul von zusätzlich zwei 2. Klasswagen zu führen und damit die Züge zu verlängern. Diese für viele Pendler zwischen Luzern-Zürich positive Angebotserweiterung hat jedoch zur Folge, dass die Züge in Zürich getrennt werden müssen, da bis Konstanz aufgrund der Gleisanlage nicht mit so langen Zügen verkehrt werden kann. Daher kann der IR75 von Montag - Freitag nicht mehr durchgehend bis Konstanz geführt werden. Am Wochenende verkehren die Züge wie bisher meist direkt ohne Umstieg zwischen Boden- und Vierwaldstättersee. Mit dem IR70 besteht für die Reisenden weiterhin eine Direktverbindung zwischen Luzern und Zürich Flughafen.
660	Zürich - Zug - Luzern	Baar	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Ich finde es super, dass es zwei Verbindungen in der Stunde zwischen Zürich und Luzern gibt. Viel Menschen, unter anderem ich, bevorzugen aber den IR70 aufgrund der schnelleren Verbindung. Wenn es beim IR75 weniger Zwischenhalte gäbe, wie Baar (Baar ist schon mit der S24 gut erschlossen) würde diese Verbindung für mich auch attraktiver werden und sich der Pendlerinnenstrom besser verteilen.	Abgelehnt	Eine Anpassung der Haltepolitik des IR75 ist im Fahrplan 2027 nicht geplant. Die Gebiete Rotkreuz und Baar mit vielen Wohn- und Arbeitsplätzen bleiben weiterhin angebunden an den Fernverkehr.

660	Zürich - Zug - Luzern	Zürich HB	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die geplante Unterbrechung des IR75 am Hauptbahnhof Zürich bedeutet für Luzern, Zug und die gesamte Zentralschweiz den Wegfall der Direktverbindung zum Flughafen Zürich. Dies schwächt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erheblich. Es ist nachvollziehbar, dass eine Direktverbindung bis Konstanz aus betrieblicher Sicht nicht sinnvoll ist. Die Direktverbindung ohne Umsteigen aus der Zentralschweiz zum Flughafen Zürich, gerade für Reisende mit Gepäck, sollte jedoch unbedingt erhalten bleiben. Zum Erhalt der Attraktivität der Zentralschweiz für Geschäftsreisende und Touristen.	Abgelehnt	Auf dem IR75 zwischen Luzern und Zürich HB stehen Pendlerinnen und Pendler unter der Woche künftig mehr Sitzplätze zur Verfügung. Die Nachfrage auf dieser Achse ist erfreulich gross und verlangt nach mehr Plätzen in den Zügen. Ab dem Fahrplan 2027 nutzt die SBB die Möglichkeit in der Hauptverkehrszeit alle Züge mit einem zusätzlichen Modul von zusätzlich zwei 2. Klasswagen zu führen und damit die Züge zu verlängern. Diese für viele Pendler zwischen Luzern-Zürich positive Angebotserweiterung hat jedoch zur Folge, dass die Züge in Zürich getrennt werden müssen, da bis Konstanz aufgrund der Gleisanlage nicht mit so langen Zügen verkehrt werden kann. Daher kann der IR75 von Montag - Freitag nicht mehr durchgehend bis Konstanz geführt werden. Am Wochenende verkehren die Züge wie bisher meist direkt ohne Umstieg zwischen Boden- und Vierwaldstättersee. Mit dem IR70 besteht für die Reisenden weiterhin eine Direktverbindung zwischen Luzern und Zürich Flughafen.
660	Zürich - Zug - Luzern	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Luzern muss mindestens stündlich direkt mit Zürich Flughafen verbunden sein und bleiben. Ausnahmslos. Bereits die Reduktion von Halbstundentakt zum Stundentakt ist ein erheblicher Angebotsabbau und trifft neben Pendlern täglich Hunderte von gutzahlenden Touristen (welche gerade mit dem Fahrplanwechsel von einem neuen Halbstundentakt nach Engelberg profitieren).	Abgelehnt	Auf dem IR75 zwischen Luzern und Zürich HB stehen Pendlerinnen und Pendler unter der Woche künftig mehr Sitzplätze zur Verfügung. Die Nachfrage auf dieser Achse ist erfreulich gross und verlangt nach mehr Plätzen in den Zügen. Ab dem Fahrplan 2027 nutzt die SBB die Möglichkeit in der Hauptverkehrszeit alle Züge mit einem zusätzlichen Modul von zusätzlich zwei 2. Klasswagen zu führen und damit die Züge zu verlängern. Diese für viele Pendler zwischen Luzern-Zürich positive Angebotserweiterung hat jedoch zur Folge, dass die Züge in Zürich getrennt werden müssen, da bis Konstanz aufgrund der Gleisanlage nicht mit so langen Zügen verkehrt werden kann. Daher kann der IR75 von Montag - Freitag nicht mehr durchgehend bis Konstanz geführt werden. Am Wochenende verkehren die Züge wie bisher meist direkt ohne Umstieg zwischen Boden- und Vierwaldstättersee. Mit dem IR70 besteht für die Reisenden weiterhin eine Direktverbindung zwischen Luzern und Zürich Flughafen.
660	Zürich - Zug - Luzern	Luzern	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Die erste Verbindung von Zug (RE Zug ab 04:26) soll bereits ab Luzern fahren und so die ersten Abflüge in Zürich Flughafen ab Luzern erreichbar machen.	abgelehnt	Eine Verlängerung der ersten Frühverbindung ab Luzern statt von Zug ist möglich. Der damit verbundene zusätzliche Aufwand steht jedoch in keinem angemessenen Verhältnis zur erwarteten Nachfrage. Das Angebot kann daher derzeit nicht wirtschaftlich betrieben werden. Eine Rückverlängerung ab Luzern ist daher derzeit nicht geplant. Am Wochenende, wenn die Nachfrage nach Frühabflügen ab Zürich Flughafen am grössten ist, besteht ein Angebot ab Luzern mit dem REN7 mit Anschluss in Zürich HB und Ankunft vor 5.00 Uhr am Zürich Flughafen.
			Schweizerische Bundesbahnen SBB	Nach wie vor fehlen direkte ICE-Züge in Richtung Berlin und Hamburg. Neu erhält Brig solche Zugverbindungen, nur Luzern darf keine haben. Man bedenke bitte: Gemäss Umsteigefrequenzen ist Luzern der drittgrösste Bahnhof der Schweiz. Die Politik und die Tourismusverantwortlichen plädieren von umweltfreundlichen Tourismusverkehr. Wo bleibt der Willen dies auch dringend einzufordern.	in Abklärung	Aufgrund von Verzögerungen bei Infrastrukturausbauten bei der Deutschen Bahn können vorgesehene grenzüberschreitenden Verbindungen ab Luzern nach Deutschland im Fahrplan 2027 noch nicht umgesetzt werden. Das grenzüberschreitende Zugsangebot zwischen Deutschland und der Schweiz wird in Kooperation zwischen DB und SBB gemeinsam erstellt. Dabei spielen die Bedürfnisse des Marktes eine wichtige Rolle, zudem müssen gleichzeitig die Produktionsbedingungen eingehalten werden und die Wirtschaftlichkeit gegeben sein.
3600.1	Luzern - Brunnen - Flüelen (Vierwaldstättersee)	Luzern Bahnhofquai	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG	Fahrplanentwurf 3600.1 Schiffsverbindungen. Leider habe ich nichts Schlaues gefunden. Schiffstation Küssnacht am Rigi (See) gibt es nicht und fehlt. Warum? Fahrplanentwurf 3600 Luzern-Küssnacht am Rigi (See) fehlt. Warum? In Küssnacht am Rigi fehlen im Sommerfahrplan auch Schiffsverbindungen früher bis zu vier Kurse im Zweistundentakt Küssnacht am Rigi Richtung Luzern. Im Moment nur noch einen Kurs am Mittag Luzern-Küssnacht-Luzern. Für Touristen und Ausflügler nicht attraktiv und sehr schlecht.	abgelehnt	Der Fahrplanentwurf Luzern-Küssnacht am Rigi (Feldnummer 3603) ist aufgeschaltet und unter www.fahrplanentwurf.ch einsehbar. Es ist nicht korrekt, dass im Sommer nur ein täglicher Schiffskurs zwischen Luzern und Küssnacht am Rigi angeboten wird. Während des Sommerfahrplans (22.05.–05.09.2027) verkehren täglich zwei Verbindungen (153_154 und 155_156), an Sonntagen sogar drei (151_152, 153_154 und 155_156).
3603	Luzern - Küssnacht am Rigi		Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG	Kurs 151 sollte auf der Hinfahrt zusätzlich in Tribtschen und Seeburg halten, damit auch für morgendliche Spaziergänge Querverbindungen über den See bestehen. Das Spazierschiff (Kursfeld 3604) fährt erst ab 13:20 Uhr. Um 9 Uhr hat es noch wenig Schiffe auf dem See, so dass die Querfahrten Verkehrsbus-Tribtschen-Seeburg möglich sind.	abgelehnt	Die Nachfrage nach einer zusätzlichen Querverbindung mit Kurs 151 zwischen Tribtschen und Seeburg für morgendliche Spaziergänge wird von der SGV als zu gering eingeschätzt und dementsprechend nicht umgesetzt.

3603	Luzern - Küssnacht am Rigi		Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG	Auf der Linie 3603 fehlt ein Kurs am späteren Nachmittag. Ein solcher Kurs könnte auch für Pendler attraktiv sein (analog Kurs 29 nach Weggis), als entspannte Heimreise anstelle dem Chaos auf der Strasse. Auf der Strecke Luzern-Greppen wäre ohne Zwischenhalte gar eine Fahrzeit möglich, welche kürzer ist als auf dem Landweg. Vorschlag: Abfahrt Luzern 17.10 Halt Greppen Halt Küssnacht am Rigi Halt Merlischachen Halt Meggen Halt Tribtschen Ankunft Luzern ca. 19.00 Uhr (mit Anschluss auf Kurs 33) Zur Vermarktung als Rundfahrt könnte an ausgewählten Wochentagen das Dampfschiff von Kurs 24 eingesetzt werden.	abgelehnt	Bei der Linie 3603 handelt es sich um touristischen Verkehr, nicht um regionalen Personverkehr. Für den gewünschten Kurs um 17.10 Uhr erwartet die SGV eine geringe Nachfrage, womit die Betriebskosten nicht durch die Billeterträge gedeckt werden. Aus diesem Grund wird der Kurs im Jahr 2027 nicht in den Fahrplan aufgenommen.
60.001	Ebikon - Luzern Bahnhof - Obernau		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die anhaltende Fahrplaninstabilität der VBL-Linie 1 (Obernau – Luzern – Ebikon) aufgrund des hohen Stauaufkommens stellt eine erhebliche Schwächung des gesamten ÖV-Netzes der Agglomeration Luzern dar. Um die fahrplanerische Zuverlässigkeit und die Attraktivität der Hauptlinie 1 nachhaltig zu verbessern, werden hiermit zwei eigenständig ausgearbeitete Infrastrukturvarianten vorgelegt. Beide Ansätze fokussieren primär auf die konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im dichten Siedlungsgebiet. Variante A: Grossräumige ÖV-Entflechtung durch ein komplementäres Einbahnsystem Die erste Variante bezweckt eine durchgehende Priorisierung des öffentlichen Verkehrs durch die Trennung der Fahrtrichtungen bei gleichzeitiger Sicherung der zentralen Erschliessungsqualität. Vorgeschlagen wird die Signalisierung einer Einbahnstrasse auf der Luzernerstrasse in Fahrtrichtung Luzern, mit separater Busspur sowie abschnittsweise zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Komplementär dazu wird die Schachenstrasse als Einbahnstrasse in Fahrtrichtung Obernau geführt, ebenfalls ausgestattet mit einer separaten Busspur für die Linie 1. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs liegt der wesentliche Vorteil dieser Variante in der Beibehaltung der Linienführung direkt durch den dicht genutzten Zentrumszirkel. Der ÖV bleibt exakt dort präsent, wo die höchste Dichte an Arbeitsplätzen, Gewerbe und Wohnungen liegt, was für die Frequenz- und Einnahmensicherung der VBL zentral ist. Die im Zuge der Neuordnung notwendige Verschiebung der Bushaltestellen um lediglich rund 50 Meter ist für die Fahrgäste absolut zumutbar und gewährleistet ein unverändert hochwertiges Einzugsgebiet. Städtebaulich ermöglicht die Variante zudem die Aufwertung des dazwischenliegenden Teilstücks zu einem neuen urbanen Stadtraum. Verkehrstechnisch birgt das System jedoch das Risiko von Schlaufenfahrten. Da in Fahrtrichtung Obernau keine MIV-Kapazitätssteigerung resultiert, muss über eine intelligente, dynamische Lichtsignalanlagensteuerung (LSA) an den Nadelöhren sichergestellt werden, dass der induzierte Umwegverkehr an den Knotenpunkten nicht zurück staut und die Busspuren blockiert. Variante B: Radikale ÖV-Bevorzugung mittels einer funktionalen Umweltspur Die zweite Variante setzt auf eine kompromisslose, flächeneffiziente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs durch eine restriktive Nutzung der Schachenstrasse. Hierbei wird die Schachenstrasse mittels rechtlicher Fahrverbote für den allgemeinen MIV gesperrt und als reine Umweltspur für den Linienbus, den Veloverkehr und Taxis deklariert. Für Anwohnende bleibt die Strasse im Status des Zubringerdienstes zugänglich, während der restliche Individualverkehr vollständig auf die Obernauer-/Luzernerstrasse verlagert wird. Diese funktionale Massnahme garantiert die maximale Fahrplanstabilität für die VBL-Linie 1. Der Fahrplan der frequenzstärksten Luzerner Buslinie wird dadurch sofort, nachhaltig und kostengünstig stabilisiert. Flankierend	Abgelehnt	Dies ist eine konzeptionelle Frage und nicht Gegenstand der Vernehmlassung.
60.002	Luzern Bahnhof - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Sprengi	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Zwischen 23:59 und 00:36 Uhr hat es keine Verbindung. Der 15 Minuten-Takt wird dann leider aufgehoben. Wäre es möglich, einen Kurs einzuführen, um den 15 Minuten-Takt zu ermöglichen?	Abgelehnt	Aufgrund fehlender finanzieller Mittel ist die Schliessung der Taktlücken für die Fahrplanperiode 2027/2028 nicht umsetzbar. Die Schliessung der Taktlücken wird jedoch für künftige Fahrplanperioden zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.002	Luzern Bahnhof - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Sprengi	Emmenbrücke, Sprengi	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Zwischen 00:23 und 00:55 Uhr hat es keine Verbindung. Der 15 Minuten-Takt wird dann leider aufgehoben. Wäre es möglich, einen Kurs einzuführen, um den 15 Minuten-Takt zu ermöglichen?	Abgelehnt	Aufgrund fehlender finanzieller Mittel ist die Schliessung der Taktlücken für die Fahrplanperiode 2027/2028 nicht umsetzbar. Die Schliessung der Taktlücken wird jedoch für künftige Fahrplanperioden zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.002	Luzern Bahnhof - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Sprengi	Emmenbrücke, Sprengi	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Von 00:23 bis 00:55 Uhr gibt es keine Verbindung, wodurch der 15-Minuten-Takt entfällt. Könnte ein zusätzlicher Kurs eingeführt werden, um diesen Takt beizubehalten?	Abgelehnt	Aufgrund fehlender finanzieller Mittel ist die Schliessung der Taktlücken für die Fahrplanperiode 2027/2028 nicht umsetzbar. Die Schliessung der Taktlücken wird jedoch für künftige Fahrplanperioden zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.002	Luzern Bahnhof - Emmenbrücke Bahnhof Süd - Sprengi	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Von 23:59 bis 00:36 Uhr gibt es keine Verbindung, wodurch der 15-Minuten-Takt entfällt. Könnte ein zusätzlicher Kurs eingeführt werden, um diesen Takt beizubehalten?	Abgelehnt	Aufgrund fehlender finanzieller Mittel ist die Schliessung der Taktlücken für die Fahrplanperiode 2027/2028 nicht umsetzbar. Die Schliessung der Taktlücken wird jedoch für künftige Fahrplanperioden zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brühlstrasse - Würzenbach	Luzern, Gasshof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Warum enden Linien 3 und 4 beide in Gasshof? Es wäre um so viel komfortabler, wenn die 3 oder 4 in Emmenbrücke (z.B. Bahnhof Süd) enden würde. Vor allem angesichts, dass die ganze Kantonale Verwaltung per 2027 nach Emmenbrücke zieht.	Abgelehnt	Die Linien 3 und 4 verkehren gemeinsam nach Littau Gasshof, da sie sich auf diesem Abschnitt zu einem 7.5 - Minuten Takt ergänzen, welcher für das dicht besiedelte Gebiet Littau angemessen ist. Auf dem Abschnitt Kreuzstutz - Emmenbrücke Bahnhof Süd verkehren ab Fahrplanwechsel bereits die Trolleybuslinien 2, 12, 21 und stellen damit eine ausreichende Kapazität auf diesem Abschnitt sicher.
60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brühlstrasse - Würzenbach	Luzern, Würzenbach	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bitte die Linie 4 auch nach 18 Uhr mindestens im 10-Minuten-Takt anbieten, nicht nur bis 18.02 ab Bahnhof. Zu dieser Zeit sind nach wie vor sehr viele Leute unterwegs. Die Belegung der Busse der Linie 8 hat im letzten Jahr stark zugenommen und wird weiter zunehmen (Touristen, Schüler, Verkehrshaus)	Abgelehnt	Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren die Linien 3 und 4 im 15-Minuten-Takt bis Brühlstrasse und bieten somit ausreichend Kapazitäten bis zu den Endhaltestellen.

