

# Vernehmlassung öV-Bericht 2018 bis 2021

## Zusammenfassung Stellungnahmen

### Legende

1 Kenntnisnahme – Vielen Dank für die Rückmeldung.

2 Weiterführende Arbeiten durch VVL

3 Abgrenzung

4 Stellungnahme VVL

5 Ergänzung Bericht

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
VLG	Behörde	1	<p>öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etablierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?</p>	X		<p>Für die Entwicklung aller Luzerner Gemeinden im Bereich der gesamten Mobilität sind die folgenden beiden Grossprojekte relevant und sehr wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchgangsbahnhof Luzern</li> <li>- Bypass Luzern</li> </ul> <p>Wir unterstützen mit Nachdruck und grosser Überzeugung die baldige Realisierung dieser beiden national bedeutenden Gross- und Schlüsselprojekte für den Kanton Luzern. Diese beiden Projekte sind von zentraler Bedeutung für alle Luzerner Gemeinden, damit auch die zukünftige Mobilität im Kanton noch funktionieren kann. Die Interaktionen der Landschaft zum Zentrum Agglomeration Luzern und umgekehrt sind aus wirtschaftlicher Sicht zentral für alle Regionen und einen prosperierenden Kanton Luzern. Dabei sollen der MIV und der ÖV einander ergänzen und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Zudem erachten wir es als äusserst wichtig, dass - gemäss RPG und kantonalem Richtplan 2015 - mit dem künftigen Zersiedlungsstopp und der massgeblich verstärkten Siedlungsentwicklung nach Innen in den künftig dichter werdenden Zentrums- und Siedlungsgebieten zur bestmöglichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auch die notwendige ÖV-Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird.</p> <p>Wir haben auch zur Kenntnis genommen, dass die Beiträge für die Gemeinden steigen werden und können dies nachvollziehen. In diesem Zusammenhang erwarten wir bei der entsprechenden quantitativen auch eine entsprechende qualitative Leistung.</p> <p>Wir regen zudem an, sich in der Zukunft noch vermehrt mit alternativen Mobilitätsmodellen auseinanderzusetzen. Schliesslich halten wir fest, dass der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle beim Service public spielt und jede Gemeinde einen Anspruch auf eine Mindestversorgung hat.</p>		<p>4 Eine hohe Qualität im öV ist für uns von grosser Wichtigkeit. Mit unseren Qualitätsmessinstrumenten überprüfen wir laufend die Servicequalität und leiten bei Bedarf Massnahmen ein. In diesem öV-Bericht sind erstmals ergänzende Mobilitätsangebote vorgesehen. Diese werden u.a. in AggloMobil quattro vertieft geprüft.</p>
VLG	Behörde	2	<p>Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?</p>	X				1
VLG	Behörde	3	<p>Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?</p>	X		<p>Wir können daher den Bericht in der vorliegenden Form unterstützen, danken Ihnen für die Erarbeitung der umfassenden Unterlagen und bitten Sie unsere Anliegen miteinzubeziehen.</p>		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
rawiluzern	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	
rawiluzern	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1	
rawiluzern	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X			1	
rawiluzern	Behörde					Die Abstimmung mit dem Kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm Luzern ist zentral, bitte weiterhin gewährleisten!	4	Wir sind in der Projektorganisation AP LU gut eingebunden. Dadurch ist die Abstimmung gewährleistet.
UWE-KantonLuzern	Behörde					Verzicht auf Stellungnahme	1	
UWE-KantonLuzern	Behörde					Verzicht auf Stellungnahme	1	
GSD-Luzern	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Frage tangiert das GSD nicht.	1	
GSD-Luzern	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Frage tangiert das GSD nicht direkt.	1	
GSD-Luzern	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme auf Bemerkungen im Zusammenhang mit dem Behindertenfahrdienst und bitten Sie, diese für die definitive Fassung des Berichts zu berücksichtigen. Wir danken Ihnen für die uns gebotene Gelegenheit zur Stellungnahme.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GSD-Luzern	Behörde				<p>Kapitel 4.4.4, Seite 36: Textbaustein im Berichtsentwurf: "Der VVL stellt sicher, dass Personen ab 16 Jahren mit Wohnsitz im Kanton Luzern, die den öV nicht oder nur eingeschränkt nutzen können, für Freizeitfahrten von vergünstigten Fahrten profitieren können. Die Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden ist mit der Organisation beauftragt. Sie prüft die Berechtigung und vergibt sogenannte Tixi-Taxi-Bons."</p> <p>Pro Infirmis hat die Leistungsvereinbarung mit dem VVL vorsorglich gekündigt, da die zur Verfügung stehenden Finanzen trotz Einschränkung der Berechtigungskriterien aufgrund der gestiegenen Nutzerzahl voraussichtlich bereits 2018 nicht ausreichen. Kanton, VVL und Pro Infirmis sind aber daran interessiert, dass eine neue Leistungsvereinbarung zustande kommt.</p> <p>Zum Begriff "Freizeitfahrten": Als technischer Begriff stimmt der Ausdruck, für Leserinnen und Leser, die der Sache fern stehen ist er aber verwirrend. Gemeint sind Alltagsfahrten, die nicht durch Dritte (z. B. Sozialversicherungen) bezahlt werden. Es handelt sich um Fahrten zum Einkauf, zu Arbeitsstellen, zum Coiffeur, zur Pflege von sozialen Kontakten, zu kulturellen Anlässen, usw. Begriff bitte ersetzen durch "Alltagsfahrten".</p> <p>Zum Begriff "vergünstigte Fahrten": In der ersten Phase des TixiTaxi-Modells sprach man noch von "vergünstigten Fahrten" und "Fahrvergünstigungen". Nachdem sich das Modell aber gewandelt hat, müsste man heute davon reden, dass den Berechtigten ein Kontingent von Fahrgutscheinen zur Verfügung gestellt wird.</p>		5 Die Begriffe werden präzisiert.
GSD-Luzern	Behörde				<p>Kapitel 6.3., Seite 60: Der Satz "Es zeigt sich, dass zur Einhaltung dieses Budgets Massnahmen getroffen werden müssen." muss in der Vergangenheitsform geschrieben werden und so lauten: "es zeigte sich, dass .... getroffen werden mussten."</p>		5 Die Textstelle wird angepasst.
GSD-Luzern	Behörde				<p>Kapitel 6.4, Seite 60: Anteil Behindertenfahrdienst 2018: Da Pro Infirmis den Vertrag auf Ende 2017 vorsorglich gekündigt hat, wird ein neuer Vertrag ausgehandelt werden müssen. Am 7. April 2017 hat eine Aussprache zwischen dem Verbundrat und dem Gesundheits- und Sozialdirektor stattgefunden. Dabei hat man sich im Sinne einer Übergangslösung darauf geeinigt, dass der Beitrag für 2018 um 100'000 Franken und für 2019 um 200'000 Franken erhöht werden soll. Zudem ist ein Betrag von 50'000 Franken als Schwankungsreserve einzustellen.</p>		4 Die Finanzkennzahlen werden gemäss neuestem Berichtsstand jeweils automatisch aktualisiert.
FD-KantonLuzern	Behörde	1	<p>öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?</p>		Keine Bemerkungen.		1
FD-KantonLuzern	Behörde	2	<p>Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?</p>	X	vgl. weitere Bemerkungen unten.		1
FD-KantonLuzern	Behörde	3	<p>Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?</p>		Keine Bemerkungen.		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
FD-KantonLuzern	Behörde				<p>Die Verbundrechnung (öV-Bericht Kap. 6.1.2) weist in den Jahren 2017 bis 2020 negative Jahresergebnisse aus und der VVL braucht sein Eigenkapital auf (siehe auch AFP 2017-2020). Um das ausgewiesene negative Jahresergebnis sowie den negativen Ergebnisvortrag aus dem Jahr 2020 auszugleichen, werden gemäss öV-Bericht ab dem Jahr 2021 höhere Kantons- und Gemeindebeiträge benötigt. Im Kapitel 6.1.3 zur Finanzierung ist daher im Jahr 2021 eine Erhöhung von 3 Millionen Franken (je hälftig Kanton / Gemeinden) eingeplant.</p> <p>Aus finanzpolitischer Sicht lehnen wir eine solche Finanzplanung ab und weisen in diesem Zusammenhang auch auf den AFP 2017-2020, Seite 317, hin. Dort ist zur Planung des VVL festgehalten, dass der Regierungsrat vom VVL mittelfristig positive Jahresergebnisse erwartet. Er hat den VVL deshalb aufgefordert, im nächsten AFP Massnahmen aufzuzeigen, wie die derzeit geplanten Verluste kompensiert werden können. Wir erwarten, dass die Ziele und Massnahmen des öV-Berichts 2018 bis 2021 den angespannten finanziellen Möglichkeiten des Kantons Luzern angepasst werden.</p> <p>Gemäss öV-Bericht zur Infrastruktur (ab Kap. 6.2) seien auch die im AFP 2017-2020 eingestellten Mittel für ÖV-Infrastruktur deutlich tiefer als der Bedarf und eine Aufstockung sei daher unumgänglich. Aus finanzpolitischer Sicht lehnen wir auch diese Finanzplanung ab, welche von insgesamt rund 5 Millionen Franken höheren Finanzmitteln ausgeht (je hälftig Kanton / Gemeinden, exkl. Entschädigung an BIF). Wir erwarten, dass die Ziele und Massnahmen auch im Investitionsbereich den angespannten finanziellen Möglichkeiten angepasst werden.</p>		4 Die Finanzkennzahlen werden gemäss neuestem Berichtsstand jeweils automatisch aktualisiert. Die aktuellsten AFP-Daten werden berücksichtigt und bilden eine Rahmenbedingung.
JSD-KantonLuzern	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
JSD-KantonLuzern	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
JSD-KantonLuzern	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
Iawa-KantonLuzern	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
lawa-KantonLuzern	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
lawa-KantonLuzern	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
lawa-KantonLuzern	Behörde				Erschliessung Naherholungsgebiete: Im Entwurf der Strategie Landschaft des Kantons Luzern ist das Handlungsfeld "Erholung" definiert. Darin wird der Aspekt der "Erschliessung" thematisiert. In den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sollen "Naherholungsgebiete" zur Verfügung stehen. Diese sollen mit dem ÖV erreicht werden können. Antrag: Naherholungsgebiete sollen in der Planung der Linienführung der öffentlichen Verkehrsmittel berücksichtigt werden.		4 Naherholungsgebiete mit dem öV optimal zu erschliessen begrüßen wir. Idealerweise wird die öV-Erschliessung bereits bei der Planung der Naherholungsgebiete berücksichtigt und in bestehende öV-Linien integriert.
VD-KantonOW	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?			1	
VD-KantonOW	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?			1	
VD-KantonOW	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?		Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass im Planungsbericht keine Widersprüche zu den Zielen und strategischen Stossrichtungen des Kantons Obwalden enthalten sind. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der Zielsetzungen im Planungsbericht auch in Zukunft das gemeinsam bestellte Angebot auf den Linien Luzern - Engelberg und Luzern - Brünig - Interlaken Ost, nicht nachteilig für den Kanton Obwalden betroffen ist.		4 In der Planungsregion Zentralschweiz werden die Bahnplanungen koordiniert.
OEV-KantonZug	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
OEV-KantonZug	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
OEV-KantonZug	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
OEV-KantonZug	Behörde				4.1.1 Stossrichtungen Bahn Mittelfrist: Es soll die maximale Kapazität im Korridor Luzern-Zug-Zürich ausgenutzt werden können. Dies wird durch den Wunsch nach Durchbindungen stark gefährdet. Eine Angebotsentwicklung ohne Tiefbahnhof ist kaum realisierbar, daher ist auf Durchbindungen zu verzichten.		4 Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern verbindet die beiden Normalspur-Hauptachsen. Dadurch ergeben sich neue regionale, überregionale und nationale Möglichkeiten, Angebote z.B. mittels Durchbindungen zu verbessern. Die Planungen laufen unter dem Lead des BAV und unter Einbezug der Planungsregion ZCH.
OEV-KantonZug	Behörde				5.1.1 Durchgangsbahnhof Luzern Als Beispiele werden die Durchbindungen Zug-Genf und Olten-Rotkreuz erwähnt. Diese Argumente sind wenig überzeugend (Durchbindung Zug - Genf ist schon ohne Tiefbahnhof möglich; Direktverbindung Olten - Rotkreuz wird demnächst eingeführt. Wir empfehlen dringend schlüssigere Argumente darzulegen. Eine hohe Flexibilität in der Angebotsplanung (Fahrplan) und eine hohe Kapazität (Fahrzeugeinsatz), Verbindung der Subzentren etc. haben für den Kanton Zug mehr Priorität.		4 Die Durchbindungen sind ein Resultat aus dem Vorprojekt Durchgangsbahnhof Luzern. Die Planungen stehen dem mit FABI federführenden BAV zur Verfügung, um in Ausbauschritten schweizweit optimale Angebote zu definieren. Beim S-Bahnverkehr will der Kanton eine gute Vernetzung seiner Agglomeration. Schnelle Durchbindungen bauen die Konkurrenzfähigkeit des öV gegenüber dem MIV aus.
OEV-KantonSchwyz	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
OEV-KantonSchwyz	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
OEV-KantonSchwyz	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
OEV-KantonSchwyz	Behörde				Kapitel 4.1.1 Stossrichtung Bahn: Der VVL sieht im Korridor Küssnacht die Lösung für einen 30-Minuten-Takt für alle Stationen in der Systematisierung der S3 und des Voralpenexpress. Dieser Ansatz steht im Interessenkonflikt mit den Zielen des Kantons SZ. Die heutige S3 Fahrlage mit Kreuzung Immensee ist zentral für die Anschluss-Situationen im Talkessel Schwyz. Beim Voralpenexpress sind die Eckanschlüsse in Arth-Goldau wichtig. Der Kanton SZ sieht im Kurzfristhorizont das Führen einzelner FV-Züge zu den Spitzenzeiten via Küssnacht als Zielführend (Konkret: IR 2310 Gd ab 07:14h - Lz an 07:41h und IR 2331 Lz ab 17:18h - Gd an 17:46h).		4 Die unterschiedliche Haltung ist bekannt. Gemeinsamer Konsens bildet das Regionale Angebotskonzept AS2030 der ZKÖV vom 27.11.2014. Die weiteren Planungen laufen unter dem Lead BAV und unter Einbezug der Planungsregion ZCH.
OEV-KantonUri	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
OEV-KantonUri	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
OEV-KantonUri	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
OEV-KantonUri	Behörde				<p>öV-Bericht 2018-2021</p> <p>Der Kanton Luzern ist für den Kanton Uri eine der beiden Hauptdestination im Pendler- und Freizeitverkehr. Einerseits erfolgt die direkte Verkehrsanbindung über das Schienennetz (IC, IR und S3), andererseits über die direkte Schnellbusverbindung (Tellbus). Die Funktionalität des öffentlichen Verkehrs ist für den Anschluss der Urner Transportketten nach Luzern von grösster Wichtigkeit. Wir begrüssen und unterstützen daher Ihre Bemühungen für den öffentlichen Verkehr. Mit attraktiven öV-Angeboten z.B. der Tellbus kann der Modalsplit weiterhin positiv beeinflusst werden. Mit der direkten Schnellbusverbindung konnte eine Verkehrsverlagerung von über 30 Prozent vom MIV zum öV erzielt werden.</p> <p>Hinweis</p> <p>In den Unterlagen ist die Busverbindung von und nach Uri ebenfalls abzubilden.</p>		5 Der Tellbus ist in der Vision (Grafik 6) und in der Massnahmenübersicht dargestellt. Im Bericht werden die Fernbusse generell als Piktogramm ergänzt.
OEV-KantonUri	Behörde				Ein weiterer grosser Kundennutzen könnte mit dem lang definierten Kundenwunsch eines Tarifverbundes Zentralschweiz erreicht werden. Die Grundlagen dazu wurden mit den ZS-Kantonen bereits erarbeitet.		3 Die Idee eines Tarifverbundes Zentralschweiz stehen wir offen gegenüber. Bevor dessen Planung von den sechs Kantonen angegangen werden kann, sind die laufenden Arbeiten zum zukünftigen Preissystem abzuwarten.
BVE	Behörde				Verzicht auf Stellungnahme		1
BVE	Behörde				Verzicht auf Stellungnahme		1
ZVV	Behörde				Verzicht auf Stellungnahme		1
ZVV	Behörde				Verzicht auf Stellungnahme		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
BVU-KantonAargau	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	
BVU-KantonAargau	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1	
BVU-KantonAargau	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X			1	
AVT-KantonSolothurn	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	
AVT-KantonSolothurn	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1	
AVT-KantonSolothurn	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X			1	
AVT-KantonSolothurn	Behörde					Für den Kanton Solothurn sind insbesondere die kantonsübergreifenden Linien von Belang (Olten-Zofingen-Sursee-Luzern). Von den Kantonen Solothurn, Aargau und Luzern werden die beiden Bahnlinien RE und S8 gemeinsam bestellt. Die Planungen sind zwischen den Kantonen abgestimmt. Die im Kapitel 5.2 vorgesehene Massnahme 20 (S8/S29 Durchbindung Sursee-Olten-Turgi) kann voraussichtlich erst im Fahrplanjahr 2020 umgesetzt werden, allenfalls bereits ab Herbst 2019. Grund: Terminplan Fertigstellung Einfahrtsgleise Olten Ost)		5 Der Terminplan wird aktualisiert.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja Nein			
OEV-KantonObwalden	Behörde	1	<p>öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?</p>	X	<p>Obwohl der Kanton Obwalden ausserhalb des direkten Geltungsbereiches des öV-Berichtes 2018 bis 2021 liegt, haben verschiedene grundlegende Aussagen und Ziele dieses öV-Berichtes auch für den Kanton Obwalden Gültigkeit. Denn der Kanton Obwalden ist sehr direkt von guten Verkehrsangeboten des Kantons Luzern abhängig. In diesem Sinne befürwortet und unterstützt das Amt für Raumentwicklung und Verkehr explizit die folgenden Visionen und Ziele der Kapitel 3.1 und 3.5 des öV-Berichtes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Luzern bildet das Tor zu den Kantonen Ob- und Nidwalden.</li> <li>- Die auf den Hauptachsen Luzern–Sursee–Zofingen, Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Hergiswil-Sarnen bzw. Stans liegenden starken Zentren sind dank dem Durchgangsbahnhof Luzern und seinen Durchmesserlinien über das Hauptzentrum Luzern schnell verbunden. Der Durchgangsbahnhof Luzern bringt aber auch Fahrzeitverkürzungen zwischen Frankfurt und Milano und fördert damit die internationale Verflechtung.</li> <li>- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist im Ausbauschritt 2030/35 als zu realisierendes Vorhaben enthalten, mindestens erste Projektetappen.</li> </ul> <p>Zudem sind bei allen Visionen und Zielen die Erfolgspositionen des öffentlichen Verkehrs gemäss Kapitel 3.3 vollumfänglich zu berücksichtigen (Kurze und verlässliche Reisezeiten; einfache Benutzbarkeit; gute Servicequalität; Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse; preiswerte Leistungen; gepflegter Auftritt; gute Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger).</p>	1	
OEV-KantonObwalden	Behörde	2	<p>Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.1, 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?</p>	X	<p>Das Amt für Raumentwicklung und Verkehr sichert dem Kanton Luzern die volle Unterstützung bei der Schlüsselplanung "Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Mittelfristangebot 2025" gemäss Kapitel 5.1.1 zu. Auch für das Amt für Raumentwicklung und Verkehr ist das Projekt "Durchgangsbahnhof Luzern" das matchentscheidende öV-Projekt für die nächsten Jahrzehnte im Grossraum Luzern. Andererseits begrüsst das Amt für Raumentwicklung und Verkehr die Unterstützung des Kantons Luzern bei den folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme 46 Neu- und Umbau der Zentralbahn-Werkstätten in Stansstad</li> <li>- Massnahme 50 Doppelspurausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt</li> </ul>	1	
OEV-KantonObwalden	Behörde	3	<p>Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?</p>	X	<p>Der öV-Bericht 2018 bis 2021 des Kantons Luzern enthält alle für den Kanton Obwalden relevanten Aussagen für die bevorstehenden öV-Planungen der nächsten Jahre im Grossraum Luzern.</p>	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
OEV-KantonObwalden	Behörde					Strategische Stossrichtungen (Kapitel 4): Das Amt für Raumentwicklung und Verkehr befürwortet und unterstützt explizit die nachfolgenden Stossrichtungen der Stossrichtungen Bahn im öV-Bericht (Kapitel 4.1.1) beim Fernverkehr: - Kurzfristig: Im internationalen Verkehr ist ein weiterer Ausbau Richtung Norden (Frankfurt) und Süden (Mailand) anzustreben. Auch das Amt für Raumentwicklung und Verkehr setzt sich dementsprechend dafür ein, dass weitere Zugverbindungen über die Grenzen hinaus verlängert werden. - Mittelfristig: Gesichert ist im nationalen Bahnausbau AS2025 der 30-Minuten-Takt Luzern–Sursee–Zofingen–Bern (realisiert als Umwidmung einer stündlichen Verbindung Luzern–Basel). Basel kann damit künftig nur noch einmal direkt, das 2. Mal pro Stunde mit Umsteigen in Zofingen erreicht werden. Auf der Achse Luzern–Zug–Zürich ist die Systematisierung des IR-Angebots weiterhin gefordert (Abfahrtszeiten und Haltepolitik). Von Luzern nach Zürich sollen zudem weitere Verbindungen realisiert werden. Diese Verbindungen sollen als Regionalexpresszüge im 30-Minuten-Takt realisiert werden. Fernverkehrslinien sind im Referenzangebot 2025 in Luzern betrieblich durchgebunden, was aufwärtskompatibel zum Langfristzustand ist. - Langfristig: Langfristiges Ziel auf nationaler Ebene ist der 30-Minuten-Takt nach Basel. In Richtung Zürich ist jede Viertelstunde eine Fernverkehrsverbindung vorgesehen. Dafür sind die entsprechenden Infrastrukturerweiterungen im Raum Luzern unumgänglich. Beispielsweise könnten mit dem Durchgangsbahnhof Luzern Schnellzüge auf den Hauptachsen Richtung Sursee–Zofingen–Bern, Sursee–Zofingen–Olten–Basel und Zug–Zürich durchgebunden werden. Es würden neue Direktverbindungen von überregionalem und nationalem Interesse, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse nicht zuletzt auch als Entlastung und schnellere Alternative zur Verbindung über den Knoten Zürich entstehen. - Generell: In allen Zeithorizonten muss der Flughafenanschluss in Zürich durch mindestens eine Direktverbindung pro Stunde ab Luzern gewährleistet sein. Beim Regionalverkehr sind die guten Angebote auf den beiden Hauptachsen Luzern-Hergiswil-Stans-Engelberg und Luzern-Hergiswil-Sarnen-Brünig-Interlaken vollumfänglich zu erhalten und nachfragegerecht zu erweitern.	1	
BAV	Behörde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	
BAV	Behörde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Angesichts der Bewertungsergebnisse der Module des STEP Ausbaus 2030/2035 dürfte es sehr unwahrscheinlich sein, dass der Tiefbahnhof Luzern Teil dieses Ausbaus sein wird. Der Bund teilt die Überzeugung, dass die von der Z-KöV angestrebte Entwicklung mit den beiden Grossprojekten langfristig richtig ist. Der Tiefbahnhof Luzern jedoch dürfte eher im Zeithorizont der Vision realisiert sein. Erste Schritte hin zu dieser Grossinfrastruktur können allenfalls Ausbauten der Zufahrtsachsen (z.B. Luzern - Zug - Zürich) sein.		4	Das gemeinsame Ziel soll schrittweise erreicht werden. Der Kanton Luzern kann sich zudem eine Vorfinanzierung vorstellen, sollten die Schlüsselinfrastrukturen nicht im AS2030/35 durch den Bund finanziert werden können.
BAV	Behörde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	S. 19: Das BAV ist beim Tarifverbandausschuss neben den Kantonen LU, NW, OW ebenfalls vertreten. S. 25: Den grossen Angebotsprung ermöglicht erst der auch vom Bund nicht mehr in Frage gestellte als Vision unterstützte Durchgangsbahnhof Luzern		5	Die Präzisierung wird im Bericht vorgenommen.
BAV	Behörde				Die in Kapitel 5 des Berichts dargestellten Bahninfrastrukturausbauten entsprechen dem aktuellen Planungsstand seitens BAV mit folgendes Präzisierung: - Die doppelspurige Einfahrt der zb in den Bhf. Luzern wird gemäss heutiger Planung im Dezember 2021 in Betrieb genommen und ermöglicht somit im Fahrplan 2022 das Angebot S41. Deren Halbstundentakt wird mit dem in der Leistungsvereinbarung vorgesehenen Ausbau des Bahnhofs Horw ermöglicht. Weitere Ausbauten im Betrachtungszeitraum sind der Vollständigkeit halber: - Abstellanlagen in Wolhusen (Inbetriebnahme 02.2021) - Zugfolgezeitverkürzung Einfahrt Luzern SBB (Ausführung ab 2019, Inbetriebnahme 12.2023)		5	Die Präzisierung wird im Bericht vorgenommen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
BAV	Behörde					Die Programme "AggloMobil" haben sich in den letzten Jahren im RPV bewährt. Positiv ist die mittelfristige Ausrichtung des Tarifverbundes Passepartout zu gewichten. Organisatorisch soll die Kooperation zwischen direktem Verkehr und Verbunden vertieft und die Realisierung der öV CH AG angestrebt werden. Doppelspurigkeiten sollen eliminiert werden, Schalter der Transportunternehmen weiter harmonisiert.	1	
BAV	Behörde					Die Angebotsplanung im RPV wird seit Jahren konsequent auf die vorhandenen finanziellen Möglichkeiten der Besteller abgestimmt. Diese Tatsache wird sich auch auf die zukünftige Angebotsplanung auswirken. Aufgrund der immer knapper werdenden finanziellen Ressourcen sollte der Kanton Luzern vermehrt Ausschreibungen im abgeltungsberechtigten RPV prüfen. Mit einem stärkeren Wettbewerb könnten die Angebote kostengünstiger bestellt werden.	1	4 Der VVL senkt primär mittels Zielvereinbarungen die Kosten. Er behält sich jedoch auch Ausschreibungen vor.
LuzernPlus	RET	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Wir sind mit den Visionen und Zielen grossmehrheitlich einverstanden.	1	
LuzernPlus	RET	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden.	1	
LuzernPlus	RET	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		LuzernPlus begrüsst, dass der öV-Bericht auf die Entwicklungsrichtung des Gesamtverkehrs in der Agglomeration und im Kanton Luzern abgestimmt wird. Die von uns im letzten öV Bericht geforderte Einbettung im kantonalen Planungsumfeld wird gut aufgezeigt und ist wichtig. Da LuzernPlus im Aggloprogramm und im AggloMobil due und tre mitwirken konnte, durften wir schon viele Anliegen für unsere Region einbringen. Wir bedanken uns für den gut abgefassten Bericht.	1	
LuzernPlus	RET					Wir begrüssen ausdrücklich die geplante Ausrichtung des öV-Angebots auf spezifische dezentrale Umsteigeknoten. Nur mit der besseren Verknüpfung von S-Bahn und Busnetz kann das Angebot innerhalb der bestehenden Strukturen optimiert und der zunehmenden Überlastung des Busangebots durch eine Stärkung der S-Bahn entgegengewirkt werden. In diesem Zusammenhang vermissen wir die Prüfung eines Viertelstundentakts auf der Linie Luzern – Zug – Zürich. Wir sind uns bewusst, dass ohne den Durchgangbahnhof Luzern dies kurzfristig bis Luzern nicht möglich ist, es ist aber angezeigt, dies auf der S-Bahnlinie Ebikon – Rotkreuz zu prüfen.	1	4 Die Federführung bei der Bahnplanung liegt seit FABI beim Bund. Der 15-Minuten-Takt ist in der Langfristperspektive Bahn vorgesehen. Über das Mittelfristangebot Bahn 2025 hinausgehende Verdichtungen ziehen Investitionen im Knoten Luzern nach sich. Viertelstündliche Verlängerungen der S1 von Rotkreuz nach Ebikon sind nicht Teil der aktuellen Strategie. Vielmehr sollen neue RE Luzern–Ebikon–Zug–Zürich das Angebot auf begrenzter Infrastruktur weiter verbessern.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
LuzernPlus	RET				Besonders wichtig ist, dass das Angebot in keinem Fall verschlechtert wird. Die vorgenommene Kürzung der Bus-Linie 51, die unsere Gemeinden Rothenburg, Rain und Hildisrieden betreffen, stösst auf eine grosse Ablehnung in der Bevölkerung. Neue Lösungen müssen gefunden werden.		4 Die Optimierungen resp. Angebotsbauten Luzern–Beromünster sind Teil der Strategie AggloMobil. Diese sieht die bessere Verknüpfung von Bahn und Bus vor. Dadurch wird die Zuverlässigkeit bei der Fahrt ins Zentrum erhöht, das Stadtzentrum entlastet und die Subzentren gestärkt. Zudem können damit Kosten gespart werden, um dem Sparauftrag aus L+S II gerecht zu werden.
LuzernPlus	RET				Die Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationszentrum muss erhöht werden. Wir unterstützen demnach gezielte Massnahmen zur Bevorzugung des Busverkehrs.		4 Auch für den VVL ist die Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Reisegeschwindigkeiten von zentraler Bedeutung. Wir setzen uns bei den zuständigen Strasseneigentümern (Kanton, Stadt und Gemeinden) dafür ein.
LuzernPlus	RET				LuzernPlus durfte das öV- Konzept „AggloMobil tre“, das auf „AggloMobil due“ aufbaut, mitbegleiten. Wir stehen hinter diesem Konzept, da die Planungen in den Aggloprogrammen eingebettet sind.	1	
LuzernPlus	RET				Angesichts der stark gestiegenen Nachfrage auf der Bahnstrecke Rothenburg-Emmenbrücke-Luzern (gemäss Bericht sind hier die absoluten Passagierzahlen im Regionalverkehr am stärksten gewachsen und gemäss Beilage 3, Seite 67, haben die Ein- und Aussteiger beim Bahnhof Emmenbrücke um 54% zugenommen) und im Hinblick auf die Entwicklung im Raum Luzern Nord (+4'000 Arbeitsplätze, + 3'300 Einwohner und +850 Studienplätze) muss der Kapazitätssteigerung des Bahnhofs Emmenbrücke mehr Gewicht gegeben und die notwendigen Ausbauschritte rascher in Angriff genommen werden.		4 Der Ausbau von Bahnhofsanlagen sowie des Bahnangebots obliegt seit FABI dem Bund. Die begleitende Planungsregion Zentralschweiz vertritt die Stärkung von Luzern Nord in ihrer Stossrichtung.
LuzernPlus	RET				Wie Sie im Bericht erwähnen, ist mittelfristig eine weitere direkte Buslinie vom Zentrum Nord (Seetalplatz) mit dem Zentrum Ost via Sedel geplant. Hier könnte die neue Buslinie 111 von Ebikon über Waldibrücke geprüft werden oder als Alternative könnte diese Linie über Eschenbach nach Bahnhof Rothenburg geführt werden.		4 Vertiefte Planungen sind jeweils alle 4 Jahre in AggloMobil vorgesehen.
LuzernPlus	RET				Die kurzfristigen öV-Stossrichtungen, insbesondere die Stärkung der Regionalzentren Malters und Küssnacht, begrüßen wir sehr. Ebenfalls wichtig ist die Stärkung der Verbindung Seetal - Rotkreuz, die für die Gemeinden Inwil, Root, Gisikon und Honau von grösster Bedeutung ist.		4 Mit dem Ausbau des TransSeetalExpress ist im öV-Bericht bereits eine Massnahme enthalten.
LuzernPlus	RET				Zum Tarifverbund Passepartout schreiben Sie, wird das System „ Raum und Zeit“ angewendet, was bedeutet, dass die Kundinnen und Kunden in den gelösten Zonen während der zeitlichen Gültigkeit Bahn und Bus in beliebige Richtungen benützen können. Auf der Strecke Luzern – Zug, die von vielen Pendlern benützt wird, können die Kundinnen und Kunden nicht profitieren, da der Tarifverbund Passepartout an der Kantonsgrenze Luzern – Zug endet. Mit der neuen Hochschule Informatik kommen noch viele Studenten dazu. Wir fordern Sie auf, möglichst schnell mit dem Tarifverbund Zug eine Lösung zu finden.		4 Die Tarifsituation in Rotkreuz ist unbefriedigend. Das Thema ist im öV-Bericht als mittelfristiges Ziel aufgeführt. Ob eine Verbesserung möglich ist, wird auch von den finanziellen Möglichkeiten abhängen.
RegionLuzernWest	RET	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Grundsätzlich ist der eingeschlagene Kurs stimmig.  Für die Region Luzern West ist es allerdings stossend, dass eine Basis der Überlegungen der kantonale Richtplan (Kapitel 1.3) ist, welcher die Entwicklungsperspektiven unserer Region stark einschränkt. Es ist unsere Erwartung, dass die Standortnachteile - welche auch aufgrund des Richtplanes bestehen - wenigstens zum Teil mit einer guten ÖV-Erschliessung abgedefert werden können.  An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Einige Auszüge: - "Vermisst werden insbesondere Aussagen zu den bedeutendsten Natur- und Landschaftsräumen des Kantons und Aussagen zu deren Entwicklung." (S. 10) - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10) - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)		3 Für den VVL ist der Richtplan verbindlich. Änderungsbegehren für dieses Planungsinstrument sind bei der nächsten Überarbeitung beim Kanton Luzern einzureichen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
RegionLuzernWest	RET	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden.  Wir gehen davon aus, dass unsere Anträge zur kurzfristigen Entwicklung (siehe unten) berücksichtigt werden.		1 siehe Antworten unten
RegionLuzernWest	RET	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des ÖV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Die Region Luzern West erachtet den vorliegenden ÖV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Es handelt sich um einen mehrheitlich ausgewogenen Bericht, wobei man die Formulierungen des ÖV's in der Landschaft bestimmt noch verbessern kann.  Die Region Luzern West würdigt die Leistungen, welche beim Verfassen des ÖV-Berichtes 2018-21 unternommen wurden.  Insbesondere schätzt die Region Luzern West auch die gute Zusammenarbeit bei der Detailplanung der S-61.	1	
RegionLuzernWest	RET				Allgemein: In der Zusammenfassung steht im letzten Abschnitt: "Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel." Wir weisen darauf hin, dass auch in der Region Luzern West kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturvorhaben auf ihre Umsetzung warten. Eine ausschliessliche Priorisierung der Agglomerations-Vorhaben zu Lasten der Projekte in der Landschaft wird von uns abgelehnt.	4	Zahlreiche wichtige Bahnhöfe auf der Landschaft sind bereits saniert. Für optimale Bedingungen für Bahn/Buskonzepte gemäss AggloMobil braucht es einen verstärkten Mitteleinsatz in der Agglomeration. Die ÖV-Investitionen werden im AFP definiert und publiziert.
RegionLuzernWest	RET				Allgemein: Unter 2.2 auf Seite 12 steht: "In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern." Die Region Luzern West nimmt mit Zufriedenheit wahr, dass nun auch der Kanton Luzern festgestellt hat, dass insbesondere Willisau ein Verkehrsproblem besteht und dies in einem grösseren Rahmen angegangen werden muss. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es für die Agglomeration Luzern ein eigenes Programm (mittlerweile Agglo tre) gibt. Für Sursee und Umgebung wurde der Masterplan Bahnhof Sursee entwickelt. Die Region Luzern West erachtet es als angezeigt und logisch, "ähnlichen Problemen" entsprechend zu begegnen. Wir fordern deshalb, einen "Masterplan Willisau" zu entwickeln.	4	AggloMobil-Planungen koordinieren die zahlreichen Ansprüche und Partner im dichten Siedlungsgebiet. Sie garantieren, dass alle Gemeinden einer Agglomeration nach einheitlichen Massstäben beplant werden. Auf der Landschaft sehen wir mehr Erfolg mit punktuellen Planungen, z.B. ausgelöst durch geänderte Bahnangebote (z.B. Verlängerung S61). Masterpläne sind kein Instrument des VVL. Der VVL beteiligt sich, wenn solche ausgearbeitet werden.
RegionLuzernWest	RET				Allgemein: Wir begrüßen die Aussage auf Seite 21, "...dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden." Daraus schliessen wir, dass der Status quo aufrechterhalten bleibt.	4	Es gilt die Formulierung im ÖV-Bericht. Angebotsoptimierungen sind weiterhin möglich, z.B. ausgelöst durch Sparprogramme.
RegionLuzernWest	RET				Ergänzung: Im Sinne einer ganzheitlichen, umfassenden Optimierung, sind die Bezeichnungen (S.43 unten) anzupassen: Der Korridor "Wolhusen-Willisau" ist in "Wolhusen-Langenthal" umzubenennen, der Korridor "Wolhusen-Entlebuch" in "Wolhusen-Langnau i.E.".	5	Die Präzisierung wird im Bericht vorgenommen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
RegionLuzernWest	RET				<p>Allgemein: Im "Raum Luzern Landschaft" lebt rund 1/4 der Gesamtbevölkerung des Kantons Luzern. Wenn man den ÖV-Bericht in seiner jetzigen Form liest, gewinnt man den Eindruck, dass dieser Umstand beim Verfassen aus den Augen verloren ging. Einige Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf Seite 13 werden in der Grafik 2 die "Stadt Luzern", der "Agglomerationsgürtel Luzern", die "Region Sursee (Sempachersee Plus)" und "übrige Regionen" aufgeführt. Zu den "übrigen Regionen" zählt über die Hälfte der Fläche des Kantons und die gesamte Region Luzern West. Wir würden es begrüßen, wenn eine weniger abwertende Terminologie verwendet würde.</li> <li>- Unter 3.1 finden sich zahlreiche positive Begriffe, wie "optimal auf der Nord-Südachse", "Hauptentwicklungsachsen", "attraktive öV-Verknüpfungspunkte", etc. Als letzter Punkt (von sieben Punkten) wird die Luzerner Landschaft aufgeführt. Dort ist dann erstmalig der Begriff "gesetzlich verankerte Grundversorgung" zu lesen.</li> <li>- Unter 4.1.3 wird die Stadt und Agglo Luzern "weiterentwickelt" und die "jeweiligen Systeme werden gestärkt". Wir erwarten, dass die gleiche Terminologie, "Weiterentwicklung" und "Stärkung", auch in der Landschaft angewandt wird. Auf den Terminus "nachfrageorientiert geplant" (unter 4.1.4), welcher für die Luzerner Landschaft angedacht ist, ist zu verzichten.</li> <li>- Unter 4.4.3 ist als letzter Punkt "Linien mit ungenügender Nachfrage ... die Grundversorgung im ländlichen Raum." aufgeführt. Hier wird eine Einordnung vorweggenommen.</li> </ul> <p>Aufgrund dieser tendenziösen Sichtweise und der Tatsache, dass sich der Grossteil des ÖV-Berichtes um Stadt/Agglomeration Luzern dreht, schlagen wir vor, zwei ÖV-Berichte 2022-25 zu entwickeln. Einen mit dem Fokus auf die Y-Achse und einen für die Luzerner Landschaft. Letzterer dürfte auf wenigen Seiten Platz finden.</p>		<p>4 Die Landschaft wird gebührend berücksichtigt und nicht absichtlich degradiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_Die Quelle der Grafik 2 ist LUSTAT.</li> <li>_Die restlichen Formulierungen entsprechen der Strategie. Der öV hat dort seine Stärken, wo gebündelt viele Personen transportiert werden können. Bei den knappen finanziellen Möglichkeiten gilt auf der Landschaft die formulierte Strategie.</li> <li>_Der öV-Bericht ist gemäss öV-Gesetz nicht in zwei separaten Teilen zu erstellen. Dies macht auch fachlich wenig Sinn, da Bahn- und Buslinien den ganzen Kanton vernetzen und selten in Teilräumen verkehren.</li> </ul>
RegionLuzernWest	RET				<p>Frage: An verschiedener Stelle im ÖV-Bericht wird auf das System Trolleybus verwiesen (z.B. 2.5, 3.1, 4.1.3, 5.1.2, etc.). Es werden verschiedene Aussagen zur Ökologie gemacht, aber nicht zur Ökonomie. Gibt es angesichts knapper finanzieller Mittel des Kantons Studien zur Wirtschaftlichkeit dieses Systems? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.</p>		<p>4 Grundsatzfragen zur Traktion Trolleybus werden in der Trolleystrategie diskutiert. Der aktuelle Ausbau basiert auf der Trolleybusstrategie vom 12.02.2013. Darauf referenziert der vorliegende öV-Bericht.</p>
RegionLuzernWest	RET				<p>Frage: Unter 4.3.3 findet sich unter "Mittelfristig" der Begriff "Mobilitätszentralen". Wie weit ist diese Idee fortgeschritten? Wo werden diese in der Region Luzern West realisiert? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.</p>		<p>2 Das Thema wurde noch nicht vertieft behandelt. Gemeinsam mit den Transportunternehmen und im Rahmen der verbesserten Zusammenarbeit in der öV-Branche sollen konkrete Projekte ausgearbeitet werden. Die Investitionsmittel seitens VVL sind im Anhang 10 aufgeführt.</p>
RegionLuzernWest	RET				<p>Allgemein: In der Grafik auf Seite 49 sind verschiedene Massnahmen abgebildet. In unserer Eingabe vom 29. September 2016 haben wir die folgenden Punkte aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschleunigte Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal</li> <li>- Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee</li> <li>- Spangenschliessung Wiggertalbahn</li> </ul> <p>Leider wird keiner dieser Punkte in den Massnahmen angegangen. Wir erwarten, dass diesbezüglich Überlegungen vorgenommen werden, um diese Punkte mittel- bis langfristig umzusetzen.</p>		<p>1 Siehe Antworten unten</p>
RegionLuzernWest	RET				<p>Kurzfristig: Die Region Luzern West begrüsst ausdrücklich die Planung und Umsetzung der Verlängerung der S-61 inkl. der Überarbeitung des Busnetzes. In diesem Sinne haben wir uns bereits in der entsprechenden Vernehmlassung geäussert. Wir freuen uns festzustellen, dass dies auch im ÖV-Bericht (5.1.4) entsprechend abgebildet ist.</p>		<p>1</p>
RegionLuzernWest	RET				<p>Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "die Einführung Buslinie Malters-Wolhusen zeitgleich mit der Verlängerung der S61 erfolgen muss". Dies wird auch im ÖV-Bericht (5.1.4) so festgehalten. Wir würden es jedoch begrüßen, wenn die Formulierung "Für Schachen soll die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden" umgewandelt wird in "Für Schachen wird die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden".</p>		<p>5 Die Präzisierung wird im Bericht vorgenommen.</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
RegionLuzernWest	RET				Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, "dass das heutige Bahn-Angebot der S-Bahn-Haltestelle Werthenstein aufrechterhalten wird." Hiermit unterstreichen wir unsere Forderung.		4 Beim Bahnhof Werthenstein wird zurzeit die BehiG-Sanierung geplant ( <a href="https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/Themen/alphabetische-themenliste/barrierefreiheit/infos-fuer-oev-unternehmen-und-fachleute/behig-umsetzungskonzept.html">https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/Themen/alphabetische-themenliste/barrierefreiheit/infos-fuer-oev-unternehmen-und-fachleute/behig-umsetzungskonzept.html</a> ). Resultate aus den Studien bilden die Grundlage für weitere Planungen. Eine zusätzliche Forderung braucht es aus heutiger Sicht nicht.
RegionLuzernWest	RET				Kurzfristig: Im ÖV-Bericht (5.1.4) steht, dass "der Halt der S6 (in Schachen) bestehen bleibt". Wir begrüßen diese Tatsache.	1	
RegionLuzernWest	RET				Kurzfristig: In der Beilage 6 wird die geplante Tangentiallinie 18 (Littau-Ebikon) erwähnt. Leider findet sich im ÖV-Bericht keine klare Aussage zur Endhaltestelle der Linie 18 in Littau. Unsere Forderung bleibt nach wie vor bestehen, dass die neue Tangentiallinie Littau-Ebikon am Bahnhof Littau beginnt.		4 Der Endhalt der Linie 18 in AggloMobil tre basiert auf AggloMobil due. Dort waren in Tschuopis grosse Siedlungsentwicklungen geplant. Aktuell wird auch der ÖV-Verknüpfungspunkt Littau geplant. Dort sollen neben neuen Bahnhofsanlagen auch ein Bushub erstellt werden. Offen ist, welchen Beitrag die Stadt Luzern leisten wird. Beim Projekt Bushub Littau ist der Endhalt Linie 18 als Projektanforderung deponiert. Im Rahmen der Detailplanung der Linie 18 wird im Jahresfahrplan abschliessend die Frage des richtigen Endpunkts definiert. Die Forderung von Luzern West wird dort mitberücksichtigt. Die Linie 18 wird mit Fertigstellung des Bushub Ebikon auf Dez. 2019 eingeführt.
RegionLuzernWest	RET				Kurzfristig: Auf Seite 50 werden unter der Massnahme 58 der Bushub Littau erwähnt und dabei ebenfalls die Bahnlinien S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern-Langnau i.E.-Luzern - unter Voraussetzung, dass es der Fahrplan zulässt und unter Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen - am Bahnhof Littau anhält.		4 Eine bessere Erschliessung von Littau mit dem Regionalverkehr strebt auch der VVL an. Bisher gibt es aber mit der bestehenden Infrastruktur keine funktionierenden Angebotskonzepte, die einen Halt des RE Luzern-Wolhusen-Bern in Littau möglich machen würden. Entsprechende Planungen ergaben jeweils einen nötigen Infrastrukturausbau. Langfristig bringt der Durchgangsbahnhof Luzern weitere Verbindungen nach Luzern West u.a. mit einem Halt in Littau.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
RegionLuzernWest	RET				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		2 Eine beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen–Langenthal ist aktuell nicht in Planung, da zwischen Willisau und Huttwil die Nachfrage sehr tief ist. Die Priorität liegt beim Ausbau der Angebote bei grossen Personenströmen. Es ist aber geplant, das Potenzial sowie die technische Machbarkeit im Rahmen der Aktualisierung des Berichts "BLS Angebotsentwicklung Luzern West" (BLS, 28.01.2014) aufzuarbeiten. Das Resultat wird die nächsten Schritte definieren und im nächsten öV-Bericht abgebildet.
RegionLuzernWest	RET				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Eine Express-Buslinie Wolhusen–Ruswil–Nottwil–Sursee ist nicht geplant. Die Auswertung der Fahrgastzahlen der Linien 62 und 64 zeigt ein tiefes Potential. Die Verbindung mit der BLS nach Willisau mit schlankem Umstieg auf die Express-Kurse garantieren in der Hauptverkehrszeit ein schnelle Fahrt von 39 Minuten zwischen Wolhusen und Sursee.
RegionLuzernWest	RET				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "in einem weiteren (folgendem) Ausbausritt eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E." und somit eine dritte stündliche Verbindung geprüft werden soll. Hiermit unterstreichen wir unsere diesbezügliche Forderung.		4 Die Angebotsentwicklung "BLS Angebotsentwicklung Luzern West" (BLS, 28.01.2014) sieht die Möglichkeit vor, die dritte stündliche Verbindung Luzern–Willisau dereinst auch nach Schüpfeim anzubieten. Allerdings besteht in naher Zukunft keine ausreichende Nachfrage um dieses Angebot einzuführen.
RegionLuzernWest	RET				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Darin wird auch auf die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Sursee-Olten hingewiesen. Wir begrüßen die Anstrengungen des Kantons Luzern, diesen Bahnausbau beim BAV und der SBB einzubringen. Für die Gemeinden Dagmersellen, Nebikon und Egolzwil ist eine gute öV-Anbindung an den Bahnhof Emmenbrücke (und somit an künftigen Wirtschafts- und Hochschulstandort Seetalplatz und zum zentralen Verwaltungsgebäude des Kantons Luzern) wichtig - ebenso an Sempach und Rothenburg.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
RegionLuzernWest	RET				<p>Mittelfristig: Bezüglich einer Verdichtung des Angebots über den Anschluss Rothenburg-Station gilt der bekannte Vorbehalt, dass der heutige Anschluss Richtung Luzern völlig ungenügend und für die ÖV-Kunden nicht zumutbar ist. (nicht rollstuhlgängig, schmale und recht steile Treppen, kein Dach usw.) Ein Ausbau ist gemäss der Übersicht auf S. 52 erst ab 2019 geplant, wobei erst ab 2020/21 in der Finanzplanung Mittel vorgesehen sind. Zu beachten ist zusätzlich die Aussage im ersten Abschnitt auf S. 12, wonach „die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet (ist) und eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zulässt“.</p>		<p>4 Die Sanierung des ÖV-Verknüpfungspunkts Rothenburg (Station) ist bei den zuständigen Stellen erkannt. Die vif koordiniert die Arbeiten des neuen Bushub mit den nötigen Arbeiten am Bahnhof (SBB-Infrastruktur). Die genaue Umsetzung für Kantonsprojekte ist jeweils dem Aufgaben und Finanzplan (AFP) zu entnehmen. Die Verdichtung des RE Luzern–Sursee–Olten zum 30-Minuten-Takt ist dem VVL ein grosses Anliegen. Er ist u.a. auch im Ausbauschnitt AS2030/35 von der ZK6V beim Bund gefordert.</p>
RegionLuzernWest	RET				<p>Langfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind auch die langfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Leider findet sich hier ebenfalls keine Aussage zur "Spangenschliessung Wiggertalbahn". Eine Aufforderung an den VVL dazu findet sich ebenfalls in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.</p>		<p>4 Die Wiggertalbahn ist im Richtplan verankert. Dort wird der Raum gesichert. Im nächsten Bahnangebotsausbauschnitt AS2030/35 ist die Wiggertalbahn vom BAV nicht vorgesehen. Sie wurde von der Planungsregion Zentralschweiz auch nicht im Regionalen Angebotskonzept vom 27.11.2014 gefordert. Sie passt wenig zur Philosophie des AS2030/35, der vor allem einen Überlastabbau von Bahnstrecken im Zentrum vorsieht. Kurzfristig wird hingegen der Busverkehr zwischen Willisau und Nebikon verbessert, was als Vorläufer zur Wiggertalbahn gesehen werden kann. Nimmt die Nachfrage in einem Umfang zu, in dem mit Bussen das Fahrgastaufkommen nur noch ineffizient bewältigt werden kann, kann die Umstellung auf die Traktion Bahn geprüft werden.</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
IdeeSeetal	RET	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Die IDEE SEETAL anerkennt mit Genugtuung die markanten Fortschritte, die in den letzten Jahren beim öffentlichen Verkehr in der Region Seetal erzielt wurden. Dies vor allem Dank der S9 Luzern - Lenzburg und seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 mit der S99, die werktags zusätzlich verkehrt (jeweils um 7.07, 8.07, 16.23, 17.23 und 18.23 Uhr). Dies hat zu einer spürbaren Attraktivierung der Region geführt. Eine grosse Zahl von Pendlern nutzt regelmässig das Angebot, die meisten Züge sind gut bis sehr gut ausgelastet. Die IDEE SEETAL vertritt die Anliegen der zehn Seetaler Gemeinden und koordiniert Projekte zur Stärkung der Region. Die im Jahr 2015 abgeschlossene Studie der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL), hat neben unserer auch andere Regionen untersucht. Interessant sind zwei Ergebnisse zum Anspruch an die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Aus dem Bericht darf entnommen werden, dass die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wichtiger scheint als die Aussicht. Daraus kann abgeleitet werden, dass eine gute ÖV-Anbindung mit der Siedlungsentwicklung verbunden wird.		4 Wir können nachvollziehen, dass die Erreichbarkeit mit dem ÖV für die Standortwahl wichtig ist. Grundlage für den VVL ist die Richtplanung, welche u.a. Haupt- und Nebenentwicklungsachsen vorsieht. Dementsprechend ist das Angebot bereit zu stellen. Fürs Seetal sind weitere Bahnausbauten ohne Durchgangsbahnhof Luzern nur noch sehr beschränkt möglich. Mit dem TransSeetalExpress (TSE) sind aber bereits kurzfristig weitere Verbesserungen geplant. Gleiches gilt für die neue Linie 111, welche das Seetal ab Dez. 2017 besser ans Rontal anbindet. Die weiteren Verdichtungen sind daher eher beim Bussystem zu erwarten.
IdeeSeetal	RET	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Mit Freude stellen wir fest, dass mit den Massnahmen 31, 34 und 35 wichtige Verbesserungen für unser ÖV-Angebot vorgesehen sind. Sowohl der zusätzliche Einsatz von Doppeltraktionen auf der Linie der S9 als auch die Verbesserung der Abenderschliessungen sind dringend notwendig. Unter Punkt 6.1.3 ist die Finanzierung (Kanton und Gemeinden) geregelt. Dem Grundsatz, dass die Beiträge von Kanton und Gemeinde gleich hoch sind, stimmen wir zu. Gemäss Punkt 6.4 steigen in den nächsten Jahren die Gemeindebeiträge stetig an. Dieser Aussage stimmen wir nur zu, wenn die Kantonsbeiträge im selben Zeitraum gleich ansteigen (50 : 50).		4 Der Finanzschlüssel zwischen Kanton und Gemeinden ist im öV-Gesetz fix festgelegt. Geplante Gesetzesänderungen sind keine bekannt.
IdeeSeetal	RET	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Es ist nachvollziehbar, dass sich der Öffentliche Verkehr auf die kantonale Raumplanungsstrategie, das "Y", ausrichtet. Unsere Zustimmung ist in dem Sinne zu verstehen, dass wir die politischen Vorgaben respektieren.	1	
IdeeSeetal	RET					Der Halbstundentakt bedeutet eine Qualitätssteigerung, die viele potenzielle Bahnkunden zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bewegt. Deshalb schlagen wir vor, bereits ab 2019 den Halbstundentakt der S9 zwischen Luzern und Beinwil in beiden Richtungen inkl. Wochenenden durchgehend auszuweiten. Wir sind überzeugt, dass eine solche Verdichtung die Nachfrage nochmals markant ansteigen liesse. Zudem würden die heute ausgesprochen ungünstigen Umsteigebeziehungen zu den Schnellzügen von und nach Basel respektive Bern - Genf deutlich verbessert.		5 Bei der aktuell angespannten finanziellen Situation müssen die knappen Mittel dort eingesetzt werden, wo die Nachfrage gross ist. Bei Verdichtungen zu Nebenverkehrszeiten ist jeweils das Kosten/Nutzenverhältnis zu prüfen. Entsprechend soll bereits mit dem Fahrplan 2018 abends der 30-Minuten-Takt zwischen Luzern und Hochdorf eingeführt werden. Diese Massnahme wird ergänzt.
IdeeSeetal	RET					Die Gemeinde Aesch ist mit dem Öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen. Wir beantragen, dass ab Mosen (SBB) eine Busverbindung nach Aesch und weiter in die benachbarte Gemeinde Meisterschwanden (Kt. AG) mit Anschluss an das bestehende ÖV-Netz in der kommenden Umsetzungsphase realisiert wird.		2 Der Antrag ist insofern nachvollziehbar, dass die öffentliche Erschliessung nicht optimal realisiert ist. Es ist zu prüfen, ob mit alternativen Mobilitätsmöglichkeiten adäquat eine Verbesserung erreicht werden kann (z.B. Mitfahrsystem Taxito).