60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Würzenbach	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bitte an Sonn- und Feiertagen nicht schon um 19.30 h auf den Halbstundentakt umstellen. In dieser Zeit kommen regelmässig viele Ausflügler zurück und wollen nicht 30 Minuten auf den Bus warten. Das trifft auch für die Linie 4 zu.	Verschoben	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Würzenbach		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Angeichts der Zunahme der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs (Fahrgastzahlen, Parkplatz-Abbau) ist ein 30-Minuten-Takt ab 19.30 Uhr auf den Aussenästen der Linien 3 & 4 (Würzenbach/Büttenenhalde) nicht genügend.	Verschoben	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Würzenbach	Luzern, Würzenbach	Verkehrsbetriebe Luzern AG	In den Hauptverkehrszeiten Mo-Fr ist neu nur noch ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Wir erachten diese Frequenz als zu gering und bitten, den aktuellen 10-Minuten-Takt unverändert weiterzuführen. Die Bautätigkeit geht unvermindert weiter und die Verdichtung im Quartier führt zu einer weiteren Zunahme der Wohnbevölkerung, welche auf gute öV-Verbindungen mit genügend Kapazität angewiesen ist.	Abgelehnt	Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren die Linien 3 und 4 im 15-Minuten-Takt bis Brüelstrasse und bieten somit ausreichend Kapazitäten bis zu den Endhaltestellen.
60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Würzenbach		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Erschliessung Würzenbach (d.h. Brüelstrasse-Würzenbach, ehemals Linie 2 bzw. aktuell 8, neu 4): In den Hauptverkehrszeiten Mo-Fr (früher Morgen bis ca. 8 Uhr, spätnachmittags ab 16h) ist nur noch ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Hier muss der aktuelle 10-Minuten-Takt bestehen bleiben (d.h. der Zustand wie heute ist unverändert weiterzuführen). Der Grund ist klar: Bautätigkeit in diesem Gebiet (Neubauten und Verdichtung; aktuell z.B. Hochhüslweid sowie zeitnah im Gebiet Würzenbachmatte).	Abgelehnt	Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren die Linien 3 und 4 im 15-Minuten-Takt bis Brüelstrasse und bieten somit ausreichend Kapazitäten bis zu den Endhaltestellen.
60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Würzenbach		Verkehrsbetriebe Luzern AG	WICHTIG: Diese Stellungnahme erfolgt zwei Mal, da zusammenhängend Linie 3 und 4 neu. Es geht um die Fahrplanverbindungen nach 20 Uhr auf den Linien 3 und 4 ab Bahnhof Richtung Würzenbach/Büttenen (betrifft ganze Woche). Bisher fuhren die Busse Richtung Büttenenhalde ab Bahnhof zur Minute 0.08 und 0.38. Ausnahme nach Mitternacht, dort um 0.06 Uhr. Nun soll ab 20 Uhr auf der neuen Linie 3 ab Bahnhof Richtung Büttenenhalde durchgehend zur Minute .06 und .36 gefahren werden. Hier schlage ich, mit Blick auf die Bahnanschlüsse kurz nach der vollen Stunde, die Beibehaltung der heutigen Regelung vor (also Bahnhof ab Minute 0.08 und 0.38 Richtung Büttenenhalde). Entsprechend auch auf der Linie nach Würzenbach (nach 20 Uhr zu den Minuten .23 und .53). Entsprechend sind auch die Anschlüsse zur Linie 25/26 (Umstieg Brüelstrasse) nötigenfalls anzupassen. Dies an allen 7 Wochentagen. Grund wie erwähnt sind die Ankunftszeiten der Züge um die volle Stunde und mithin die Sicherung der Transportkette als wichtiger Bestandteil des öV. Danke auch dafür.	Abgelehnt	Mit der Abfahrt der Linie 3 nach 20 Uhr um xx.06/xx.36 in Luzern, Bahnhof können alle Fernverkehrsanschlüsse bis auf den RE aus Wolhusen und dem Entlebuch gewährleistet werden. Eine spätere Abfahrt um xx.08/xx.38 würde die Umsteigezeiten für Reisende aus Bern (IR), Basel und Zürich verlängern. Würden zudem die Linien 25/26 zur Sicherstellung der Anschlüsse an der Haltestelle Brüelstrasse entsprechend verschoben, gingen die Anschlüsse der Linie 26 an die S1 in Ebikon verloren. Aus diesen Gründen kann die gewünschte Fahrplananpassung nicht umgesetzt werden.
60.004	Gasshof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Würzenbach		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Wichtig: Dieses Anliegen reiche ich zweimal ein, da sowohl die neue Linie 3 und die neue Linie 4 betroffen sind. Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Fahrplan an Sonn- und Feiertagen ab Bahnhof Richtung Büttenenhalde und Würzenbach zwischen 19-20 Uhr. Hier wird bereits um ca. 19.30 Uhr auf den Halbstundentakt reduziert. Es gibt genügend Gründe dafür, den 15-Minuten-Takt (wie er tagsüber auf beiden Linien funktioniert) alternierend ab Bahnhof bis Büttenenhalde und Würzenbach bis 20 Uhr anzubieten, das heisst erst nach 20 Uhr auf den 30-Minuten-Takt (pro Linie) umzustellen. In dieser Zeit bzw. vor allem kurz vor und um 20 Uhr kommen auch an Sonn-/Feiertagen viele Reisende zurück und verspüren wenig Lust, nach ca. 19.30 Uhr länger auf den Bus zu warten.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenenhalde	Luzern, Büttenenhalde	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Betrifft den Sonntagsfahrplan ab Bahnhof Richtung Büttenenhalde/Würzenbach; nach 19 Uhr wird schrittweise und unseres Erachtens zu früh auf den 30-Minutentakt gewechselt. Wir haben bereits in den Vorjahren dafür plädiert, diesen Wechsel erst ab 20 Uhr zu machen (wie es adäquat Mo-Sa geschieht). Tatsache ist, dass im Zeitraum 19 bis 20 Uhr viele Fahrgäste von auswärts mit dem öV zurück reisen und daher auf gute Busverbindungen angewiesen sind.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenenhalde	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Antrag: Der dichtere Sonntagstakt soll analog der Werktagen bis 20 Uhr aufrechterhalten bleiben. Begründung: Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass am Wochenende die öV-Nutzung zugenommen hat und die Merkbarkeit besser wird (an allen Tagen gleich).	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenenhalde		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Generell Fahrplan dieser Linie, Sonntagsfahrplan zwischen 19 und 20 Uhr; Bahnhof Richtung Büttenenhalde/Würzenbach; nach 19 Uhr wird ab Matthof Richtung Büttenenhalde schrittweise und meines Erachtens zu früh auf den 30-Minutentakt gewechselt. Ich beantrage, diesen Wechsel erst ab 20 Uhr zu machen (wie es adäquat Mo-Sa geschieht). Als regelmässiger Fahrgast in diesem Zeitabschnitt erlebe ich, dass im Zeitraum 19 bis 20 Uhr viele Fahrgäste von auswärts mit dem öV zurück reisen und daher auf gute Busverbindungen angewiesen sind. Die Umstellung bzw. Fahrplankürzung nach 20 Uhr ist zwar keineswegs benutzerfreundlich, aber wenigstens die Stunde zuvor (19-20h) muss zwingend im gleichen Takt wie tagsüber sein.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenenhalde	Luzern, Eggen	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bitte die Linie 6 auch nach 18 Uhr anbieten, nicht nur bis 18.02 ab Bahnhof. Zu dieser Zeit sind nach wie vor sehr viele Leute unterwegs. Die Belegung der Busse der Linie 6 hat im letzten Jahr stark zugenommen und wird weiter zunehmen (Touristen, Schüler, Wohn-Neubau beim Eggen.)	Abgelehnt	Die Betriebszeiten und das Gesamtangebot der Linien 3, 4 und 6 bieten bis zu den Endhaltestellen ausreichend Kapazitäten.

60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenehalde	Luzern, Büttenehalde	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bei der Erschliessung Büttenehalde durch die Linie 6 (in Ergänzung zur neuen Linie 3, werktags Mo-Fr) ist vorgesehen, dass der letzte Kurs Matthof-Bahnhof-Büttenehalde um 17.50 Uhr verlässt, Bahnhof ab 18.02 Uhr. Nachher ist nur noch ein 15-Minuten-Takt der Linie 3 vorgesehen, alternieren zu Linie 4 in Würzenbach. Bis zur Verzweigung ab Brüelstrasse wird dann – wohlgermerkt zur Hauptverkehrszeit nach 18.02 Uhr – nur noch alle 7,5 Minuten gefahren, statt alle 5 aktuell (nach der Verzweigung Brüelstrasse, dann noch 15 Minuten nach Würzenbach und Büttenehalde (heute alle 10 Minuten)). Dieser Abbau wird akzentuiert durch die zunehmenden Verspätungen, weshalb dieser 15-Minuten-Takt pro Linie ausgerechnet dann nicht oder kaum eingehalten werden kann, wenn der öV am meisten gefragt ist. Dieser Abbau erachten wir als überaus problematisch, weshalb wir dafür plädieren, dass auf der Linie 6 am Abend so zu fahren ist, dass ab Bahnhof bis 19.00 Uhr Verbindungen Richtung Büttenehalde bestehen. So kann man die Nachteile des Fahrplanabbaus Linie 3 zumindest nach Büttenehalde mildern. Damit bleibt notabene der vorher erwähnte Makel, wonach ab Brüelstrasse nach Würzenbach nurmehr alle 15 Minuten gefahren wird.	Abgelehnt	Die Betriebszeiten und das Gesamtangebot der Linien 3, 4 und 6 bieten bis zu den Endhaltestellen ausreichend Kapazitäten.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenehalde	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Erschliessung Büttenehalde Linie 6 (in Ergänzung zur neuen Linie 3, werktags Mo-Fr): Hier ist vorgesehen, dass der letzte Kurs Matthof-Bahnhof-Büttenehalde um 17.50 Uhr verlässt, Bahnhof ab 18.02 Uhr. Nachher ist nur noch ein 15-Minutentakt der Linie 3 vorgesehen. Bis zur Verzweigung ab Brüelstrasse wird dann – wohlgermerkt zur Hauptverkehrszeit nach 18.02 Uhr – nur noch alle 7,5 Minuten gefahren, statt alle 5 aktuell (nach der Verzweigung Brüelstrasse dann noch 15 Minuten nach Büttenehalde (heute alle 10 Minuten)). Dieser klare Abbau wird akzentuiert durch die zunehmenden Verspätungen, weshalb dieser 15-Minutentakt pro Linie ausgerechnet dann nicht oder kaum eingehalten werden kann, wenn der öV am meisten gefragt ist. Auf Linie 6 ist am Abend so zu fahren, dass ab Bahnhof bis 19.00 Uhr Verbindungen Richtung Büttenehalde bestehen. So kann man die Nachteile des Fahrplanabbaus Linie 3 zumindest nach Büttenehalde gemildert werden.	Abgelehnt	Die Betriebszeiten und das Gesamtangebot der Linien 3, 4 und 6 bieten bis zu den Endhaltestellen ausreichend Kapazitäten.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenehalde		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Erschliessung Büttenehalde Linie 6 (in Ergänzung zur neuen Linie 3, werktags Mo-Fr): Hier ist vorgesehen, dass der letzte Kurs Matthof-Bahnhof-Büttenehalde um 17.50 Uhr verlässt, Bahnhof ab 18.02 Uhr. Nachher ist nur noch ein 15-Minuten-Takt der Linie 3 vorgesehen, alternierend zu Linie 4 in Würzenbach. Bis zur Verzweigung ab Brüelstrasse wird dann – zur Hauptverkehrszeit nach 18.02 Uhr – nur noch alle 7,5 Minuten gefahren, statt alle 5 aktuell. Nach der Verzweigung Brüelstrasse dann noch 15 Minuten nach Büttenehalde bzw. auch Würzenbach (heute alle 10 Minuten). Dieser klare Abbau wird akzentuiert durch die zunehmenden Verspätungen, weshalb dieser 15-Minutentakt pro Linie ausgerechnet dann nicht oder kaum eingehalten werden kann, wenn der öV am meisten gefragt ist. Darum ist auf Linie 6 am frühen Abend so zu fahren, dass ab Bahnhof bis 19 Uhr Verbindungen Richtung Büttenehalde bestehen. So können die Nachteile des Fahrplanabbaus Linie 3 zumindest nach Büttenehalde gemildert werden. Grund dafür ist die Bautätigkeit (Überbauungen im Gebiet Büttene und Verdichtung bestehender Bauten).	Abgelehnt	Die Betriebszeiten und das Gesamtangebot der Linien 3, 4 und 6 bieten bis zu den Endhaltestellen ausreichend Kapazitäten.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenehalde		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der Fahrplan ist an Sonn- und Feiertagen ab Bahnhof Richtung Büttenehalde und Würzenbach zwischen 19-20 Uhr. Hier wird bereits um ca. 19.30 Uhr auf den Halbstundentakt reduziert. Es gibt genügend Gründe dafür, den 15-Minuten-Takt (wie er tagsüber auf beiden Linien funktioniert) alternierend ab Bahnhof bis Büttenehalde und Würzenbach bis 20 Uhr anzubieten, das heisst erst nach 20 Uhr auf den 30-Minuten-Takt (pro Linie) umzustellen. In dieser Zeit bzw. vor allem kurz vor und um 20 Uhr kommen auch an Sonn-/Feiertagen viele Reisende zurück und verspüren wenig Lust, nach ca. 19.30 Uhr länger auf den Bus zu warten.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenehalde		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Erschliessung Büttenehalde Linie 6 (in Ergänzung zur neuen Linie 3, werktags Mo-Fr): Hier ist vorgesehen, dass der letzte Kurs Matthof-Bahnhof-Büttenehalde um 17.50 verlässt, Bahnhof ab 18.02. Nachher ist nur noch ein 15-Minuten-Takt der Linie 3 vorgesehen, alternieren zu Linie 4 in Würzenbach. Bis zur Verzweigung ab Brüelstrasse wird dann – wohlgermerkt zur Hauptverkehrszeit nach 18.02 Uhr – nur noch alle 7,5 Minuten gefahren, statt alle 5 aktuell (nach der Verzweigung Brüelstrasse dann noch 15 Minuten nach Würzenbach und Büttenehalde (heute alle 10 Minuten)). Dieser klare Abbau wird akzentuiert durch die zunehmenden Verspätungen, weshalb dieser 15-Minuten-Takt pro Linie ausgerechnet dann nicht oder kaum eingehalten werden kann, wenn der öV am meisten gefragt ist. Das kann niemals hingenommen werden, darum ist auf Linie 6 am Abend so zu fahren, dass ab Bahnhof bis 19 Uhr Verbindungen Richtung Büttenehalde bestehen. So kann man die Nachteile des Fahrplanabbaus Linie 3 zumindest nach Büttenehalde gemildert werden. Damit bleibt notabene der vorher erwähnte Makel, wonach ab Brüelstrasse nach Würzenbach nurmehr alle 15 Minuten gefahren wird.	Abgelehnt	Die Betriebszeiten und das Gesamtangebot der Linien 3, 4 und 6 bieten bis zu den Endhaltestellen ausreichend Kapazitäten.
60.006	Matthof - Luzern Bahnhof - Brüelstrasse - Büttenehalde		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Abfahrten ab Bahnhof Luzern - Beibehalten 10 Min. Takt bis 19 Uhr (statt 17.52) - Beibehalten Abfahrt nach 20 Uhr : 0.08 und 0.38 (statt 0.06 und 0.36) wegen Zugsanschlüssen aus Basel, Entlebuch, Bern - Sonntag: Reduktion auf Halbstundentakt erst nach 20 Uhr (statt ab 19.30)	Abgelehnt	Die Betriebszeiten sowie das Gesamtangebot der Linie 6 bleiben wie geplant bestehen.
60.007	Horw Bireggghof - Luzern Bahnhof - Unterlöchli	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der zweitletzte Bus fährt um 0.00 Uhr nach Unterlöchli, der letzte erst um 00.35 Uhr. Der Zug aus Bern kommt um .00 oder 0.01 an, es reicht also knapp nicht für den zweitletzten Bus, und man muss eine halbe Stunde warten. Der 6er fährt, glaube ich, um .11 z.B. Wäre es möglich, dass Bus Nr. 7 Richtung Unterlöchli um 00.05 Uhr losfährt?	Angenommen	Das Anliegen kann kostenneutral umgesetzt werden.

60.008	Hirtenhof - Luzern Bahnhof - Kantonsspital - Friedental	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Antrag: Der dichtere Sonntagstakt soll analog der Werktagen bis 20 Uhr aufrechterhalten bleiben. Begründung: Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass am Wochenende die öV-Nutzung zugenommen hat und die Merkbarkheit besser wird (an allen Tagen gleich).	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.008	Hirtenhof - Luzern Bahnhof - Kantonsspital - Friedental		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Generell Fahrplan dieser Linie, Sonntagsfahrplan zwischen 19 und 20 Uhr; Bahnhof Richtung Büntenenhalde/Würzenbach; nach 19 Uhr wird ab Matthof Richtung Büntenenhalde schrittweise und meines Erachtens zu früh auf den 30-Minutentakt gewechselt. Ich beantrage, diesen Wechsel erst ab 20 Uhr zu machen (wie es adäquat Mo-Sa geschieht). Als regelmässiger Fahrgast in diesem Zeitabschnitt erlebe ich, dass im Zeitraum 19 bis 20 Uhr viele Fahrgäste von auswärts mit dem öV zurückreisen und daher auf gute Busverbindungen angewiesen sind. Die Umstellung bzw. Fahrplankürzung nach 20 Uhr ist zwar keineswegs benutzerfreundlich, aber wenigstens die Stunde zuvor (19-20h) muss zwingend im gleichen Takt wie tagsüber sein.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.008	Hirtenhof - Luzern Bahnhof - Kantonsspital - Friedental	Luzern, Hirtenhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Auf dieser Strecke soll von Mo-Fr mindestens der 10-Minuten-Takt angeboten werden. Denn heute sind die Endhaltestellen Hirtenhof und Friedenthal besser erschlossen. Vorgesehen soll der Bus alle 15-Minuten-Takt fahren. Die Quartiere Schönbühl und Hirtenhof verlieren massiv mit der vorgeschlagenen Variante.	Abgelehnt	Die Linien 5, 6, 7, 8, 9 und 21 erschliessen die linke Seeseite mit dem Tribschenquartier insgesamt attraktiv. Bis zu allen Linienenden werden ausreichend Kapazitäten angeboten.
60.009	Matthof - Luzern Bahnhof - Kantonsspital - Littau Bahnhof	Luzern Littau, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Für das Kantonsspital wäre es gut, wenn die Buslinie 9 am frühen Morgen etwas früher abfahren würde, damit die Erschliessung des LUKS für die Frühschicht mit dem öV gewährleistet werden kann. Die konkrete, optimale Abfahrtszeit des ersten Kurses am Morgen ist mit dem LUKS zu koordinieren.	Abgelehnt	Das Anliegen wird mit dem Luzerner Kantonsspital für den Fahrplan 2028 abgeklärt.
60.009	Matthof - Luzern Bahnhof - Kantonsspital - Littau Bahnhof		Verkehrsbetriebe Luzern AG	1. Ausgangslage und strategische Relevanz: Um das volle Potenzial der Netzentwicklung auszuschöpfen, wird die Prüfung einer direkten Verlängerung bzw. Verknüpfung der Linie 9 ab Littau via Renggloch bis zur Busschleife Kriens beantragt. Diese Linienführung schliesst eine historisch gewachsene Netzlücke zwischen den beiden grossen Entwicklungsachsen Luzern West (Littau Bahnhof/Littauboden) und Luzern Süd (Kriens/Horw). 2. Verkehrsplanerische Begründung und Vorteile: Schaffung einer leistungsfähigen Tangentialverbindung: Bisher sind die öV-Verbindungen im Agglomerationskern stark radial auf das Zentrum der Stadt Luzern ausgerichtet. Die vorgeschlagene Verlängerung via Renggloch etabliert eine dringend benötigte Tangentiallinie. Sie ermöglicht eine direkte, schnelle Verbindung zwischen den Zentren Kriens und Littau, ohne das ohnehin überlastete städtische Zentrum zu belasten und ergänzt die Buslinie 214, welche nur mit einer Schlaufe via Littau fährt und den Bahnhof Littau leider auslässt 3. Erhöhung der Netzstabilität und Umfahrung von Stauregimen: Die Hauptverkehrsachsen in Kriens (insb. Obernauer- und Luzernerstrasse) weisen zu den Spitzenzeiten regelmässig erhebliche Verkehrsüberlastungen auf, was zu Verspätungen und Anschlussverlusten im Busnetz führt. Die Renggloch-Route fungiert hier als strategischer Bypass mit direkter Anbindung von Kriens an das Kantonsspital. 4. Optimierung der multimodalen Verknüpfung (S-Bahn-Zubringer S6 / RE7): Für Fahrgäste aus dem Raum Kriens mit Zielen in Richtung Entlebuch, Wolhusen oder Willisau bedeutet die heutige Routenführung via Bahnhof Luzern eine zeitraubende Rückstoss-Verbindung mit erheblichen Umwegen. Die vorgeschlagene Linienführung via Renggloch ermöglicht eine direkte, hocheffiziente Verknüpfung mit der S-Bahn (S6 / RE7) am Bahnhof Littau. Diese Optimierung der Reisekette eliminiert die bisherige Attraktivitätsminderung im intermodalen Verkehr und generiert signifikante Reisezeitgewinne. 5. Fazit und Antrag Die jüngst abgeschlossene Sanierung und der Ausbau der Rengglochstrasse bieten nun die ideale infrastrukturelle Voraussetzung für eine sichere und flüssige Abwicklung des Linienbusverkehrs. Die Verknüpfung der Linie 9 mit Kriens stiftet einen hohen gesamverkehrlichen Nutzen, steigert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern West/Süd nachhaltig und trägt zur Entlastung des städtischen Kerns bei.	Abgelehnt	Dies ist eine konzeptionelle Frage und nicht Gegenstand der Vernehmlassung.
60.009	Matthof - Luzern Bahnhof - Kantonsspital - Littau Bahnhof	Luzern Littau, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die S6 in Richtung Wolhusen fährt in Littau Bahnhof stündlich zur Minute 22. Der Fahrplan der bisherigen Linie 30 war recht gut darauf abgestimmt. Die künftige Linie 9 kommt hingegen in den meisten Stunden exakt zur Abfahrtszeit der S6 an, sprich zur Minute 20, 22 oder 23. Damit wird der Anschluss knapp verpasst. Bei Ankunft zur Minute 22 dürfte zwar ein Anschluss dargestellt werden (Umsteigezeit 2 Minuten), dieser wird aber bei der kleinsten Verspätung Makulatur. Bitte prüfen, ob nicht eine Ankunft der Busse ca. zur Minute 15 möglich ist, damit ein brauchbarer Anschluss entsteht.	Abgelehnt	Für den Fahrplan 2027 wird dies nicht umgesetzt, da die Auswirkungen im Gesamtnetz zu gross sind. Für gesicherte Anschlüsse muss ein Bus vorher benutzt werden, wobei die Umsteigezeiten relativ lange sind. Die Optimierung der Zugsanschlüsse wird nach Vorliegen erster Betriebserfahrungen auf konzeptioneller Ebene frühestens per Fahrplan 2029 nochmals untersucht.
60.012	Kriens Busschleife - Luzern Pilatusplatz - Emmenbrücke Bahnhof Süd	Kriens, Busschleife	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Diese Linie 60.012 entlastet die Hauptlinie 60.001 in Richtung Luzern. Wegen Sparmassnahmen und Fahrpersonalmangel wurden in den letzten Jahren das Angebot halbiert. Es wird erst ab 16h00 (von Mo- Fr) den 7,5-Min.-Takt angeboten, früher war es bereits ab 14h00. Wann werden diese Lücke geschlossen? Die VBL soll dafür sorgen, dass genügend Fahrpersonal ausgebildet werden.	Abgelehnt	Eine weitere Angebotsverdichtung auf der Linie 12 ist aufgrund der eher moderaten Auslastung der Fahrzeuge während dem 7.5' - Takt und fehlender finanzieller Mittel nicht möglich.

60.012	Kriens Busschleife - Luzern Pilatusplatz - Emmenbrücke Bahnhof Süd	Luzern, Gasshof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Mit Bus Nr. 8026, Gasshof ab 5.53 Uhr, Luzern Bahnhof an 6.05 Uhr, wird der wichtige und von vielen genutzte Anschluss auf den IR70 nach Zug-Zürich, Abfahrt 6.09 Uhr, knapp verpasst. Bitte diese Fahrt um 1 bis 2 Minuten vorverlegen, so dass der Anschluss erhalten bleibt. Andernfalls müsste man bereits um 5.38 in Gasshof losfahren, was sehr unattraktiv wäre. Im bisherigen Fahrplan wird diese Verbindung mit einer Fahrt der Linie 12 um 5.47 Uhr abgedeckt.	Angenommen	Das Anliegen kann per Fahrplan 2027 von Montag-Freitag umgesetzt werden.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich habe die folgende Rückmeldung bereits bei der "verwandten" Linie 60.031 erwähnt, wiederhole sie jedoch hier, da sie eigentlich zur Linie 60.015 gehört: Ich begrüße sehr, dass die Standzeit der Busse auf den Sonnenberg abends für die Fahrt zu den Pilatusbahnen genutzt wird und diese somit den ganzen Tag erreichbar sind. Frage: Würde die Standzeit zwischen zwei Sonnenberg-Fahrten auch ausreichen, um die Schleife Klösterli analog der Linie 60.031 tagsüber bzw. analog des Betriebsablaufs der heutigen Linien 15 zur Nebenverkehrszeit zu bedienen? Oder würde die Zeit sogar reichen für eine Fahrt alle 30 Minuten entlang der Strecke Busschleife - Sonnenberg - Gemeindehaus - (Busschleife oder direkt via Gemeindehausstrasse) - Zentrum Pilatus - Pilatusbahnen - Krauerhalle - Sidhalde und zurück auf direktem Weg (also ohne Grossfeldstrasse) nach Busschleife? Ich würde es sehr begrüßen, wenn so oder ähnlich das ganze Einzugsgebiet des Krienser Ortsbusses auch abends erreichbar wäre.	Abgelehnt	Die Bedienung der Klösterli-Schleife oder der Sidhalde ab 20 Uhr würde aufgrund der kommenden Durchbindung der Linien 11 und 15 einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf verursachen. Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel stehen derzeit nicht zur Verfügung. Die Umsetzung ist daher nicht möglich.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife	Kriens, Pilatusbahn	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Haltestelle Kriens, Bachstrasse wird nicht mehr angefahren. Gerade für Ältere, Gehbehinderte und Familien im Quartier bedeutet dies ein massiver Rückschritt. Gerade der steilste und im Winter bei Glatteis gefährlichste Abschnitt fällt damit weg. Dieser Entscheid ist dringendst zu überdenken!	Abgelehnt	Die Wendezeit von 6 Minuten bei den Pilatusbahnen reicht nicht aus, um zusätzlich die Haltestelle Bachstrasse zu bedienen und gleichzeitig einen stabilen Betrieb auf der Linie zu gewährleisten. Die Umsetzung ist daher zurzeit nicht möglich. Die Ausgangslage wird bei neuen Infrastrukturen bzw. nach Realisierung der geplanten Brücke erneut geprüft.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife	Kriens, Pilatusbahn	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Haltestelle Kriens, Bachstrasse wird nicht mehr angefahren. Gerade für Ältere, Gehbehinderte und Familien im Quartier bedeutet dies ein massiver Rückschritt. Gerade der steilste und im Winter bei Glatteis gefährlichste Abschnitt fällt damit weg. Dieser Entscheid ist dringendst zu überdenken!	Abgelehnt	Die Wendezeit von 6 Minuten bei den Pilatusbahnen reicht nicht aus, um zusätzlich die Haltestelle Bachstrasse zu bedienen und gleichzeitig einen stabilen Betrieb auf der Linie zu gewährleisten. Die Umsetzung ist daher zurzeit nicht möglich. Die Ausgangslage wird bei neuen Infrastrukturen bzw. nach Realisierung der geplanten Brücke erneut geprüft.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife	Kriens, Oberhusweg	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Vom neuen Fahrplanentwurf habe ich mit Interesse Kenntnis genommen. Dabei stelle ich fest, dass Sie das Angebot ausbauen. Da ich an der Bergstrasse 11 wohne, benütze ich den Bus auch hie und da. Auf der anderen Seite sehe ich, dass es in diesem Bus, der an der Bergstrasse 11 vorbeifährt, einige Male wenige Passagiere hat. Grundsätzlich bin ich der Auffassung, dass der Bus bestehen bleiben soll. Aber muss man das Angebot noch ausbauen, statt reduzieren, wenn die Frequenzen berücksichtigt werden. Auf jeden Fall werden Sie sicher genauere Zahlen in Bezug auf die Frequenzen haben, als meine Wahrnehmung. Ich hoffe, dass Sie meine Feststellung bei der Planung entsprechend berücksichtigen. Besten Dank.	Abgelehnt	Wir nehmen das Anliegen zur Kenntnis.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Eine viel bessere Lösung für drei Stunden mehr "Nacht-ÖV" in den Krienser Quartieren (20.00 bis 23.00 Uhr) wäre, die bisherige Kadenz von je 15 Minuten (wie tagsüber) sowohl für den Sonnenberg (2-Mal) als auch für den Schattenberg (Gehri und Sidhalde) beizubehalten. Es steht dafür genügend Zeit zur Verfügung. Mit der vorgesehenen Planung (30-Minuten-Takt nur für den Sonnenberg) wird der neue «Sonnenberg-Bus» nach 20 Uhr oft schon nach 15 Minuten zur Busschleife zurück und müsste dann 15 Minuten warten bis zu neuen Abfahrt Richtung Sonnenberg. Die Sidhalde würde mit dieser Lösung nicht abgeschnitten vom ÖV am späten Abend.	Abgelehnt	Die Bedienung der Klösterli-Schleife oder der Sidhalde ab 20 Uhr würde aufgrund der kommenden Durchbindung der Linien 11 und 15 einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf verursachen. Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel stehen derzeit nicht zur Verfügung. Die Umsetzung ist daher nicht möglich.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Abendliche Verbesserung der Linie mit Anbindung Pilatusbahn: Die Kurse von der Obere Weinhalde ab 20.27 Uhr sollen von der Busschleife die Route via St. Niklausengasse (Wichlernstrasse) - Josef Schryberstr. - Klösterli - (Bachstrasse) - Pilatusbahn befahren, analog dem 31er tagsüber. Genügend Zeit ist verfügbar, auch für die Bachstrasse, Rückweg via Kriens Zentrum zur Busschleife. Und natürlich wäre die Verlängerung des Betriebes um 1 Stunde wünschbar.	Abgelehnt	Die Bedienung der Klösterli-Schleife ab 20 Uhr würde aufgrund der kommenden Durchbindung der Linien 11 und 15 einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf verursachen. Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel stehen derzeit nicht zur Verfügung. Die Umsetzung ist daher nicht möglich.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife	Kriens, Zentrum Pilatus	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Kann der Rundkurs über die Haltestelle "Kriens, Zentrum Pilatus" geführt werden, um Anschluss an die Linien 31 und 32 zu bieten? (Gemeindehaus-Zentrum Pilatus-Busschleife).	Abgelehnt	Mit der kommenden Durchbindung der Linien 11 und 15 am Dattenberg wäre die Bedienung der Haltestelle Kriens, Zentrum Pilatus nicht mehr möglich, da dies ein zusätzliches Fahrzeug auf dieser Linie erfordern würde. Die Umsetzung ist daher nicht möglich.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Es ist zu prüfen, ob das Quartier Bachstrasse durch eine neu zu erstellende Haslibach-Brücke zwischen den Haltestellen Klösterli und Pilatusbahnen erschlossen werden kann. Mit diesem Vorschlag soll die Aufhebung der Haltestellen Senti, Südstrasse und Kirchbühl kompensiert werden. Siehe beiliegende Dokumentation.	Abgelehnt	Die Realisierungszeit solch einer Brücke übersteigt den Zeithorizont der Vernehmlassung und ist daher mit dem Infrastruktureigentümer (Stadt Kriens) zu klären.

60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Am 4. Mai 2026 wurde dem Stadtrat Kriens eine Petition für den öffentlichen Verkehr eingereicht, die von 616 Personen unterschrieben wurde zur Sicherung der öV-Erschliessung in den Quartieren Spitzmatt/Oberdorf. Das vorliegende Buskonzept 2027 zeigt eine Verschlechterung für die Linie 15. Haltestelle Senti, Südstrasse und Bachstrassen werden aufgehoben Diese grossflächige Aufhebung verringert die Erschliessungsgüte des öV. Die Standortattraktivität verschlechtert sich und es kommt zu „unerschlossenen“ Bebauungen, die nicht mehr verdichtet werden können. Die Bewohnenden werden dazu gedrängt, auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umzusteigen. Gemäss dem Fahrplangentwurf soll die Linie 15 weiterhin über die stark belastete Obernauerstrasse führen. Dies führt bereits heute zu massiven Verspätungen und einem inkonstanten Fahrplan. Bei der Busschleife können Personen in die Linie 1 Richtung Schappecenter oder Luzern umsteigen. Ziele wie das Schappecenter liegen immer noch in Gehdistanz von 5 Minuten. Dafür ist die Haltestelle Senti geringfügig zum kirchl. Begegnungszentrum St. Franziskus zu verschieben, was eine leichte Verbesserung für das Hackrainquartier bringt. Ebenso ist die Haltestelle St. Niklausengasse im Bereich des Restaurants entlang der Wichlernstrasse zu verschieben (ggf. umzubenennen). Die geplante Taktverbesserung der Linie 15 führt so zu einer Erhöhung der Erschliessungsgüte im Bereich der Quartiere Wichlern, Südstrasse und Hackrain und erhöht die Fahrplanstabilität deutlich. Linienführung/Haltestellenanordnung und Anpassung Taktfahrplan siehe Beilage. Ich stelle deshalb folgende Anträge: Die Linie 15 ist neu über Wichlern- / Südstrasse zu führen Haltestelle Senti verschieben zur Südstrasse (zur kirchl. Begegnungszentrum St. Franziskus zu) Haltestelle St. Niklausengasse verschieben zur Wichlernstrasse (im Bereich des Restaurants und ggf. umzubenennen bspw. Wichlern)	Abgelehnt	Die vorgeschlagene Linienführung erhöht die Umlaufzeit der Linie 15 und würde zur Stosszeit sowie mit der Durchbindung der Linien 11 und 15 am Dattenberg ganztägig ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie erfordern. Eine Umsetzung ist daher aus finanziellen Mitteln nicht möglich.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife	Kriens, Obere Weinhalde	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die nun geplante Linie 15: •20-Minuten-Takt bis 20 Uhr mit vielen Standzeiten (Busschleife, obere Weinhalde) ohne gute Anschlüsse zu anderen Linien (7.5/15/30-Minuten Takt) •Abends 30-Minuten-Takt, ohne realistische Anschlüsse ab der Linie 1, der letzte Kurs ist sogar explizit nicht erreichbar! Diese unnötigen Verschlechterungen seit der Vorvernehmlassung im Januar 2026 sind für mich Alarmzeichen: •Abends nur alle 30 statt alle 20 Minuten (zu Gunsten der Station Pilatus Bahnen) •Abends faktisch ohne Anschluss auf den 1er (Umsieg 0-1', 1er chronisch 5' verspätet) •Abends zwar etwas länger, letzte Abfahrt 22.49 Uhr, doch man muss trotzdem den früheren 1er in Luzern nehmen (22:22 statt 22:37), somit verpufft der Versuch im Leeren. Der Vorschlag der «neuen» Linie 15 (Sonnenberg) hat (ausser der Abendverlängerung) aber grundsätzlich nur Nachteile: •Durch Baustellen (Obernauerstrasse) und der bestehenden Situation (Strasse und Buslinie 1 chronisch überlastet) verlängert sich die Fahrt nach Luzern (v.a. Richtung Luzern) noch mehr und wird noch unzuverlässiger. Zugsanschlüsse in Luzern sind kaum erreichbar. •Unregelmässiger Takt ab den Zwischenstationen (unnötig) •Viel zu viele ineffiziente Standzeiten (Busschleife, obere Weinhalde) •20 Minuten Takt fällt total aus dem Rahmen, da alle anderen Buslinien im 7.5- oder 15-Minuten-Takt fahren. Er «passt» also auf keine anderen Linien, obwohl es der einzige Bus in Kriens überhaupt ist, welcher auf die anderen Linien Anschlüsse benötigt •Keine Verbindung ohne Fussmarsch (!) oder zweimal (statt einmal) Umsteigen zum Pilatusmarkt, Ökihof, Bahnhöfe Kriens Mattenhof und Horw. •Keine Direktverbindung bergwärts vom (Einkaufszentrum!) Hofmatt •Völlig unregelmässige Fahrplanabfahrten ab den Zwischenstationen, dazu sinnloser Aufenthalt in der oberen Weinhalde. •Das touristische Potential (welches jetzt bei den stündlichen Abfahrten ab Pilatus Bahnen mit Weiterfahrt zum Sonnenberg recht rege genutzt wird!) entfällt. Viele Touristen machen eine Foto-Pause im Raum Gabeldingen. Gerne schlage ich Ihnen drei Varianten vor, welche kleinere oder grössere Verbesserungen bringen würden: 1. Fahrt im 15' Takt, ev. nur jede halbe Stunde über die Runde in der Busschleife, d.h. immer Bedienung Kante E, zu den Viertelstunden «nur» in Durchfahrt zur Zeitgewinnung. Dazu zwingend am Abend eine andere zeitliche Lage (7' später). 2. Fahrt im 20' Takt, Linie ab Gemeindehaus via Schachenstrasse Richtung Luzern zur Busstation Schachenstrasse, dann via Hofmatt, Zentrum Pilatus zur Busschleife. Abend wie geplant, bloss 7' später.	Abgelehnt	Bis 20 Uhr ist mit einem Fahrzeug nur ein 20 - Minuten - Takt stabil produzierbar, um auch allfällige Verspätungen wieder ausgleichen zu können. Ein 15 - Minuten - Takt würde zwingend ein weiteres Fahrzeug erfordern, wofür keine finanziellen Mittel vorhanden sind. Ab 20 Uhr besteht gemäss aufgeschaltetem Fahrplan auf sb.ch halbstündlich ein Anschluss von der Linie 1 auf die Linie 15 sowohl in Richtung Obere Weinhalde wie auch zu den Pilatusbahnen. Eine Durchbindung der Linie 11 und 15 am Dattenberg ist erst mit der erforderlichen Infrastruktur erforderlich, welche per Fahrplan 2027 noch nicht zur Verfügung steht.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Anschlüsse zwischen der Linie 60.015 und den Linien 60.031 und 60.032 gibt es nicht. Deshalb: Streckenführung Linie 15 von der Gemeindehausstrasse über Kriens, Zentrum Pilatus zur Busschleife. So ist Umsteigen zwischen den Linien 15 auf 31 und 32 möglich.	Abgelehnt	Mit der kommenden Durchbindung der Linien 11 und 15 am Dattenberg wäre die Bedienung der Haltestelle Kriens, Zentrum Pilatus nicht mehr möglich, da dies ein zusätzliches Fahrzeug auf dieser Linie erfordern würde. Die Umsetzung ist daher nicht möglich.
60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Antrag: Statt wie geplant von der Gemeindehausstrasse direkt zur Busschleife, neu: Gemeindehausstrasse, Schlaufe via Krauerhalle, Grossfeld, Hofmatt Belpark zur Busschleife. Damit wird die Haltestelle Zentrum Pilatus zum attraktiven Umsteigepunkt mit den Linien 31 und 32. Mit dem 20 Minuten-Takt wird dies möglich.	Abgelehnt	Die vorgeschlagene Linienführung erhöht die Umlaufzeit der Linie 15 und würde ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie erfordern. Eine Umsetzung ist daher aus finanziellen Gründen nicht möglich.