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
IdeeSeetal	RET				Es ist zu prüfen, ob auf der Linie der S9 nicht eine Schnellverbindung zwischen Luzern und Lenzburg während den Pendlerzeiten eingerichtet werden könnte. Diese Züge sollten nur an den wichtigsten Haltestellen anhalten.		4 Beschleunigte Zugverbindungen im Seetal sind grundsätzlich wünschenswert und werden in Fahrplankonzepten immer wieder diskutiert. So verkehrt die S99 bereits nach dieser Philosophie seit Dez. 2016. Weitere solche Verbindungen in der Zufahrt Luzern sind mit aktuellem Ein- und Ausfahrtsregime auf der ausgereizten Infrastruktur nicht mehr möglich. Zwischen Hochdorf und Lenzburg definiert die Nachfrage weitere Investitionen in Zugverdichtungen.
IdeeSeetal	RET				Mit dem Ausbau der Linie 110 wird der Netzgedanke gestärkt. Das Busangebot soll primär als Zubringer zur Bahn und zu Umsteigepunkten ausgebildet werden.		4 Diesen Grundsatz können wir stützen. Erst eine gute Nachfrage auf der Bahn zieht weitere Infrastrukturausbauten nach sich.
IdeeSeetal	RET				Der Verbundrat fällt im Sommer 2017 den Entschied betreffend dem Pilotprojekt Taxito in der Region Luthern, Willisau, Zell. Wir sind sehr am System Taxito interessiert und beantragen, dass in der Region Seetal einzelne Strecken mit Taxito ausgerüstet werden.		2 Der Antrag wird entgegengenommen. Vertiefende Arbeiten zum Ausbau von Mitfahrssystemen im Kanton Luzern sind Teil künftiger Planungen. Gerne wird die Region Seetal einbezogen.
IdeeSeetal	RET				Der Pyjama-Express ist der kleinste Anbieter im Nachtnetz. Aus der Beilage 5 ist ersichtlich, dass er im vorliegenden Bericht nicht berücksichtigt ist. Wir beantragen Ihnen zu prüfen, wie der Pyjama-Express besser im gesamten Nachtnetz integriert werden kann.		5 Die Beilage 5 wird mit einem entsprechenden Hinweis ergänzt. Das Kapitel 4.3.4 "Weiterentwicklung Nachtnetz" enthält das Pyjama-Express-Angebot. Wie in diesem Kapitel beschrieben, soll das Nachtangebot koordiniert unter allen Anbietern im Sinn der Forderung weiterentwickelt werden.
IdeeSeetal	RET				Hochdorf ist das Regionalzentrum des Seetals. Der Umsteige- oder Verknüpfungspunkt Bahn/Bus ist unbefriedigend. Wir beantragen Ihnen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde, den Busbetreibern, der SBB und allenfalls anderen massgebenden Akteuren des Öffentlichen Verkehrs diesen ÖV-Verknüpfungspunkt möglichst rasch neu zu gestalten.		4 ÖV-Infrastrukturen werden durch den Kanton Luzern (vif) geplant und realisiert. Gemäss Beilage 8 ist das Projekt Hochdorf als Massnahme erfasst.
IdeeSeetal	RET				Die Bevölkerung im Seetal wächst im Vergleich mit anderen Planungsregionen des Kantons überproportional. Die Erfahrungen zeigen, dass der Verkehr schneller wächst als die Bevölkerung. Das Strassen- und Schienennetz im Seetal ist bereits heute mehr oder weniger ausgelastet. Mit einem gezielten Mobilitätsmanagement soll die hohe Mobilität sichergestellt werden.		4 Mobilitätsmanagement zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Damit können eine hohe Mobilität sichergestellt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt werden. Dies dient wiederum einer qualitativen Verbesserung des Verkehrssystems und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es ist wünschenswert, wenn grosse Unternehmen im Seetal in einen Mobilitätsmanagement-Prozess einsteigen. Die Arbeiten des VVL und des Kantons sind unter <a href="http://www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement">www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement</a> dargelegt.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
IdeeSeetal	RET				Sie soll sowohl der gezielten und bewussten als auch der indirekten und unbewussten Beeinflussung dienen. Bewusst miteinzubeziehen sind Betriebe und die öffentliche Hand.		2 Der RET kann u.a. Unternehmen motivieren, ihre Mobilität zeitgemäss auszugestalten und zusammen mit VVL Verbesserungen zu erzielen. Der Prozess ist im Konzept Mobilitätsmanagement (VVL/Kanton Luzern, 07.11.2016) definiert.
IdeeSeetal	RET				Das überwiesene Postulat verlangte, dass in Emmenbrücke Schnellzughalte für die Strecke Luzern - Basel und Luzern - Bern auf den Fahrplanwechsel 2010 umgesetzt werden. Der Regierungsrat hat in Aussicht gestellt, dass er sich dafür bei der SBB entsprechend einsetzen wird. In Emmenbrücke, Mittelpunkt einer Agglomeration von nahezu 50'000 Einwohnern, einen kurzen Halt der Schnellzüge von und nach Basel sowie Bern - Genf einzuführen, stärkt nicht nur das Seetal sondern ist auch für den Raum Emmen-Littau / Luzern sowie für Rothenburg eine Attraktivitätssteigerung.		4 Das Bahnangebotskonzept der ZKÖV sieht folgende Zugskategorien vor: S-Bahn (Halt an allen Stationen), RE (Regionalexpressverbindungen auf Hauptachsen) und IR (schnelle Hauptzentrisverbindungen). Auch der VVL stützt diese Einteilung. So sind es eher die RE-Verbindungen, welche in Subzentren wie Emmenbrücke halten sollen. IR-Verbindungen fahren möglichst beschleunigt zwischen Hauptzentren und garantieren dort weitere Anschlüsse. Gerade diese Anschlüsse sind meist auch ausschlaggebend, dass keine weiteren Halte mehr gemacht werden können.
IdeeSeetal	RET				Gemäss §27 öVG werden die Kosten nach ihrem Verkehrsinteresse auf die Gemeinden aufgeteilt. Dies wird bestimmt je zur Hälfte aus der Einwohnerzahl und den gewichteten Haltestellenabfahrten. Der Gemeinderat kritisiert den unterschiedlichen Faktor zwischen Trolleybus (Faktor 0.5) und Bus (Faktor 1). In anderen Kantonen z.B. Bern wird hier keine Unterscheidung gemacht. Aus unserer Sicht wird hier privilegierte Gewichtung der Trolleybusse gemacht, von dem die Stadt Luzern und Agglomerations-Gemeinden gegenüber den Landgemeinden bevorzugt werden. Zumal auch innerhalb den Verkehrssystemen Schiff und Bahn jeweils keine weiteren Faktoren-Differenzierung ausgeübt wird. Wir erwarten diesbezüglich eine Neubeurteilung der Faktoren.		4 Der Kostenverteiler ist im öV-Gesetz festgeschrieben. Gesetzesrevisionen sind keine geplant.
zofingenregio	RET	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Grundsätzlich sind im Bericht nicht nur die Agglomeration Luzern sondern auch die Landgemeinden angemessen zu berücksichtigen.		4 Der öV-Bericht berücksichtigt den ganzen Kanton Luzern. Der öV ist aber dort optimal, wo gebündelt eine grosse Nachfrage transportiert werden kann. Bei der aktuell angespannten finanziellen Situation muss deshalb der öV in Gebieten mit einem hohem Fahrgastaufkommen ausgebaut werden. Dies betrifft vor allem die im Richtplan definierten Hauptentwicklungachsen. Die Landschaft wird aber nicht vernachlässigt, wie die zahlreichen Massnahmen auf der Landschaft im öV-Bericht belegen.
zofingenregio	RET	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Der Anteil des Kantons an der Finanzierung soll nicht weiter gekürzt werden.		4 Der Finanzschlüssel zwischen Kanton und Gemeinden ist im öV-Gesetz fix festgelegt. Kürzt der Kanton seinen Beitrag, gilt dies automatisch für den Totalbetrag der Gemeinden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
zofingenregio	RET	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des ÖV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Bericht könnte an verschiedenen Stellen sprachlich gestrafft werden, dies würde die Lesbarkeit verbessern.	1	
zofingenregio	RET				2.3 Abstimmung Siedlung (S.13f) Die Aussagen und Folgerungen sind u.E. teilweise unklar formuliert: Ausschlaggebend für die Zunahme der „Anzahl Mobilitätsnutzenden ist in erster Linie das erwartete Bevölkerung und nicht die raumplanerisch erwünschte Verdichtung. Wie in Kap. 1.3 ausgeführt, soll die Siedlungsentwicklung prioritär dort erfolgen, „wo bereits vorhandene und ausbaufähige Infrastrukturen und gute Angebot des ÖV bestehen“. Dies ist auch eine Voraussetzung, dass der Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden kann.		4 Die Raumplanung definiert die Siedlungsentwicklung. Die dortigen Bewohner und Arbeitnehmenden generieren den Verkehr, welcher verarbeitet werden muss. Der ÖV übernimmt einen definierten Anteil der Mobilitätsanforderungen.
zofingenregio	RET				3.1. ÖV-Vision, Zielzustand 2050; (S. 20) Ob die Express S-Bahnen (ESB) eine gute Alternative zum IR Verkehr „von Grossstadt zu Grossstadt“ bilden sollen, wie Bericht genannt, ist fraglich. Heute sind diese Verbindungen dem Fernverkehr zugeordnet (IR/IC). Sie weisen somit eine andere Zuständigkeit und Finanzierung und auch einen anderen Komfortstandard beim Rollmaterial auf. In Kap. 4.1.1 ist zudem eine andere Aussage zur Funktion der RE- resp. ESB formuliert, welche u.E. zutreffender ist.		4 Der ÖV-Bericht sieht vor, neben der S-Bahn (Halt an allen Stationen) und dem IR-Verkehr (Vernetzung der Hauptzentren) neue Express S-Bahnen (ESB) oder Regionalexpressverbindungen einzuführen, welche zwischen Hauptzentren verkehren und die Subzentren optimal einbinden.
zofingenregio	RET				4.1.1 Stossrichtung Bahn (S. 24) Der Halbstundentakt auf der Linie Luzern – Sursee – Zofingen - Bern wird ausdrücklich begrüsst. Die Nachfrage ist sehr gross und die Kapazität der Züge im heutigen Stundentakt teilweise ungenügend.	1	
zofingenregio	RET				4.1.1 Stossrichtung Bahn (Regionalverkehr) (S. 24) Der Ausbau der S-Bahnlinie S-29 als direkte Verbindung nach Aarau (-Turgi) wird ausdrücklich begrüsst. Er bringt den Gemeinden im unteren Wiggertal eine deutliche Verbesserung.	1	
zofingenregio	RET				4.1.4 Stossrichtung im Raum Luzern Landschaft (S. 27) Kurzfristig Die genannte Stärkung der Regionalzentren und die Ausrichtung des Überland-Busangebots auf die Bahn werden ausdrücklich begrüsst. Bei den Bahnstationen ist auch Dagmersellen zu nennen, da diese mit der Einführung des neuen Buskonzepts ebenfalls eine bedeutende Umsteigebeziehung aufweisen wird. Grundsätzlich ist die Sicherstellung einer ausreichenden Grundversorgung ein wichtiges Anliegen der Gemeinden im ländlichen Raum.		4 Wir stützen uns bei den ÖV-Verknüpfungspunkten auf den kantonalen Richtplan 2015 ab (Abbildung 16: Bahn- und Regionalbusnetz, Schifffahrt). Dort ist Dagmersellen nicht als Bahnhof mit ÖV-Verknüpfungspunkt definiert.
zofingenregio	RET				4.3.2 Sharing, Taxito Nach Vorliegen des Auswertungsberichtes zum Taxito-Versuchsbetrieb sind die Gemeinden darüber zu informieren. Allfällige Erweiterungen des Netzes sind mit den Gemeinden zu planen.	2	Der Schlussbericht zu Taxito ist unter <a href="http://www.vvl.ch/Taxito">www.vvl.ch/Taxito</a> einsehbar. Vertiefende Arbeiten zum Ausbau von Mitfahrssystemen im Kanton Luzern sind Teil künftiger Planungen.
zofingenregio	RET				Passepartout (S. 45) Eine grössere Überlappung mit dem Tarifverbund mit A-Welle (Zentrum Oftringen) wäre aus der Sicht der Region erwünscht.		4 Zurzeit bestehen keine Absichten, die Passepartout-Überlappungszonen zu vergrössern. Mit neuen Tarifprodukten wie Modulabos können Tickets zwischen Tarifverbunden seit Dez. 2016 einfacher bezogen werden.
zofingenregio	RET				5.1.4 ÖV-Angebot Luzern West (S. 43) Eine grössere Überlappung mit dem Tarifverbund mit A-Welle (Zentrum Oftringen) wäre aus der Sicht der Region erwünscht.	1	siehe oben
zofingenregio	RET				Bezug zum Richtplan Angebotsstufen: Der kantonale Richtplan hält fest (S.125), dass die Angebotsstufen gemäss ÖV-Verordnung jeweils im ÖV-Bericht den einzelnen Linien zugeordnet werden. Dies ist im vorliegenden Bericht nicht erfolgt.		4 Im Richtplan 2015 steht unter M5, II. Erläuterungen, Angebotsstufen: "Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Angebotsstufen und die Festlegung des konkreten Angebots erfolgt gestützt auf den Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (ÖV-Bericht)". Der VVL hat die Linien den Angebotsstufen zugeordnet, legt das konkrete Angebot gestützt auf den ÖV-Bericht fest.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
zofingenregio	RET				<p>Bezug zum Richtplan Wiggertal Bahn Die grobe Trasseesicherung für die Wiggertalbahn ist im Richtplan als Vororientierung enthalten (M5-2) und auch in der Richtplankarte eingetragen. Dieses Vorhaben sollte deshalb auch im ÖV-Bericht in der Langfristperspektive zumindest erwähnt werden.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
zofingenregio	RET				<p>Definition und Zielbild für den Eisenbahnfern-verkehr des BAV Das Bundesamt für Verkehr hat diese Unterlagen den Kantonen zur Konsultation zugestellt. Neu werden ein Basis- und ein Premiumnetz unterschieden und dazu entsprechende Kriterien formuliert. Soweit relevant sollten die Aussagen nach Möglichkeit noch in den öv-Bericht aufgenommen werden.</p>		4 Das BAV hat im Rahmen des Konzessionsverfahrens beim Fernverkehr die Kantone zu einer informelle Konsultation zur Wegleitung "Grundsätze für den Fernverkehr" angehört. Der öv-Bericht basiert auf verabschiedeten Dokumenten. Der VVL resp. der Kanton Luzern hat auf die Konsultation direkt geantwortet. Eine Wiederholung im öv-Bericht ist nicht notwendig.
RegionSurseeMittelland	RET	1	<p>öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u. a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?</p>	x	<p>Wenn Nein: Wie muss der Kurs geändert werden? _Die Koordination und Kooperation zwischen VVL und den regionalen Entwicklungsträgern muss intensiviert werden. Im Sinne einer Gesamtverkehrssicht muss die Zusammenarbeit konkreter und intensiver werden. _ Die neue Finanzierung der Nachtangebote bereitet den Gemeinden Sorgen. Es gibt für sie hohe Mehrkosten ohne eine Angebotserweiterung. _ 1.4.1: Expresszubringerlinien sind zu begrüssen. Es braucht aber neue Lösungen für die Zubringer auf den Hauptachsen (Linie 85, Münster Express). _ Ein Aspekt muss mehr Gewicht erhalten. Sursee als regionales Zentrum hat für den ÖV eine übergeordnete Bedeutung. Das heisst, ÖV-Bevorzugung und Tarifgestaltung haben diesem Umstand mehr Rechnung zu tragen. _ Das bisherige ÖV-Konzept für das Agglomerationsgebiet Sursee Plus, wonach bislang Optimierungen hauptsächlich über die Verdichtung von bestehenden Überlandverbindungen vorgenommen wurden, stösst verkehrstechnisch und organisatorisch an seine Grenzen. Dieses ist zu Gunsten eines eigenständig konzipierten Zentrumskonzeptes grundlegend zu überdenken.</p>	5	<p>_Der VVL führt die im öV-Gesetz genannten Regionalkonferenzen durch. Auf Fachebene findet ein Austausch zwischen der öV-Koordinatorin der RET und dem VVL statt. _Die Weiterentwicklung des Nachtangebots soll als Verbundaufgabe vorangetrieben werden, damit die Abstimmung Tag/Nachtnetz optimiert und die drei bestehenden Nachtnetze künftig aus einem Guss geplant werden. Zur Finanzierung sind bis anhin noch keine Entscheide gefallen. Absehbar ist, dass für Gemeinden ähnliche Kosten resultieren. _Express-Bussysteme auf der Landschaft haben sich bewährt und werden bei steigender Nachfrage und gesicherter Finanzierung weiter verdichtet oder ausgebaut. _Sursee, als zweitwichtigstes kantonales Zentrum und auf einer kantonalen Hauptachse liegend, wird gebührend berücksichtigt, wie die konkreten Massnahmen zeigen (z.B. Investitionen in eine besseres Angebot zum Campus Sursee). Das Kapitel "4.1.4 Stossrichtungen im Raum Luzern Landschaft" wird textlich in Sursee und restlichem Gebiet geteilt. _Das heutige Konzept stösst verkehrstechnisch und organisatorisch nicht an die Grenzen. Es stärkt Sursee als öV-Verknüpfungspunkt, wenn Linien in Sursee enden. Für Konzepte ähnlich der Agglomeration Luzern ist Sursee zu klein.</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
RegionSurseeMittelland	RET	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6); Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	x	<p>_ Linie 86: Ausbau 1/4 h Takt zum CAMPUS Sursee ist ein zentrales regionales Projekt. Mit der Fertigstellung des Schwimmsportzentrums und der Sporthalle wird die Anzahl potenzieller Nutzer nochmals stark erhöht. Zudem sollen die Kinder wenn immer möglich mit ÖV den Schwimmunterricht besuchen können. Der CAMPUS ist zudem wichtiges Aus- und Weiterbildungszentrum für Kundinnen und Kunden, welche auf ÖV angewiesen sind (Sekundarschule II, Wochengäste).</p> <p>_ Hub Sursee: Ein möglichst rascher Ausbau hat für die Region hohe Priorität, um Aus- und Umsteigezeiten kundenfreundlich zu verbessern.</p> <p>_ Busse in der "Kernzone" Sursee Plus: Die Vernetzung der Quartiere in der Kernzone sowie der Sursee Plus-Gemeinden mit den Schlüsselpunkten wie Bahnhof, Schulen usw. gilt es zu optimieren.</p> <p>_ Neue Linie 80: Die Machbarkeitsstudie Mauensee (neue Buslinie via St. Erhard-Kaltbach, Wauwil bis Dagmersellen) widerspricht der Haltung, dass bis anhin keine neuen Parallellinien zur SBB oder einem anderen ÖV-Angebot unterstützt wurden. Aus Sicht der Region wird diese Linienführung kritisch betrachtet. Eine Verlängerung einer bestehenden Linie oder dann die Linienführung Kaltbach-Mauensee, Sursee ist prioritär zu prüfen.</p> <p>_ Behindertengerechte Infrastruktur: Als Region mit verschiedenen grossen Behinderteninstitutionen (Stiftung Brändi, Schweizer Paraplegikerzentrum) ist der behindertengerechte Ausbau der Infrastruktur sehr wichtig für die Mobilität der behinderten Menschen und deren Bewegungsfreiheit. Die Infrastruktur ist nach Möglichkeit vor 2023 behindertengerecht zu gestalten (Haltestellen,...)</p> <p>_ Tarifstruktur: Es braucht für die Region eine flexiblere Tarifgestaltung. So wie die Tarifgestaltung im Radius rund um Luzern gestaltet ist, ist auch ein ähnliches Konzept im Raum Sursee anzuwenden, Dies ist für das Angebot von regionalen Tickets (Tourismus, Sportregion, Job Abos) dringend notwendig. Die SBB bietet hier flexiblere Lösungen als die Busbetreiber. Die jetzige Zoneneinteilung ist aus regionaler Sicht zudem teilweise unlogisch, z.B. liegt Eich in der Zone 33 aber die restliche Zone 33 liegt auf der gegenüberliegenden Seeseite. Eine bedarfsgerechtere Zoneneinteilung ist zu prüfen.</p> <p>_ Linie 60/70: Der Ausbau Bahnhof Rothenburg Station ist dringend für die Attraktivität der Linie 60 von Ruswil und Linie 70 aus Neuenkirch kommend. Fehlende geschützte Warteplätze und fehlende behindertengerechte Umsteigemöglichkeiten verhindern momentan eine optimale Nutzung dieser Umsteigelinie.</p> <p>_ SBB Angebot: Der Halbstundentakt nach Bern ist die logische Folge der steigenden Nachfrage. Die direkte Linie nach Basel muss trotzdem wenigstens stündlich erhalten bleiben, da auch diese Linie eine Hauptachse zu einem wirtschaftlich wichtigen Zentrum darstellt. Die Vernetzung der Region mit den grösseren Zentren wie Bern, Basel und Zürich ist durch den Ausbau (Bern), den Erhalt einer direkten Linie (Basel) und durch Optimierungen (Sursee-Aarau-Zürich) weiter zu stärken.</p>	4	<p>_ Das Angebot zum Campus Sursee wird gemäss öV-Bericht markant ausgebaut, um damit der neuen Ausgangslage Rechnung zu tragen.</p> <p>_ öV-Infrastrukturen werden durch den Kanton Luzern / vif geplant und realisiert. Gemäss Beilage 8 ist das Projekt Sursee als Massnahme erfasst.</p> <p>_ Die unter <a href="http://www.geo.lu.ch/map/verkehr/">http://www.geo.lu.ch/map/verkehr/</a> publizierten Haltestellen-Einzugsgebiete decken Sursee gemäss den gesetzlichen Vorgaben ab (einige wenige ungenügend erschlossene Gebiete sind bekannt und noch pendent).</p> <p>_ Die kritische Haltung zur Erschliessung Kaltbach durch den RET wird zur Kenntnis genommen. Die Variante gilt es weiter zu optimieren, bevor sie umgesetzt werden kann.</p> <p>_ Zur BehiG-Sanierung gibt der öV-Bericht unter Kapitel 4.4.4 "Behindertengleichstellung und -fahrtdienst" Auskunft.</p> <p>_ Die Zoneneinteilung wurde vor kurzem umfassend überarbeitet und nach politischer Forderung umgesetzt (grosse Zonen und gleiche Zoneneinteilung für Abo- und Einzeltickets). Sie hat sich seither bewährt.</p> <p>_ siehe Antwort Luzern West bezüglich öV-Verknüpfungspunkt Rothenburg</p> <p>_ Der 30-Minuten-Takt nach Bern ist im AS2025 genehmigt und wird als Umwidmung einer stündlichen Verbindung nach Basel realisiert. Gründe sind die begrenzten Slots am Engpass Knoten Luzern. Damit ist Basel ab Luzern nur noch stündlich erreichbar. Auf diesem Fahrplantrasse ist ein Halt in Sursee nicht möglich. Die Bevölkerung aus Sursee erreicht somit Basel neu mit</p>
RegionSurseeMittelland	RET	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	x	<p>_ Es ist entscheidend, dass die Landschaft weiterhin gut erschlossen bleibt. Dies ist wichtig für die Standortattraktivität.</p> <p>_ Balance zwischen finanziellen Mitteln und Wünschen der Regionen und Gemeinden ist eine grosse Herausforderung, insbesondere für die Finanzierung von grossen Projekten bzw. Schaffung neuer Infrastruktur wie dem Tiefbahnhof Luzern.</p> <p>_ Technologieentwicklung könnte Konzepte und Ziele relativ rasch überrollen. Es braucht grosse Wachsamkeit in diesem Bereich, um Investitionen auch in dieser Hinsicht nachhaltig zu tätigen.</p> <p>_ Neue elektronische Billett-, Zahl- und Informationssysteme, welche die Kundenfreundlichkeit erhöhen, gilt es wo immer möglich einzusetzen. Gleichzeitig müssen auch Menschen ohne technische Hilfsmittel (z.B. Senioren) die ÖV Angebote ohne Einschränkungen nutzen können.</p>	4	<p>_ Diese Aussage kann gestützt werden.</p> <p>_ Diese Herausforderung ist bekannt. Die Behörden sind an der Lösung zur Finanzierung grosser Projekte (siehe dazu Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern vom 08.09.2015).</p> <p>_ Im öV-Bericht sind erstmals neue Technologien und Geschäftsmodelle thematisiert. Das Thema wird also angegangen und bewirtschaftet.</p> <p>_ Im Tarifverbund sind beteiligten Transportunternehmen mit zahlreichen neuen Ticketlösungen am Markt (z.B. SBB mobile, PostAuto-App, öV-Ticket, Fairtiq, Lezzgo). Zu erwarten ist eine Konsolidierung dieser Produkte. Für nicht technik-affine Personen stehen Alternativen zur Verfügung.</p>
RegionSurseeMittelland	RET				<p>_ Frage: wer setzt die Koordination der Interessen aller Verkehrsteilnehmer um? Rolle RET, VVL müssen noch besser geklärt sein z.B. wenn ÖV gegenüber MIV bevorzugt werden muss. Hier ist eine strukturierte, enge Zusammenarbeit nötig.</p>	4	<p>Die Zuständigkeiten sind im öV-Gesetz und den Verordnungen geregelt (siehe <a href="http://www.vvl.ch/unternehmen/leistungsauftrag/">http://www.vvl.ch/unternehmen/leistungsauftrag/</a>). Der Kanton Luzern plant in Zusammenarbeit mit dem VVL die Infrastrukturvorhaben für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr. Der VVL ist verantwortlich für das öV-Angebot, wirkt beim Mobilitätsmanagements mit und liefert Grundlagen zur Infrastrukturplanung. Der VVL stellt damit in Planungen die Anforderungen des öV-Angebots zusammen. Der Strasseneigentümer ist für die Umsetzung zuständig. Mit dem öV-Bericht werden die Themen behördenverbindlich gesammelt und abgestimmt.</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
RegionSurseeMittelland	RET				__ Ist der VVL bereit, für die Region spezifische Tarife zu gestalten, welche den Gästen ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis ermöglichen und die Region für Tagungen und Touristen attraktiv macht?		2 Es gibt verschiedene Produkte für dieses Anliegen: Ein Beispiel ist das Hotel-Ticket. In Luzern können Hotelgäste damit den öV in der Agglomeration während des Aufenthalts gratis nutzen (siehe <a href="http://www.luzern.com/de/luzern-hotel-ticket">http://www.luzern.com/de/luzern-hotel-ticket</a> ). Für Grossevents oder Tagungsorte können Ticketinkludierungen in Angebote bereitgestellt werden. Weitere Informationen dazu finden sich unter <a href="http://www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement">www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement</a>
GemeindeAesch	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1
GemeindeAesch	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1
GemeindeAesch	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X			1
GemeindeAesch	Gemeinde				Die Gemeinde Aesch beantragt, dass ab Mosen (Bahnhof SBB) eine Busverbindung nach Aesch und weiter in die benachbarten Gemeinden Fahrwangen / Meisterschwanden als Anbindung an die Kurse des Bus-Netzbetriebes Lenzburg und Seetal-Freiamt umgesetzt wird.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeAesch	Gemeinde				Die Gemeinde Aesch beantragt, dass den Halbstundentakt zwischen Luzern und Beinwil in beiden Richtungen inkl. Wochenende auszuweiten.		4 Siehe Antwort Idee Seetal