60.015	Kriens Busschleife - Obere Weinhalde - Busschleife		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der angedachte 20-Minuten-Takt am Sonnenberg ist nachteilig, einige Anschlüsse funktionieren nicht bzw. nur in eine Richtung. Der 15-Minuten-Takt ist möglich. Für einen stabilen Betrieb ist die Nutzung der Haltekante A in Kriens, Busschleife ohne Umweg vorteilhaft. Gegebenenfalls könnten auch die auf die Linien 60.031 und 60.032 übertragenen Schleifen der Linie 60.015 weiter von der Linie 60.015 bedient werden, bis stabile Lösungen für die Krienser Quartierbedienung gefunden werden.	Abgelehnt	Die Linie 15 kann mit einem Fahrzeug nicht stabil im 15-Minuten-Takt betrieben werden, da in diesem Fall keine ausreichende Reservezeit zum Ausgleich von Verspätungen vorhanden ist.
60.018	Luzern Bahnhof (- Kantonsspital) - Bramberg	Luzern, Geissmatthöhe	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Streckenfahrzeit Geissmatthöhe-Bahnhof ist seit langem zu kurz. Während der Stosszeiten (wenn Bus alle 15 Minuten verkehrt) beträgt die Fahrzeit mindestens 13 Minuten; während der übrigen Zeit (wenn Bus alle 30 Minuten verkehrt) mindestens 11 Minuten.	Abgelehnt	Der VVL geht davon aus, dass der Fahrplan durch die Durchmesserlinien (deutlich weniger ein- und abbiegende Busse am Bahnhofplatz) und die Testbetriebe der Busspuren zuverlässiger wird. Zudem wird die Stabilisierungsmassnahme, die mit dem Quartierverein diskutiert wurde, am Nachmittag umgesetzt.
60.020	Meggen - Luzern Bahnhof - Horw Zentrum - Ennethorw	Horw, Ennethorw	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Es wäre vorteilhaft, die Linien 20 in Ennethorw und 32 bei Spitz miteinander zu verbinden. Hier scheint es Möglichkeiten zu geben, die früher bereits einmal andiskutiert wurden. Eine solche Verbindung würde die Quartiere um Spitz und Ennethorw besser miteinander verknüpfen und gleichzeitig den Zugang von Ennethorw nach Kriens effizienter gestalten.	Abgelehnt	Dies ist eine konzeptionelle Frage und nicht Gegenstand der Vernehmlassung.
60.020	Meggen - Luzern Bahnhof - Horw Zentrum - Ennethorw	Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Liniennummer Änderung nicht logisch: Bus Nummer 24 nach Meggen soll durch 20 ersetzt werden. Das macht keinen Sinn, da in Meggen auch der Bus 25 (Piuskirche-Gottlieben) und Bus 26 Luzern-Adligenswil in diesem Kries fahren. Ich beantrage, die Linie Horw-Meggen mit der Nummer 24 zu führen, da so eine Logik erhalten bleibt.	Abgelehnt	Dies ist nicht Gegenstand der Vernehmlassung.
60.020	Meggen - Luzern Bahnhof - Horw Zentrum - Ennethorw		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Linie 20 soll zusätzlich an den Haltestellen Moosegg; Haldenstein; Europe und Dietschiberg halten, um andere Linien (1, 3, 4, 6, 12, 30, 33, 73) besser zu ergänzen. Die Abfahrtszeiten der Linie 20 sollen auch gedreht werden, um diese Linien noch besser zu ergänzen. (zur HVZ weiterhin 10-Min-Takt)	Abgelehnt	An den erwähnten Haltestellen besteht mit den haltenden Linien bereits ein sehr dichtes Angebot. Die Linie 20 bedient diese Haltestellen bewusst nicht, um für Reisende nach Meggen und Horw eine möglichst kurze Reisezeit sowie ausreichend Kapazität im Bus zu gewährleisten.
60.023	Ebikon - Gisikon (- Rotkreuz - Hünenberg Bösch)	Dierikon, Migros	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Busanschluss Linie 23 Ebikon-Gisikon Root für IR2562 auch am Sonntag statt nur Montag-Samstag. Betrifft Kurs 53000, Ankomst um 05:01 in Gisikon-Root.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund verfügbarer finanzieller Mittel nicht umsetzbar. Es wird jedoch für künftige Fahrplanperioden zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
60.025	Luzern Brühlstrasse - Meggen Piuskirche - Gottlieben		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Aktuell ist die Nutzung der Linie 25 nur beschränkt attraktiv, primär aufgrund der niedrigen Frequenz, aber auch aufgrund schlechter Anbindung insbesondere an die Linie 14. Eine Erhöhung der Frequenz wäre sehr zu begrüssen. Idealerweise könnte diese durch eine Durchbindung der Linie 14 erreicht werden.	Abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht vorgesehen, da die zu erwartende Nachfrage und die damit verbundenen Kosten in keinem angemessenen Verhältnis stehen. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft.
60.025	Luzern Brühlstrasse - Meggen Piuskirche - Gottlieben	Meggen, Gottlieben	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Verbesserungsvorschlag für Linienenerweiterung: Eine direkte Verbindung zwischen Meggen und Adligenswil ist unabdingbar. Linie ab Gottlieben via Sentibühlstrasse mit Stopp an Kreuzung Obermattstrasse oder beim Tennisplatz, weiter via Tschädigen über Meggerwald (mit Stopp unterwegs) bis Sagi, weiter nach Adligenswil Dorf und via Stuben nach Ebikon-Zentrum. 1. Für Umsteiger vom Bus 662 Küssnacht/Merlischachen/Huob/, die nach Adligenswil oder Ebikon möchten. 2. Erreichbarkeit für schulsoziale Einrichtungen für Schulkreis Meggen/Adligenswil mit Bus für Kinder/Mütter/Jugendliche. 3. Verbindung Meggen mit Umstieg in Sagi nach Rotkreuz für Züge nach Zug/Zürich.	Verschieden	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Die Verbindung Adligenswil-Meggen ist mit der Vertiefungsplanung Luzern Ost vorgesehen (frühestens im Fahrplan 2031).
60.025	Luzern Brühlstrasse - Meggen Piuskirche - Gottlieben	Meggen, Kreuz	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Linie 26 soll ab Adligenswil Dorf via Sagi - Meggerwald - Tschädigen - Sentibühlstrasse - Meggen Gottlieben verlängert und dort mit der Linie 25 verknüpft werden. Dies würde endlich eine direkte Verbindung zwischen Meggen und Adligenswil sowie Ebikon ermöglichen und Meggen besser in Richtung Rotkreuz und dessen Bahnknoten anbinden (Anschluss auf Postauto Linie 73). Auf dem bisherigen Abschnitt der Linie 26 Adligenswil-Brühlstrasse verkehren bereits 2 Linien (33, 73) in hoher Taktdichte als Ersatz.	Verschieden	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Die Verbindung Adligenswil-Meggen ist mit der Vertiefungsplanung Luzern Ost vorgesehen (frühestens im Fahrplan 2031).
60.025	Luzern Brühlstrasse - Meggen Piuskirche - Gottlieben		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Verbesserungsvorschlag für Linienenerweiterung bis nach Adligenswil oder Udligenswil; Linie ab Gottlieben weiterführen via Sentibühlstrasse mit Stopp an Kreuzung Obermattstrasse oder beim Tennisplatz, weiter via Tschädigen über Meggerwald (mit Stopp unterwegs) bis Sagi, weiter nach Adligenswil Dorf und via Stuben nach Ebikon Zentrum. Eine direkte Verbindung zwischen Meggen, Adligenswil und Udligenswil ist naheliegend, sinnvoll und attraktiv. 1. Für Reisende, die von Udligenswil oder Adligenswil nach Meggen wollen. 2. Verbindung von Meggen mit Umstieg in Sagi nach Rotkreuz für Züge nach Zug/Zürich. 3. Erreichbarkeit für schulsoziale Einrichtungen im Schulkreis Meggen/Adligenswil mit Bus für Kinder/Mütter/Jugendliche.	Verschieden	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Die Verbindung Adligenswil-Meggen ist mit der Vertiefungsplanung Luzern Ost vorgesehen (frühestens im Fahrplan 2031).