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Grundsätzlich ist der eingeschlagene Kurs stimmig.  Für die Region Luzern West ist es allerdings stossend, dass eine Basis der Überlegungen der kantonale Richtplan (Kapitel 1.3) ist, welcher die Entwicklungsperspektiven unserer Region stark einschränkt. Es ist unsere Erwartung, dass die Standortnachteile - welche auch aufgrund des Richtplanes bestehen - wenigstens zum Teil mit einer guten ÖV-Erschliessung abgedefert werden können.  An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Einige Auszüge: - "Vermisst werden insbesondere Aussagen zu den bedeutendsten Natur- und Landschaftsräumen des Kantons und Aussagen zu deren Entwicklung." (S. 10) - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10) - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)		3 siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Wir gehen davon aus, dass unsere Anträge zur kurzfristigen Entwicklung (siehe unten) berücksichtigt werden.	1	
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Die Region Luzern West erachtet den vorliegenden ÖV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Es handelt sich um einen mehrheitlich ausgewogenen Bericht, wobei man die Formulierungen des ÖV's in der Landschaft bestimmt noch verbessern kann.  Die Region Luzern West würdigt die Leistungen, welche beim Verfassen des ÖV-Berichtes 2018-21 unternommen wurden.  Insbesondere schätzt die Region Luzern West auch die gute Zusammenarbeit bei der Detailplanung der S-61.	1	
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde				Allgemein: In der Zusammenfassung steht im letzten Abschnitt: "Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel." Wir weisen darauf hin, dass auch in der Region Luzern West kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturvorhaben auf ihre Umsetzung warten. Eine ausschliessliche Priorisierung der Agglomerations-Vorhaben zu Lasten der Projekte in der Landschaft wird von uns abgelehnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde				Allgemein: Unter 2.2 auf Seite 12 steht: "In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern." Die Region Luzern West nimmt mit Zufriedenheit wahr, dass nun auch der Kanton Luzern festgestellt hat, dass insbesondere Willisau ein Verkehrsproblem besteht und dies in einem grösseren Rahmen angegangen werden muss. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es für die Agglomeration Luzern ein eigenes Programm (mittlerweile Agglo tre) gibt. Für Sursee und Umgebung wurde der Masterplan Bahnhof Sursee entwickelt. Die Region Luzern West erachtet es als angezeigt und logisch, "ähnlichen Problemen" entsprechend zu begegnen. Wir fordern deshalb, einen "Masterplan Willisau" zu entwickeln.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde				Allgemein: Wir begrüßen die Aussage auf Seite 21, "...dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden." Daraus schliessen wir, dass der Status quo aufrechterhalten bleibt.		4 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Ergänzung: Im Sinne einer ganzheitlichen, umfassenden Optimierung, sind die Bezeichnungen (S.43 unten) anzupassen: Der Korridor "Wolhusen-Willisau" ist in "Wolhusen-Langenthal" umzubenennen, der Korridor "Wolhusen-Entlebuch" in "Wolhusen-Langnau i.E."		5 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					<p>Allgemein: Im "Raum Luzern Landschaft" lebt rund 1/4 der Gesamtbevölkerung des Kantons Luzern. Wenn man den ÖV-Bericht in seiner jetzigen Form liest, gewinnt man den Eindruck, dass dieser Umstand beim Verfassen aus den Augen verloren ging. Einige Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf Seite 13 werden in der Grafik 2 die "Stadt Luzern", der "Agglomerationsgürtel Luzern", die "Region Sursee (Sempachersee Plus)" und "übrige Regionen" aufgeführt. Zu den "übrigen Regionen" zählt über die Hälfte der Fläche des Kantons und die gesamte Region Luzern West. Wir würden es begrüßen, wenn eine weniger abwertende Terminologie verwendet würde.</li> <li>- Unter 3.1 finden sich zahlreiche positive Begriffe, wie "optimal auf der Nord-Südachse", "Hauptentwicklungsachsen", "attraktive öv-Verknüpfungspunkte", etc. Als letzter Punkt (von sieben Punkten) wird die Luzerner Landschaft aufgeführt. Dort ist dann erstmalig der Begriff "gesetzlich verankerte Grundversorgung" zu lesen.</li> <li>- Unter 4.1.3 wird die Stadt und Agglo Luzern "weiterentwickelt" und die "jeweiligen Systeme werden gestärkt". Wir erwarten, dass die gleiche Terminologie, "Weiterentwicklung" und "Stärkung", auch in der Landschaft angewandt wird. Auf den Terminus "nachfrageorientiert geplant" (unter 4.1.4), welcher für die Luzerner Landschaft angedacht ist, ist zu verzichten.</li> <li>- Unter 4.4.3 ist als letzter Punkt "Linien mit ungenügender Nachfrage ... die Grundversorgung im ländlichen Raum." aufgeführt. Hier wird eine Einordnung vorweggenommen.</li> </ul> <p>Aufgrund dieser tendenziösen Sichtweise und der Tatsache, dass sich der Grossteil des ÖV-Berichtes um Stadt/Agglomeration Luzern dreht, schlagen wir vor, zwei ÖV-Berichte 2022-25 zu entwickeln. Einen mit dem Fokus auf die Y-Achse und einen für die Luzerner Landschaft. Letzterer dürfte auf wenigen Seiten Platz finden.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Frage: An verschiedener Stelle im ÖV-Bericht wird auf das System Trolleybus verwiesen (z.B. 2.5, 3.1, 4.1.3, 5.1.2, etc.). Es werden verschiedene Aussagen zur Ökologie gemacht, aber nicht zur Ökonomie. Gibt es angesichts knapper finanzieller Mittel des Kantons Studien zur Wirtschaftlichkeit dieses Systems? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Frage: Unter 4.3.3 findet sich unter "Mittelfristig" der Begriff "Mobilitätszentralen". Wie weit ist diese Idee fortgeschritten? Wo werden diese in der Region Luzern West realisiert? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					<p>Allgemein: In der Grafik auf Seite 49 sind verschiedene Massnahmen abgebildet. In unserer Eingabe vom 29. September 2016 haben wir die folgenden Punkte aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschleunigte Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal</li> <li>- Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee</li> <li>- Spangenschliessung Wiggertalbahn</li> </ul> <p>Leider wird keiner dieser Punkte in den Massnahmen angegangen. Wir erwarten, dass diesbezüglich Überlegungen vorgenommen werden, um diese Punkte mittel- bis langfristig umzusetzen.</p>		1 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Kurzfristig: Die Region Luzern West begrüsst ausdrücklich die Planung und Umsetzung der Verlängerung der S-61 inkl. der Überarbeitung des Busnetzes. In diesem Sinne haben wir uns bereits in der entsprechenden Vernehmlassung geäussert. Wir freuen uns festzustellen, dass dies auch im ÖV-Bericht (5.1.4) entsprechend abgebildet ist.		1
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "die Einführung Buslinie Malters-Wolhusen zeitgleich mit der Verlängerung der S61 erfolgen muss". Dies wird auch im ÖV-Bericht (5.1.4) so festgehalten. Wir würden es jedoch begrüßen, wenn die Formulierung "Für Schachen soll die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden" umgewandelt wird in "Für Schachen wird die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden".		5 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, "dass das heutige Bahn-Angebot der S-Bahn-Haltestelle Werthenstein aufrechterhalten wird." Hiermit unterstreichen wir unsere Forderung.		1
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Kurzfristig: Im ÖV-Bericht (5.1.4) steht, dass "der Halt der S6 (in Schachen) bestehen bleibt". Wir begrüßen diese Tatsache.		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Kurzfristig: In der Beilage 6 wird die geplante Tangentiallinie 18 (Littau-Ebikon) erwähnt. Leider findet sich im ÖV-Bericht keine klare Aussage zur Endhaltestelle der Linie 18 in Littau. Unsere Forderung bleibt nach wie vor bestehen, dass die neue Tangentiallinie Littau-Ebikon am Bahnhof Littau beginnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Kurzfristig: Auf Seite 50 werden unter der Massnahme 58 der Bushub Littau erwähnt und dabei ebenfalls die Bahnlinien S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern-Langnau i.E.-Luzern - unter Voraussetzung, dass es der Fahrplan zulässt und unter Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen - am Bahnhof Littau anhält.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "in einem weiteren (folgendem) Ausbauschritt eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E." und somit eine dritte stündliche Verbindung geprüft werden soll. Hiermit unterstreichen wir unsere diesbezügliche Forderung.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Darin wird auch auf die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Sursee-Olten hingewiesen. Wir begrüßen die Anstrengungen des Kantons Luzern, diesen Bahnausbau beim BAV und der SBB einzubringen. Für die Gemeinden Dagmersellen, Nebikon und Egolzwil ist eine gute öv-Anbindung an den Bahnhof Emmenbrücke (und somit an künftigen Wirtschafts- und Hochschulstandort Seetalplatz und zum zentralen Verwaltungsgebäude des Kantons Luzern) wichtig - ebenso an Sempach und Rothenburg.	1	
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Mittelfristig: Bezüglich einer Verdichtung des Angebots über den Anschluss Rothenburg-Station gilt der bekannte Vorbehalt, dass der heutige Anschluss Richtung Luzern völlig ungenügend und für die öv-Kunden nicht zumutbar ist. (nicht rollstuhlgängig, schmale und recht steile Treppen, kein Dach usw.) Ein Ausbau ist gemäss der Übersicht auf S. 52 erst ab 2019 geplant, wobei erst ab 2020/21 in der Finanzplanung Mittel vorgesehen sind. Zu beachten ist zusätzlich die Aussage im ersten Abschnitt auf S. 12, wonach „die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet (ist) und eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zulässt“.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeDoppleschwand	Gemeinde					Langfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind auch die langfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Leider findet sich hier ebenfalls keine Aussage zur "Spangenschliessung Wiggertalbahn". Eine Aufforderung an den VVL dazu findet sich ebenfalls in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrosswangen	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale	X		Sicherstellung der Grundversorgung in der Luzerner Landschaft: Es ist zu befürchten, dass der Begriff "Grundversorgung" bzw. der Service public in Gesetz und Verordnung weiter verwässert wird. Deshalb muss in der öV-Vision festgehalten werden, dass in der Luzerner Landschaft mindestens die aktuell gesetzlich verankerte Grundversorgung weiterhin sichergestellt wird. Es ist andererseits aber sehr zu begrüßen, dass Überlandlinien besser untereinander vernetzt werden sollen. Dieses Ziel muss konsequent verfolgt werden. Es ist zu befürchten, dass vor allem die direkten Buslinien zwischen Bahnhöfen optimiert werden, und die Nebenlinien (Überlandlinien) das Nachsehen haben bzw. nicht optional angeschlossen werden. Im weiteren ist es leider so, dass die sogenannten Hubs alles andere als optimale Umsteigepunkte in Bezug auf die dortige Infrastruktur sind (Beispiel Rothenburg Station). Gemäss Massnahmen "Infrastruktur" ist frühestens im 2020 mit Ausbauten zu rechnen, sofern die nötigen Mittel effektiv bereit gestellt werden. Dies ist aus heutiger Sicht alles andere als sicher.		1 Siehe Antwort unten