60.025	Luzern Brüelstrasse - Meggen Piuskirche - Gottlieben		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Hier geht es um die grundsätzliche Frage der Erschliessung des Gebiets hinter der Büttenehalde bis zur Endstation Gottlieben (werktags, das heisst Mo-Sa). Bevor Büttene durch den Trolleybus erschlossen wurde (Ende 2013), gab es Mo-Sa tagsüber den 15-Minuten-Takt bis Meggen Piuskirche. Der seitherige 30-Minuten-Takt hat zur Folge (Erfahrung in den 16 Jahren, seit wir an der Büttenehalde wohnen), dass die Busse in aller Regel weit weniger ausgelastet sind. Der 15-Minuten-Takt bietet grosse Vorteile, während bei 30 Minuten Abstand sehr unattraktiv ist. Die Dichte der privaten Fahrzeuge auf der Kreuzbuchstrasse spricht für sich. Im Gebiet kurz vor Klösterli (Seite Buchmatt) erlebte eine bauliche Verdichtung und so gibt es ein höheres Potenzial Fahrgäste der Linie 25. Daher der Antrag, die Linie 25 künftig ab Brüelstrasse mindestens bis Meggen Piuskirche werktags zumindest bis 20 Uhr alle 15 Minuten zu führen. Die Linie 26 hat auch den unattraktiven 30-Minuten-Takt. Dort gibt es ab Brüelstrasse bis Adligenswil zumindest die Alternative der anderen Linien inkl. Postauto.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar.
60.026	Luzern Brüelstrasse - Adligenswil - Ebikon Bahnhof - Ottigenbühl	Ebikon, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Linienführung Bus Nr. 26 Ottigenbühl - Bahnhof Ebikon: Die bisherige Route kann durch eine einfache Abkürzung massiv verbessert werden. Durch die vorgeschlagene Route können drei Signalanlagen umgangen werden, die Strecke ist kürzer und einfacher zu befahren. Anstatt wie bisher über die Zentralstrasse-Buchrainstrasse auf die Bahnhofstrasse zu gelangen, kann der Bus direkt von der Zentralstrasse auf die Bahnhofstrasse abbiegen. Vorteile: - Drei Signalanlagen können umfahren werden - Schnellere Strecke, durch Zeiteinsparung besserer Anschluss an Zug - Weniger Kurven - Geringere Belastung der ohnehin stark befahrenen Hauptstrasse In beiliegendem Plan bisherige Linienführung in Rot, vorgeschlagene Linienführung in Grün. Wir haben an unserer Generalversammlung des Quartiervereins Höfli unsere Mitglieder zur vorgeschlagenen Linienführung befragt und durchwegs positive Rückmeldungen erhalten.	zur Kenntnisnahme	Die Gemeinde Ebikon prüft derzeit verschiedene Optionen im Zusammenhang mit einer optimierten Linienführung der Busse im Bushub Ebikon. Für weitere Details kontaktieren Sie bitte die Gemeinde Ebikon.
60.026	Luzern Brüelstrasse - Adligenswil - Ebikon Bahnhof - Ottigenbühl		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Linie 26 könnte tagsüber bis Meggen verkehren (nach Luzern auf die Linie 73 umsteigen) und auch verdichtet werden: Zu NVZ: 15-Minuten-Takt zwischen Unterlölchi und Ottigenbühl Zu HVZ: 15-Minuten-Takt auf der gesamten Strecke Zu RVZ fährt sie weiterhin zur Brüelstrasse	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist die Massnahme aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Die Verbindung Adligenswil–Meggen ist mit der Vertiefungsplanung Luzern Ost vorgesehen (frühestens im Fahrplan 2031).
60.030	Horw - Eichhof - Luzern Bahnhof - Klinik St.Anna - Brüelstrasse	Kriens, Nidfeld	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bitte eine Verbindung zwischen Kriens, Nidfeld und Kantonsspital (wie jetzt die 14, dann Pilatusplatz bis Kantonsspital) Kriens, Nidfeld ist sehr schlecht angebunden.	Abgelehnt	Aufgrund der aktuellen Nachfrage auf der Linie 14, aus finanziellen Gründen sowie der anderen bereits bestehenden Linien auf dieser Strecke ist eine weitere Linie zwischen Kriens Nidfeld und Luzern Kantonsspital leider nicht realisierbar.
60.030	Horw - Eichhof - Luzern Bahnhof - Klinik St.Anna - Brüelstrasse	Luzern, Klinik St. Anna	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der Fahrplan der Linie 30 passt (in Kombination mit den Anschlüssen an der Brüelstrasse) am Mittag nicht zu den Schulschluss- und Schulstartzeiten der Sekundarschule Utenberg. Zu den übrigen Tageszeiten passt es sehr gut. Das Einzugsgebiet der Sek Utenberg erstreckt sich auch über die Quartiere Schädtrüti/Hochhüslweid, Würzenbach und Oberseeburg/Büttene. Mit dem Fahrplanentwurf könnten die Schüler den Mittag nicht mehr daheim verbringen - und dies teilweise wegen wenigen Minuten verpasster bzw. zu knapper Anschlüsse. Wunsch: - 11.53 (statt 11.48 Uhr) ab St. Anna Richtung Brüelstrasse, Anschluss an der Brüelstrasse optimal zur Linie 3 Richtung Büttenehalde und bei der Schöllihalde zur Linie 26 Richtung Hochhüslweid - 12.52 oder 12.53 (statt 12.51) ab Brüelstrasse Richtung St. Anna, zwecks weniger knappem Anschluss von Linie 3 von Büttenehalde (Ankunft 12.50); Anschluss bei Schöllihalde von Linie 73 von Hochhüslweid passt noch immer Anregungen zur Linie 30, damit Wunsch erfüllt werden kann: - Wechsel vom 10'- zum 15'-Takt nach 8 Uhr um 5 Minuten verschoben, d.h. 8.08 (statt 8.03) ab Horw und 8.46 (statt 8.41) ab Brüelstrasse - alle nachfolgenden Kurse entsprechend um 5 Minuten schieben bis ca. 12 Uhr ab den beiden Startpunkten. - Ab ca. 12 Uhr Späterlegung Abfahrtszeiten ab Brüelstrasse und Horw Zentrum bis Taktwechsel von 15'- zu 10'-Takt um 1-2 Minuten. - Falls für Übergang zwischen 5- und 1-minütiger Verschiebung gegenüber den bisher geplanten Fahrplänen sinnvoll, evtl. Anpassung Startzeitpunkt Zusatzfahrzeug Hinweis: Mit diesen Anpassungen an der Linie 30 sind keine Anpassungen an den Linien 3/4 (und in der Folge bei den Linien 6 bzw. 2) nötig. Das Anliegen entspricht gemäss mündlichen Rückmeldungen dem Bedürfnis vieler Sekundarschüler:innen und ihrer Eltern im Quartier.	Abgelehnt	Der Antrag wird abgelehnt. Im Rahmen der konzeptionellen Planungen konnten nicht alle geplanten Transportketten hergestellt werden, die aktuell vorhanden sind. Bei der Konzeption der Linie 30 wurden zudem den Anschlüssen am Bahnhof Luzern ein hohes Gewicht beigemessen.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens, Oberkuonimatt	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die ursprünglich für den Fahrplanwechsel 2022 vorgesehene Verschiebung der Linie 16/neu 31 wurde damals auf ein späteres Fahrplanjahr verschoben, da die neue/verschobene Haltestelle Oberkuonimatt an der Kreuzung Am Mattenhof/Horwerstrasse noch nicht realisiert wurde (siehe https://www.zentrulpilus.ch/politik/buslinie-durch-kuonimatt-in-kriens-ist-gereitet-fuer-den-moment-1989655/). Diese Verschiebung ist wichtig, damit das Quartier Kuonimatt weiterhin gut an das Busnetz angeschlossen ist. Die Haltestellen an der Ringstrasse sind nicht nur aufgrund des längeren Fussweges, sondern auch aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und dem damit verbundenen tiefen Sicherheit und der tiefen Aufenthaltsqualität keine hinreichende Alternative. Mit der verschobenen Haltestelle könnte die Linie 14/neu 30 nicht mehr in Oberkuonimatt halten. Im Fahrplanentwurf des Feldes 60.030 ist jedoch der Halt in Oberkuonimatt weiterhin enthalten. Aus diesem Grund ist unklar, ob die Haltestelle wie im verlinkten Artikel versprochen tatsächlich verschoben wird. Ich beantrage deshalb, dass Sie klarstellen, dass die Haltestelle tatsächlich verschoben wird, oder aber dass der Bus bis zu dieser Verschiebung weiterhin durch das Kuonimatt-Quartier verkehrt. Am besten wäre natürlich, wenn sowieso weiterhin ein Bus durch das Quartier fährt. Die Zeitreserve für die etwas längere Fahrzeit ist vorhanden: Die Strecke könnte von der Linie 21/neu 32 bedient werden, welche sowieso 18 Minuten Aufenthalt in Luzern plus acht Minuten Aufenthalt in Sidhalde hat. Die Strecke könnte auch wie heute mit der Linie 16/neu 31 bedient werden: Die zusätzliche Fahrzeit für die Bedienung des Quartiers Kuonimatt kann kompensiert werden, indem der Bus analog der Abendkurse der neuen Linie 15 von den Pilatusbahnen auf direktem Weg nach Zentrum Pilatus fährt, statt den Umweg über Krauerhalle-Grossfeldstrasse zu fahren (wobei die Haltestelle Krauerhalle trotzdem von allen Bussen bedient würde, einfach erst nach Zentrum Pilatus und nicht "doppelt" auf der Schleife). Wenn diese Schleife Grossfeldstrasse zwingend befahren werden muss, so wäre auch eine Erschliessung zumindest in der Hauptverkehrszeit möglich, indem die Standzeit in Horw Zentrum der Linie 16/neu 31 für eine Stichfahrt auf direktem Weg zur Busschleife Kuonimatt verwendet würde. Zuletzt möchte ich aber noch positiv zurückmelden, dass die Restrukturierung des Krienser Ortsbusses 15 (neu 15/31/32) sehr gut gelungen ist, insbesondere in Bezug auf den Liniennast Pilatusbahnen. Es ist sehr erfreulich, dass die Stationen Klosterli und Josef Schryberstrasse nun doch bedient werden, da diese doch etwas weit von der 1er-Strecke liegen. Die Schliessung von Senti und Südstrasse ist gut verkraftbar, da diese wirklich sehr nahe bei Pulvermühle bzw. Josef Schryberstrasse liegen; folglich wird so die Schlaufe Pilatusbahnen deutlich beschleunigt, während die Einbussen in der Erschliessungsqualität minimal bleiben. Es stellt sich höchstens die Frage, ob die Standzeit nicht besser in Busschleife statt Pilatusbahnen stattfinden soll: Eine Standzeit in Pilatusbahnen führt zu einem weniger attraktiven Angebot ab Josef Schryberstrasse und Senti, da die durch die abgekürzte Schlaufe gewonnene Zeit in Pilatusbahnen wieder verloren geht; da ja die heutige Linie 16 und Teile der heutigen Linie 15 nicht mehr die Busschleife bedienen, sollte auch genug Platz bei den Haltekannten verfügbar sein. Zuletzt begrüsse ich es sehr, dass in der Standzeit des Sonnenberg-Busses die Pilatusbahnen auch Abends bedient werden. Würden die Standzeiten auch ausreichen, um Abends auch Josef Schryberstrasse-Senti zu bedienen (analog des heutigen Fahrplans Linie 15 Nebenerverkehrszeit), oder sogar für eine halbstündliche Linienführung Busschleife-Sonnenberg-Gemeindehaus-(Busschleife oder direkt via Gemeindehausstrasse)-Zentrum Pilatus-Pilatusbahnen-Krauerhalle-Sidhalde und auf direktem Weg (ohne Grossfeldstrasse) zurück nach Busschleife? Es würde mich sehr freuen, wenn (evtl. auch in einer späteren Fahrplanperiode) mit diesem oder einem ähnlichen Konzept alle Krienser Stationen auch abends bedient würden.	Abgelehnt	Danke für die Rückmeldung. Eine Realisierung der beschriebenen Haltestelle ist aufgrund der geringen Haltestellenabständen zu den Haltestellen Oberkuonimatt und Kriens Mattenhof Bahnhof nicht sinnvoll. Die Haltestelle Oberkuonimatt bleibt zudem bestehen, damit die Linie 30 (heute Linie 14) das Gebiet weiterhin bedienen kann. Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltspunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens, Pilatusbahn	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der letzte an der Busschleife ankommende 31er (65 167) soll "auf dem Weg ins Depot" nochmals die Runde St. Niklausengasse - Jos. Schryberstr. - Klosterli - Pilatusbahn - Krauerhalle - Hofmatt Bellpark (- Kriens Zentrum) befahren. Damit kann die lange Lücke bis zum ersten 15er zur Pilatusbahn geschlossen werden.	Angenommen	Das Anliegen ist betrieblich machbar und wird umgesetzt.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Am 4. Mai 2026 wurde dem Stadtrat Kriens eine Petition für den öffentlichen Verkehr eingereicht, die von 616 Personen unterschrieben wurde zur Sicherung der öV-Erschliessung in den Quartieren Spitzmatt/Oberdorf. Das vorliegende Buskonzept zeigt eine Verschlechterung zur aktuellen Linie 15, welche künftig an die Linie 31 gebunden wird: Haltestelle Senti, Südstrasse und Bachstrassen werden aufgehoben. Das vorliegende Buskonzept 2027 zeigt im Vergleich zur Vorvernehmlassung positive Entwicklungen der Linie 31: Erhalt Josef-Schryberstrasse, Klosterlistrasse Dennoch wird durch die Aufhebung der drei Haltestellen die Erschliessungsgüte des öV massiv verringert, insbesondere für das Quartier Spitzmatt (ca. 300 Personen betroffen). Die Standortattraktivität verschlechtert sich und es kommt zu „unerschlossenen“ Bebauungen. Die Bewohnenden werden dazu gedrängt, auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umzusteigen. Durch die vergrösserte Distanz zu Haltestellen sind bereits ab dem nächsten Fahrplanwechsel mobilitätseingeschränkte Personen sozial ausgeschlossen. Aus diesen Gründen ist diese Aufhebung nicht akzeptabel. (Erhalt der Haltestelle Senti/Südstr. Eingabe über Linie 15). Anzahl betroffene Personen und weitere Details siehe Beilage. Gemäss dem Fahrplanentwurf wird der Bus neu sechs Minuten bei der Haltestelle Pilatusbahn verweilen. Der Zeitbedarf für das Wendemanöver für die Bachstrasse beträgt 3 Minuten, was die VBL am Webinar vom 27.05.2026 bestätigt hat. Ein ähnliches Wendemanöver bleibt im Fahrplanwechsel an den Endpunkten Sidhalde und Spitz erhalten, ohne Busschleife. Das Komitee hat den Vorschlag, für das Wendemanöver der Pilatusbahn eine alternative Route zu wählen. Bei diesem Vorschlag soll die Linie 31 über die Klosterlistrasse und den Bach zur Bachstrasse fahren und dann über die Gehringstrasse weiterfahren. Um dieses Vorhaben umzusetzen, ist es erforderlich, die bereits angedachte Brücke über den Haslibach zu realisieren und im Bereich des Knotens Gerhingstrasse/Schlossweg eine minimale Verbreiterung vorzunehmen. Für die Realisierung der Brücke ist der Stadtrat Mäurer Frey/ Pilatus-Bahnen AG informiert und offen für Gespräche. Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle bei der Brückeneinmündung im Bereich Klosterlistrasse 21/23 wird eine verbesserte öV-Erschliessung ermöglicht, von der über 160 Personen profitieren können. Die Infrastrukturmassnahmen für die Brücke ermöglichen nicht nur ein optimiertes Wendemanöver des Busses, sondern tragen somit zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Quartier Spitzmatt bei. Darüber hinaus ermöglichen sie eine engmaschigere Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr. Bitte entnehmen Sie weitere Details in den Plänen in Beilage. Ich stelle deshalb folgende Anträge: •Erhalt Haltestelle Bachstrasse •Weiterführung des Wendemanövers bis zum Bau der Brücke Haslibach •Minimale Verschiebung Klosterlistrasse •Planung und Realisierung der Brücke über den Haslibach (Bereich Parzelle 3124/3991) •Neue Haltestelle im Bereich der Brückeneinmündung •Verbreiterung beim Knoten Gehringstrasse/Schlossbergweg	Abgelehnt	Die Wendezeit von 6 Minuten bei den Pilatusbahnen reicht nicht aus, um zusätzlich die Haltestelle Bachstrasse zu bedienen und gleichzeitig einen stabilen Betrieb auf der Linie zu gewährleisten. Die Umsetzung ist daher zurzeit nicht möglich. Die Ausgangslage wird bei neuen Infrastrukturen bzw. nach Realisierung der geplanten Brücke erneut geprüft. Die Realisierungszeit der erwähnten Brücke übersteigt den Zeithorizont der Vernehmlassung und ist mit dem Infrastruktureigentümer (Stadt Kriens) zu klären.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens, Oberkuonimatt	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich lehne die Aufhebung der Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt ab. Für ältere Menschen, gehbehinderte Personen und Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen bedeutet die Vergrößerung der Distanz zur nächsten Haltestelle eine erhebliche Verschlechterung ihrer Mobilität. Viele von ihnen sind auf eine wohnortsnahe ÖV-Erschliessung angewiesen, um selbstständig einkaufen zu können, Arzttermine wahrzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen oder am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Wird der Weg zur nächsten Haltestelle zu lang oder zu beschwerlich, besteht die Gefahr, dass betroffene Personen den öffentlichen Verkehr deutlich seltener nutzen oder ganz darauf verzichten müssen. Dies kann zu sozialer Isolation und Vereinsamung führen und die selbstständige Lebensführung erschweren. Für einzelne ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen kann eine gute ÖV-Erschliessung sogar ein wichtiger Faktor dafür sein, weiterhin in ihrer Wohnung oder ihrem Haus wohnen zu können. Eine Verschlechterung der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs kann deshalb die Lebensqualität und Selbstständigkeit dieser Menschen erheblich beeinträchtigen. Zudem werden im Quartier in den kommenden Monaten und Jahren zahlreiche neue Wohnbauten erstellt beziehungsweise geplant. Dadurch wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner weiter zunehmen. Gerade vor dem Hintergrund dieser Quartierentwicklung erscheint die Aufhebung von Haltestellen widersprüchlich. Statt die ÖV-Erschliessung zu reduzieren, sollte dem erwarteten Bevölkerungswachstum mit einem attraktiven und gut erreichbaren Angebot Rechnung getragen werden. Ich beantrage daher, die Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt beizubehalten.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens Mattenhof, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Keine Aufhebung der Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt! Für ältere Menschen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität oder gesundheitlichen Beeinträchtigungen würde die grössere Distanz zur nächsten Haltestelle eine deutliche Verschlechterung ihrer Mobilität bedeuten. Eine wohnortsnahe ÖV-Erschliessung ist für viele wichtig, um selbstständig Besorgungen zu erledigen, Arzttermine wahrzunehmen und am sozialen Leben teilzunehmen. Längere und beschwerlichere Wege können dazu führen, dass Betroffene den öffentlichen Verkehr seltener nutzen oder ganz darauf verzichten müssen. Dies beeinträchtigt ihre Selbstständigkeit und kann soziale Isolation fördern. Gleichzeitig entstehen im Quartier zahlreiche neue Wohnbauten, wodurch die Einwohnerzahl weiter steigen wird. Vor diesem Hintergrund erscheint der Abbau von Haltestellen widersprüchlich. Statt die ÖV-Erschliessung zu verschlechtern, sollte dem erwarteten Bevölkerungswachstum mit einem attraktiven und gut erreichbaren Angebot Rechnung getragen werden. Ich beantrage deshalb, die Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt beizubehalten.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich lehne die Aufhebung der Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt ab. Für ältere Menschen, gehbehinderte Personen und Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen bedeutet die Vergrößerung der Distanz zur nächsten Haltestelle eine erhebliche Verschlechterung ihrer Mobilität. Viele von ihnen sind auf eine wohnortsnahe ÖV-Erschliessung angewiesen, um selbstständig einkaufen zu können, Arzttermine wahrzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen oder am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Wird der Weg zur nächsten Haltestelle zu lang oder zu beschwerlich, besteht die Gefahr, dass betroffene Personen den öffentlichen Verkehr deutlich seltener nutzen oder ganz darauf verzichten müssen. Dies kann zu sozialer Isolation und Vereinsamung führen und die selbstständige Lebensführung erschweren. Für einzelne ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen kann eine gute ÖV-Erschliessung sogar ein wichtiger Faktor dafür sein, weiterhin in ihrer Wohnung oder ihrem Haus wohnen zu können. Eine Verschlechterung der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs kann deshalb die Lebensqualität und Selbstständigkeit dieser Menschen erheblich beeinträchtigen. Zudem werden im Quartier in den kommenden Monaten und Jahren zahlreiche neue Wohnbauten erstellt beziehungsweise geplant. Dadurch wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner weiter zunehmen. Gerade vor dem Hintergrund dieser Quartierentwicklung erscheint die Aufhebung von Haltestellen widersprüchlich. Statt die ÖV-Erschliessung zu reduzieren, sollte dem erwarteten Bevölkerungswachstum mit einem attraktiven und gut erreichbaren Angebot Rechnung getragen werden. Ich beantrage daher, die Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt beizubehalten.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Wir sind eine 5-köpfige Familie und ich bin viel mit allen drei Kindern alleine unterwegs und brauche diese ÖV-Verbindung dringend weiter.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens Mattenhof, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der 16 Bus gehört durch unser grosses Quartier. Wenn der Bus wie die andern 2 Busse die Ringstrasse befährt, wird er sehr viel im Stau stehen. Ausserdem werden, wenn der Bus nicht mehr durchs Quartier fährt, die älteren Menschen, welche nicht mehr so gut zu Fuss sind und kein Auto mehr haben einfach vergessen. Ebenso die Musikschüler, welche nach Kriens in die Musikschule gehen. Von mir aus eine grosse Fehlentscheidung. Wir haben vor einigen Jahren über 800 Unterschriften im Quartier gesammelt für den Erhalt der Buslinie und auch eingereicht. Eine Abschaffung wäre falsch und schade.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens, Oberkuonimatt	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich lehne die Aufhebung der Haltestelle ab. Für ältere Menschen ohne eigenes Privatfahrzeug ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sehr wichtig, um ohne fremde Hilfe das Leben zu meistern.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Linie 16 in Kriens ist für uns Kuonimattler ein sehr wichtiges öffentliches Verkehrsmittel. Hier leben viele Menschen jeden Alters und unterschiedlicher Bedürfnisse die auf diese Buslinie angewiesen sind.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Horw, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Aufhebung der Haltestellen Rosenstrasse, Kuonimatt, Dattenmatt ist nicht akzeptabel. Für die älteren und gehbehinderten Menschen ist das eine sehr einschneidender Abbau ihrer öV-Anbindung und Mobilität. Sie können die weit entfernten Haltestellen zum Teil nicht erreichen, wenn sie mit ihren Einkäufen unterwegs sind. Das Schulhaus, Kindergarten und Musikschüler sind angewiesen auf einen nahen ungefährlichen Zugang zum öV. Da es auf der Ringstrasse schon ein dichtes öV-Angebot hat, ist es nicht Zielführend mit noch mehr Bussen dort zu fahren. Es würde keine neuen Kunden aus der Kuonimatt geben, wenn man noch weitere Wege gehen muss um den öV zu nutzen. Eine Umfrage im Kuonimattquartier hat zum klaren Ergebnis des Erhalts des 16ers in der Kuonimatt ergeben. Das wurde auch dem Gemeinderat Maurus Frei mitgeteilt und seine Unterstützung gefordert. Die meisten befragten Personen wären auch mit dem Halbstundentakt vollumfänglich einverstanden. So könnte der Viertelstundentakt alternierend auf der Ringstrasse und durch die Kuonimatt fahren. Zudem ist zu bedenken, dass die Verkehrslage auf der Ringstrasse bedenklich zunehmend ist. Bei Veranstaltungen auf der Allmend, Pilatusarena, FCL oder Pendlerzeiten kommt es regelmässig zu viel Stauzeiten, die durch die Kuonimatt umfahren werden können. Auch wurde die Bewegungsfreiheit Richtung Horw durch die Schliessung von zwei Bahnübergängen massiv eingeschränkt für die gehbehinderte Personen. Für das Quartier Konimatt ist der neue Fahrplan mit der Schliessung der Haltestellen Rosenstrasse, Kuonimatt, Dattenmatt ein klarer Abbau des öV und in diesen Zeiten sollte der öV ausgebaut werden.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der Abschaffung der Buslinie beziehungsweise die Umfahrung über die Ringstrasse Ost ist für uns Bewohner des Quartiers Kuonimatt nicht nachvollziehbar. Im Quartier leben Familien sowie viele ältere Personen, die auf eine gute Anbindung mit kurzen Wegen zur Bushaltstelle angewiesen sind. Warum neu mehrere Linien auf der gleichen Strecke entlang der Ringstrasse hintereinander fahren müssen, ist für mich ökonomisch wie ökologisch fragwürdig. Warum fährt dann nicht eine Linie weiterhin durchs Quartier und bedient dir drei Haltestellen? Wir wären froh wenn die Bedürfnisse der Quartierbewohner künftig besser berücksichtigt werden.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens, Grabenhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Als direkt an der Linie 16 wohnende Person möchte ich eine Einschätzung aus Sicht der unmittelbar betroffenen Anwohnerschaft einbringen. Aus meiner Beobachtung wird die Linie nur von sehr wenigen Personen genutzt. Die umliegenden Haltestellen sind zudem für die allermeisten Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers gut und in zumutbarer Distanz erreichbar. Vor diesem Hintergrund erscheint mir die geplante Aufhebung nachvollziehbar und aus Sicht eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes vertretbar. Wichtig ist mir jedoch, dass mit der Aufhebung niemand von einer angemessenen Erschliessung ausgeschlossen wird. Für ältere Menschen, gehbehinderte Personen und Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen, die nicht mehr ausreichend mobil sind, sollte als Ersatz eine Rufbuslösung geschaffen werden. Ein solches bedarfsorientiertes Angebot wäre flexibel und würde gezielt jene Personen erreichen, die tatsächlich auf eine wohnortsnahe Unterstützung angewiesen sind. Ein Rufbusangebot würde die soziale Verträglichkeit der Linienaufhebung sicherstellen und die Akzeptanz im Quartier deutlich erhöhen. So liessen sich ein wirtschaftlicher Betrieb und die Mobilitätsbedürfnisse der besonders betroffenen Personen sinnvoll verbinden. Ich beantrage daher, die Aufhebung mit der gleichzeitigen Einführung einer Rufbuslösung für mobilitätseingeschränkte Personen zu verbinden.	Abgelehnt	Das Anliegen betrifft die grundsätzliche Ausgestaltung des Angebots und geht über den Gegenstand der aktuellen Fahrplanvernehmlassung hinaus. Eine Umsetzung ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht vorgesehen, da die zu erwartende Nachfrage und die damit verbundenen Kosten in keinem angemessenen Verhältnis stehen. Die Rückmeldung wird im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung geprüft.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich bin absolut gegen die Aufhebung der Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt. Für ältere Menschen, gehbehinderte Personen und Menschen Einschränkungen bedeutet die Vergrösserung der Distanz zur nächsten Haltestelle eine erhebliche Verschlechterung ihrer Mobilität. Viele von ihnen sind auf eine wohnortnahe ÖV-Erschliessung angewiesen, um selbstständig einkaufen zu können, Arzttermine wahrzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen oder am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Wird der Weg zur nächsten Haltestelle zu lang, besteht die Gefahr, dass betroffene Personen den öffentlichen Verkehr deutlich seltener nutzen oder ganz darauf verzichten müssen. Dies kann zu sozialer Isolation und Vereinsamung führen und die selbstständige Lebensführung erschweren. Für einzelne ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen kann eine gute ÖV-Erschliessung sogar ein wichtiger Faktor dafür sein, weiterhin in ihrer Wohnung oder ihrem Haus wohnen zu können. Eine Verschlechterung der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs kann deshalb die Lebensqualität und Selbstständigkeit dieser Menschen erheblich beeinträchtigen. Auch wird das unsere Gesellschaft viel mehr Geld kosten. Zudem werden im Quartier in den kommenden Monaten und Jahren zahlreiche neue Wohnbauten erstellt und geplant. Dadurch wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner weiter zunehmen. Gerade vor dem Hintergrund dieser Quartierentwicklung ist die Aufhebung von Haltestellen absolut nicht durchdacht. Statt die ÖV-Erschliessung zu reduzieren, sollte dem erwarteten Bevölkerungswachstum mit einem attraktiven und gut erreichbaren Angebot Rechnung getragen werden. Auch wird die Ringstrasse nicht allen Verkehr schlucken und es wird sicher mehr Stau geben. Ich beantrage die Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt beizubehalten.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der Bus soll durch die Kuonimatt geführt werden. Durch die Ringstrasse fahren genügend Busse. Und alle stehen im gleichen Stau. Unser Quartierbus wird sehr oft von der Schule für ins Schwimmen, von Schülern mit schweren/unhandlichen Instrumenten in den Unterricht oder auch von älteren Personen die nicht mehr so gut zu Fuss sind für Einkäufe und Besorgungen genutzt. Sie bleiben so mobil. Dies sollte unterstützt werden. Bitte überdenkt diese Linienführung nochmals.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Wieso ist es nicht möglich einer von drei Bussen über das Quartier Kuonimatt weiterlaufen zu lassen? Über die Ringstrasse fahren schon der 14er und der 21er. Bei Stau, was immer öfters vorkommt, stehen dann gleich drei Büsse im Stau. So hätte wenigstens einer noch die Möglichkeit pünktlich zu sein. Ausserdem muss es doch möglich sein ein Quartier nicht vollständig von den ÖV-Verbindungen auszuschliessen - das ist ja ein riesiger Rückschritt. Eigentlich wäre es doch das Ziel viele Einwohner zu erreichen. Auch haben wir Ältere, Betagte und Schulklassen, welche hier regelmässig den Bus benutzen. Stellen Sie sich vor, sie müssen mit 24 Kindern an der Bushaltestelle Oberkuonimatt auf den Bus warten; in meinen Augen nicht eine gute Lösung. An einer Hauptstrasse mit so viel Verkehr.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich lehne die Aufhebung der Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt ab (Buslinie 16). Für ältere Menschen, gehbehinderte Personen und Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen bedeutet die Vergrösserung der Distanz zur nächsten Haltestelle eine erhebliche Verschlechterung ihrer Mobilität. Viele von ihnen sind auf eine wohnortnahe ÖV-Erschliessung angewiesen, um selbstständig einkaufen zu können, Arzttermine wahrzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen oder am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens Mattenhof, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Dass die Buslinie 16 neue über die Ringstrasse fährt anstatt durchs Kuonimattquartier ist nicht nachvollziehbar. Auf der Ringstrasse verkehren bereits die Linie 14 und 21 und auf der Ringstrasse herrscht im Feierabendverkehr immer Stau. Dann hätte ich eine Abschaffung der Linie 16 besser verstanden als eine neue Streckenführung. Jedoch würde ich eine Weiterführung durchs Quartier begrüßen - man könnte den Intervall verlängern und an Abenden und Wochenenden das Angebot reduzieren. Für die Schüler war er ideal, um in den Schwimmunterricht zu gelangen - da wäre es ideal, wenn das Gespräch zur Schule gesucht würde, falls die Anzahl Fahrten durchs Quartier vermindert wird.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Erhalt Buslinie 16. Ich fahre regelmässig von Kriens, Kuonimatt bis Kriens, Busschleife zur Arbeit und zurück.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Der Bus 16 durch Kuonimatt wird benötigt.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens, Oberkuonimatt	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich lehne die Aufhebung der Haltestellen Rosenstrasse, Kuonimatt und Dattenmatt ab. Es ist eine wichtige Buslinie für das Kuonimatt-Quartier. Für ältere oder gehbehinderte Menschen. Auch die Kinder haben so eine sichere Anbindung zur Stadtmitte Kriens. So wird das Benützen des ÖV's nicht gefördert. Im Quartier wird noch immer viel gebaut. Auch das Schulhaus muss erweitert werden. Gerade deshalb sind die Bushaltestellen Dattenmatt, Kuonimatt, Rosenstrasse Mattenhof wichtig. Wenn die älteren Menschen ausgegrenzt werden geht gar nicht. Es wäre so schön mit dem Bus bis vor den Pilatusmarkt zu fahren. Auch eine Arztpraxis befindet sich unmittelbar bei der Haltestelle Rosenstrasse. All dies darf nicht einfach aufgelöst werden.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens Mattenhof, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Betrifft ehemaliges Teilstück Mattenhof-Pilatusmarkt dur Kuonimatt-Quartier: Es ist schade, unverständlich und unsinnig, dass ein Quartierbus aus einem Quartier genommen wird, nur damit der gleiche Bus hinter zwei anderen Bussen um das Quartier fahren und im Stau stecken bleiben kann. Zwar ist das Teilstück Kuonimatt-Quartier nicht einfach zu fahren mit der Schlaufe bei der Haltestelle Kuonimatt, aber es ist immer noch besser, als im Stau zu stehen. Durch das Quartier konnte die bisherige Buslinie 16 den Stau immer grossräumig umfahren und somit einiges an Zeit wieder gut machen, was nun mit der Streckenführung über die Ringstrasse nicht mehr möglich ist. Weiter ist für mich die Begründung unsinnig, dass für die Bewohner des Quartiers in 500m Laufristanz eine Haltestelle verfügbar sei. Dies mag sein, jedoch ist dies für ältere Einwohner, Schüler für den Musikschulunterricht, Schulklassen sowie junge Eltern mit Kinderwagen nicht einfach zu machen. Weiter müsste nach dieser Begründung auf der Teilstrecke Horwerstrasse (Haltestellen Krauerhalle bis Lauerzweg) ebenfalls die Hälfte aller Haltestellen entfernt werden. Da sind auf einer Distanz von 1km 4 Haltestellen, was nach der 500m Regel ebenfalls zu viel ist. Eine alternative Lösung wäre, dass der Quartierbus nach wie vor durch das Quartier fährt, die Schlaufe Haltestelle Mattenhof jedoch nicht mehr umfährt, sondern direkt von der Kreuz- in die Blumenstrasse einbiegt. Weiter würde die Möglichkeit bestehen, dass der Bus nach 21:00 Uhr nicht mehr durch das Quartier fährt, sondern über die Ringstrasse fährt. Zu diesem Zeitpunkt hat es sicher keinen Verkehr mehr. Als langjähriger Quartierbewohner und Busbenutzer möchte ich die verantwortlichen Personen dringendst dazu aufrufen, diesen unsinnigen Entscheid zu überdenken und den Bus weiterhin durch das Quartier zu führen. Dies würde dem Interessen von über 800 Bewohnern entsprechen, welche von einigen Jahren bereits bei einer Unterschriftensammlung zum Erhalt des Quartierbus durch das Kuonimattquartier unterschrieben haben. Diese Unterschriftensammlung wurde damals bei den entsprechenden Gremien abgegeben, hat bisher jedoch zu keinen Rückmeldungen geführt, was sehr enttäuschend ist.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bitte erhalten Sie unbedingt die aktuelle Route durch das Kuonimattquartier (Kreuzstrasse) inklusive Haltestelle Dattenmatt. Diese Busverbindung ist für das ganze Quartier, vor allem ältere Leute, sehr wichtig. Andernfalls wäre keine Alternative in vernünftiger Gehdistanz zu erreichen (zum Beispiel Anwohner der Veichenstrasse).	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Gerne möchten wir Sie von Herzen bitten, die Bushaltestelle Dattenmatt in Kriens nicht aufzuheben. Für viele Einwohnerinnen und Einwohner unseres Quartiers bedeutet die Aufhebung der Bushaltestellen längere und beschwerlichere Fusswege zur nächsten Haltestelle. Besonders betroffen sind ältere Menschen, Familien mit Kindern sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Lebensqualität in unserem Quartier. Durch die Verlegung der Buslinie an den Quartierrand wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs weniger attraktiv, was dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik entgegenwirkt. Wenn der Zugang zum öffentlichen Verkehr erschwert wird, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Menschen häufiger das Auto nutzen. Gerade in Zeiten, in denen die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs angestrebt werden, erscheint dies als das falsche Signal. Ich bitte Sie deshalb, die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung angemessen zu berücksichtigen und die Bushaltestellen entlang der Route Mattenhof-Dattenmatt nicht aufzuheben.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhofpunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich bin eine 75-jährige Grossmutter und reise aus dem Kanton Aargau mit dem Zug und Bus an, um im Kuonimattquartier meine Enkelkinder zu hüten. Leider habe ich erfahren, dass die Bushaltestelle Dattenmatt aufgehoben werden soll. Ich möchte Sie höflich bitten, dies nicht zu tun. Die Nähe der Bushaltestelle Dattenmatt zum Hüteort ist ideal und es freut mich, dass ich meine Familie so unterstützen kann. Kaum vorstellbar, wenn ich den Weg vom Bahnhof Mattenhof zu Fuss zurücklegen müsste. Die Haltestelle Wiggenhof ist für mich keine Option, da der Weg zu Fuss zu weit ist. Auch nutze ich mit meinen Enkelkindern oft die Bushaltestelle Dattenmatt, da sie für an den Bahnhof oder Richtung Kriens ideal gelegen ist. Die Bushaltestelle Wiggenhof ist zu weit weg, zu laut und zu gefährlich mit kleinen Kindern. Kommt dazu, dass der Weg von der Haltestelle Wiggenhof sehr unheimlich ist, sobald es Abend wird. Zukünftig müsste ich mit dem Auto am Bahnhof Mattenhof abgeholt und wieder gebracht werden, was sicher nicht im Sinn einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist. Daher bitte ich Sie, die Bushaltestelle Dattenmatt nicht aufzuheben.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Wir finden es sehr tragisch für unser Quartier mit vielen älteren Personen, welche bereits oder in naher Zukunft sehr auf die jetzige Busführung durchs Kuonimattquartier angewiesen sind. Drei Haltestellen werden aufgelöst. Riedstrasse, Kuonimatt und Rosenstrasse. Es ist undenkbar als gehbehinderte, ältere Person (allenfalls mit Rollator) nach Horw Bahnhof, Mattenhof oder Horw Zentrum zu laufen. Es ist unglaublich, dass man dieses Quartier einfach grossräumig umfährt. Wenn doch nur EINE HALTESTELLE bleiben könnte! Warum ist es nicht möglich die Linie 16 mit einem kleineren Bus zu fahren? Hergiswil NW machts vor.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Wir benötigen die Haltestelle Kuonimatt dringend. Es kann ja nicht sein das unser Quartier von dem geplanten Rückschritt betroffen ist! Drei Busse, die durch die Ringstrasse fahren und im Stau stehen! Und wir haben keine direkte Verbindung mehr für ins Dorf, für den Schwimmunterricht (Kinder), Post (ältere Leute) usw. Bitte überdenkt diesen Schritt nochmals.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bitte Rosenstrasse erhalten. Es ist sehr wichtig.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.

60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)	Kriens Mattenhof, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Die Linie 16 ist für uns ältere oder sonstige beeinträchtigte Menschen im Kuonimattquartier enorm wertvoll und ein zuverlässiger Zubringer zu Arzt, Bahn, Einkauf etc. Deshalb unbedingt beibehalten.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich bin mit der geplanten Aufhebung der Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt nicht einverstanden und beantrage diese beizubehalten. Die Erschliessung eines Quartiers durch den öffentlichen Verkehr sollte nicht allein unter dem Gesichtspunkt möglichst kurzer Fahrzeiten betrachtet werden. Ebenso wichtig ist die Erreichbarkeit der Haltestellen für die Bevölkerung. Gerade für ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen kann eine Vergrösserung der Distanz zur nächsten Haltestelle eine erhebliche Verschlechterung darstellen. Viele Betroffene sind auf eine wohnortsnahe öV-Anbindung angewiesen, um ihren Alltag selbstständig bewältigen zu können. Dazu gehören Einkäufe, Arztbesuche, Behördengänge, soziale Kontakte und weitere Aktivitäten des täglichen Lebens. Was für mobile Personen lediglich einen etwas längeren Fussweg bedeutet, kann für andere eine wesentliche Hürde darstellen. Eine gute Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs trägt wesentlich dazu bei, dass ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ihre Selbstständigkeit erhalten und weiterhin aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Die Aufhebung von Haltestellen läuft diesem Ziel entgegen und beeinträchtigt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gerade für jene Bevölkerungsgruppen, die besonders auf ihn angewiesen sind. Hinzu kommt, dass im Quartier in den kommenden Jahren zahlreiche neue Wohnbauten entstehen beziehungsweise geplant sind. Dadurch wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner weiter zunehmen. Vor diesem Hintergrund erscheint es widersprüchlich, das Angebot im Quartier zu reduzieren. Vielmehr sollte die öV-Erschliessung der erwarteten Entwicklung Rechnung tragen und langfristig gesichert werden. Aus diesen Gründen bin ich mit der geplanten Aufhebung der Haltestellen Kuonimatt, Rosenstrasse und Dattenmatt nicht einverstanden und ersuche darum, diese weiterhin zu bedienen.	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
60.031	Kriens Pilatusbahnen - Mattenhof - Horw Zentrum (-Spitz)		Verkehrsbetriebe Luzern AG	Ich finde es total falsch das Kuonimatt nicht mehr zu befahren. Ob jung oder alt, wir benutzen die Linie 16 sehr gern. Vor allem wird somit der Feierabendstau auf der Ringstrasse umfahren. Und man erreicht pünktlich den Bahnhof Mattenhof!	Abgelehnt	Die Verlegung der heutigen Linie 16 auf die Ringstrasse wurde im Rahmen der Studien «AggloMobil 4» und «Bus 2024» geprüft und als zweckmässig beurteilt. Ausschlaggebend dafür ist insbesondere, dass die Führung über die Kuonimatt aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an die südliche Ringstrasse mit einem rund drei Minuten längeren Fahrweg verbunden ist und für durchfahrende Fahrgäste entsprechend unattraktiver ist. Zudem liegt der überwiegende Teil des Kuonimattquartiers im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte Horw Bahnhof und Kriens Mattenhof und ist damit bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Einstiegsfrequenzen an den betroffenen Haltestellen sind zudem vergleichsweise gering. Mit der Verlegung auf die Ringstrasse kann die künftige Linie 31 zudem von den geplanten Busbeschleunigungsmassnahmen profitieren. Die Verlegung der Linie 31 auf die Ringstrasse ist mit der Stadt Kriens abgestimmt. Die Linie 31 wird daher ab dem Fahrplan 2027 wie vorgesehen über die Ringstrasse geführt. Eine Änderung der vorgesehenen Linienführung ist nicht geplant.
		Horw, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Das Busnetz auf dem Korridor Horw, Zentrum - Horw, Bahnhof - Horw, Steinibach ist sehr unübersichtlich nummeriert (gleiche Linie Richtung Spitz und Richtung Kriens) und wird gemäss Fahrplanentwurf noch komplizierter (Richtung Spitz zeitweise Linie 31, zeitweise Linie 32). Bitte eine separate Liniennummer für den Abschnitt Horw, Zentrum - Horw, Spitz vergeben. Zum Beispiel Nummer 35.	Abgelehnt	Mit den Liniennummern 31 und 32 wird gezeigt, welche Direktverbindungen bzw. Weiterfahrten von den Haltestellen Spitz und Steinen möglich sind. Eine isolierte Liniennummer 35 kann diesen Sachverhalt nicht vollständig abbilden.
		Kriens Mattenhof, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Linie 31 und 32 bilden zusammen einen 15-min-Takt zwischen Kriens Mattenhof Bahnhof und Kriens Zentrum. Das ist zwar eine Verbesserung gegenüber heute. Es wäre notwendig, auch auf die HVZ-S41 und den neuen RE44 Busanschlüsse anzubieten.	Abgelehnt	Ein Busangebot im integralen 15-Minuten-Takt ermöglicht keine Anschlüsse auf die S4 und S5 sowie auf die S41 und den RE44. Weitere Taktverdichtungen sind nicht geplant und könnten auch nicht finanziert werden.