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeGrosswangen	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6); Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Im Grundsatz einverstanden, aber Massnahme 59 ist in Bezug auf den Realisierungszeitpunkt nochmals weit zurückversetzt worden. Bereits seit ein paar Jahren wurden zahlreiche Kurse auf den Hub Rothenburg Station eingerichtet. Das Umsteigen in Rothenburg Station ist aber alles andere als optimal, was sich auch in den Fahrgast-Zahlen niederschlägt. Auf Hubs ausgerichtete Kurse sollen nur mit gleichzeitiger Optimierung der Umsteigemöglichkeiten (Infrastruktur) aufgebaut oder aufrecht erhalten werden. Ansonsten sind direkte Linien in an den Bahnhof Luzern vorzusehen.		1 Siehe Antwort unten
GemeindeGrosswangen	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X				1
GemeindeGrosswangen	Gemeinde					Änderungsantrag 3.1 öV-Vision: "In der Luzerner Landschaft bleibt mindestens die aktuell gesetzlich verankerte Grundversorgung weiterhin sichergestellt."		5 Das "mindestens" wird eingefügt.
GemeindeGrosswangen	Gemeinde					Ergänzung 3.1 öV-Vision: Die sogenannten Hubs müssen in Bezug auf die Infrastruktur so ausgestaltet sein, dass das Umsteigen zuverlässig und hindernisfrei möglich ist.		4 Zahlreiche Projekte sind gemäss Beilage 8 in Planung.
GemeindeGrosswangen	Gemeinde					Änderungsantrag 5.2 Massnahmen 2018-2021: Massnahme 59 ist zeitlich früher umzusetzen. Andernfalls sind nachfrageschwache Kurse, die auf den Hub Rothenburg-Station geführt werden aufzuheben und durch direkte Kurse an den Bahnhof Luzern zu ersetzen. Kurse mit Umsteigen auf die S-Bahn in Rothenburg-Station machen erst Sinn, wenn die Anpassungen der dortigen Infrastruktur erfolgt sind.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeBeromünster	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u. a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021	X		Grundsätzlich unterstützt die Gemeinde Beromünster die Gesamtstrategie. Die Zielrichtung mit einem Kostendeckungsgrad von 57% ist anstrebenswert, doch sollten Linien mit einem KDG unter einer definierten Mindesthöhe hinterfragt werden. Dies gilt nicht nur für Linien auf der Landschaft, sondern auch im Aggloverkehr. Die Drehscheibe Bahnhof Sursee ist wie beschrieben konsequent auszubauen. Die genannten Durchmesserlinien sind in Machbarkeitsstudien aufzuzeigen und in enger Zusammenarbeit mit dem RET Sursee-Mittelland zu bearbeiten. Dem Masterplan Sursee ist höchste Priorität zuzuweisen. Sursee wird als zweites Zentrum im Kanton Luzern bezeichnet, damit die Region Sursee diese Funktion auch erfüllen kann, ist die Anbindung an die Nord-Süd Linie Basel - Chiasso entsprechend auszugestalten.		4 Linien mit Kostendeckungsgraden unter den gesetzlichen Vergaben werden im ordentlichen Prozess vertieft bearbeitet. Lösungen müssen darauf abzielen, diesen künftig zu verbessern. Zum öV-Verknüpfungspunkt Sursee: siehe Antwort Sursee Mittelland
GemeindeBeromünster	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6); Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die Themen Nachtangebote und Agglo-tre machen Sorge, vor allem mit Ausblick auf die finanziellen Folgen. Hier werden die Angebote vor allem in Stadt und Agglomeration ausgebaut. Auf der Luzerner Landschaft wird auf die gesetzliche Grundversorgung verwiesen. Betrachten wir aus Sicht der Gemeinde Beromünster den Kostenteiler, fühlen wir uns stark benachteiligt. Die Anschlüsse nach Sursee und Luzern müssen zwingend verbessert werden. Wie aufgeführt, ist die Expresslinie "Möschter-Express" auszubauen und auf die Zuganschlüsse in Sursee Richtung Luzern, Bern und Basel auszurichten.		4 Zum Nachtangebot siehe Antwort Sursee Mittelland

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeBeromünster	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Das Mobilitätsmanagement ist im Richtplan 2015 als Koordinationsaufgabe verankert, dies soll auch so gelebt werden. Der Bericht macht den Eindruck, dass in diesem Bereich der VVL zu sehr die Gestaltung und Richtungsweisung übernimmt, alleine auf den ÖV fokussiert. Die integrierte Mobilität ist eine Kooperationsaufgabe zwischen den verschiedensten Partnern.		4 Der VVL sieht im Mobilitätsmanagement viel Potenzial. Durch neue Anreize kann der Verkehr so gesteuert werden, dass er flüssig abgewickelt werden kann. Das Mobilitätsmanagement wird zusammen mit dem Kanton Luzern vorangetrieben (siehe Konzept unter <a href="http://www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement">www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement</a> ). Der öV-Fokus kommt daher, dass MIV-Anreize wie Geschäftsautos und Gratsparkplätze meist bereits stark verbreitet sind, während öV-Anreize oft noch gar nicht implementiert sind.
GemeindeBeromünster	Gemeinde				Angebotsentwicklung: Die Linien 50 und 52 sind in der jetzigen Linienführung, also geführt an den Bahnhof Luzern und mindestens in der bestehenden Fahrplandichte beizubehalten. Das Konzept Agglo-tre mit Anschluss an die S1 ist nur umzusetzen, wenn die Anschlüsse im Viertelstundentakt gegeben und die Hubumstiegsstruktur den heutigen Anforderungen entsprechend realisiert ist. Umstiegspunkt Bahnhof Rothenburg Dorf entspricht den Anforderungen nicht.		4 Die Optimierungen der Linie 50/52 beruhen auf AggloMobil und den Finanzvorgaben. Die Umstellungen sind heute mehrheitlich akzeptiert. Uns ist und war bewusst, dass Konzeptänderungen immer Gewohnheitsänderungen nach sich ziehen. Die Bahn/Bus-Anbindung funktioniert. Der Bahnhof Rothenburg Dorf wurde vor kurzem sowohl bei den Perrons, wie auch beim Übergang Bus-
GemeindeBeromünster	Gemeinde				Wie in den Massnahmen vorgesehen, ist der Möischer-Express auszubauen. Anstatt das Angebot nur am Nachmittag und Abend auszubauen, ist ein Ausbau über den ganzen Tag zu prüfen. Als Kompensation kann die Linie 81 über Rickenbach aufgehoben werden, Rickenbach ist über den Hub Beromünster zu verbinden, die Anschlüsse in alle Richtungen sind gewährleistet.		4 Der Möischer-Express und die Linie 81 erschliessen verschiedene Gemeinden und haben daher auch verschiedene Funktionen. Das Gesamtkonzept beider Linien muss einen wirtschaftlichen Betrieb über die ganze Betriebszeit garantieren.
GemeindeHohenrain	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Die Gemeinde Hohenrain anerkennt die Fortschritte, welche in der Region Seetal erzielt wurden. Dies auch im Hinblick auf die Einführung der S99, welche in Ergänzung zur S9 eingeführt wurde. Denn wir sind einhellig der Meinung, dass eine gute öffentliche Verkehrsanbindung eine Region stärken kann.	1	
GemeindeHohenrain	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der bestimmten Finanzierung zu?	X	Wir stellen fest, dass mit der Massnahme 34 eine Verbesserung für das Busangebot vorgesehen ist. Dem Grundsatz, dass die Beiträge von Kanton und Gemeinde gleich hoch sind, stimmen wir zu. Gemäss Punkt 6.4 steigen in den nächsten Jahren die Gemeindebeiträge stetig an. Dieser Aussage stimmen wir nur zu, wenn die Kantonsbeiträge im selben Zeitraum gleich ansteigen (50 : 50).		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHohenrain	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Wir sind grundsätzlich mit dem Bericht einverstanden.	1	
GemeindeHohenrain	Gemeinde				Auf manchen Linien fahren nebst S-Zügen auch RE-Züge. Auf der S9 ist auch ein solches Angebot zu prüfen. Die S 9 von Lenzburg nach Luzern benötigt eine Zeit von 1:20/1:24 h für ca. 50 km Distanz. Dies ist eindeutig zu lang. Daher ist eine Schnellverbindung zu prüfen, welche die Züge nur an den meistfrequentierten Haltestellen anhalten.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHohenrain	Gemeinde				Der Verbundrat fällt im Sommer 2017 den Entscheid betreffend dem Pilotprojekt Taxito. Wir sind am System Taxito interessiert und beantragen, dass es für den Dorfteil Lieli (evtl. weitere) ausgerüstet wird.		2 Siehe Antwort Idee Seetal