			Verkehrsbetriebe Luzern AG	616 Personen haben unsere Petition für den öffentlichen Verkehr unterschrieben, welche am 4. Mai 2026 dem Stadtrat Kriens eingereicht wurde. Das vorliegende Buskonzept 2027 zeigt nun einige Verbesserungen für die Linie 31: • Eine verkleinerte Klosterlischlaufe ins Quartier Spitzmatt bleibt bestehen • Halbstundentakt • Direkte Verbindung zum Bahnhof Mattenhof und nach Horw Die Aufhebung von Haltestellen verschlechtert die Erschliessungsgüte für viele Einwohner. Das Komitee AÖV stellt deshalb folgende Anträge: • Die Linie 31 ist weiterhin bis zur Bachstrasse zu führen. • Anpassung der Zufahrt von der Gehrstrasse zur Haltestelle Pilatusbahn (Beilage) • Planung und Realisierung einer Brücke über den Haslibach als Verbindung zwischen Klosterlischlaufe und Bachstrasse (Siehe Beilage) Erläuterungen: Der Verlust der Haltestelle Bachstrasse ist nicht akzeptabel. Dieser Abbau würde die Distanz zur nächsten Haltestelle für viele Menschen im oberen Quartierteil auf über 300m verlängern. Die Hanglage erschwert den Zugang zusätzlich. Gemäss Fahrplanentwurf steht der Bus neu sechs Minuten bei der Haltestelle Pilatusbahn. Der Zeitbedarf für die Fahrt zur Bachstrasse und zurück beträgt 3 Minuten, was die VBL am Webinar bestätigten. Das Wendemanöver ist wie auch bei den Endpunkten Sidhalde und Spitz ohne Schlaufe möglich. (siehe Beilage) Das Anfahren der Haltestelle Pilatusbahn durch die Gehrstrasse talwärts ist möglich, wenn die Gehrstrasse im Bereich des Wegkreuzes/Bänkli leicht verbreitert wird. (Beilage) Die Pilatusbahnen sind zu Gesprächen darüber offen. Der aufwändige Bau einer neuen Wendeschlaufe bei der Pilatusbahn wäre dann nicht nötig. Eine Verbindung von der Klosterlischlaufe zur Bachstrasse mit einer Brücke würde einen optimierten Fahrplan ohne Wendemanöver ermöglichen. (siehe Beilage) Bis zur Realisierung der Brücke kann die Bachstrasse wie die letzten 30 Jahre unfallfrei via Gehrstrasse angefahren werden.	Abgelehnt	Die Wendezeit von 6 Minuten bei den Pilatusbahnen reicht nicht aus, um zusätzlich die Haltestelle Bachstrasse zu bedienen und gleichzeitig einen stabilen Betrieb auf der Linie zu gewährleisten. Die Umsetzung ist daher zurzeit nicht möglich. Die Ausgangslage wird bei neuen Infrastrukturen bzw. nach Realisierung der geplanten Brücke erneut geprüft. Die Realisierungszeit solch einer Brücke übersteigt zudem den Zeithorizont der Vernehmlassung. Eine Realisierung ist daher mit dem Infrastruktureigentümer (Stadt Kriens) zu klären.
		Luzern, Bahnhof	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Bitte die Abfahrtszeiten der Linien 3 und 4 nach 20 Uhr weiterhin bei .08, .23, .38 und .53 belassen (statt 2 Minuten früher). So bleiben mehr Anschlüsse von den Zügen erhalten.	Abgelehnt	Mit der Abfahrt der Linie 3 nach 20 Uhr um xx.06 bzw. xx.36 Uhr in Luzern Bahnhof können alle Fernverkehrsanschlüsse bis auf den RE aus Wolhusen und dem Entlebuch gewährleistet werden. Eine spätere Abfahrt um xx.08/xx.38 Uhr würde die Umsteigezeiten für Reisende aus Bern (IR), Basel und Zürich verlängern. Würden zudem die Linien 25/26 zur Sicherstellung der Anschlüsse an der Haltestelle Brühlstrasse entsprechend angepasst, gingen die Anschlüsse der Linie 26 an die S1 in Ebikon verloren. Aus diesen Gründen kann die gewünschte Fahrplananpassung nicht umgesetzt werden.
		Luzern, Büttenehalde	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Es geht um die Fahrplanverbindungen nach 20 Uhr auf den Linien 3 und 4 ab Bahnhof Richtung Würzenbach/Büttene (betrifft ganze Woche). Bisher führen die Busse Richtung Büttenehalde ab Bahnhof zur Minute 0.08 und 0.38 Uhr. Ausnahme nach Mitternacht, dort um 0.06 Uhr. Der erste Punkt: neu soll ab 20 Uhr auf der neuen Linie 3 ab Bahnhof Richtung Büttenehalde durchgehend zur Minute .06 und .36 gefahren werden. Hier schlagen wir vor, mit Blick auf Bahnanschlüsse kurz nach der vollen Stunde (an allen 7 Wochentagen) die heutige Regelung (also Bahnhof ab Minute 0.08 und 0.38 Richtung Büttenehalde) beizubehalten. Entsprechend adäquat auch auf der Linie nach Würzenbach (nach 20 Uhr zu den Minuten .23 und .53). Entsprechend sind auch die Anschlüsse zur Linie 25/26 (Umstieg Brühlstrasse) nötigenfalls anzupassen. Der zweite Punkt: betrifft den Fahrplan an Sonn- und Feiertagen ab Bahnhof Richtung Büttenehalde und Würzenbach zwischen 19-20 Uhr. Hier wird bereits um ca. 19.30 Uhr auf den Halbstundentakt reduziert. Es gibt genügend Gründe dafür, den 15-Minuten-Takt (wie er tagsüber auf beiden Linien funktioniert) alternierend ab Bahnhof bis Büttenehalde und Würzenbach bis 20 Uhr anzubieten, das heisst erst nach 20 Uhr auf den 30-Minuten-Takt (pro Linie) umzustellen. In dieser Zeit bzw. vor allem kurz vor und um 20 Uhr kommen auch an Sonn-/Feiertagen viele Reisende zurück und wären dankbar, nicht so lange auf den Bus warten zu müssen.	Abgelehnt	Anliegen 1: Mit der Abfahrt der Linie 3 nach 20 Uhr um xx.06/xx.36 in Luzern, Bahnhof können alle Fernverkehrsanschlüsse bis auf den RE aus Wolhusen und dem Entlebuch gewährleistet werden. Eine spätere Abfahrt um xx.08/xx.38 würde die Umsteigezeiten für Reisende aus Bern (IR), Basel und Zürich verlängern. Würden zudem die Linien 25/26 zur Sicherstellung der Anschlüsse an der Haltestelle Brühlstrasse entsprechend verschoben, gingen die Anschlüsse der Linie 26 an die S1 in Ebikon verloren. Aus diesen Gründen kann die gewünschte Fahrplananpassung nicht umgesetzt werden. Anliegen 2: Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist das Anliegen aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
			Verkehrsbetriebe Luzern AG	Fahrplan der Linien 60.031 und 60.032 sollte auf Anschlüsse an die S-Bahn in Kriens Mattenhof (von Kriens Zentrum nach Hergiswil ind zurück) und in Horw (von Luzern nach Horw, Spitz und Kastanienbaum) ausgerichtet werden. Der Fahrplan sollte deshalb auch symmetrisch sein.	Abgelehnt	Die vorgesehene Anschlusspriorität bei der S-Bahn-Station Mattenhof von Kriens nach Luzern hat erste Priorität. Die Anschlussphilosophie wird nicht geändert.

			Verkehrsbetriebe Luzern AG	WICHTIG: Diese Stellungnahme erfolgt zwei Mal, da zusammenhängend Linie 3 und 4 neu. Es geht um die Fahrplanverbindungen nach 20 Uhr auf den Linien 3 und 4 ab Bahnhof Richtung Würzenbach/Büttenen (betrifft ganze Woche). Bisher führen die Busse Richtung Büttenenhalde ab Bahnhof zur Minute 0.08 und 0.38. Ausnahme nach Mitternacht, dort um 0.06 Uhr. Nun soll ab 20 Uhr auf der neuen Linie 3 ab Bahnhof Richtung Büttenenhalde durchgehend zur Minute .06 und .36 gefahren werden. Hier schlage ich, mit Blick auf die Bahnanschlüsse kurz nach der vollen Stunde, die Beibehaltung der heutigen Regelung vor (also Bahnhof ab Minute 0.08 und 0.38 Richtung Büttenenhalde). Dies an allen 7 Wochentagen. Entsprechend auch auf der Linie nach Würzenbach (nach 20 Uhr zu den Minuten .23 und .53). Entsprechend sind auch die Anschlüsse zur Linie 25/26 (Umstieg Brüelstrasse) nötigenfalls anzupassen. Grund wie erwähnt sind die Ankunftszeiten der Züge um die volle Stunde und mithin Sicherung der Transportkette als wichtiger Faktor des öv.	Abgelehnt	Mit der Abfahrt der Linie 3 nach 20 Uhr um xx.06/xx.36 in Luzern, Bahnhof können alle Fernverkehrsanschlüsse bis auf den RE aus Wolhusen und dem Entlebuch gewährleistet werden. Eine spätere Abfahrt um xx.08/xx.38 würde die Umsteigezeiten für Reisende aus Bern (IR), Basel und Zürich verlängern. Würden zudem die Linien 25/26 zur Sicherstellung der Anschlüsse an der Haltestelle Brüelstrasse entsprechend verschoben, gingen die Anschlüsse der Linie 26 an die S1 in Ebikon verloren. Aus diesen Gründen kann die gewünschte Fahrplananpassung nicht umgesetzt werden.
			Verkehrsbetriebe Luzern AG	Wichtig: Dieses Anliegen reiche ich zweimal ein, da sowohl die neue Linie 3 und die neue Linie 4 betroffen sind. Ein weiterer Punkt ist der Fahrplan an Sonn- und Feiertagen ab Bahnhof Richtung Büttenenhalde und Würzenbach zwischen 19-20 Uhr. Hier wird bereits um ca. 19.30 Uhr auf den Halbstundentakt reduziert. Es gibt genügend Gründe dafür, den 15-Minuten-Takt (wie er tagsüber auf beiden Linien funktioniert) alternierend ab Bahnhof bis Büttenenhalde und Würzenbach bis 20 Uhr anzubieten, das heisst erst nach 20 Uhr auf den 30-Minuten-Takt (pro Linie) umzustellen. In dieser Zeit bzw. vor allem kurz vor und um 20 Uhr kommen auch an Sonn-/Feiertagen viele Reisende zurück und verspüren wenig Lust, nach ca. 19.30 Uhr länger auf den Bus zu warten.	Abgelehnt	Für die Fahrplanperiode 2027/28 ist das Anliegen aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel nicht umsetzbar. Es wird zur erneuten Prüfung vorgemerkt.
			Verkehrsbetriebe Luzern AG	Abfahrt durchgehend zur Minute .06 und .36 geplant. Für stimmige Bahnanschlüsse beantrage ich die Beibehaltung (an allen 7 Wochentagen) der heutigen Regelung (also Bahnhof ab Minute 0.08 und 0.38 Richtung Büttenenhalde). Entsprechend auch auf der Linie nach Würzenbach (nach 20 Uhr zu den Minuten .23 und .53). Entsprechend sind auch die Anschlüsse zur Linie 25/26 (Umstieg Brüelstrasse) sind nötigenfalls anzupassen.	Abgelehnt	Mit der Abfahrt der Linie 3 nach 20 Uhr um xx.06/xx.36 in Luzern, Bahnhof können alle Fernverkehrsanschlüsse bis auf den RE aus Wolhusen und dem Entlebuch gewährleistet werden. Eine spätere Abfahrt um xx.08/xx.38 würde die Umsteigezeiten für Reisende aus Bern (IR), Basel und Zürich verlängern. Würden zudem die Linien 25/26 zur Sicherstellung der Anschlüsse an der Haltestelle Brüelstrasse entsprechend verschoben, gingen die Anschlüsse der Linie 26 an die S1 in Ebikon verloren. Aus diesen Gründen kann die gewünschte Fahrplananpassung nicht umgesetzt werden.
470	Luzern - Brünig - Interlaken	Horw	zb Zentralbahn AG	Wäre es möglich mit dem IR 85 (Brünig-Zusatzzüge Luzern ab xx.24) zusätzlich in Horw zu halten? Dies würde die Reisezeit von Luzern Süd ins Berner Oberland massiv verkürzen.	Abgelehnt	Aufgrund fehlender betrieblicher Stabilität sowie von Trassenkonflikten mit der S41 und dem Güterverkehr kann der IR85 den Halt Horw nicht bedienen.
470	Luzern - Brünig - Interlaken	Horw	zb Zentralbahn AG	Sehr schön, dass Horw eine engere Anbindung an den Interregio nach Engelberg erhält! Wäre es nicht auch Zeit, Horw an die Interregiostrecke Luzern-Interlaken anzuschliessen? Für einen Halt in Horw gäbe es meines Erachtens mehrere gute Gründe: • Horw ist nach Luzern die zweitgrösste Stadt mit einem zentrumsnahen Bahnhof an der Brünigstrecke. Ein IR-Halt könnte der Bevölkerungszahl Rechnung tragen. • Am Campus Horw der HSLU studieren bereits heute knapp 2'000 Studierende, mit Bau des neuen Campus wird sich diese Zahl in den nächsten Jahren nochmals deutlich steigern. Ein IR-Halt könnte eine direktere Anreise für mehr Studierende bieten und gleichzeitig die oft sehr gut ausgelasteten S-Bahnen entlasten. • Mit dem Pilatusmarkt befindet sich nur wenige Gehminuten respektive nur 2 Bushaltestellen vom Bahnhof Horw entfernt das grösste Einkaufszentrum an der Brünigstrecke. • Horw bietet auch aus touristischer Sicht attraktive Optionen wie die Horwer Halbinsel oder auch direkte Busanbindungen zu den Pilatusbahnen in Kriens. • Zuletzt verfügt ein Halt in Horw dank mehrerer ab Horw verkehrender Buslinien das Potenzial, nicht nur die Bevölkerung von Horw, sondern auch von grossen Teilen von Kriens besser an die Brünigstrecke anzubinden. Zudem bestünde eine Alternative zum Umstieg von Bus auf Zug zum Bahnhof Luzern, welcher damit etwas entlastet werden könnte. • Der Bahnhof Horw verfügt bereits heute über 3 Gleise und sollte damit genügend infrastrukturelle Reserven bieten für zusätzliche Verbindungen. Ich würde mich über einen weiteren Ausbau des Angebots am Bahnhof Horw sehr freuen und bedanke mich für Ihre Kenntnisnahme meines Vorschlags.	Abgelehnt	Aufgrund der fehlenden betrieblichen Stabilität kann der IR85 und PE82 den Halt Horw nicht bedienen.
470	Luzern - Brünig - Interlaken		zb Zentralbahn AG	Die Haltestelle "Kriens Mattenhof" soll in "Kriens" umbenannt werden. Analog dazu die Bushaltestelle in "Kriens, Bahnhof". Auf dem ganzen Gebiet von Kriens gibt es nur eine Bahnstation, der Zusatz mit dem Quartiernamen ist nicht mehr notwendig.	Abgelehnt	Anliegen zu Bezeichnungen von Haltestellen können im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung nicht berücksichtigt werden.