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL	
				Ja	Nein				
GemeindeWikon	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Grundsätzlich sind im Bericht nicht nur die Agglomeration Luzern sondern auch die Landgemeinden angemessen zu berücksichtigen.	4	Siehe Antwort zofingenregio	
GemeindeWikon	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Der Anteil des Kantons an der Finanzierung soll nicht weiter gekürzt werden.	4	Die Finanzvorgaben definiert der Regierungsrat.	
GemeindeWikon	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Der Bericht könnte an verschiedenen Stellen sprachlich gestrafft werden, dies würde die Lesbarkeit verbessern.	1		
GemeindeWikon	Gemeinde					2.3 Abstimmung Siedlung (S.13f) Die Aussagen und Folgerungen sind u.E. teilweise unklar formuliert: Ausgangspunkt für die Zunahme der „Anzahl Mobilitätsnutzenden“ ist in erster Linie die erwartete Bevölkerung und nicht die raumplanerisch erwünschte Verdichtung. Wie in Kap. 1.3 ausgeführt, soll die Siedlungsentwicklung prioritär dort erfolgen, „wo bereits vorhandene und ausbaufähige Infrastrukturen und gute Angebot des öV bestehen“. Dies ist auch eine Voraussetzung, dass der Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden kann.		4	Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeWikon	Gemeinde					3.1. ÖV-Vision, Zielzustand 2050; (S. 20) Ob die Express S-Bahnen (ESB) eine gute Alternative zum IR Verkehr „von Grossstadt zu Grossstadt“ bilden sollen, wie im Bericht genannt, ist fraglich. Heute sind diese Verbindungen dem Fernverkehr zugeordnet (IR/IC). Sie weisen somit eine andere Zuständigkeit und Finanzierung und auch einen anderen Komfortstandard beim Rollmaterial auf. In Kap. 4.1.1 ist zudem eine andere Aussage zur Funktion der RE- resp. ESB formuliert, welche u.E. zutreffender ist.		4	Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeWikon	Gemeinde					4.1.1 Stossrichtung Bahn (S. 24) Der Halbstundentakt auf der Linie Luzern – Sursee – Zofingen - Bern wird ausdrücklich begrüsst. Die Nachfrage ist sehr gross und die Kapazität der Züge im heutigen Stundentakt teilweise ungenügend.	1		
GemeindeWikon	Gemeinde					4.1.1 Stossrichtung Bahn (Regionalverkehr) (S. 24) Der Ausbau der S-Bahnlinie S-29 als direkte Verbindung nach Aarau (-Turgi) wird ausdrücklich begrüsst. Er bringt den Gemeinden im unteren Wiggertal eine deutliche Verbesserung.	1		
GemeindeWikon	Gemeinde					4.1.4 Stossrichtung im Raum Luzern Landschaft (S. 27) kurzfristig Die genannte Stärkung der Regionalzentren und die Ausrichtung des Überland-Busangebots auf die Bahn werden ausdrücklich begrüsst. Bei den Bahnstationen ist auch Dagmersellen zu nennen, da diese mit der Einführung des neuen Buskonzepts ebenfalls eine bedeutende Umsteigebeziehung aufweisen wird. Grundsätzlich ist die Sicherstellung einer ausreichenden Grundversorgung ein wichtiges Anliegen der Gemeinden im ländlichen Raum.	5	Siehe Antwort zofingenregio	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeWikon	Gemeinde				4.3.2 Sharing, Taxito Nach Vorliegen des Auswertungsberichtes zum Taxito-Versuchsbetrieb sind die Gemeinden darüber zu informieren. Allfällige Erweiterungen des Netzes sind mit den Gemeinden zu planen.		2 Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeWikon	Gemeinde				Passepartout (S. 45) Eine grössere Überlappung mit dem Tarifverbund mit A-Welle (Zentrum Oftringen) wäre aus der Sicht der Region erwünscht.		4 Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeWikon	Gemeinde				5.1.1 Ein wichtiger Aspekt ist auch aus unserer Sicht, die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern		1
GemeindeWikon	Gemeinde				5.1.4 öV-Angebot Luzern West (S. 43) Eine grössere Überlappung mit dem Tarifverbund mit A-Welle (Zentrum Oftringen) wäre aus der Sicht der Region erwünscht.		4 Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeWikon	Gemeinde				Bezug zum Richtplan Angebotsstufen: Der kantonale Richtplan hält fest (S.125), dass die Angebotsstufen gemäss ÖV-Verordnung jeweils im ÖV-Bericht den einzelnen Linien zugeordnet werden. Dies ist im vorliegenden Bericht nicht erfolgt.		4 Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeWikon	Gemeinde				Bezug zum Richtplan Wiggertal Bahn Die grobe Trasseesicherung für die Wiggertalbahn ist im Richtplan als Vororientierung enthalten (M5-2) und auch in der Richtplankarte eingetragen. Dieses Vorhaben sollte deshalb auch im ÖV-Bericht in der Langfristperspektive zumindest erwähnt werden.		4 Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeWikon	Gemeinde				Definition und Zielbild für den Eisenbahnfernverkehr des BAV Das Bundesamt für Verkehr hat diese Unterlagen den Kantonen zur Konsultation zugestellt. Neu werden ein Basis- und ein Premiumnetz unterschieden und dazu entsprechende Kriterien formuliert. Soweit relevant sollten die Aussagen nach Möglichkeit noch in den öV-Bericht aufgenommen werden.		4 Siehe Antwort zofingenregio
GemeindeEmmen	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	3.5 Ziele: Anpassung vornehmen "Die Qualität wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung verbessert" Begründung: Die Qualität sollte insbesondere im Bereich Fahrplanstabilität in den kommenden 4 Jahren durch gezielte Massnahmen auch mit der zugegebenermassen nicht optimalen bestehenden Infrastrukturanlagen (vor allem im Strassenraum) verbessert werden können und nicht nur gehalten. 4.1.1 Stossrichtung Bahn: Ergänzungen aufnehmen Kurzfristig: Zusätzliches Halteangebot des "Regio-Express" in Rothenburg-Dorf zur Entlastung der Buslinien 50/51/52. Langfristig : Schnellzugshalte (Fernverkehr) beim Bhf Emmenbrücke vor/nach Bern und Basel zur Entlastung der Strecke Emmenbrücke-Luzern. Zusätzlich aufnehmen: Der Endausbau am Umsteigeknoten Bahnhof Emmenbrücke für eine optimale Bus-Bahn Anbindung soll mit grosser Priorität angegangen werden. (Bahnsteigverlängerung des Bahnhofs Emmenbrücke nach Süden) Begründung: Es zeigt sich, dass die jetzige Zwischenlösung für die öV Kunden suboptimal ist. 4.1.3 Stossrichtung Stadt und Agglomeration Luzern. Ergänzung Aufnehmen: Mittelfristig: Busbeschleunigungsmassnahmen im Korridor Ost-West und im speziellen auf der Seetalstrasse sollen zu einer besseren Fahrplanstabilität und Erreichbarkeit der grossen Arbeitsplatzgebiete entlang der Seetalstrasse führen.		4 _ Diese Aussage stützen wir. Die Strasseneigentümer sind gefordert. _RE-Halte in Luzern Nord bleiben ein Ziel, sind aber im Detail noch nicht geplant. Offen ist, ob Rothenburg Dorf oder Rothenburg bedient werden muss. Die Fahrgastzahl-Entwicklung wird diesbezüglich eine Rolle spielen. _Die Absicht im öV-Bericht ist, neben der S-Bahn (Halt an allen Stationen) und dem IR-Verkehr (Vernetzung der Hauptzentren) neue Express S-Bahnen (ESB) oder Regionalexpressverbindungen einzuführen, welche zwischen Hauptzentren verkehren und die Subzentren optimal einbinden. _Busbeschleunigungsanlagen auf der Seetalstrasse sind im Bauprogramm Kantonstrassen enthalten. Eine rasche Umsetzung ist wünschenswert.
GemeindeEmmen	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	6.2.2. Infrastruktur: Finanzierungform und Finanzierungsschlüssel überprüfen Der grosse Anstieg der Kostenbeteiligung der Gemeinden für die Finanzierung der Infrastrukturen von 14.3 Mio. (2017) auf 21.1 Mio. (2021) überfordert viele Gemeinden und soll reduziert werden. Alternative Finanzierungsformen und Finanzierungsschlüssel sollen geprüft werden. 6.4. Gemeindebeiträge: Die gegenüber dem letzten öV-Bericht wesentlich höheren und stetig weitersteigenden Gemeindebeiträge sind klar zu hinterfragen. Eine vernünftige Die Planungsstabilität ist damit nicht gegeben. Alternative Verteilschlüssel sollen geprüft werden. Ganz grundsätzlich muss das Kostenwachstum gebremst werden.		4 _ Bei den öV-Investitionen hat sich ein Investitionsbedarf angestaut, da in den vergangenen Jahren zu wenig Finanzmittel zur Verfügung standen. So sind diverse Projekte in der Planung, die bereits heute mit einem öV-Angebot (suboptimal) bedient werden. Eine rasche Verbesserung ist daher zwingend. Die Finanzierung regelt das öV-Gesetz inkl. deren Verordnungen.
GemeindeEmmen	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Gemeinderat unterstützt die Weiterführung der bisherigen Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden 4 Jahren. Die Erfolgspositionen sind weiterhin Richtig und anzustreben. Aufgrund der zunehmenden 24/7-Gesellschaft den Schwerpunkt auf die Erfolgsposition "am Puls der Zeit" zu legen und insbesondere vermehrt jederzeit und an jedem Ort optimale Mobilität durch den öV zu gewährleisten muss sehr sorgfältig auf ein vertretbares Kosten/Nutzenverhältnis beurteilt werden. Solche Angebotserweiterungen bergen auch finanzielle Risiken. Insbesondere zusätzliche Angebote in Nebenverkehrszeiten sind schnell sehr kostentreibend. Vordringlicher scheint dem Gemeinderat die Erfolgsposition "kurze und verlässliche Reisezeiten" zu fördern. Die bisherigen Ziele sollen mit den für die Jahre 2018 bis 2021 angepassten Werten weiterverfolgt werden.		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
Gemeinde Emmen	Gemeinde				Zu 2.5 Weiterentwickelte Verkehrsmittelooptionen Die im Bericht aufgezeigten Entwicklungen insbesondere bei der elektrischen Transaktion beim Bus (Trolleybus) soll mit grosser Priorität verfolgt werden. Das Dank stärkerer Batteriepakete bereits mittelfristig partiell fahrleitungslose Fahrten möglich werden, zeigt die Richtung der Entwicklung auf. Es scheint uns unbestritten und ist absehbar, dass dem fahrleitungslosen elektrischen Fahren die Zukunft gehört. Weltweit wird mit grossem Engagement geforscht und die notwendige technische Voraussetzungen für Oberfahrleitungsloses Fahren macht <b>grosse Entwicklungsschritte</b> . Deshalb sollen ab sofort keine neuen Oberfahrleitung geplant und gebaut werden.		5 Aktuell plant der VVL zusammen mit den am Trolleybus beteiligten Partnern die Weiterentwicklung des Systems im Hinblick auf die RBus Linie 3. Die Resultate werden 2018 kommuniziert.
Gemeinde Emmen	Gemeinde				Zu 4.1.3 Stossrichtung Stadt und Agglomeration Luzern Grundsätzlich erachten wir Inbetriebnahme von Tangentiallinien als gutes Mittel zur direkteren und schnelleren Verbindungen von Agglomeration zu Agglomeration sowie zur Entlastung des Stadtzentrum Luzern. Unseres Erachtens sollte der Fokus aber vermehrt auf neue Linienführungen gelegt werden. Das heisst vorzugsweise direkte Verbindungen dort einrichten, wo noch keine Verbindung bestehen als bereits bestehende weitgehend funktionierende Verbindungen (z.B. mit 1x umsteigen) mit einer neuen zusätzlichen direkte Verbindungen umsteigefrei zu überlagern.	1	
Gemeinde Emmen	Gemeinde				4.1.3 Stossrichtung Stadt und Agglomeration Luzern Die beim Fahrplanwechsel 2015/2016 vorgenommene Kürzung der Buslinie 51 (kein direkter umsteigefreier Anschluss mehr an den Bhf Luzern) hat im nördlichen Gemeindegebiet (Bösfeld/Kapf) zu einem klaren Leistungsabbau geführt. Die unter Druck der öV Kunden und Gemeinden notwendig gewordenen und nachträglichen vorgenommenen Kompensationsmassnahmen können bisher nur teilweise befriedigen. Der Gemeinderat fordert die Prüfung weiterer zielführender Massnahmen. Die beim Fahrplanwechsel 2016/2017 vorgenommene Umstellung mit der Einstellung der Linie 53 (kein direkter umsteigefreier Anschluss mehr an den Bhf Luzern) und der Ersatz durch die neue Tangentiallinie Linie 40 ist bisher völlig unbefriedigend ausgefallen. Dies führt im südlichen Gemeindegebiet (Meierhöfli/Emmen-Dorf/Arbeitsgebiete) ebenfalls zu einem klaren Leistungsabbau. Die versprochenen Gewährleistung der Anschlüsse wird nicht eingehalten. Grosse Teile der Bevölkerung sind verärgert. Eine Korrektur ist notwendig. Der Gemeinderat fordert die Wiedereinführung einer direkten Verbindung der Arbeitsgebiete im Emmenfeld / Emmen-Dorf / Emmen Center / Seetalplatz von und zum Bhf Luzern.		4 _ Die Optimierungen der Linie 50/51/52 beruhen auf AggloMobil und den Finanzvorgaben. Die Umstellungen sind heute mehrheitlich akzeptiert. Uns ist und war bewusst, das Konzeptänderungen immer Gewohnheitsänderungen nach sich ziehen. Die Bahn/Bus-Anbindung funktioniert. _ Nach Inbetriebnahme des Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd gab es betriebliche Schwierigkeiten, welche inzwischen jedoch weitgehend gelöst sind. Mit Abschluss der Bauarbeiten am Seetalplatz wird die Verkehrsanlage auf dem gewünschten Niveau funktionieren. Die Wiedereinführung einer Linie Waldibrücke-Luzern wäre ein Überangebot zu den neuen Linien 40 und 5.
Gemeinde Escholzmatt	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
Gemeinde Escholzmatt	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
Gemeinde Escholzmatt	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Verband Region Luzern West hat am 11. April 2017 eine umfassende Stellungnahme abgegeben. Der Gemeinderat schliesst sich der Stellungnahme der Region Luzern West an. Unsere Anliegen werden darin vertreten.		4 Siehe Antworten Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeEscholzmatt	Gemeinde					Weiter weisen wir darauf hin, dass der Bahnhof Escholzmatt im Kantonalen Richtplan als Bahnhof mit öV-Verknüpfungspunkt ausgeschieden ist. Somit ist der Bahnhof Escholzmatt im öV-Bericht als wichtiger kantonaler Bushub (Seite 67, Beilage 3) zu bezeichnen. Diese Bezeichnung fehlt jedoch.		5 Wird gemäss Richtplan angepasst.
GemeindeRothenburg	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Grundsätzlich wird die Vision als gut beurteilt und unterstützt. Es stellt sich jedoch die Frage, was passiert wenn der Tiefbahnhof Luzern nicht gebaut und der dringend erforderliche 1/4-Stundentakt auf der Linie Luzern - Sursee nicht realisiert werden kann (Alternativvarianten)? Trotz expliziter Forderungen im öV-Bericht 2014-2017, den verschiedenen Aggloprogrammen sowie den Fahrplanentwürfen hat in Rothenburg beim öV-Angebot über die letzten Jahre ein starker Leistungsabbau stattgefunden. Die öV-Ziele im Korridor Luzern Nord wurden bei weitem nicht erreicht. Für den Korridor Luzern Nord ist aufgrund der aktuellen öV-Situation zwingend eine "Kursänderung" erforderlich. Trotz steigender Nachfrage wurde das öV-Angebot im Korridor Nord abgebaut resp. laufend verschlechtert. Solange der 1/4-Stunden-Takt auf der Bahnlinie Luzern-Sursee-Zofingen nicht sichergestellt ist, muss die gestiegene Nachfrage auf der Strasse kurzfristig abgedeckt werden können. Dies erfordert zusätzliche kurzfristige Massnahmen. Es wird diesbezüglich auf die Begründungen / Ausführungen bei Frage 2 verwiesen.		4 _ Der in der Bahnplanung neu federführende Bund anerkennt das Zielbild mit Durchgangsbahnhof Luzern und Zimmerbergbasistunnel II. Zudem hat die NIBA-Bewertung des Ausbaus Schritts AS2030/35 einen positiven Entwicklungspfad gezeigt, welchen es nun schrittweise umzusetzen gilt. Daher braucht es keine Alternativvarianten, sondern ein schrittweises vorwärtsgen. _ Die Optimierungen der Linie 50/51/52 beruhen auf AggloMobil und den Finanzvorgaben. Die Umstellungen sind heute mehrheitlich akzeptiert. Uns ist und war bewusst, das Konzeptänderungen immer Gewohnheitsänderungen nach sich ziehen. Die Bahn/Bus-Anbindung funktioniert.
GemeindeRothenburg	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die Massnahme 36 (zusätzliche Doppeltraktionen bei der S1) wird grundsätzlich als gut beurteilt. Es gilt jedoch zu bemerken, dass diese Massnahme eine Reaktion auf die sehr stark gestiegen Nachfrage auf dieser Achse ist und mit dieser Massnahme das Taktproblem bei der S1 nach wie vor nicht gelöst werden konnte. Die Massnahme 59 (Umbau Bahnhof Rothenburg Station) wird als überfällig beurteilt. Beim Umbau wird nochmals deutlich darauf hingewiesen, dass diese Bahnhaltestelle gemäss Beilage 3 zwischen dem Jahr 2008 bis 2014 eine Zunahme der Ein- und Aussteiger von 273% aufweist (grösste Zunahme aller Bahnhaltestellen). Damit der Bahnhof Rothenburg Station zu einem attraktiven HUB Luzern Nord wird, ist es zwingend erforderlich nicht einen Umbau "light" sondern einen zeitgemässen Umbau zu realisieren, welcher den Kundenbedürfnissen entspricht (z.B. gegenüberliegende Haltekannten, zeitgemässe Verbindung der beiden Gleisseiten, behindertengerechter Ausbau, usw.). Für die Gemeinde Rothenburg ist die Wiedereinführung der direkten Buslinie S1 bis zum Bahnhof Luzern eine zwingende Voraussetzung, damit der stark gestiegenen Nachfrage aus dem Bahnkorridor Nord genügend Rechnung getragen werden kann. Die grosse Nachfrage kann der Tabelle 3 im Bericht entnommen werden, welche belegt, dass die Bahnstrecke Rothenburg Dorf - Emmenbrücke Gersag den grössten Fahrgäste-Zuwachs von 96% aufweist. Die grosse Nachfrage aus dem Gebiet Luzern Nord kann nur auf der Strasse erfolgen, da die Einführung des 1/4-Stundentakts auf der Bahn noch nicht absehbar ist. Folglich muss geprüft werden, ob in den anderen Korridoren, welche mit der Bahn parallel gut erschlossen sind, beim Busangebot Angebotsreduktionen vorgenommen werden können. Ein weiteres wichtiges Anliegen ist eine Tangentiallinie zwischen dem HUB Rontal und dem HUB Luzern Nord, welche zur Entlastung vom Zentrum Luzern beitragen und eine Alternative für die Pendler in Richtung Zug / Zürich darstellen würde. Eine zu prüfende Möglichkeit wäre zum Beispiel eine Weiterführung der Buslinie 111 von Ebikon (Mall of Switzerland) via Eschenbach Bahnhof über die Eschenbachstrasse bis zum Bahnhof Rothenburg Station. Im öV-Bericht 2018-2021 ist diese Massnahme aufzunehmen.		4 _ Weitere Bahnerschliessung Luzern Nord mit RE-Linien: siehe auch Stellungnahme Gemeinde Emmen _ Rothenburg (Station): Siehe Antwort Luzern West _ Ziel bleibt weiterhin, grosse Ströme mit der dafür effizienten und zuverlässigen Bahn zu transportieren. Heutige Direktkurse werden belassen und nicht mehr weiter ausgebaut. _ Tangentiallinien wurden in AggloMobil due studiert. Kernnahe Tangentiallinien sind als Bestvarianten fixiert und werden umgesetzt. So wird zusammen mit dem Bushub Ebikon die Linie 18 Littau-Ebikon als solche eingeführt. In AggloMobil tre wird der Nordanschluss der RBus-Linie 2 thematisiert. Die definitive Linienführung wird mit AggloMobil quattro fixiert. Das Potenzial weiterer Tangentiallinien wurde in AggloMobil tre aufgearbeitet. Wo diese sinnvoll waren, floss der Angebotsausbau in den öV-Bericht ein.
GemeindeRothenburg	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Zur Darstellung des Berichts gilt es aus Sicht der Gemeinde Rothenburg zu bemerken, dass zwar die umfassende und "mobilitätsübergreifende" Betrachtung als sinnvoll erachtet wird, jedoch die Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr im Zentrum (Fokus) stehen muss (vgl. Ziffer 1.1 öV-Bericht 2018 - 2021). Die Lesbarkeit des sehr komplexen Berichtes wird als schwierig erachtet. Aufgrund der Begründungen unter den Fragen Nr. 1 und 2 ist die Gemeinde Rothenburg mit dem Inhalt des öV-Berichts nicht einverstanden.		1
GemeindeRothenburg	Gemeinde					Trotz der Erkenntnis einer starken Nachfrage bzw. Entwicklung der Fahrgastzahlen im Korridor Luzern Nord sollen gemäss öV-Bericht 2018 bis 2021, mit Ausnahme der Massnahme 36 (Doppeltraktionen bei der S1), keine weiteren Massnahmen zur Kapazitätserhöhung im öV getroffen werden.		4 Die Nachfrage wird jährlich beobachtet, bei Nachfrageengpässen werden Lösungen studiert. In Luzern Nord gilt es weiterhin, alle Produkte optimal auszulasten. Uns ist und war bewusst, das Konzeptänderungen immer Gewohnheitsänderungen nach sich ziehen.
GemeindeRothenburg	Gemeinde					Zur Aufwertung der Haltestelle Rothenburg Station soll der RE-Halt der Linie 510 erwirkt werden.		4 siehe Antwort Gemeinde Emmen

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeRothenburg	Gemeinde					Zusammenfassend halten wir fest, dass der Gemeinderat Rothenburg, insbesondere auf Grund der negativen Rückmeldungen aus der Bevölkerung sowie der aktuellen schlechten Resultate der Kundenzufriedenheitsstudie 2016 im Gebiet Luzern Nord, dem Inhalt des ÖV-Berichtes 2018 bis 2021 nicht zustimmt.	1	
GemeindeBallwil	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Die Gemeinde Ballwil anerkennt mit Genugtuung die markanten Fortschritte, die in den letzten Jahren beim öffentlichen Verkehr in der Region Seetal erzielt wurden.	1	
GemeindeBallwil	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Mit Freude stellen wir fest, dass mit den Massnahmen 31, 34 und 35 wichtige Verbesserungen für unser ÖV-Angebot vorgesehen sind. Sowohl der zusätzliche Einsatz von Doppeltraktionen auf der Linie der S9 als auch die Verbesserung der Abenderschliessungen sind dringend notwendig. Unter Punkt 6.1.3 ist die Finanzierung (Kanton und Gemeinden) geregelt. Dem Grundsatz, dass die Beiträge von Kanton und Gemeinde gleich hoch sind, stimmen wir zu. Gemäss Punkt 6.4 steigen in den nächsten Jahren die Gemeindebeiträge stetig an. Dieser Aussage stimmen wir nur zu, wenn die Kantonsbeiträge im selben Zeitraum gleich ansteigen (50 : 50).		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeBallwil	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Es ist nachvollziehbar, dass sich der Öffentliche Verkehr auf die kantonale Raumplanungsstrategie, das "Y", ausrichtet. Unsere Zustimmung ist in dem Sinne zu verstehen, dass wir die politischen Vorgaben respektieren.	1	
GemeindeBallwil	Gemeinde					Es ist zu prüfen, ob auf der Linie der S9 nicht eine Schnellverbindung zwischen Luzern und Lenzburg während den Pendlerzeiten eingerichtet werden könnte. Eine Einrichtung einer Schnellverbindung darf jedoch das heute bestehende Angebot nicht verschlechtern.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeBallwil	Gemeinde					Mit dem Ausbau der Linie 110 wird der Netzgedanke gestärkt. Das Busangebot soll primär als Zubringer zur Bahn und zu Umsteigepunkten ausgebildet werden.	1	
GemeindeBuchrain	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Siehe unter weitere Bemerkungen.	1	1 Siehe Antworten unten
GemeindeBuchrain	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Siehe unter weitere Bemerkungen.	1	1 Siehe Antworten unten