470	Luzern - Brünig - Interlaken	Luzern	zb Zentralbahn AG	Begehren: Ausbau zum integralen Halbstundentakt Luzern - Meiringen (Meiringen - Interlaken besteht in Kombination mit Regionalzug bereits Halbstundentakt). Begründung: Die Züge Luzern-Interlaken sind tagsüber stark ausgelastet. Ein Mitgrund ist, dass für die Relation Luzern-Interlaken keine Anschlüsse via Bern mehr bestehen. In Kombination mit fehlenden Busanschlüssen zum Stundentakt bestehen sehr unattraktive Reisezeiten. Mit dem Halbstundentakt kann die Attraktivität bezüglich Reisezeit und Sitzplatzkapazität/Reisekomfort deutlich verbessert werden.	Abgelehnt	Das Anliegen kann derzeit nicht umgesetzt werden. Der VVL beobachtet jedoch die Nachfrage weiterhin, sodass ein Angebotsausbau in späteren Fahrplanjahren bei einer positiven Fahrgastentwicklung in Erwägung gezogen werden kann.
480	Luzern - Stans - Engelberg	Luzern	zb Zentralbahn AG	Vielen Dank für die Bemühungen für den Halbstundentakt Luzern-Engelberg. Ich freue mich sehr auf die zusätzlichen Verbindungen. Leider ist in meinen Augen aber die Betriebsdauer zu kurz. Der Beginn am Morgen mit der ersten Abfahrt in Luzern um 6.35 Uhr mit Zug 4410 passt gut. Aber die letzte Abfahrt am Abend um 17.35 Uhr ab Luzern mit Zug 4432 ist für berufstätige Personen mit Arbeits- oder Wohnort Engelberg zu früh. Dafür müsste der Halbstundentakt bis 19.35 Uhr verlängert werden. Es wäre schön, wenn das korrigiert werden könnte, erst durch eine ausreichende Betriebszeit wir für Pendler/innen mit Wohn- oder Arbeitsort Engelberg der Halbstundentakt attraktiv (ein Stundentakt ist für den Arbeitsweg leider nicht sonderlich attraktiv).	Abgelehnt	Das Anliegen kann zurzeit nicht umgesetzt werden. Der VVL beobachtet die Nachfrage jedoch weiterhin, sodass bei einer positiven Fahrgastentwicklung ein Angebotsausbau in späteren Fahrplanjahren in Erwägung gezogen werden kann.
480	Luzern - Stans - Engelberg	Luzern Allmend/Messe	zb Zentralbahn AG	Ich würde mir zum neuen Fahrplan 2027 gerne wünschen, dass der neue Zug Luzern-Engelberg auch in Allmend/Messe hält.	Abgelehnt	Das Anliegen kann nicht umgesetzt werden. Ein Halt in Allmend/Messe des RE44 würde eine frühere Abfahrt in Luzern bedingen, wodurch nicht mehr alle Anschlusszüge abgenommen werden könnten. Zudem ist der Halt Allmend/Messe mit den Zügen der S4, S5 und S41 bereits heute gut angebunden.
480	Luzern - Stans - Engelberg		zb Zentralbahn AG	Ich verstehe nicht genau, wie ich den Entwurf entschlüsseln muss. Ich beziehe mich also auf den aktuellen Fahrplanstand: Besonders 6:34 Uhr ab Stans und dann Luzern 6:54 Uhr Richtung Basel und allgemein und jegliche Verbindung 04 ab Basel Richtung Luzern (Stand heute). Da darf sich rein gar nichts verändern! Ich habe im Moment sowieso nur 5 Minuten zum Umsteigen in Luzern (egal ob ich von Stans auf Basel möchte oder umgekehrt) und auch Ankunftszeit in Basel darf keine Minute später sein. Das wäre sehr verheerend, weil ich und andere Studierende von Luzern sonst extra eine Verbindung früher nehmen müssten für die Uni (die 30 Minuten Schlafunterschied macht, aber nur 10 Minuten Ankunftszeitunterschied in Basel). Würde sich also nicht lohnen für uns.	Angenommen	Diese Verbindungen bleiben auch mit der Einführung des Halbstundentaktes bestehen. Neu gibt es auch tagsüber zwei Verbindungen pro Stunde Stans-Basel.
480	Luzern - Stans - Engelberg		zb Zentralbahn AG	Vielen Dank, dass der RE44 eingeführt wird. Mit Halt in Kriens Mattenhof und Horw entstehen grossartige neue Verbindungen!	zur Kenntnisnahme	Danke für die positive Rückmeldung.
480	Luzern - Stans - Engelberg	Luzern	zb Zentralbahn AG	Die Verbindungen Stans - Luzern haben Ankunft in Luzern um XX.49 (IR) oder XX.31(S4). Beide dieser Verbindungen führen dazu, dass der Zug nach Rotkreuz XX.51, XX.21 und XX.35 nicht erreicht werden bzw. lange Wartezeiten in Luzern bedeuten. Auf der Rückfahrt von Rotkreuz (Ankunft XX.06 oder XX.25) werden ebenfalls die Verbindungen verpasst (XX.10 oder XX.27). Rotkreuz ist ein wichtiger Standort für die Zentralschweiz mit der HSLU-Informatik und Standorten für grosse Firmen wie Roche. Eine kleine Anpassung der Verbindungen würde zu einer verbesserten Erreichbarkeit führen.	zur Kenntnisnahme	Mit dem neuen RE44 wird der Anschluss zum IR75 in Luzern erreicht. Stans ab XX:03 - Luzern an XX:24 / ab XX:35 - Rotkreuz an XX:48 (Reisezeit 45 Minuten) Rotkreuz ab XX:11 - Luzern an XX:25 / ab XX:35 - Stans an XX:54 (Reisezeit 43 Minuten) Die schnellste Reisezeit verkürzt sich gegenüber Fahrplan 2026 um 12 bzw. 16 Minuten.
480	Luzern - Stans - Engelberg		zb Zentralbahn AG	Die Verbindung Engelberg-Zürich und umgekehrt wird nicht schneller. Der Halbstundentakt mit 10 Minuten Umsteigezeit in Luzern hat Anschluss auf die langsame Verbindung Luzern-Zürich. Somit leider kein Mehrwert. Das sollte geändert werden.	Abgelehnt	Durch die zusätzlichen Halte des RE44 im Vergleich zum IR42 ist die Fahrzeit Engelberg-Luzern leicht länger. Jedoch profitieren mehr Reisende von der neuen Verbindung. Zudem ist mit dem Anschluss von RE44 zu IR75 auch eine gute Verbindung nach Rotkreuz, Baar und Thalwil möglich.
60.101	Hochdorf - Kleinwangen - Hohenrain - Ottenhusen - Hochdorf	Hohenrain, Landschaft	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Wir würden einen Bus am Sonntag abend nach 20 Uhr noch begrüssen. Weiter ist die Haltestelle Landschaft sehr gefährlich. Gleich beim Fussängerstreifen. Eine Anpassung müsste da vielleicht auch angedacht werden. Allgemein beim Bus 101 ist die Fahrzeit für eine "Runde" sehr knapp bemessen. Wir haben es bereits 3x erlebt das entweder der Bus abgefahren ist oder die S9 in Hochdorf. So mussten wir bis zu 1 Stunde auf die nächste Verbindung warten. Es war Fasnacht. Darum nicht so tragisch, aber vielleicht könnten z.B. Hohenrain Post und Ottenhusen nur auf Verlangen angefahren werden.	verschoben	Haltestellen sind Sache des Infrastruktureigners. In diesem Fall die Gemeinde Hohenrain. Die ZVB ist im Austausch mit der Gemeinde Hohenrain. Eine konzeptionelle Überprüfung des Wochenendangebots für die Linien 101 und 105 ist für die nächsten Jahre vorgesehen. Zeitpunkt noch nicht definiert. Das Thema der Verlustzeiten ist uns bekannt. Wir möchten die Linie genau auf diese Aspekte untersuchen und Optimierungspotenzial für einen zuverlässigen Betrieb ausarbeiten.
60.101	Hochdorf - Kleinwangen - Hohenrain - Ottenhusen - Hochdorf		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 101 weist im Fahrplanentwurf weiterhin ein schwer verständliches Angebotsmuster auf. In der Richtung Hochdorf – Ottenhusen – Hohenrain – Kleinwangen – Hochdorf besteht zwischen 7.30 Uhr und 10.30 Uhr eine grosse Lücke. In der Gegenrichtung gibt es ebenfalls Lücken, insbesondere am späteren Nachmittag und frühen Abend. Wir beantragen, die Linie 101 verständlicher und verlässlicher zu strukturieren. Ziel soll ein klarer Stundentakt in beide Richtungen sein, ergänzt durch Verdichtungen zu Schul- und Pendlerzeiten. Ein guter ÖV lebt nicht nur von einzelnen Kursen, sondern von einem klar lesbaren Angebot. Die heutige Struktur erschwert die spontane Nutzung und schwächt damit das Verlagerungspotenzial.	abgelehnt	Die Linie 101 ist eine Ringlinie, welche in beiden Richtungen verkehrt. Das System ist sehr komplex und daher ist das Angebot nicht immer einfach verständlich. Das Angebot der Linie 101 wird gegenwärtig überprüft.

60.105	Hochdorf - Römerswil - Herlisberg - Beromünster		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Obschon mir vor einem Jahr mitgeteilt wurde, dass die Linien 101 und 105 in den nächsten Jahren konzeptionell überprüft werden, möchte ich mein Anliegen - zur Erinnerung - wiederholen: Die Strecke Römerswil Dorf - Beromünster wird an SA und SO nur mit zwei Kursen in jeder Richtung bedient: Hochdorf ab 11.30, bzw. 14.30 Uhr und Beromünster ab 12.00, bzw. 15.00 Uhr, also vor und nach der Mittagszeit. Das ist zwar günstig für Besucher des Restaurants Herlisberg, aber nicht für die Anwohner, da ein Einkauf oder Tagesausflug so mit dem öV nicht möglich ist. Wenn schon nur zwei Kurse geführt werden, sollte einer am Morgen, z. B. Hochdorf ab 08.00 Uhr und einer am Abend, z.B. Hochdorf ab 18.00 oder 19.00 Uhr von Hochdorf bis nach Beromünster und zurück geführt werden.	verschoben	Eine konzeptionelle Überprüfung des Wochenendangebots für die Linien 101 und 105 ist für die nächsten Jahre vorgesehen. Der Zeitpunkt ist noch nicht definiert.
60.105	Hochdorf - Römerswil - Herlisberg - Beromünster		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 105 ist für die Verbindung zwischen Hochdorf, Römerswil und Beromünster wichtig. Der Fahrplänenwurf zeigt jedoch weiterhin grosse Unterschiede zwischen Teilstrecken und der vollständigen Verbindung bis Beromünster. Viele Kurse verkehren nur bis Römerswil Dorf und nicht weiter nach Beromünster. Dadurch entstehen auf der vollständigen Verbindung Hochdorf – Beromünster deutliche Angebotslücken, insbesondere am Vormittag, am frühen Nachmittag, am Abend und am Wochenende. Wir beantragen, die bis Römerswil geführten Kurse vermehrt bis Beromünster zu verlängern. Ziel soll tagsüber ein verständlicher und möglichst stündlicher Takt Hochdorf – Römerswil – Beromünster sein. Prioritär sollen die Lücken nach 8.00 Uhr, nach 13.00 Uhr sowie nach 19.00 Uhr geprüft und geschlossen werden. Eine regionale Buslinie darf nicht nur auf einem Teilabschnitt attraktiv sein. Für eine wirksame Verlagerung braucht es durchgehende, gut merkbare und verlässliche Verbindungen.	abgelehnt	Eine Verdichtung bis Beromünster bedingt einen höheren Fahrzeugeinsatz und muss bei Gelegenheit konzeptionell geprüft werden. Gegenwärtig ist ein Ausbau nicht finanzierbar.
60.106	Hitzkirch - Müswangen - Hämikon Berg		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 106 ist grundsätzlich gut als Zubringerlinie zur S9 in Hitzkirch geeignet. An Werktagen bestehen in den Hauptverkehrszeiten teilweise halbstündliche Angebote. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und insbesondere an Wochenenden zeigen sich jedoch deutliche Taktlücken. Am Wochenende bestehen beispielsweise Lücken zwischen 8.44 Uhr und 10.44 Uhr sowie zwischen 10.44 Uhr und 12.44 Uhr ab Hitzkirch. Wir beantragen, die Linie 106 konsequenter als verlässliche Zubringerlinie zur S9 auszugestalten. Am Wochenende soll mindestens ein durchgehender Stundentakt geprüft werden. Konkret sollen zusätzliche Kurse um ca. 9.44 Uhr, 11.44 Uhr und 13.44 Uhr ab Hitzkirch geprüft werden, inklusive entsprechender Gegenkurse ab Hämikon Berg. In den Hauptverkehrszeiten soll der Halbstundentakt beibehalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden. Ein guter Bahnanschluss nützt nur dann voll, wenn die umliegenden Dörfer regelmässig und verlässlich an den Bahnhof Hitzkirch angebunden sind.	abgelehnt	Am Wochenende werde die Linien 106 und 107 morgens mit einem Fahrzeug betrieben. Für eine Schliessung der erwähnten Taktlücken braucht es ein zusätzliches Fahrzeug und Personal, was in der Fahrplanperiode 2027/28 nicht finanzierbar ist.
60.107	Hitzkirch - Schongau		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 107 weist weiterhin ein unregelmässiges Angebotsmuster auf. Auffällig ist insbesondere die Lücke am Morgen nach dem Kurs 7.44 Uhr ab Hitzkirch bis zum nächsten Kurs um 9.14 Uhr. Damit fehlt eine Verbindung um ca. 8.14 Uhr. Auch am Abend wird nicht mehr durchgehend bis Oberschongau gefahren. Wir beantragen, die Linie 107 stärker zu systematisieren und konsequent auf die S9 in Hitzkirch auszurichten. Ziel soll ein verständlicher Stundentakt sein, ergänzt durch Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten. Konkret soll die Lücke um ca. 8.14 Uhr ab Hitzkirch geschlossen werden. Zudem soll geprüft werden, ob die vollständige Bedienung bis Schongau/Oberschongau am Abend länger sichergestellt werden kann. Gerade im nördlichen Seetal braucht es ein verlässliches Angebot, damit der öV auch ausserhalb der Hauptachse eine echte Alternative zum Auto wird.	abgelehnt	Die erwähnte Angebotslücke am Morgen ist das Ergebnis einer nachfrageorientierten Angebotsplanung. Die Auslastung der Fahrten von Hitzkirch nach Oberschongau in diesem Zeitraum ist vergleichsweise gering. Ein Ausbau ist gegenwärtig nicht finanzierbar.
60.622	Meggen - Küssnacht am Rigi - Immenensee		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Ich finde die Buslinie 622 von Meggen nach Küssnacht a/R. sehr praktisch. Ich benutze ihn den ganzen Sommer, um von Luzern über Meggen nach Merlisbachen zu fahren, da dort ein sehr schattiger Badestrand zum Verweilen einlädt. Ideal für Familien und Senioren.	zur Kenntnisnahme	Besten Dank. Das nehmen wir gerne so zur Kenntnis.
60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi - Weggis	Weggis, Seilbahn	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 653 fährt ab Rotkreuz nach Küssnacht-Rotenhof. Diese Linie wurde ab Dezember 2024 bis Weggis Seilbahn verlängert. Sehr gut! Leider fährt dieser Bus nur gelegentlich zur Weggis Seilbahn und nur an Werktagen. Infolge der grossen Frequenzen tagsüber sollte dieser Bus im Minimum stündlich ab Rotkreuz nach Weggis Seilbahn weitergeführt werden. Auch zur Entlastung der Linie 508 Küssnacht Bahnhof-Weggis. Auch ist diese Linie zwingend über das Wochenende bis Weggis Seilbahn zu führen. Zumal am Wochenende sehr viele Touristen von und Richtung Weggis unterwegs sind.	abgelehnt	Die Linie wurde zur Hauptverkehrszeit als Entlastung/höhere Zuverlässigkeit eingeführt. Ein integraler Ausbau wäre möglich, ist nicht geplant und finanzierbar. Mit der Fertigstellung der neuen Gondelbahn Weggis - Rigi Kaltbad sind jedoch Kurse am Samstag und Sonntag geplant.
60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi - Weggis		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 653 fährt ab Rotkreuz nach Küssnacht-Rotenhof. Diese Linie wurde ab Dezember 2024 bis Weggis-Seilbahn verlängert. Sehr gut! Leider fährt dieser Bus nur gelegentlich zur Weggis Seilbahn und nur an Werktagen. Infolge der grossen Frequenzen tagsüber sollte dieser Bus im Minimum stündlich ab Rotkreuz nach Weggis Seilbahn weitergeführt werden. Auch zur Entlastung der Linie 508 Küssnacht Bahnhof-Weggis. Auch ist diese Linie zwingend über das Wochenende bis Weggis Seilbahn zu führen. Zumal am Wochenende sehr viel Touristen von und Richtung Weggis unterwegs sind.	abgelehnt	Die Linie wurde zur Hauptverkehrszeit als Entlastung/höhere Zuverlässigkeit eingeführt. Ein integraler Ausbau wäre möglich, ist nicht geplant und finanzierbar. Mit der Fertigstellung der neuen Gondelbahn Weggis - Rigi Kaltbad sind jedoch Kurse am Samstag und Sonntag geplant.

Liste Stellungnahmen Fahrplanjahr 2027

60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi - Weggis		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	HVZ: Halbstundentakt bis Weggis, Seilbahn	abgelehnt	Die Linie wurde zur Hauptverkehrszeit als Entlastung/höhere Zuverlässigkeit eingeführt. Ein integraler Ausbau wäre möglich, ist nicht geplant und finanzierbar. Mit der Fertigstellung der neuen Gondelbahn Weggis - Rigi Kaltbad sind jedoch Kurse am Samstag und Sonntag geplant.
60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi - Weggis	Weggis, Seilbahn	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 653 fährt ab Rotkreuz nach Küssnacht-Rotenhof. Diese Linie wurde ab Dezember 2024 bis Weggis-Seilbahn verlängert. Sehr gut! Leider fährt dieser Bus nur gelegentlich zur Weggis Seilbahn und nur an Werktagen. Infolge der grossen Frequenzen tagsüber sollte dieser Bus in Minimum stündlich ab Rotkreuz nach Weggis Seilbahn weitergeführt werden. Auch zur Entlastung der Linie 508 Küssnacht Bahnhof-Weggis. Auch ist diese Linie zwingend über das Wochenende bis Weggis Seilbahn zu führen. Zumal am Wochenende sehr viel Touristen von und Richtung Weggis unterwegs sind.	abgelehnt	Die Linie wurde zur Hauptverkehrszeit als Entlastung/höhere Zuverlässigkeit eingeführt. Ein integraler Ausbau wäre möglich, ist nicht geplant und finanzierbar. Mit der Fertigstellung der neuen Gondelbahn Weggis - Rigi Kaltbad sind jedoch Kurse am Samstag und Sonntag geplant.
60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi - Weggis		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Im Auftrag von der Stiftung APW vom Alterszentrum in Weggis (Thomas Schürch, Präsident Stiftung APW) möchten wir folgende Änderung beantragen: Für die Linie 653 (Rotkreuz-Küssnacht-Weggis) beantragen wir, die bestehende Haltestelle Weggis, Paradiesweg in das Linienprofil aufzunehmen. Von den Linien 502/508 und dem Ortsbus wird diese Haltestelle bereits bedient. Die Haltestelle erschliesst das Alterszentrum Hofmatt, das aktuell 88 Vollzeitäquivalente beschäftigt und sich in einer Ausbauphase befindet, wodurch der Personalbedarf weiter steigen wird. Neben den Mitarbeitenden sind auch Bewohnende und Besuchende auf eine gute öV-Anbindung angewiesen, da diese Personengruppen häufig kein eigenes Fahrzeug nutzen können oder wollen. Die Stiftung verfolgt aktiv das Ziel, den Anteil der mit dem öV anreisenden Mitarbeitenden zu erhöhen. Die Haltestelleninfrastruktur ist bereits vorhanden (aktuell noch nicht hindernisfrei). Für die Regionale Anbindung wäre der Halt der Linie 653 am Paradiesweg eine starke Verbesserung.	angenommen	Die Kurse der Linie 653 sollen ab Fahrplanwechsel 2027 die Haltestelle Weggis, Paradiesweg bedienen.
60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi - Weggis		Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linie 653 fährt ab Rotkreuz nach Küssnacht-Rotenhof. Diese Linie wurde ab Dezember 2024 bis Weggis-Seilbahn verlängert. Sehr gut! Leider fährt dieser Bus nur gelegentlich zur Weggis Seilbahn und nur an Werktagen. Infolge der grossen Frequenzen tagsüber sollte dieser Bus im Minimum stündlich ab Rotkreuz nach Weggis Seilbahn weitergeführt werden. Auch zur Entlastung Linie 508 Küssnacht Bahnhof-Weggis. Auch ist diese Linie zwingend über das Wochenende bis Weggis Seilbahn zu führen. Zumal am Wochenende sehr viel Touristen von und Richtung Weggis unterwegs sind.	abgelehnt	Die Linie wurde zur Hauptverkehrszeit als Entlastung/höhere Zuverlässigkeit eingeführt. Ein integraler Ausbau wäre möglich, ist nicht geplant und finanzierbar. Mit der Fertigstellung der neuen Gondelbahn Weggis - Rigi Kaltbad sind jedoch Kurse am Samstag und Sonntag geplant.
60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi - Weggis	Küssnacht am Rigi, Hauptplatz	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	In Küssnacht am Rigi haben wir schon länger grosse Probleme. Die Linie 653 fährt ab Rotkreuz nach Bahnhof Küssnacht. Die gleiche Linie 653 fährt ab Rotkreuz nach Küssnacht Rotenhof resp. nach Weggis Seilbahn. Komplett unlogisch! Welcher Bus nehme wir von Rotkreuz - Küssnacht Breitfeld? Linie 653. Welchen Bus nehme wir von Küssnacht Hauptplatz Richtung Rotkreuz. Linie 653. Kante A oder Kante D? Leider verpassen in Küssnacht Hauptplatz sehr viele Benutzer und Touristen die Busse, weil sie auf dem falschen Perron warten. Einer dieser Linien müsste unbedingt eine andere Liniennummer erhalten. (Minimum 654 oder...). Ausserdem finde ich im Fahrplan die Linie 60.653-Rotkreuz-Küssnacht am Rigi Bahnhof nicht. Auf dem Hauptplatz Küssnacht sind nicht einmal die Kantenn beschriftet. Kunden mussten diese selbst mit Filzstift anschreiben. Sehr peinlich für die Innerschweiz.	verschoben	Die Linie wird per Fahrplanjahr 2029 neu strukturiert.