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeBuchrain	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Siehe unter weitere Bemerkungen.		1 Siehe Antworten unten
GemeindeBuchrain	Gemeinde				Park & Rail (Werbung): Kaum jemand kennt diese Möglichkeiten, da sie zu wenig oder zu wenig oft kommuniziert sind oder weil die Angebote in der Agglomeration zu wenig fein verteilt sind. Wer kennt schon die Möglichkeiten in Root – D 4? Es sind Massnahmen in der Kommunikation erforderlich.		4 P&R wird unter <a href="http://www.luzernmobil.ch/verkehrsteilnehmende/pendlerinnen-und-pendler/auto/park-ride">http://www.luzernmobil.ch/verkehrsteilnehmende/pendlerinnen-und-pendler/auto/park-ride</a> kommuniziert.
GemeindeBuchrain	Gemeinde				Umsteige-Hubs: Das Ganze ist auf den Durchgangsbahnhof/Tiefbahnhof ausgerichtet. Grundsätzlich ist dies strategisch richtig. Die öV-Benützer müssen aber geschützt und attraktiv umsteigen können. Mit der Schaffung von Einkaufsmöglichkeiten von Produkten für den täglichen Bedarf kann der öV-Umsteigepunkt attraktiv gestaltet werden.		1
GemeindeBuchrain	Gemeinde				S-Bahn: Prüfung für eine vorzeitige Einführung vom S-Bahn-Viertelstundentakt ab Ebikon in Richtung Zug – Zürich und zurück zu Hauptzeiten. Die S-Bahn im Viertelstundentakt ist als attraktives Rückgrat der öV-Erschliessung mit grossen Kapazitäten und schnellen Verbindungen in Richtung Luzern und Zug – Zürich erforderlich. Das RE-Konzept muss zwingend eingeführt werden, eine Überprüfung muss aber aufzeigen, ob in Ebikon oder Buchrain mehr Fahrgäste einsteigen. Eventuell ist eine Verlegung zur S Bahnhaltestelle nach Buchrain erforderlich. Die effizienteste öffentliche Verbindung zur Mall of Switserland ist die S1, Bahnhof Buchrain. Als Überbrückung/Ergänzung der Buslinie 1 muss auf Fahrplanwechsel 2017 der Viertelstundentakt von und nach der S-Bahn Buchrain eingeführt werden.		4 Siehe Antwort LuzernPlus
GemeindeBuchrain	Gemeinde				Eine Verlängerung der Trolleybuslinie 1 ins Rontal mit ausreichender Kapazität und dichtem Takt wird begrüsst. Die Fahrplanstabilität kann mit dieser langen Linie kaum eingehalten werden. Um diese zu verbessern, müssen zusätzliche Massnahmen bei der Einführung realisiert sein. Es sind zwingend durchgehende Busspuren zu realisieren.		4 Eine zuverlässig verkehrende Linie 1 ist wichtig und richtig. Diese muss durch öV-Bevorzugung durch den Strasseneigentümer realisiert werden. Denkbar sind Busspuren oder sonstige Massnahmen.
GemeindeBuchrain	Gemeinde				"oben ohne": Prüfen und Einführen von Busspuren ohne Fahrleitungen muss in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen weiterverfolgt werden. Beteiligung an Studien, Testgebieten ist zwingend erforderlich. Das Thema muss im Bericht ausführlich abgehandelt werden.		5 siehe Antwort Gemeinde Emmen
GemeindeBuchrain	Gemeinde				Hauptkorridor: In Richtung Buchrain wird vorgesehen, dass der Hauptkorridor im Dorf Buchrain bzw. Perlen endet. Der Hauptkorridor muss bis zum Bahnhof Gisikon/Root verlängert werden. Sämtliche Verbindungen von und in Richtung Buchrain müssen über den Südhang geführt werden. Der Dorfteil Perlen ist mit seiner Entwicklung besser zu erschliessen.		4 Die Korridoreinteilungen stammen aus der verabschiedeten Planung AggloMobil tre. Die Planungen AggloMobil werden alle 4 Jahre aktualisiert.
GemeindeBuchrain	Gemeinde				Fahrzeiten: Für die Einhaltung der Fahrzeiten mit der Verbindung über den Südhang muss in der Weiterbearbeitung die Aufhebung der Bushaltestelle Halte in Ebikon überprüft werden. Die Distanz zwischen der Haltestelle Halte und dem öV-Umsteigepunkt Ebikon beträgt ca. 200 m. Es ist nicht anzunehmen, dass die öV-Benützer einen Umsteigevorgang/Wartezeit von 5 Minuten durchführen, um mit dem öV in die Halte zu gelangen. Die Halte kann direkt ab öV-Umsteigepunkt via Unterführung beim „Bahnhöfli“ zu Fuss in zwei bis drei Minuten erreicht werden. Des weitern könnte auch eine Vortrittsberechtigung beim Einbiegen von der Ronstrasse in die Hauptstrasse realisiert und somit eine Fahrplansicherheit besser garantiert werden.		4 Die Haltestelle hat auch Ein-/Aussteiger nach/von Buchrain (und mehr Ein-/Aussteiger als manche Haltestelle in Perlen oder Inwil). Wie sich die Situation nach Eröffnung des Bushubs entwickelt, wird beobachtet und bei Bedarf eine Änderung vorgenommen (auch bezüglich Zuverlässigkeit).
GemeindeBuchrain	Gemeinde				Entwicklungsgebiet Perlen: Eine Busverbindung in Richtung Bahnhof Gisikon/Root ist in den Unterlagen dargestellt. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 muss die Verbindung nach Root – Gisikon Bahnhof eingeführt sein und der Ortsteil Perlen in einem besseren Fahrplankontakt angefahren werden. Ein allfälliger Wendepunkt der Linie 22 im Gebiet Reussbrücke/Kanalbrücke ist für unsere Bevölkerung und die angesiedelten Betriebe nicht attraktiv. Der Entwicklungsschwerpunkt Perlen hat sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Dies zeigt die Ansiedlung von über 15 Firmen in diesem Gebiet mit über 300 Arbeitsplätzen. Mit dem erfolgten Start zum Neubau der Firma AMAG werden weiter über 150 Arbeitsplätze in Perlen entstehen. Nachdem sich die Firma MEDELA mit der Einreichung und Genehmigung vom Gestaltungsplan zum Standort Buchrain bekennt hat werden weitere 400 bis 600 Arbeitsplätze dazukommen. Des weiteren sind Wohnüberbauungen Haslirain – Fahr – Stegmatt – Feld am Entstehen, welche einen Bevölkerungswachstum von über 1000 Personen in den nächsten Jahren mit sich bringen wird.		4 Das Zielkonzept ist im Bericht "AggloMobil due - Detailkonzept Luzern Ost" (VVL, AKP, 15.10.2014) aufgearbeitet und in AggloMobil tre hinterlegt. Die Umsetzung findet in den Planungen zum Jahresfahrplan statt. Dieser berücksichtigt aktuelle Entwicklungen und Finanzvorgaben von Bund und Kanton. Eine vorgezogene Einführung oder eine über den Bedarf hinausgehende Fahrplanverdichtung ist möglich, wenn Dritte dies finanzieren.
GemeindeBuchrain	Gemeinde				Gegenrichtung Rontal: Eine weitere Variante zur Prüfung wäre eine Verbindung nach Root/Gisikon, welche in Gegenrichtung geführt wird. Konkret heisst dies, ein Bus fährt vom öV-Umsteigepunkt in Ebikon via Buchrain, Perlen, Root, Gisikon, Dierikon wieder zum öV-Umsteigepunkt in Ebikon. Der andere Bus fährt die gleiche Strecke in der Gegenrichtung. Diese Forderung wurde bei anderen Vernehmlassungen z.B. LuzernPlus, Agglo Programm bereits eingegeben. Wir erwarten, dass diese Eingabe abgehandelt wird.		4 Mit AggloMobil wird alle 4 Jahre die Agglomeration Luzern nach einheitlichen Kriterien beplant. Der öV-Bericht stützt sich auf diese Planungen, führt die Themen zusammen und stimmt Ausbauten mit der Finanzplanung ab.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeBuchrain	Gemeinde					Bushaltestelle Reussbrücke/Rontaltunnel: Die neue Linie 111 Ebikon – Fildern – Inwil – Waldibrücke wird auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 ihren Betrieb aufnehmen. Gleichzeitig verkehrt die Linie 22 Luzern – Buchrain – Perlen nicht mehr nach Inwil. Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Linie 111 müssen attraktive Umsteigepunkte im Bereich der Reussbrücke/Rontaltunnel realisiert sein. Ansonsten Buchrain nicht mehr mit dem Arbeitsgebiet Schachen/Buchrain der Gemeinde Inwil und dem Seetal verbunden ist. Die Bushaltestelle muss attraktiv und gut auf die wichtigen Umsteigebeziehungen (z.B. Linie 22, Park+Ride, etc.) sowie der weitreichenden baulichen Entwicklungen in diesem Perimeter funktional und gestalterisch abgestimmt sein.		4 Die Anforderung ist bekannt und wird vom VVL gestützt. Die Umsetzung obliegt jedoch dem Strasseneigentümer.
GemeindeBuchrain	Gemeinde					Ausgestaltung Behindertengerechte (BehiG) Haltestellen: Als Alternative ist eine Veränderung beim Transportmittel zwingend zu prüfen. Die elektrischen Rampen sind bei verschiedenen Anbieter vorhanden. Kosteneinsparungen im hohen zweistelligen Millionenbereich sind problemlos möglich.		4 Das Thema ist im Kantonsrat thematisiert. Wir weisen diesbezüglich auf die Antwort des Regierungsrats.
GemeindeBuchrain	Gemeinde					Fakten, Seite 67: - S-Bahnstation Buchrain weist mit 1500 Reisenden täglich die 15. beste Frequenz im ganzen Kanton Luzern auf. - Dies obwohl bis jetzt nur 30' Takt angeboten wird. - Dies obwohl die Mall of Switzerland noch nicht eröffnet ist! Wie ist die Frequenz danach? - Dies obwohl die S-Bahnstation keine Hub-Funktion und kein Busanschluss hat. - Dies obwohl noch keine grosse Bautätigkeit die Frequenz beeinflusste. - Die Frequenz Buchrains ist zu vergleichen mit Kriens - Mattenhof (15' Takt). - Wieviel ist die Frequenz und Frequenzsteigerung von 2005 bis 2008 zusätzlich?		2 Die Bedeutung von Buchrain ist mit Fakten gut belegt. Die Mall of Switzerland wird nochmals entscheidend die Frequenzen beeinflussen. Massnahmen bei weiterhin anhaltender Entwicklung sind in der nächsten Planung AggloMobil oder in Bahnangebotsplanungen STEP zu prüfen.
GemeindeBuchrain	Gemeinde					- S-Bahnstation Buchrain hat seit 2008 einen Frequenz-Zuwachs von 77%. - Dies bedeutet Platz 5 der grössten Steigerungen im Kanton. - Der Modalsplitt-Beitrag Buchrains ist sehr gross. - Kostendeckungsgrad im Kt. LU beträgt im 2014 effektiv 47%. - Ziel öV-Bericht bis 2017 ist 51%. - Effektiv 2016 57%. - 6% übertroffen! - öV-Benutzung in Buchrain trägt sehr stark zum Modalsplitt und der Zielerreichung im öV bei und dies ohne Mall of Switzerland. Überprüfung vom Standort - Bushub anstelle von Ebikon bei der S-Bahnhaltestelle in Buchrain zwingend erforderlich.		4 Inwieweit die Kunden aus Buchrain zum positiven Kostendeckungsgrad beitragen, ist nicht erhoben. Der Frequenzzuwachs ist auf Bahnstationen in der Agglomeration Luzern generell gut, wie es die Planungen AggloMobil vorsehen.
GemeindeBuchrain	Gemeinde					K 65; Buchrain, Schachen - Autobahnanschluss muss zwingend die öV Förderung realisiert werden.		4 Dies ist eine Pendenz im Bauprogramm Kantonsstrassen.
GemeindeBuchrain	Gemeinde					K 65c; Buchrain, Knoten Eimündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Förderung öV mit Aufweitung der Kantonsstrasse muss zwingend für die öV Förderung realisiert werden.		4 Dies ist eine Pendenz im Bauprogramm Kantonsstrassen.
GemeindeBuchrain	Gemeinde					Fakten Seite 70 - Einkürzung Linie 22 und 23 bringt eine Ersparnis von 1.9 Mio. - Neue Linie 54, 111 und 22 Kosten noch 0.9 Mio. - Wir erwarten, dass ein Teil dieser Ersparnisse bei der Verbindung nach Root - Gisikon Bahnhof und die bessere Verbindung nach Perlen Dorf eingesetzt werden.		4 Einsparungen der Linien 22 und 23 werden für die Verlängerung der Linien 1 und 18 eingesetzt. Mit der Verdichtung der Linie 22 und neuer Linie 111 werden aber auch Mittel in die verbleibenden Linien investiert.
GemeindeButtisholz	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021	x		Unter Ziffer 3.1 (Seite 20) wird der Zielzustand 2050 (öV-Vision) dokumentiert. Es steht nur, dass in der Luzerner Landschaft die gesetzlich verankerte Grundversorgung weiterhin sichergestellt bleibt (erinnert uns zu stark an die Poststellen-Thematik). Ausbauten folgen der Nachfrage und den finanziellen Möglichkeiten. Hier muss der folgende Satz im letzten Abschnitt auf Seite 20 wie folgt ergänzt werden: "... weiterhin sichergestellt und der öffentliche Verkehr wird der Entwicklung bzw. Nachfrage laufend angepasst. Auch die Luzerner Landgemeinden profitieren von attraktiven Linien." In der Grafik Nr. 6 auf der Seite 21 fehlt die Verbindung Sursee-Nottwil-Buttisholz-Ruswil-Wolhusen. Diese Grafik muss zwingend ergänzt werden. Weiter muss die Kostenentwicklung reduziert werden, zumal die Kostensteigerungen für die Gemeinden auf das Jahr 2021 schon voraussehbar sind.		5 _ siehe Antwort Gemeinde Grosswangen _ Die Grafik ist schematisch. Alle Buslinien sind in Beilage 1 dargestellt (aktueller Linien- und Tarifzonenplan) _ Die Siedlungsentwicklung sowie die Vorgaben im öV-Bericht definieren das Angebot. Dieses soll im Rahmen der Finanzmöglichkeiten umgesetzt werden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeButtisholz	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	x		Der Bahnhof Rothenburg wird erst im Jahr 2020 umgebaut (Beilage Nr. 8). Ein Ausbau des Bahnhofes Rothenburg soll vorgezogen werden. Nur so kann das Modell "AggloMobil due" weiter erfolgreich umgesetzt werden.	4	Siehe Antwort Luzern West
GemeindeButtisholz	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	x		Einverstanden, mit Ausnahme der in diesen Bericht enthaltenen Feststellungen.	1	
GemeindeButtisholz	Gemeinde					Im Bahnverkehr wird die heutige S61 von Luzern-Schachen neu ab 2019 bis Willisau geführt (Seite 25). Einige Zubringer Linien werden optimiert, nicht aber die Zubringerlinie Sursee-Wolhusen. Mit einer Wartezeit in Ruswil von rund 11 Minuten ist die Verbindung nicht optimal. Die Verbindung soll so angepasst werden, dass in Ruswil nur noch sehr kurze Wartezeiten anfallen.	4	Siehe Antworten Luzern West
GemeindeDierikon	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	x			1	
GemeindeDierikon	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	x			1	
GemeindeDierikon	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	x		Ein weiterer Anstieg der Gemeindebeiträge nach 2021 muss wirksam verhindert werden.	4	Die Siedlungsentwicklung sowie die Vorgaben im öV-Bericht definieren das Angebot. Dieses soll im Rahmen der Finanzmöglichkeiten umgesetzt werden.
GemeindeDierikon	Gemeinde					Zusätzlich unterstützen wir die Vernehmlassung des VLG.	4	Siehe Antwort VLG
GemeindeDierikon	Gemeinde					Als Ergänzung zu unserer Stellungnahme teilen wir Ihnen noch mit, dass die Gemeinde Dierikon die Vernehmlassungsantwort von LuzernPlus vom 4. Mai 2017 ebenfalls vollumfänglich unterstützt.	4	Siehe Antwort LuzernPlus
GemeindeEich	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?				1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeEich	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?				1	
GemeindeEich	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?				1	
GemeindeEich	Gemeinde					Die Anbindung der Gemeinde Eich an den Öffentlichen Verkehr ist langfristig in Richtung Sursee auszurichten. Damit können eventuelle Buswendemanöver im Dorf eliminiert werden.		4 Die Linie 84 hat diverse Randbedingungen zu erfüllen. Daher sind Wendemanöver wohl auch künftig erforderlich.
GemeindeEich	Gemeinde					Die Gemeinde Eich ist der Zone Sursee zuzuordnen (keine separate Zone mehr).		4 Die Zoneneinteilung wurde vor kurzem umfassend überarbeitet und nach politischer Forderung umgesetzt (grosse Zonen und gleiche Zoneneinteilung für Abo- und Einzeltickets). Sie hat sich seither bewährt.
GemeindeEich	Gemeinde					Die Erschliessung des Eichbergs mittels Öffentlichem Verkehr ist auszubauen (Studenttakt). Demzufolge wird auch die Strasse ab Eichhof bis Höhenkreuz anzupassen sein.		4 Ein allfälliger Angebotsausbau wird auf Basis der Nachfrage-Entwicklung erfolgen. Die Nachfrage wird jährlich erhoben.
GemeindeEich	Gemeinde					Sollte ein Ausbau des Eichbergs nicht möglich sein, ist die Linie 84a mindestens bis zum Kreisel Eichhof zu verlängern und damit das Quartier Eichhof anzubinden. Der Kreisel Eichhof ist allenfalls auf ein Wenden mit Gelenkbussen anzupassen.		2 Optimierungen werden im Jahresfahrplan studiert.
GemeindeEich	Gemeinde					Die Fahrzeiten ab Eich in Richtung Sursee und Sempach sind besser aufeinander abzustimmen.		2 Optimierungen werden im Jahresfahrplan studiert.
GemeindeEntlebuch	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Wir sind grundsätzlich mit dem eingeschlagenen Weg einverstanden.  Hervorzuheben ist dabei sicherlich die öV-Vision (Zielzustand 2050) in Kapitel 3.1. Sie hält unter anderem an der gesetzlichen Grundversorgung in der Luzerner Landschaft fest.	1	
GemeindeEntlebuch	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden. Die Investitionsbeiträge der Gemeinden (Kapitel 6.2.2) sowie die Gemeindebeiträge (Kapitel 6.4) sollen nicht steigen.		4 siehe Antwort Gemeinde Dierikon und Gemeinde Emmen
GemeindeEntlebuch	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Wir erachten den öV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Bezüglich Bemerkungen und Ergänzungen verweisen wir auf die nachstehenden Hinweise Wir unterstützen insbesondere auch die Vernehmlassung des Verbandes Region Luzern West.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeEntlebuch	Gemeinde					Aus Sicht der Gemeinde Entlebuch begrüßen wir die geplante Verlängerung der S-61 inkl. der Optimierungen am Busnetz. Dabei müssen die Schülertransporte unbedingt integriert werden. Wir danken für die geplante Optimierung in unserer Gemeinde und erlauben uns in diesem Zusammenhang, die gute Zusammenarbeit an den Workshops im Jahr 2016 unter der Leitung von Thomas Schemm hervorzuheben. Dies gilt ebenso für die jährlich wiederkehrenden Veranstaltungen der Arbeitsgruppe Verkehr mit dem VVL, der BLS und der SBB, in welcher auch unser Gemeindeamann Robert Vogel als Mitglied der Arbeitsgruppe vertreten ist.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeEntlebuch	Gemeinde				In der Schlüsselplanung (Kap. 5.1) sind die wichtigsten Ziele des Kantons klar ersichtlich. Darin finden sich weiterhin der Durchgangsbahnhof Luzern, welcher auch für die Region Entlebuch für die künftige Weiterentwicklung des Bahnverkehrs eine entscheidende Rolle spielt. Ohne ihn wird ein Ausbau auf vier stündliche Verbindungen nach Luzern aus Richtung Entlebuch kaum möglich sein. Ebenfalls aufgeführt ist die Busoptimierung mit der neuen S61. In dieses Vorhaben hat sich die Arbeitsgruppe Verkehr der Region Luzern West aktiv eingebracht und wird es bis zur Umsetzung – geplant für den Fahrplanwechsel 2019/20 – weiterhin mitgestalten.	1	
GemeindeEntlebuch	Gemeinde				Sursee ist ein wichtiger Standort für Arbeit und Bildung. Für die Fahrgäste aus dem Entlebuch und Wolhusen ist die Erreichbarkeit dieses Zentrums bisher nicht attraktiv. Eine direkte Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee wird die Attraktivität erhöhen und eine Lücke im Netz sinnvoll schliessen. Der VVL soll aufzeigen, wie dies in akzeptabler Frist realisiert werden kann.	1	Siehe Antwort Luzern West
GemeindeEntlebuch	Gemeinde				Schülerinnen und Schüler sowie Pendlerströme bei Linien mit generell tiefer Nachfrage sollen im gleichen Kurs gebündelt werden (Kapitel 4.1.4).	5	Die Präzisierung wird vorgenommen.
GemeindeEntlebuch	Gemeinde				Auf Seite 50 werden unter Massnahmen 58 der Bushub Littau und die Bahnlinie S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern–Langnau–Luzern nur unter der Voraussetzung am Bahnhof Littau anhält, dass es der Fahrplan zulässt und alle bisherigen Haltestellen beibehalten werden.	1	Siehe Antwort Luzern West
GemeindeEntlebuch	Gemeinde				Wir begrüßen die Linienverlängerung im Sommer zwischen Entlebuch Gfellen bis Langis/Glaubenberg (Kanton Obwalden). (Seite 51)	1	
GemeindeEntlebuch	Gemeinde				Auch in Entlebuch soll das Überlandbusangebot auf die Bahn ausgerichtet sein (Kapitel 4.1.4).	4	Wir stützen uns bei den öV-Verknüpfungspunkten auf den kantonalen Richtplan 2015 ab (Abbildung 16: Bahn- und Regionalbusnetz, Schifffahrt). Dort ist Entlebuch nicht als Bahnhof mit öV-Verknüpfungspunkt definiert.
GemeindeEntlebuch	Gemeinde				Im ÖV-Bericht vermissen wir den behindertengerechten Umbau des Bahnhofs Entlebuch. Die ganze Infrastruktur ist veraltet und weist einen gewaltigen Nachholbedarf aus.	4	Die BehiG-Sanierung von Bahnhöfen obliegt dem BAV resp. der Transportunternehmung (siehe auch <a href="https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/barrierefreiheit/infos-fuer-oev-unternehmen-und-fachleute/behig-umsetzungskonzept.html">https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/barrierefreiheit/infos-fuer-oev-unternehmen-und-fachleute/behig-umsetzungskonzept.html</a> )
GemeindeEschenbach	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
GemeindeEschenbach	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
GemeindeEschenbach	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeEschenbach	Gemeinde				Wir ersuchen Sie um Anpassung der Tarifzonen. Die Tarifzone 10 endet heute in Waldbrücke. Danach folgt auf unserem Gemeindegebiet die Tarifzone 26. Diese endet bereits wieder in Ballwil. Danach folgt die Tarifzone 37. Für die Eschenbacher Bevölkerung mit dem Zentrum Hochdorf ist diese Zoneneinteilung sehr störend und absolut unbefriedigend. (Als Beispiel dient die Zone 10 mit der bis nach Hergiswil gefahren werden kann, während in der Zone 26 bloss die Strecke Waldibrücke-Ballwil (etwa 5 km) gefahren werden kann. Wir stellen daher den Antrag die Zone 26 ersatzlos aufzuheben und der Zone 10 zuzuschlagen.		4 Die Zoneneinteilung wurde vor kurzem umfassend überarbeitet und nach politischer Forderung umgesetzt (grosse Zonen und gleiche Zoneneinteilung für Abo- und Einzeltickets). Sie hat sich seither bewährt.
GemeindeFlühli	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Der Gemeinderat Flühli schliesst sich in seiner Vernehmlassung jene der Region Luzern West an.  Grundsätzlich ist der eingeschlagene Kurs stimmig.  Für den Gemeinderat Flühli sowie für die Region Luzern West ist es allerdings stossend, dass eine Basis der Überlegungen der kantonale Richtplan (Kapitel 1.3) ist, welcher die Entwicklungsperspektiven unserer Region stark einschränkt. Es ist unsere Erwartung, dass die Standortnachteile - welche auch aufgrund des Richtplanes bestehen - wenigstens zum Teil mit einer guten ÖV-Erschliessung abgedefert werden können.  An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Einige Auszüge: - "Vermisst werden insbesondere Aussagen zu den bedeutendsten Natur- und Landschaftsräumen des Kantons und Aussagen zu deren Entwicklung." (S. 10) - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10) - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)		3 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeFlühli	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden.  Wir gehen davon aus, dass unsere Anträge zur kurzfristigen Entwicklung (siehe unten) berücksichtigt werden.		1
GemeindeFlühli	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Gemeinderat erachtet den vorliegenden ÖV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Es handelt sich um einen mehrheitlich ausgewogenen Bericht, wobei man die Formulierungen des ÖV's in der Landschaft bestimmt noch verbessern kann.  Der Gemeinderat würdigt die Leistungen, welche beim Verfassen des ÖV-Berichtes 2018-21 unternommen wurden.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeFlühli	Gemeinde				Allgemein: In der Zusammenfassung steht im letzten Abschnitt: "Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel." Wir weisen darauf hin, dass auch in der Region Luzern West kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturvorhaben auf ihre Umsetzung warten. Eine ausschliessliche Priorisierung der Agglomerations-Vorhaben zu Lasten der Projekte in der Landschaft wird von uns abgelehnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeFlühli	Gemeinde				Allgemein: Wir begrüssen die Aussage auf Seite 21, "...dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden." Daraus schliessen wir, dass der Status quo aufrechterhalten bleibt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeFlühli	Gemeinde				Ergänzung: Im Sinne einer ganzheitlichen, umfassenden Optimierung, sind die Bezeichnungen (S.43 unten) anzupassen: Der Korridor "Wolhusen-Willisau" ist in "Wolhusen-Langenthal" umzubenennen, der Korridor "Wolhusen-Entlebuch" in "Wolhusen-Langnau i.E."		5 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeFlühli	Gemeinde					<p>Allgemein: Im "Raum Luzern Landschaft" lebt rund 1/4 der Gesamtbevölkerung des Kantons Luzern. Wenn man den ÖV-Bericht in seiner jetzigen Form liest, gewinnt man den Eindruck, dass dieser Umstand beim Verfassen aus den Augen verloren ging. Einige Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf Seite 13 werden in der Grafik 2 die "Stadt Luzern", der "Agglomerationsgürtel Luzern", die "Region Sursee (Sempachersee Plus)" und "übrige Regionen" aufgeführt. Zu den "übrigen Regionen" zählt über die Hälfte der Fläche des Kantons und die gesamte Region Luzern West. Wir würden es begrüßen, wenn eine weniger abwertende Terminologie verwendet würde.</li> <li>- Unter 3.1 finden sich zahlreiche positive Begriffe, wie "optimal auf der Nord-Südachse", "Hauptentwicklungsachsen", "attraktive öv-Verknüpfungspunkte", etc. Als letzter Punkt (von sieben Punkten) wird die Luzerner Landschaft aufgeführt. Dort ist dann erstmalig der Begriff "gesetzlich verankerte Grundversorgung" zu lesen.</li> <li>- Unter 4.1.3 wird die Stadt und Agglo Luzern "weiterentwickelt" und die "jeweiligen Systeme werden gestärkt". Wir erwarten, dass die gleiche Terminologie, "Weiterentwicklung" und "Stärkung", auch in der Landschaft angewandt wird. Auf den Terminus "nachfrageorientiert geplant" (unter 4.1.4), welcher für die Luzerner Landschaft angedacht ist, ist zu verzichten.</li> <li>- Unter 4.4.3 ist als letzter Punkt "Linien mit ungenügender Nachfrage ... die Grundversorgung im ländlichen Raum." aufgeführt. Hier wird eine Einordnung vorweggenommen.</li> </ul> <p>Aufgrund dieser tendenziösen Sichtweise und der Tatsache, dass sich der Grossteil des ÖV-Berichtes um Stadt/Agglomeration Luzern dreht, schlagen wir vor, zwei ÖV-Berichte 2022-25 zu entwickeln. Einen mit dem Fokus auf die Y-Achse und einen für die Luzerner Landschaft. Letzterer dürfte auf wenigen Seiten Platz finden.</p>	4 Siehe Antwort Luzern West	
GemeindeFlühli	Gemeinde					Frage: An verschiedener Stelle im ÖV-Bericht wird auf das System Trolleybus verwiesen (z.B. 2.5, 3.1, 4.1.3, 5.1.2, etc.). Es werden verschiedene Aussagen zur Ökologie gemacht, aber nicht zur Ökonomie. Gibt es angesichts knapper finanzieller Mittel des Kantons Studien zur Wirtschaftlichkeit dieses Systems? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.	4 Siehe Antwort Luzern West	
GemeindeFlühli	Gemeinde					Frage: Unter 4.3.3 findet sich unter "Mittelfristig" der Begriff "Mobilitätszentralen". Wie weit ist diese Idee fortgeschritten? Wo werden diese in der Region Luzern West realisiert? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.	2 Siehe Antwort Luzern West	
GemeindeFlühli	Gemeinde					Kurzfristig: Die Region Luzern West begrüsst ausdrücklich die Planung und Umsetzung der Verlängerung der S-61 inkl. der Überarbeitung des Busnetzes. In diesem Sinne haben wir uns bereits in der entsprechenden Vernehmlassung geäußert. Wir freuen uns festzustellen, dass dies auch im ÖV-Bericht (5.1.4) entsprechend abgebildet ist.	1	
GemeindeFlühli	Gemeinde					Kurzfristig: Auf Seite 50 werden unter der Massnahme 58 der Bushub Littau erwähnt und dabei ebenfalls die Bahnlinien S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern-Langnau i.E.-Luzern - unter Voraussetzung, dass es der Fahrplan zulässt und unter Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen - am Bahnhof Littau anhält.	4 Siehe Antwort Luzern West	
GemeindeFlühli	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.	2 Siehe Antwort Luzern West	
GemeindeFlühli	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "in einem weiteren (folgendem) Ausbauschritt eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E." und somit eine dritte stündliche Verbindung geprüft werden soll. Hiermit unterstreichen wir unsere diesbezügliche Forderung.	2 Siehe Antwort Luzern West	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Grundsätzlich ist der eingeschlagene Kurs stimmig.  Für die Region Luzern West ist es allerdings stossend, dass eine Basis der Überlegungen der kantonale Richtplan (Kapitel 1.3) ist, welcher die Entwicklungsperspektiven unserer Region stark einschränkt. Es ist unsere Erwartung, dass die Standortnachteile - welche auch aufgrund des Richtplanes bestehen - wenigstens zum Teil mit einer guten ÖV-Erschliessung abgedefert werden können.  An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Einige Auszüge: - "Vermisst werden insbesondere Aussagen zu den bedeutendsten Natur- und Landschaftsräumen des Kantons und Aussagen zu deren Entwicklung." (S. 10) - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10) - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)		3 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden.  Wir gehen davon aus, dass unsere Anträge zur kurzfristigen Entwicklung (siehe unten) berücksichtigt werden.		1
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Die Region Luzern West erachtet den vorliegenden ÖV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Es handelt sich um einen mehrheitlich ausgewogenen Bericht, wobei man die Formulierungen des ÖV's in der Landschaft bestimmt noch verbessern kann.  Die Region Luzern West würdigt die Leistungen, welche beim Verfassen des ÖV-Berichtes 2018-21 unternommen wurden.  Insbesondere schätzt die Region Luzern West auch die gute Zusammenarbeit bei der Detailplanung der S-61.		1
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Allgemein In der Zusammenfassung steht im letzten Abschnitt: "Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel." Wir weisen darauf hin, dass auch in der Region Luzern West kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturvorhaben auf ihre Umsetzung warten. Eine ausschliessliche Priorisierung der Agglomerations-Vorhaben zu Lasten der Projekte in der Landschaft wird von uns abgelehnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Allgemein Unter 2.2 auf Seite 12 steht: "In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern." Die Region Luzern West nimmt mit Zufriedenheit wahr, dass nun auch der Kanton Luzern festgestellt hat, dass insbesondere Willisau ein Verkehrsproblem besteht und dies in einem grösseren Rahmen angegangen werden muss. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es für die Agglomeration Luzern ein eigenes Programm (mittlerweile Agglo tre) gibt. Für Sursee und Umgebung wurde der Masterplan Bahnhof Sursee entwickelt. Die Region Luzern West erachtet es als angezeigt und logisch, "ähnlichen Problemen" entsprechend zu begegnen. Wir fordern deshalb, einen "Masterplan Willisau" zu entwickeln.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Allgemein Wir begrüssen die Aussage auf Seite 21, "...dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden." Daraus schliessen wir, dass der Status quo aufrechterhalten bleibt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Ergänzung: Im Sinne einer ganzheitlichen, umfassenden Optimierung, sind die Bezeichnungen (S.43 unten) anzupassen: Der Korridor "Wolhusen-Willisau" ist in "Wolhusen-Langenthal" umzubenennen, der Korridor "Wolhusen-Entlebuch" in "Wolhusen-Langnau i.E".		5 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja Nein			
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				<p>Allgemein</p> <p>Im "Raum Luzern Landschaft" lebt rund 1/4 der Gesamtbevölkerung des Kantons Luzern. Wenn man den ÖV-Bericht in seiner jetzigen Form liest, gewinnt man den Eindruck, dass dieser Umstand beim Verfassen aus den Augen verloren ging. Einige Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf Seite 13 werden in der Grafik 2 die "Stadt Luzern", der "Agglomerationsgürtel Luzern", die "Region Sursee (Sempachersee Plus)" und "übrige Regionen" aufgeführt. Zu den "übrigen Regionen" zählt über die Hälfte der Fläche des Kantons und die gesamte Region Luzern West. Wir würden es begrüßen, wenn eine weniger abwertende Terminologie verwendet würde.</li> <li>- Unter 3.1 finden sich zahlreiche positive Begriffe, wie "optimal auf der Nord-Südachse", "Hauptentwicklungsachsen", "attraktive öv-Verknüpfungspunkte", etc. Als letzter Punkt (von sieben Punkten) wird die Luzerner Landschaft aufgeführt. Dort ist dann erstmalig der Begriff "gesetzlich verankerte Grundversorgung" zu lesen.</li> <li>- Unter 4.1.3 wird die Stadt und Agglo Luzern "weiterentwickelt" und die "jeweiligen Systeme werden gestärkt". Wir erwarten, dass die gleiche Terminologie, "Weiterentwicklung" und "Stärkung", auch in der Landschaft angewandt wird. Auf den Terminus "nachfrageorientiert geplant" (unter 4.1.4), welcher für die Luzerner Landschaft angedacht ist, ist zu verzichten.</li> <li>- Unter 4.4.3 ist als letzter Punkt "Linien mit ungenügender Nachfrage ... die Grundversorgung im ländlichen Raum." aufgeführt. Hier wird eine Einordnung vorweggenommen.</li> </ul> <p>Aufgrund dieser tendenziösen Sichtweise und der Tatsache, dass sich der Grossteil des ÖV-Berichtes um Stadt/Agglomeration Luzern dreht, schlagen wir vor, zwei ÖV-Berichte 2022-25 zu entwickeln. Einen mit dem Fokus auf die Y-Achse und einen für die Luzerner Landschaft. Letzterer dürfte auf wenigen Seiten Platz finden.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Frage: An verschiedener Stelle im ÖV-Bericht wird auf das System Trolleybus verwiesen (z.B. 2.5, 3.1, 4.1.3, 5.1.2, etc.). Es werden verschiedene Aussagen zur Ökologie gemacht, aber nicht zur Ökonomie. Gibt es angesichts knapper finanzieller Mittel des Kantons Studien zur Wirtschaftlichkeit dieses Systems? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Frage: Unter 4.3.3 findet sich unter "Mittelfristig" der Begriff "Mobilitätszentralen". Wie weit ist diese Idee fortgeschritten? Wo werden diese in der Region Luzern West realisiert? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				<p>Allgemein:</p> <p>In der Grafik auf Seite 49 sind verschiedene Massnahmen abgebildet. In unserer Eingabe vom 29. September 2016 haben wir die folgenden Punkte aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschleunigte Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal</li> <li>- Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee</li> <li>- Spangenschliessung Wiggertalbahn</li> </ul> <p>Leider wird keiner dieser Punkte in den Massnahmen angegangen. Wir erwarten, dass diesbezüglich Überlegungen vorgenommen werden, um diese Punkte mittel- bis langfristig umzusetzen.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				<p>Kurzfristig</p> <p>Die Region Luzern West begrüsst ausdrücklich die Planung und Umsetzung der Verlängerung der S-61 inkl. der Überarbeitung des Busnetzes. In diesem Sinne haben wir uns bereits in der entsprechenden Vernehmlassung geäussert. Wir freuen uns festzustellen, dass dies auch im ÖV-Bericht (5.1.4) entsprechend abgebildet ist.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				<p>Kurzfristig</p> <p>In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "die Einführung Buslinie Malters-Wolhusen zeitgleich mit der Verlängerung der S61 erfolgen muss". Dies wird auch im ÖV-Bericht (5.1.4) so festgehalten. Wir würden es jedoch begrüßen, wenn die Formulierung "Für Schachen soll die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden" umgewandelt wird in "Für Schachen wird die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden".</p>		5 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				<p>Kurzfristig</p> <p>In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, "dass das heutige Bahn-Angebot der S-Bahn-Haltestelle Werthenstein aufrechterhalten wird." Hiermit unterstreichen wir unsere Forderung.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				<p>Kurzfristig</p> <p>Im ÖV-Bericht (5.1.4) steht, dass "der Halt der S6 (in Schachen) bestehen bleibt". Wir begrüßen diese Tatsache.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				<p>Kurzfristig</p> <p>In der Beilage 6 wird die geplante Tangentiallinie 18 (Littau-Ebikon) erwähnt. Leider findet sich im ÖV-Bericht keine klare Aussage zur Endhaltestelle der Linie 18 in Littau. Unsere Forderung bleibt nach wie vor bestehen, dass die neue Tangentiallinie Littau-Ebikon am Bahnhof Littau beginnt.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Kurzfristig Auf Seite 50 werden unter der Massnahme 58 der Bushub Littau erwähnt und dabei ebenfalls die Bahnlinien S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern-Langnau i.E.-Luzern - unter Voraussetzung, dass es der Fahrplan zulässt und unter Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen - am Bahnhof Littau anhält.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Mittelfristig Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Mittelfristig Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Mittelfristig Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "in einem weiteren (folgendem) Ausbauschritt eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E." und somit eine dritte stündliche Verbindung geprüft werden soll. Hiermit unterstreichen wir unsere diesbezügliche Forderung.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Mittelfristig Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Darin wird auch auf die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Sursee-Olten hingewiesen. Wir begrüßen die Anstrengungen des Kantons Luzern, diesen Bahnausbau beim BAV und der SBB einzubringen. Für die Gemeinden Dagmersellen, Nebikon und Egolzwil ist eine gute ÖV-Anbindung an den Bahnhof Emmenbrücke (und somit an künftigen Wirtschafts- und Hochschulstandort Seetalplatz und zum zentralen Veraltungsgebäude des Kantons Luzern) wichtig - ebenso an Sempach und Rothenburg.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Mittelfristig Bezüglich einer Verdichtung des Angebots über den Anschluss Rothenburg-Station gilt der bekannte Vorbehalt, dass der heutige Anschluss Richtung Luzern völlig ungenügend und für die ÖV-Kunden nicht zumutbar ist. (nicht rollstuhlgängig, schmale und recht steile Treppen, kein Dach usw.) Ein Ausbau ist gemäss der Übersicht auf S. 52 erst ab 2019 geplant, wobei erst ab 2020/21 in der Finanzplanung Mittel vorgesehen sind. Zu beachten ist zusätzlich die Aussage im ersten Abschnitt auf S. 12, wonach „die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet (ist) und eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zulässt“.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeGrossdietwil	Gemeinde				Langfristig Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind auch die langfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Leider findet sich hier ebenfalls keine Aussage zur "Spangenschliessung Wiggertalbahn". Eine Aufforderung an den VVL dazu findet sich ebenfalls in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeHasle	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeHasle	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
GemeindeHasle	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Gemeinderat hat an der Sitzung vom 27. April 2017 die Unterlagen beraten und entschieden, dass sich die Gemeinde Hasle der Stellungnahme der Region Luzern West vom 11. April 2017 anschliesst.	1	
GemeindeHasle	Gemeinde				Sursee ist als kantonales Zentrum ein wichtiger Standort für Arbeit und Bildung. Für die Fahrgäste aus dem Entlebuch ist die Erreichbarkeit zurzeit nicht attraktiv. Eine direkte Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee wäre für den Berufsschulstandort Sursee wichtig.		4 siehe Antwort Luzern West
GemeindeHitzkirch	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u. a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
GemeindeHitzkirch	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
GemeindeHitzkirch	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
GemeindeHitzkirch	Gemeinde				Halbstundentakt zwischen Luzern - Beinwil in beiden Richtungen Der Halbstundentakt entspricht einem Bedürfnis. Damit das Angebot genützt werden kann, ist bereits ab 2019 der Halbstundentakt der S9 zwischen Luzern und Beinwil in beiden Richtungen bis 23.00 Uhr und an den Wochenenden durchgehend auszuweiten. Wir sind überzeugt, dass die Nachfrage markant ansteigen wird. Gleichzeitig verbessert sich damit die Verbindung auf die Schnellzüge nach Basel und Bern.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHitzkirch	Gemeinde				Schnellverbindung Luzern-Lenzburg Eine Schnellverbindung auf der Linie der S9 soll zu den Pendlerzeiten angeboten werden. Haltestellen sind nur die Zentren und Subzentren.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHitzkirch	Gemeinde				Einführung des Systems Taxito Das Taxito System soll auch auf einzelnen Strecken des Seetal geprüft werden.		2 Der Antrag wird entgegengenommen. Vertiefende Arbeiten zum Ausbau von Mitfahrssystemen im Kanton Luzern sind Teil künftiger Planungen. Gerne wird die Region Seetal einbezogen.
GemeindeHitzkirch	Gemeinde				Nachtangebot Pyjama-Express besser in das gesamte Nachtnetz integrieren Der sehr gut ausgelastete Pyjama-Express fehlt im vorliegenden Bericht. Wir beantragen Ihnen zu prüfen, wie der Pyjama-Express besser im gesamten Nachtnetz integriert werden kann.		5 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHitzkirch	Gemeinde				Mobilitätsmanagement im Seetal fördern Die Bevölkerung im Seetal wächst überproportional. Das Strassen- und das Schienennetz haben bereits heute ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Mit einem gezielten Mobilitätsmanagement soll die hohe Mobilität auch künftig sichergestellt werden.		4 Siehe Antwort Idee Seetal

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeHitzkirch	Gemeinde					Busverbindung Hitzkirch - Muri Die direkte Busverbindung zwischen Hitzkirch und Muri ist seit langem ein Bedürfnis der Bevölkerung. Damit würde eine Verbindung nach Zürich mit dem ÖV viel attraktiver. Wir beantragen, die Busverbindung zu prüfen.		4 Die Busverbindung wurde schon mehrmals thematisiert. Das Potenzial wird als klein eingestuft, sodass Planungen diesbezüglich nicht weitergetrieben wurden. Auch der Kanton Aargau hat keinen Bedarf nach Planungen für diese Achse angemeldet.
GemeindeHitzkirch	Gemeinde					Umsetzung Motion 665, Franz Bucher und Mitunterzeichner, welche vom Kantonsrat als Postulat überwiesen wurde Das überwiesene Postulat verlangt, dass in Emmenbrücke Schnellzughalte für die Strecke Luzern - Basel und Luzern - Bern auf den Fahrplanwechsel 2010 umgesetzt werden. Der Regierungsrat hat in Aussicht gestellt, dass der sich dafür bei der SBB einsetzen wird. Ein entsprechender Halt in Emmenbrücke stärkt nicht nur das Seetal, sondern ist auch für den Raum Luzern/Littau sowie für Rothenburg eine Attraktivitätssteigerung.		4 Siehe Idee Seetal
GemeindeHitzkirch	Gemeinde					Kostenaufteilung Gemäss §27 öVG werden die Kosten nach ihrem Verkehrsinteresse auf die Gemeinden aufgeteilt. Dies wird bestimmt je zur Hälfte aus der Einwohnerzahl und den gewichteten Haltestellenabfahrten. Der Gemeinderat kritisiert den unterschiedlichen Faktor zwischen Trolleybus (Faktor 0.5) und Bus (1.0). In anderen Kantonen, z.B. Kt. Bern wird keine Unterscheidung gemacht. Aus unserer Sicht wird hier eine privilegierte Gewichtung der Trolleybusse gemacht, bei der die Stadt und Agglomeration gegenüber den Landgemeinden bevorzugt werden. Wir beantragen eine Neubeurteilung der Faktoren.		4 Siehe Idee Seetal
GemeindeHochdorf	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Der Gemeinderat Hochdorf stützt die Vision 2050, insbesondere die angedachte Ausrichtung der Ausbauten gemäss Nachfrage. Dass diese Strategie zukunftsweisend ist, zeigt sich am Beispiel der S9/S99. Die Züge sind sehr gut ausgelastet.	1	
GemeindeHochdorf	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Wir nehmen die vorgesehenen Massnahmen 34 (Verbesserung der Busanbindung an S9, und 55 (Ausbauten Bushub Hochdorf) mit Freude zur Kenntnis. Bei Massnahme 31 (zusätzliche Doppeltraktionen) möchten wir den Hinweis anbringen, dass an Wochenenden der letzte Zug ab Luzern (00:10) zwingend ebenfalls als Doppeltraktion geführt werden muss. Die steigende Kantons- und Gemeindebeiträge für den Betrieb und die Investitionen können wir mit dem Ausbau des ÖV-Angebots akzeptieren, sofern auch die gewichtete Haltestellen bezüglich Faktoren Bus und Trolleybus angepasst wird*. Die Verdoppelung der Investitionsbeiträgen von 2020 auf 2021 in Verbindung mit den stetig steigenden Gemeindebeiträgen ist genauer zu untersuchen.		4 _ Gemäss Fahrgastzahlen 2016 ist jeweils samstags der Kurs 0.10 ab Luzern folgendermassen belegt: a) Mittelwerte: alle können sitzen (wenn sie denn wollen, 196 Personen Kapazität, 162 Personen Nachfrage ab Luzern, rasch abnehmend mit jeder Haltestelle). b) 80%-Perzentil: ab Waldibrücke können alle sitzen (237 Personen Nachfrage ab Luzern, rasch abnehmend mit jeder Haltestelle). Der Kurs ist sehr gut ausgelastet, aber nicht überlastet. Der Einsatz von Doppeltraktionen ist teuer, da speziell für diesen Kurs ein Fahrzeug in Luzern rangiert werden müsste. Die SBB setzt insbesondere bei erwarteter grösserer Nachfrage die entsprechenden zusätzlichen Einheiten ein. _ Gewichtete Haltestellen: Siehe Idee Seetal _ Investitionsbeiträge: Siehe Antwort Gemeinde Dierikon und Gemeinde Emmen
GemeindeHochdorf	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Die Gesamtstossrichtung des Berichtes können wir stützen und können die Hauptausrichtung der Massnahmen auf die Y-Achse nachvollziehen. Wir vermissen jedoch da und dort visionäre Absichten abseits der Y-Achse (siehe Vorschläge unten).	1	
GemeindeHochdorf	Gemeinde					Die eingestellte Massnahme 55 (Ausbauten Bushub Hochdorf) ist aus unserer Sicht so zu verstehen, dass eine "Mobilitätszentrale" eingerichtet werden soll. Die Mobilitätszentrale verstehen wir als wichtiges Bindeglied zwischen individual und öffentlichem Verkehr. Dies ist so auch in unserem Finanz- und Aufgabenplan als wichtiger Bestandteil aufgeführt. Gerne würden wir in diesem eine aktive Rolle spielen.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeHochdorf	Gemeinde					Der Pyjama-Express als kleinster Anbieter wurde in Beilage 5 nicht aufgeführt. Wir verstehen dies als Rückschritt. Er ist zwingend in das Nachtnetz zu integrieren.		5 Siehe Antwort Idee Seetal

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeHochdorf	Gemeinde					Die Anbindung nach Zürich mit der Linie 110 ist attraktiv. Die Verbindungen nach Bern, Basel und Genf gestalten sich deutlich umständlicher. Wir verweisen hier auf die Motion 665 von Franz Bucher aus dem Jahr 2006, welche vom Kantonsrat als Postulat überwiesen wurde. Der Regierungsrat hat in Aussicht gestellt, dass er sich dafür bei der SBB entsprechend einsetzen wird. Wir fordern nun die entsprechende Umsetzung.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHochdorf	Gemeinde					Mit Blick auf das Erfolgsmodell Trans-Seetalexpress ist eine Direktverbindung Hochdorf - Hildisrieden - Sursee (via Autobahn) mit Anschluss an den Schnellzug nach Bern einzurichten. Dies könnte zu einer Entlastung der S9/S99 führen.		4 Hochdorf ist mit der Buslinie 88 mit dem Bahnhof Sempach-Neuenkirch verknüpft. Mit der Linie 105 nach Beromünster kann dort nach Sursee umgestiegen werden. Für eine weitere Expresslinie ist das Potenzial zurzeit nicht ausgewiesen.
GemeindeHochdorf	Gemeinde					Die Verbindungen nach Luzern sind zu den Spitzzeiten chronisch überlastet. Der 1/4-Stunden Takt der S9/S99 in den Morgen- und Abendstunden entsprechend umzusetzen. Dies auch im Hinblick auf Punkt 24.		4 Bahnfahrzeuge sind voll, wenn alle Sitzplätze belegt und Stehplätze nicht länger als 10min beansprucht sind. Diese Regeln werden von Transportunternehmung und VVL jährlich beobachtet. Überschreitet die Kapazität die Nachfrage, werden Massnahmen eingeleitet.
GemeindeHochdorf	Gemeinde					Eine Schnellverbindung Hochdorf-Lenzburg mit der S9 ist zu prüfen.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHochdorf	Gemeinde					Die Mobilität auf dem Land ist naturgemäss deutlich stärker durch den Individualverkehr geprägt. Im Rahmen eines Mobilitätsmanagements könnten hier Verbesserungen zu Gunsten des ÖV erreicht werden, was auch zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit beitragen würde.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHochdorf	Gemeinde					*Gemäss §27 öVG werden die Kosten nach ihrem Verkehrsinteresse auf die Gemeinden aufgeteilt. Dies wird bestimmt je zur Hälfte aus der Einwohnerzahl und den gewichteten Haltestellenabfahrten. Der Gemeinderat kritisiert den unterschiedlichen Faktor zwischen Trolleybus (Faktor 0.5) und Bus (Faktor 1). In anderen Kantonen z.B. Bern wird hier keine Unterscheidung gemacht. Aus unserer Sicht wird hier privilegierte Gewichtung der Trolleybus gemacht, von dem die Stadt Luzern und Agglomerations-Gemeinden gegenüber den Landgemeinden bevorzugt werden. Zumal auch innerhalb den Verkehrssystemen Schiff und Bahn jeweils keine weiteren Faktoren-Differenzierung ausgeübt wird. Wir erwarten diesbezüglich eine Neubeurteilung der Faktoren.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeHorw	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Wir schliessen uns diesbezüglich der Stellungnahme des Verbands Luzerner Gemeinden (VLG) an.	1	
GemeindeHorw	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Wir schliessen uns diesbezüglich der Stellungnahme des Verbands Luzerner Gemeinden (VLG) an.	1	
GemeindeHorw	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Wir schliessen uns diesbezüglich der Stellungnahme des Verbands Luzerner Gemeinden (VLG) an.	1	
GemeindeHorw	Gemeinde					Wir begrünnen die baldige Realisierung der neuen Durchmesserlinie 20/24 mit den entsprechenden baulichen Anpassungen der Busperronanlage am Bahnhof Luzern.		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeHorw	Gemeinde				Wir begrüssen einerseits den bevorstehenden Ausbau des Bushubs beim Bahnhof Horw. Wir wünschen andererseits die zeitnahe Inangriffnahme der Planung der S-Bahnstation Horw See, die zur Entwicklung des gleichnamigen Vertiefungsgebiets im Entwicklungsgebiet Luzern Süd und zur besseren, südlichen Erschliessung des Hochschulcampus Horw beiträgt.		4 Die Haltestelle Horw See ist im Grundkonzept Verkehr Luzern Süd enthalten und im Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation aufgenommen. Sie wird in der nächsten Richtplanüberarbeitung auch in dieses Planungswerk aufgenommen. Wie im Grundkonzept Verkehr Luzern Süd vorgesehen, wird die Haltestelle wohl eher nach 2035 realisiert. So muss sie ordentlich in einem nächsten FABI-Ausbau schritt beim BAV beantragt werden. Der Entscheid, ob die Haltestelle realisiert wird, fällt anschliessend das BAV. Aus diesen Gründen braucht es aktuell keine Projektierungsarbeiten.
GemeindeHorw	Gemeinde				Wir begrüssen die neue S-Bahnlinie S41 Luzern-Horw, die zu den Hauptverkehrszeiten den Takt verdichtet und das Entwicklungsgebiet Horw Mitte sowie den auszubauenden Hochschulcampus von Norden her erschliesst.	1	
GemeindeHorw	Gemeinde				Wir halten den Bau von Busbevorzugungsanlagen für die zielführendere Massnahme, als die vom VVL favorisierte Pulk-Führerschaft, die letztlich bei dichtem Verkehr zur Behinderung und nicht zur Beschleunigung des Busverkehrs führt.	1	
GemeindeHorw	Gemeinde				Wir begrüssen die Förderung strombetriebener Busse. Allerdings bevorzugen wir gegenüber den klassischen Trolleybussen mit durchgehenden Oberleitungen alternative Stromversorgungen für die E-Busse (z.B. das System Swiss Trolley plus der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich oder das System Tosa der Genfer Verkehrsbetriebe).		5 Siehe Antwort Gemeinde Emmen
GemeindeInwil	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
GemeindeInwil	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
GemeindeInwil	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Gemeinderat Inwil unterstützt die übergeordnete Vernehmlassung des Verbands Luzerner Gemeinden (VLG) vom 15. April 2017 vollumfänglich.	1	
GemeindeInwil	Gemeinde				Linie 60.111 (Ebikon Bahnhof - Mall of Switzerland - Waldibrücke - Inwil) Gemäss AggloMobil soll die Gemeinde Inwil künftig mit der neuen Linie 60.111 erschlossen werden. Ursprünglich war eine Linie von Ebikon über Inwil nach Eschenbach geplant sowie eine zusätzliche Busverbindung nach Waldibrücke. Aus Spargründen wurde hier bereits das Angebot nach Eschenbach reduziert, was wir sehr bedauern. Der Gemeinderat Inwil ist nach wie vor sehr an der Umsetzung der ursprünglich vorgesehenen Erschliessung interessiert. Wir befürchten sehr, dass die Linie 60.111 durch die Verkehrsüberlastung des Autobahnzubringers Buchrain und den damit verbundenen Stausituationen während den Hauptverkehrszeiten über eine ungenügende Fahrplansicherheit verfügt. Für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr unserer Gemeinde ist es wichtig, dass dieser Umstand gebührend berücksichtigt wird. Es darf nicht sein, dass mit der Umsetzung des öV-Konzeptes Rontal die Attraktivität der Verbindung sinkt, die Nutzer auf private Fahrzeuge ausweichen und somit das Verkehrsnetz zusätzlich belasten. Falls sich abzeichnet, dass die Fahrplansicherheit nicht eingehalten werden kann ist es wichtig, dass die Betreiberin der Buslinie den in Aussicht gestellten Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges auch umsetzt. Zudem ist die vorgesehene Buspriorisierung/Busfahrspur so schnell wie möglich anzugehen.		4 Eine gut funktionierende Linie 111 ist auch im Sinn des VVL. Bei der Einführung wird die TU begleitet. Bei Problemen werden Optimierungen studiert, beschlossen und umgesetzt.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja Nein			
GemeindeKnutwil	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
GemeindeKnutwil	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
GemeindeKnutwil	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
GemeindeKriens	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
GemeindeKriens	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Mit Beginn der Umsetzung von "AggloMobil tre" und der Einführung der Linie 5 zwischen Kriens Busschleife und Emmenbrücke Bahnhof wurde das bestehende ÖV-Angebot in Kriens verbessert. Das neue Angebot dient insbesondere der Entlastung der chronisch überlasteten Linie 1, wobei sich dieses seit der Einführung im Dezember 2016 noch nicht voll ins Bewusstsein der Fahrgäste festsetzen konnte. Wie das neue Angebot von den Nutzern künftig angenommen wird, wird sich noch erweisen. Die Auslastung der Fahrzeuge Linie 5 muss sich noch weiter verbessern. Dazu soll das Angebot Linie 5 extern durch den VVL und gemeindeintern (Kriens Info) besser beworben werden. Dass trotz Beitragsreduktionen viele geplante Massnahmen umgesetzt und der Kostendeckungsgrad über Erwarten verbessert nimmt die Gemeinde Kriens gerne zur Kenntnis. Sie ist mit der Umsetzung der Massnahmen grundsätzlich einverstanden und stimmt auch der abgestimmten Finanzplanung zu.	1	
GemeindeKriens	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Neben den klassischen Massnahmen von Angebot und Infrastruktur werden im Bericht auch zukunftsgerichtete Themen wie ergänzende Mobilität (Sharing), Mobilitätsmanagement angesprochen. Diese werden bei der Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse insbesondere auch im Rahmen der baulichen Entwicklung LuzernSüd an Bedeutung gewinnen und sind unbedingt weiter zu verfolgen.	2	Danke. Das Thema ergänzende Mobilität wird den VVL in den nächsten Jahren beschäftigen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeKriens	Gemeinde				Taktverdichtung Buslinie 1 ab Obernau: die Busverbindung nach Luzern Zentrum und Maihof ist für die Gemeinde Kriens sehr wichtig und die Nachfrage nach Verbindungen entsprechend hoch. Aus Sicht der Gemeinde ist daher eine Taktverdichtung auch zu Randzeiten abends zwischen 20Uhr und Betriebsschluss zu prüfen.		4 Die Linie 1 ist eine wichtige Linie mit bereits gutem Taktangebot. Eine Taktverdichtung zu Randzeiten am Abend ergibt sich, wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt. Dies ist aktuell nicht gegeben, wird aber jährlich gestützt auf Fahrgastzahlen neu geprüft. Zur Info: Fahrgastzahlen 2016 (Mittelwerte+Standardabweichung): Mo-Fr gibt es zwischen 20 und 22 Uhr Stehplätze je nach Kurs zwischen Bahnhof und Eichhof bis maximal Schachenstrasse (maximal 30 Stehplätze, im Mittel ca. 10). Sa gibt es zwischen 20 und 21 sowie nach 22 Uhr einzelne Stehplätze je nach Kurs zwischen Bahnhof und Paulusplatz bis maximal Schachenstrasse (maximal 33 Stehplätze, im Mittel ca. 5).
GemeindeKriens	Gemeinde				Buslinie 15: Die Buslinie 15 (Ast Bachstrasse und Sidhalde) verfügt über eine schlechte Auslastung. Die Fahrzeuge der Buslinie sollen abends weiterhin nur bis 20 Uhr verkehren und nicht bis Betriebsschluss verkehren. Eine längere Betriebsdauer bis Mitternacht würde das Angebot Verein Telebus konkurrenzieren, was zu vermeiden ist. Der 60-Minuten Grundtakt ist für die Nutzer insbesondere im dicht bebauten Agglomerationsraum ein sehr schlechtes und unattraktives Angebot, was demzufolge nicht angenommen wird. Der 60-Minuten Grundtakt soll während drei Jahre versuchsweise auf 30-Minuten erhöht werden.		2 Die Buslinie 15 wurde im Rahmen der Studie zur Quartierserschliessung untersucht (Quartieruserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern, 02.11.2016). Die Resultate beleuchten mögliche Optimierungen im Quartierbusnetz. Die Linie 15 hat aktuell einen tiefen Kostendeckungsgrad. Ausbauten sind in der aktuellen finanziellen Lage daher für diese Linie wenig opportun. Ein durchgehender 30-Minuten-Takt ist nur mit momentan kaum finanzierbaren Mehrkosten zu realisieren oder indem bspw. der Ast Sidhalde zugunsten des Asts Klösterli-Pilatusbahnen aufgehoben wird.
GemeindeKriens	Gemeinde				Buslinie 16: Die Kürzung der Buslinie 16 wird bedauert. Sie ist jedoch nachvollziehbar. Im Rahmen von AggloMobil quattro ist eine erneute Verlängerung auf Basis der Planung „Südallee Mitte“ (vgl. Grundkonzept Verkehr LuzernSüd) zu prüfen.		4 Es gilt das verabschiedete Grundkonzept Verkehr Luzern Süd. AggloMobil aktualisiert alle 4 Jahre die tatsächlichen Grundlagen, nähert sich bei entsprechender Siedlungsentwicklung dem Zielbild gemäss Grundkonzept Verkehr an.
GemeindeMalters	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1
GemeindeMalters	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1
GemeindeMalters	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Gemeinderat Malters unterstützt die Stellungnahme des VLG.		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeMalters	Gemeinde					Zusätzliches Anliegen bei der Stossrichtung im Raum Luzern-Land mittelfristig: Der Gemeinderat Malters nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Busverbindung Malters-Kriens als denkbare Option im Bericht erwähnt wird. Natürlich hätte der Gemeinderat eine etwas verbindlichere Formulierung gewünscht, da seines Erachtens der Bedarf für eine solche Verbindung in der Bevölkerung stark spürbar ist.		4 Als Vorläufer zu einer Busverbindung ist in der Vernehmlassungsversion des öV-Berichts das System Taxito angedacht.
GemeindeMalters	Gemeinde					Zusätzliches Anliegen bei der Stossrichtung im Raum Luzern Land kurzfristig: Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass der Gemeinde Malters eine Scharnierfunktion zwischen dem Überlandbusangebot (neu Ersatzbus für S61 , Postauto Schwarzenberg und neue Verbindung Malters-Kriens) zukommen müsste. Die Gemeinde Malters wird im Bericht jedoch nicht erwähnt, im Gegensatz zu weitaus kleineren Gemeinden mit weniger Bedeutung als Umsteigeort.		4 Wir stützen uns bei den öV-Verknüpfungspunkten auf den kantonalen Richtplan 2015 ab (Abbildung 16: Bahn- und Reginalbusnetz, Schifffahrt). Dort ist Malters bereits als Bahnhof mit öV-Verknüpfungspunkt definiert.
GemeindeMauensee	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X				1
GemeindeMauensee	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die kurzfristigen Massnahmen erachten wir als sinnvoll und unterstützen sie. Speziell erwähnen wir die Massnahme 1 mit verbesserter Erschliessung Raum St. Erhard Nebikon und Dagmersellen bei der wir ein Angebot für unsere Gemeinde Ortsteil Kaltbach erwarten. Die Massnahmen 9/10 mit Verdichtung 15 Minutentakt Bhf Sursee-Campus könnte ein zusätzlicher Halt Holzacherstrasse eingeplant werden. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Beiträge für die Gemeinden steigen werden und können dies nachvollziehen. Sofern die quantitative wie auch eine qualitative Leistung erhöht wird, haben wir Verständnis.		2 Die Erschliessung Kaltbach mit einer Linie 80 wird vom RET Sursee-Mittelland kritisch beurteilt. Die Gemeinde Nebikon vermutet einen nicht ökonomischen Betrieb und rät daher eher zu einem Versuchsbetrieb. Vor einer Einführung braucht es Konsens. Dieser ist in weiteren Planungsschritten zu suchen.
GemeindeMauensee	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Wir danken für die Ausarbeitung des vorliegenden öV-Berichtes und bitten um Aufnahme unseres Anliegens mit der Erschliessung Kaltbach/Mauensee.		1 Siehe oben
GemeindeMauensee	Gemeinde					Machbarkeitsstudie öV-Anschluss Kaltbach. Ende 2016 orientierte der Gemeinderat darüber, dass er gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Luzern VVL eine Machbarkeitsstudie zum Anschluss von Kaltbach an den öffentlichen Verkehr in Auftrag gegeben hat. In der Zwischenzeit liegen die Ergebnisse der Studie vor. Die Machbarkeitsstudie kommt zum Schluss, dass es sowohl finanziell und betrieblich machbar wäre, Kaltbach zumindest zur Pendlerzeit mit einer Busverbindung zu bedienen. Bei genügender Nachfrage könnte dieses Angebot erweitert werden. Die Verbesserung der Erschliessung zwischen Sursee und Nebikon wird im öV Bericht 2018-2021, der aktuell zur Vernehmlassung aufliegt, thematisiert. Für Kaltbach, aber auch für St. Erhard, Wauwil und Egolzwil würden sich dadurch attraktive Verbindungen nach Sursee mit direktem Anschluss Richtung Luzern bzw. nach Nebikon mit direktem Anschluss Richtung Olten und Schötz/Willisau ergeben. Die Gespräche mit den betroffenen Gemeinden haben stattgefunden. Mit dem Lösungsansatz werden bestehende örtliche Bedienungslücken geschlossen, die neue Buslinie stellt eine sinnvolle Angebots-/Netzergänzung zum bestehenden Angebot dar. (Unter anderem ein weiteres, sinnvolles Modul im Gesamtprojekt "Verlängerung S61 und Optimierung Busnetz Luzern West".) Die vorgeschlagene Linie erfüllt alle strategischen Vorgaben und Zielsetzungen aus dem ÖV-Bericht 2018 bis 2021. Der schriftliche Bericht zur Machbarkeitsstudie «Linie 80» liegt vor: <a href="http://www.vvl.ch/Planung/planungsberichte/Sursee-Mittelland/">http://www.vvl.ch/Planung/planungsberichte/Sursee-Mittelland/</a> Wir bitten um wohlwollende Prüfung und Aufnahme unseres Anliegens. Die Linie 80 sei weiter auszuarbeiten und zu realisieren.		1 Siehe oben

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeMeggen	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Der Modalsplit soll auf 33 % verbessert werden. Unklar ist, wie hoch er aktuell (2016) ist.		5 Die aktuellsten Zahlen des Mirkozensus 2015 werden im Bericht ergänzt.
GemeindeMeggen	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Massnahme 23: Der Gemeinderat Meggen hat sich zur Durchmesserlinie nach Horw noch nicht offiziell geäussert. Er würde gerne mit dem VVL die diesbezüglichen Vor- und Nachteile erörtern. Ausserdem haben wir auf der Massnahmenliste die Investition für den dazu notwendigen Mittelperron beim Bahnhof Luzern nicht gefunden.  Massnahme 48: Wir begrüessen den Einsatz von neuem Rollmaterial auf der Linie des VAE.		4 Die Gemeinde war in die Planung AggloMobil tre eingebunden. In dieser Planung wurde die ganze Agglomeration nach einheitlichen Kriterien beplant. Eine Durchmesserlinie Meggen–Horw wurde als Bestvariante erkoren und dient als Schlüsselprojekt für die ganze Agglomeration. So ist u.a. diese Linie Projektauslöser für Planungsarbeiten für eine 2x2 Durchmesserperron am Bahnhof Luzern, welche schnellere und direktere Durchmesserfahrten ab 2019 ermöglicht. Der Gemeinde Meggen wurden Vor- und Nachteile zugestellt. Die Massnahme ist im Bauprogramm Kantonsstrassen, sowie bei den öV-Investitionen unter GVK, Optimierungen Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz erfasst. Der Entschluss über die Einführung obliegt dem Verbundrat. Der öV-Bericht veröffentlich den jeweils aktuellen AFP. In der neusten Fassung ist der Doppelperron explizit aufgeführt.
GemeindeMeggen	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Die Darstellung ist übersichtlich und gut lesbar.		1
GemeindeMeggen	Gemeinde				Die Gemeinde Meggen ist dringend auf eine Verbesserung des Angebots im Quartier Gottlieben angewiesen. Wir bitten Sie, diesbezüglich die bisherige gute Zusammenarbeit zu vertiefen. Insbesondere Ist auch die Durchbindung der vbl-Linie 25 nach Küsnacht weiter zu verfolgen.		2 _ Die Planung von Verbesserungen obliegt dem Instrument AggloMobil. Gerne nehmen wir diese Pendeuz auf für die nächste Überarbeitung AggloMobil quattro. Die Arbeiten starten 2018. _Die Realisierung der Linie Richtung Küsnacht wird massgeblich durch den Bezirk Küsnacht beeinflusst. Dieser sieht zurzeit keinen Bedarf für diese Erschliessung.
GemeindeMeggen	Gemeinde				Der Rückstau des Verkehrs (inkl. Bus) an der Haldenstrasse hat seit anfangs 2017 wieder zugenommen. Der Bus der vbl-linie 24 bleibt regelmässig Im Verkehr stecken. Wir bitten Sie, das Dosiersystem der Zufahrten zur Stadt Luzern zu Gunsten der Zufahrtsachse vom Verkehrshaus zu justieren.		3 Die Meldung ist an die vbl oder an die Infrastrukturbetreiberin dieser Dosieranlage zu richten.
GemeindeMeggen	Gemeinde				Der Halbstundentakt der S-Bahn sollte an beiden SBB-Stationen halten.		4 Ein systematisierte Haltepolitik VAE und S3 ist eine Stossrichtung des VVL. Diese Sicht deckt sich jedoch nicht mit der Strategie des Kantons Schwyz.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeMeierskappel	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
GemeindeMeierskappel	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
GemeindeMeierskappel	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
GemeindeMeierskappel	Gemeinde				Beilage 6 Massnahmen 2018-2021 Infrastruktur, Bauprogramm Kantonsstrassen Bus 73; Planungsnr. 97, Meierskappel, Bushaltestellen Käppelhof - Der Gemeinderat unterstützt dieses Vorhaben.	1	
GemeindeMeierskappel	Gemeinde				Tarifverbundnetz Passepartout - Der Zubringer zum Bahnhof und Campus Rotkreuz wird zunehmen, deshalb soll das Tarifverbundnetz Passepartout nach Rotkreuz erweitert werden.	5	Siehe Antwort LuzernPlus
GemeindeMeierskappel	Gemeinde				Allgemein Es soll seitens Kanton sichergestellt werden, dass eine gute ÖV-Versorgung auf der Achse Luzern-Adligenswil-Udligenswil-Meierskappel-Rotkreuz gewährleistet ist. Der Gemeinderat geht davon aus, dass das bisherige Kantonsstrassennetz beibehalten wird.	3	Die gute öV-Anbindung ist planerisch mit Bericht "Optimierung Linie 73" (3B AG im Auftrag von VVL, 16.05.2017) aufgearbeitet. Ob Strassen im Kantonsstrassennetz verbleiben, ist Sache des Bauprogramms Kantonsstrassen.
GemeindeNebikon	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Die öV-Vision (Zielzustand 2050) erscheint uns sinnvoll und recht umfassend zu sein. Insbesondere wichtig ist es, dass nicht nur die Agglomeration Luzern und Sursee, sondern auch die Region Luzern West mit der ganzen Luzerner Landschaft berücksichtigt werden.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeNebikon	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die unter 5.2. genannten kurzfristigen Massnahmen für die Jahre 2018 - 2021 erachten wir als sinnvoll und ausgewogen. Wir hoffen natürlich, dass das Busangebot Wiggertal-Express, das verbesserte Busangebot mit dem Ausbau der S61 auch umgesetzt wird. Die Anbindung des Ortsteils Kaltbach (Gemeinde Mauensee) zwischen Sursee und Nebikon soll zumindest geprüft werden. Die ökonomische Sicht muss aber nach einer Versuchsphase in die Waagschale gelegt werden. Der Postautokurs respektive die Verbindung zwischen Ebersecken und Nebikon muss auch in den Übergangsjahren im bisherigen Umfang weiter geführt werden.		2 Siehe Antwort RET Sursee-Mittelland und Gemeinde Mauensee
GemeindeNebikon	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Wir erachten den Bericht als ausgewogen und hoffen, dass auch in Zukunft die notwendigen finanziellen Mittel für das bestehende und geplante öV-Angebot bereit gestellt werden.		1
GemeindeNebikon	Gemeinde					Antrag 1. Obwohl es sich hier um einen reinen öV-Bericht handelt darf als Ziel auch ein vernünftiges Nebeneinander von öV und MIV genannt werden. Weg zu diesem Ziel ist es denn auch, Massnahmen zu unterstützen, welche Platz für dieses Nebeneinander und damit eben auch für den öV schaffen. Dazu gehören zum Beispiel der Bypass Luzern, die Nordtangente in Luzern u.a., welche die Innenstadt und die Agglomeration entlasten und damit Platz für Busspuren und den gesamten Busverkehr schaffen.		4 _ Kapitel 2.5 enthält einen Überblick über alle Verkehrsträger. _ Siehe Antwort FDP Luzern
GemeindeNeuenkirch	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Nebst der dargestellten öV-Vision im Kapitel 3.1 und den Zielen im Kapitel 3.5 sind heute etablierte und auch stark frequentierte Direktverbindungen von Buslinien in die Stadt Luzern ebenfalls in die Vision 2050 aufzunehmen. Sie stellen neben der in Stosszeiten überlasteten und infolge Engpasses im Gütschtunnel mittel- bis langfristig nicht ausbaubaren S1, den Rückgrat der Erschliessung nach Luzern dar. Es gilt auch zu beachten, dass viele Fahrgäste bereits bei den Haltestellen Kasernenplatz und Pilatusplatz aus- und zusteigen. Weiter ist es eine Farce von modernen Verknüpfungspunkten zu sprechen, wenn man die Zustände am sogenannten Umsteigebahnhof (Hub) Rothenburg Station betrachtet. Dieser ist weder kundenfreundlich noch in vernünftiger Zeit ohne lange Umwege mit einem Kinderwagen oder mit Reisekoffern oder gar als gehbehinderte Person zu benützen. Mit einem modernen Verknüpfungspunkt hat dies gar nicht zu tun. Die pendenten Umbauarbeiten dem Thema Infrastruktur und somit dem Kanton Luzern zuzuschreiben greift hier eindeutig zu kurz. Hier ist dringender Handlungsbedarf in 1. Priorität vor weiterer Visionen angezeigt.		1 siehe Anträge
GemeindeNeuenkirch	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die aus dem letzten öV-Bericht hinausgeschobenen Infrastrukturbauten sind nun umgehend in 1. Priorität vor weiteren neuen Projekten anzugehen. Dazu gehört der Umbau des Bahnhofes Rothenburg Station. Im alten öV-Bericht 2014-2017 waren für dieses Projekt Fr. 2'450'000.- in den Jahren 2014 - 2018 und Fr. 4'850'000.- nach 2018 eingesetzt. Nun mehr wird dieses wichtige Infrastrukturprojekt mit den substantiellen Beträgen in die Jahre 2020 und später verschoben. Dies ist eine krasse Ungleichbehandlung von Buslinien auf der Landschaft und ist so nicht zu akzeptieren.		4 Siehe Stellungnahme Luzern West
GemeindeNeuenkirch	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Unter Vorbehalt der genannten Begründungen und Anträge grundsätzlich in Ordnung.		1
GemeindeNeuenkirch	Gemeinde					Antrag 1: Die bestehenden Direktverbindungen der Buslinien 61 und 72 sind als ergänzendes Rückgrat des öV nach Luzern auch langfristig beizubehalten, dies ist in der Vision unter 3.1 zu ergänzen.		4 Die Direktlinien sind im Kapitel explizit erwähnt: "Zu erwähnen ist, dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden. Die knappen Finanzmittel werden vor allem für die Verbesserung der Zubringersysteme zur S-Bahn eingesetzt. Damit wird das Bahnsystem gestärkt, was die Nachfrage für den Durchgangsbahnhof Luzern bringen wird."
GemeindeNeuenkirch	Gemeinde					Antrag 2: Die Finanzplanung in der Beilage 8 ist zu überarbeiten und der immer wieder hinausgeschobene Ausbau des Bahnhofes Rothenburg Station (Umsteigebahnhof) ist umgehend umzusetzen. Die im Finanzplan nach 2017 insgesamt vorgesehenen Fr. 5'900'000.- sind in die Jahre 2018 und 2019 vorzuziehen.		4 Siehe Stellungnahme Luzern West
GemeindeNeuenkirch	Gemeinde					Hinweis: In der Beilage 4 sind die Busliniennummern 61 und 72 vertauscht.		2 Die Grafik stammt aus AggloMobil. Die Linien-Nummern werden in der nächsten AggloMobil-Planung korrigiert.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeOberkirch	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	
GemeindeOberkirch	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1	
GemeindeOberkirch	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Die Gemeinde Oberkirch unterstützt die Stellungnahme des RET Sursee-Mittelland.	1	
GemeindeOberkirch	Gemeinde					Zur Überlandlinie Sursee - Nebikon parallel zur Bahn äussern wir uns eher kritisch, da der Bus-Bahnhof Sursee insbesondere für die Zentrumserschliessung von Sursee genutzt werden soll.	4	Siehe RET Sursee-Mittelland und Gemeinde Mauensee
GemeindePfaffnau	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Siehe Vernehmlassungseingabe RPLV zofingenregio	1	
GemeindePfaffnau	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Siehe Vernehmlassungseingabe RPLV zofingenregio	1	
GemeindePfaffnau	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Siehe Vernehmlassungseingabe RPLV zofingenregio	1	
GemeindePfaffnau	Gemeinde					Der Gemeinderat Pfaffnau bedankt sich für die Möglichkeit einer Vernehmlassungseingabe, verzichtet auf eine eigene, detaillierte Stellungnahme zum öV-Bericht 2018-2021. Er unterstützt ausnahmslos die Vernehmlassungseingaben des Regionalplanungsverbandes zofingenregio und des Verbandes Luzerner Gemeinden	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
Gemeinde Römörswil	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Die IDEE SEETAL anerkennt mit Genugtuung die markanten Fortschritte, die in den letzten Jahren beim öffentlichen Verkehr in der Region Seetal erzielt wurden. Dies vor allem Dank der S9 Luzern - Lenzburg und seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 mit der S99, die werktags zusätzlich verkehrt (jeweils um 7.07, 8.07, 16.23, 17.23 und 18.23 Uhr). Dies hat zu einer spürbaren Attraktivierung der Region geführt. Eine grosse Zahl von Pendlern nutzt regelmässig das Angebot, die meisten Züge sind gut bis sehr gut ausgelastet. Die IDEE SEETAL vertritt die Anliegen der zehn Seetaler Gemeinden und koordiniert Projekte zur Stärkung der Region. Die im Jahr 2015 abgeschlossene Studie der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL), hat nebst unserer auch andere Regionen untersucht. Interessant sind zwei Ergebnisse zum Anspruch an die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Aus dem Bericht darf entnommen werden, dass die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wichtiger scheint als die Aussicht. Daraus kann abgeleitet werden, dass eine gute ÖV-Anbindung mit der Siedlungsentwicklung verbunden wird.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Mit Freude stellen wir fest, dass mit den Massnahmen 31, 34 und 35 wichtige Verbesserungen für unser öV-Angebot vorgesehen sind. Sowohl der zusätzliche Einsatz von Doppeltraktionen auf der Linie der S9 als auch die Verbesserung der Abenderschliessungen sind dringend notwendig. Unter Punkt 6.1.3 ist die Finanzierung (Kanton und Gemeinden) geregelt. Dem Grundsatz, dass die Beiträge von Kanton und Gemeinde gleich hoch sind, stimmen wir zu. Gemäss Punkt 6.4 steigen in den nächsten Jahren die Gemeindebeiträge stetig an. Dieser Aussage stimmen wir nur zu, wenn die Kantonsbeiträge im selben Zeitraum gleich ansteigen (50 : 50).		4 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Es ist nachvollziehbar, dass sich der Öffentliche Verkehr auf die kantonale Raumplanungsstrategie, das "Y", ausrichtet. Unsere Zustimmung ist in dem Sinne zu verstehen, dass wir die politischen Vorgaben respektieren.	1	
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Der Halbstundentakt bedeutet eine Qualitätssteigerung, die viele potenzielle Bahnkunden zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bewegt. Deshalb schlagen wir vor, bereits ab 2019 den Halbstundentakt der S9 zwischen Luzern und Beinwil in beiden Richtungen inkl. Wochenenden durchgehend auszuweiten. Wir sind überzeugt, dass eine solche Verdichtung die Nachfrage nochmals markant ansteigen liesse. Zudem würden die heute ausgesprochen ungünstigen Umsteigebeziehungen zu den Schnellzügen von und nach Basel respektive Bern - Genf deutlich verbessert.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Die Gemeinde Aesch ist mit dem Öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen. Wir beantragen, dass ab Mosen (SBB) eine Busverbindung nach Aesch und weiter in die benachbarte Gemeinde Meisterschwanden (Kt. AG) mit Anschluss an das bestehende ÖV-Netz in der kommenden Umsetzungsphase realisiert wird.		2 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Es ist zu prüfen, ob auf der Linie der S9 nicht eine Schnellverbindung zwischen Luzern und Lenzburg während den Pendlerzeiten eingerichtet werden könnte. Diese Züge sollten nur an den wichtigsten Haltestellen anhalten.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Mit dem Ausbau der Linie 110 wird der Netzgedanke gestärkt. Das Busangebot soll primär als Zubringer zur Bahn und zu Umsteigepunkten ausgebildet werden.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Der Verbundrat fällt im Sommer 2017 den Entschied betreffend dem Pilotprojekt Taxito in der Region Luthern, Willisau, Zell. Wir sind sehr am System Taxito interessiert und beantragen, dass in der Region Seetal einzelne Strecken mit Taxito ausgerüstet werden.		2 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Der Pyjama-Express ist der kleinste Anbieter im Nachtnetz. Aus der Beilage 5 ist ersichtlich, dass er im vorliegenden Bericht nicht berücksichtigt ist. Wir beantragen Ihnen zu prüfen, wie der Pyjama-Express besser im gesamten Nachtnetz integriert werden kann.		5 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Hochdorf ist das Regionalzentrum des Seetals. Der Umsteige- oder Verknüpfungspunkt Bahn/Bus ist unbefriedigend. Wir beantragen Ihnen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde, den Busbetreibern, der SBB und allenfalls anderen massgebenden Akteuren des Öffentlichen Verkehrs diesen ÖV-Verknüpfungspunkt möglichst rasch neu zu gestalten.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Die Bevölkerung im Seetal wächst im Vergleich mit anderen Planungsregionen des Kantons überproportional. Die Erfahrungen zeigen, dass der Verkehr schneller wächst als die Bevölkerung. Das Strassen- und Schienennetz im Seetal ist bereits heute mehr oder weniger ausgelastet. Mit einem gezielten Mobilitätsmanagement soll die hohe Mobilität sichergestellt werden.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
Gemeinde Römörswil	Gemeinde					Sie soll sowohl der gezielten und bewussten als auch der indirekten und unbewussten Beeinflussung dienen. Bewusst miteinzubeziehen sind Betriebe und die öffentliche Hand.		2 Siehe Antwort Idee Seetal

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GemeindeRömerswil	Gemeinde					Das überwiesene Postulat verlangte, dass in Emmenbrücke Schnellzughalte für die Strecke Luzern - Basel und Luzern - Bern auf den Fahrplanwechsel 2010 umgesetzt werden. Der Regierungsrat hat in Aussicht gestellt, dass er sich dafür bei der SBB entsprechend einsetzen wird. In Emmenbrücke, Mittelpunkt einer Agglomeration von nahezu 50'000 Einwohnern, einen kurzen Halt der Schnellzüge von und nach Basel sowie Bern - Genf einzuführen, stärkt nicht nur das Seetal sondern ist auch für den Raum Emmen-Littau / Luzern sowie für Rothenburg eine Attraktivitätssteigerung.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeRömerswil	Gemeinde					Gemäss §27 öVG werden die Kosten nach ihrem Verkehrsinteresse auf die Gemeinden aufgeteilt. Dies wird bestimmt je zur Hälfte aus der Einwohnerzahl und den gewichteten Haltestellenabfahrten. Der Gemeinderat kritisiert den unterschiedlichen Faktor zwischen Trolleybus (Faktor 0.5) und Bus (Faktor 1). In anderen Kantonen z.B. Bern wird hier keine Unterscheidung gemacht. Aus unserer Sicht wird hier privilegierte Gewichtung der Trolleybusse gemacht, von dem die Stadt Luzern und Agglomerations-Gemeinden gegenüber den Landgemeinden bevorzugt werden. Zumal auch innerhalb den Verkehrssystemen Schiff und Bahn jeweils keine weiteren Faktoren-Differenzierung ausgeübt wird. Wir erwarten diesbezüglich eine Neubeurteilung der Faktoren.		4 Siehe Antwort Idee Seetal
GemeindeRomoos	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Die Gemeinde Romeos schliesst sich vollumfänglich der Vernehmlassung des Gemeindeverbandes Region West an.	1	
GemeindeRomoos	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1	
GemeindeRomoos	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X			1	
GemeindeRoot	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeRoot	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	s. Weitere Bemerkungen	1	
GemeindeRoot	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
GemeindeRoot	Gemeinde				Durchgangsbahnhof Luzern Der Durchgangsbahnhof Luzern ist als Schlüsselprojekt auf allen Ebenen weiter voran zu treiben.	1	
GemeindeRoot	Gemeinde				Buslinie 23, Takt bis D4 Die Buslinie 23, welche heute während den Hauptverkehrszeiten Root D4 im 7,5 Minuten-Takt bedient, soll nach der Verlängerung der RBus-Linie 1 zur Mall of Switzerland nicht auf den 15-Minuten Takt reduziert sondern gemäss heutigem Fahrplan weitergeführt werden. Die Takterhöhung während den Hauptverkehrszeiten ergab sich insbesondere aus einer Forderung aus dem Gestaltungsplan D4 (Modalsplitt) und ist gerechtfertigt hinsichtlich der angestrebten Entwicklung in diesem Gemeindegebiet von Root (Wohnen und Arbeiten).	4	Das Angebot definiert AggloMobil. In Luzern Ost wurden Planungen im Detailkonzept "Detailkonzept Luzern Ost" (VVL, AKP, 15.10.2014) vertieft. Jährlich werden aktuelle Fahrgastzahlen ausgewertet. Übersteigt die Nachfrage das Angebot, wird im Jahresfahrplan reagiert.
GemeindeRoot	Gemeinde				Buslinie 22 bis Gisikon-Root Die Buslinie 22 wird ab Ende 2019 von Perlen weiter nach Gisikon-Root geführt. Es ist frühzeitig zu klären, welche Kosten für die Gemeinden entstehen. Zudem ist eine Entscheidungsgrundlage zu schaffen, welche Haltestellen bedient und ob neue Haltestellen erstellt werden sollen.	4	_ Siehe oben _ Budgets werden den Gemeinden zugestellt, sobald Offerten von Transportunternehmen zu Jahresfahrplänen vorliegen.
GemeindeRoot	Gemeinde				Tarifverbund mit Zug Mit dem Kanton Zug ist eine Lösung bezüglich Tarifverbund anzustreben, um eine Zone bis nach Rotkreuz oder Zug zu ermöglichen. Diese Massnahme wie auf Seite 45 angetönt sollte konkret in die Massnahmenliste 2018-2021 aufgenommen werden.  Im Weiteren fordern wir, dass die beiden Verkehrsverbände besser zusammenarbeiten. Mit der öV-Planung darf nicht an der Kantonsgrenze Schluss sein.	5	Siehe Antwort LuzernPlus
GemeindeRoot	Gemeinde				S-Bahnhaltestelle Dorf Root Im räumlichen Entwicklungskonzept von Root vom April 2015 ist als langfristige Option eine S-Bahnhaltestelle im Zentrum von Root (Dorf/Rössli) vorgesehen. Wir bitten Sie, diese Strategie zur Kenntnis zu nehmen und unter Ziff. 4.1.1. Stossrichtung Bahn im öV-Bericht zu erwähnen.	4	Im Netz der S-Bahn Zentralschweiz gibt es zahlreiche Wünsche nach neuen Haltestellen. Diese verbessern zum einen die Erschliessung, verlangsamen zum andern die Fahrt. Zudem ist offen, ob zusätzlich Halte bei der hoch belasteten Bahninfrastruktur überhaupt möglich sind. Mit den Halten Root D4 und Gisikon-Root im Abstand von 2.4km sind bereits zwei Haltestellen auf dem Gemeindegebiet vorhanden. Aus Sicht VVL steht eine zusätzliche Haltestelle daher vorläufig nicht im Vordergrund.
GemeindeRoot	Gemeinde				1/4-Stundentakt nach Rotkreuz Bis der Tiefbahnhof realisiert wird, ist für die Verbindung nach Rotkreuz/Zug eine Zwischenlösung anzubieten. Das ganze öV-System ist in Richtung Luzern ausgerichtet. Für das Rontal ist die Verbindung in Richtung Zug/Zürich ebenso wichtig. Ein ½-Stundentakt in diese Richtung ist ungenügend und reicht insbesondere auch für die Mall of Switzerland nicht aus. Aufgrund des Verkehrsaufkommens kann nicht bis zur Realisation des Tiefbahnhofs zugewartet werden.  Als Zwischenlösung, bis die notwendig Kapazität auf der Schiene vorhanden ist, ist die Buslinie 23 nach Rotkreuz zu verlängern.	4	Die Ausrichtung nach Luzern definiert die Nachfrage. So sind Stehplattzüge v.a. zwischen Ebikon und Luzern ausgewiesen. Zwischen Ebikon und Rotkreuz reicht die Kapazität aktuell. Die Auslastung wird aber laufend geprüft und mit Eröffnung der Mall of Switzerland speziell beobachtet. Ziel bleibt aber, statt den 15-Minuten-Takt der Stadtbahn Zug nach Ebikon zu verlängern, neue RE Luzern–Ebikon–Rotkreuz–Zug–Baar–Zürich einzuführen. Diese entlasten die S-Bahn und bringen mehr Kapazität zwischen dem aktuellen Engpass Luzern–Ebikon
GemeindeRoot	Gemeinde				Regioexpress Luzern-Ebikon-Zug-Zürich Die Anbindung von Root an den geplanten Regioexpress Luzern-Ebikon-Zug-Zürich ist in den weiteren Planungsverlauf miteinzubeziehen (Verbindungen zu Bushub Ebikon / Zug / allf. Rotkreuz).	4	Vorgesehene Haltepolitik der RE-Verbindung: Luzern, Ebikon, Rotkreuz, Cham, Zug, Baar, usw. Root ist mit der S-Bahn und Bussen an diese Subzentren angebunden.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeSchlierbach	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	-	1	
GemeindeSchlierbach	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	-	1	
GemeindeSchlierbach	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Nach Prüfung der Unterlagen und der Vernehmlassung des Verbandes Luzerner Gemeinden (VLG) können wir uns der Antwort des VLG vollumfänglich anschliessen.	1	
GemeindeSchötz	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
GemeindeSchötz	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
GemeindeSchötz	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
GemeindeSchötz	Gemeinde				Am 13. Juni 2016 haben die Gemeinden Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Gettnau, Nebikon, Schötz und Willisau eine gemeinsame Absichtserklärung zur raumplanerischen Sicherung des Verkehrskorridors für eine "Wiggertalbahn" (Bahnverbindung Willisau - Nebikon) unterzeichnet. Der Gemeinderat Schötz erwartet, dass diese Leistung dahingehend gewürdigt wird, dass bei diesem Generationenprojekt nun der nächste Schritt gemacht wird. Der VVL soll Anstrengungen unternehmen, damit das Vorhaben "Wiggertalbahn" in den langfristigen, nationalen Projekten verankert wird.		4 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobilität oder der etablierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Grundsätzlich ist der eingeschlagene Kurs stimmig.  Für die Region Luzern West ist es allerdings stossend, dass eine Basis der Überlegungen der kantonale Richtplan (Kapitel 1.3) ist, welcher die Entwicklungsperspektiven unserer Region stark einschränkt. Es ist unsere Erwartung, dass die Standortnachteile - welche auch aufgrund des Richtplanes bestehen - wenigstens zum Teil mit einer guten ÖV-Erschliessung abgedefert werden können.  An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Einige Auszüge: - "Vermisst werden insbesondere Aussagen zu den bedeutendsten Natur- und Landschaftsräumen des Kantons und Aussagen zu deren Entwicklung." (S. 10) - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10) - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)		3 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden.  Wir gehen davon aus, dass unsere Anträge zur kurzfristigen Entwicklung (siehe unten) berücksichtigt werden.		1
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Grundsätzlich schliessen wir uns der Stellungnahme des Verbands Region Luzern West vom 11. April 2017 an. Wir weisen aber mit Nachdruck darauf hin, dass die Verbindungen am Morgen und am Abend von uns nach Sursee für die Bevölkerung aus dem Entlebuch äusserst mangelhaft sind.  Sursee hat sich den letzten Jahren massiv entwickelt. Verschiedene Dienstleister, Versicherungen und Geschäfte im Detailhandel beschäftigen Personen aus dem Entlebuch. Zudem ist das Campus-Sursee mit dem Ausbildungszentrum für Bauberufe in den letzten Jahren ausgebaut worden und beherbergt Lernende aus den Bauberufen, ebenfalls diverse aus dem Entlebuch.  Für all diese Personen ist eine gute Verbindung nach Sursee wichtig. Wir schlagen Ihnen deshalb vor, jeweils zu den Pendlerzeiten im Morgen und am Abend direkte Verbindungen von Wolhusen via Ruswil nach Sursee und umgekehrt anzubieten. Anschlüsse an die Regio-Express-Züge sowie an die S-Bahn sind dabei zu berücksichtigen.  Bitte beachten Sie, dass viele Pendler vom Entlebuch nach Sursee das Privatauto benötigen. Diese Personen können den Fahrkostenabzug steuerlich nur noch zum Teil geltend machen. Eine weitere Verschärfung bzw. ein maximaler Abzug ist zu befürchten. Gerade aus diesem Grund muss die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden.		4 Das Potenzial für eine eigene Verbindung Entlebuch-Sursee ist zu klein für eine neue Linie. Immerhin gibt es um 7.35 Uhr eine mit 56 Minuten gute Verbindung via Wolhusen-Willisau. Weitere Verbindungen sind mit mehr Umsteigen oder der Fahrt via Luzern möglich.
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Allgemein: In der Zusammenfassung steht im letzten Abschnitt: "Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel." Wir weisen darauf hin, dass auch in der Region Luzern West kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturvorhaben auf ihre Umsetzung warten. Eine ausschliessliche Priorisierung der Agglomerations-Vorhaben zu Lasten der Projekte in der Landschaft wird von uns abgelehnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Allgemein: Unter 2.2 auf Seite 12 steht: "In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern." Die Region Luzern West nimmt mit Zufriedenheit wahr, dass nun auch der Kanton Luzern festgestellt hat, dass insbesondere Willisau ein Verkehrsproblem besteht und dies in einem grösseren Rahmen angegangen werden muss. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es für die Agglomeration Luzern ein eigenes Programm (mittlerweile Agglo tre) gibt. Für Sursee und Umgebung wurde der Masterplan Bahnhof Sursee entwickelt. Die Region Luzern West erachtet es als angezeigt und logisch, "ähnlichen Problemen" entsprechend zu begegnen. Wir fordern deshalb, einen "Masterplan Willisau" zu entwickeln.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Allgemein: Wir begrüssen die Aussage auf Seite 21, "...dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden." Daraus schliessen wir, dass der Status quo aufrechterhalten bleibt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Ergänzung: Im Sinne einer ganzheitlichen, umfassenden Optimierung, sind die Bezeichnungen (S.43 unten) anzupassen: Der Korridor "Wolhusen-Willisau" ist in "Wolhusen-Langenthal" umzubenennen, der Korridor "Wolhusen-Entlebuch" in "Wolhusen-Langnau i.E."		5 Siehe Antwort Idee Seetal

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				<p>Allgemein: Im "Raum Luzern Landschaft" lebt rund 1/4 der Gesamtbevölkerung des Kantons Luzern. Wenn man den ÖV-Bericht in seiner jetzigen Form liest, gewinnt man den Eindruck, dass dieser Umstand beim Verfassen aus den Augen verloren ging. Einige Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf Seite 13 werden in der Grafik 2 die "Stadt Luzern", der "Agglomerationsgürtel Luzern", die "Region Sursee (Sempachersee Plus)" und "übrige Regionen" aufgeführt. Zu den "übrigen Regionen" zählt über die Hälfte der Fläche des Kantons und die gesamte Region Luzern West. Wir würden es begrüßen, wenn eine weniger abwertende Terminologie verwendet würde.</li> <li>- Unter 3.1 finden sich zahlreiche positive Begriffe, wie "optimal auf der Nord-Südachse", "Hauptentwicklungsachsen", "attraktive öv-Verknüpfungspunkte", etc. Als letzter Punkt (von sieben Punkten) wird die Luzerner Landschaft aufgeführt. Dort ist dann erstmalig der Begriff "gesetzlich verankerte Grundversorgung" zu lesen.</li> <li>- Unter 4.1.3 wird die Stadt und Agglo Luzern "weiterentwickelt" und die "jeweiligen Systeme werden gestärkt". Wir erwarten, dass die gleiche Terminologie, "Weiterentwicklung" und "Stärkung", auch in der Landschaft angewandt wird. Auf den Terminus "nachfrageorientiert geplant" (unter 4.1.4), welcher für die Luzerner Landschaft angedacht ist, ist zu verzichten.</li> <li>- Unter 4.4.3 ist als letzter Punkt "Linien mit ungenügender Nachfrage ... die Grundversorgung im ländlichen Raum." aufgeführt. Hier wird eine Einordnung vorweggenommen.</li> </ul> <p>Aufgrund dieser tendenziösen Sichtweise und der Tatsache, dass sich der Grossteil des ÖV-Berichtes um Stadt/Agglomeration Luzern dreht, schlagen wir vor, zwei ÖV-Berichte 2022-25 zu entwickeln. Einen mit dem Fokus auf die Y-Achse und einen für die Luzerner Landschaft. Letzterer dürfte auf wenigen Seiten Platz finden.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Frage: An verschiedener Stelle im ÖV-Bericht wird auf das System Trolleybus verwiesen (z.B. 2.5, 3.1, 4.1.3, 5.1.2, etc.). Es werden verschiedene Aussagen zur Ökologie gemacht, aber nicht zur Ökonomie. Gibt es angesichts knapper finanzieller Mittel des Kantons Studien zur Wirtschaftlichkeit dieses Systems? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Frage: Unter 4.3.3 findet sich unter "Mittelfristig" der Begriff "Mobilitätszentralen". Wie weit ist diese Idee fortgeschritten? Wo werden diese in der Region Luzern West realisiert? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				<p>Allgemein: In der Grafik auf Seite 49 sind verschiedene Massnahmen abgebildet. In unserer Eingabe vom 29. September 2016 haben wir die folgenden Punkte aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschleunigte Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal</li> <li>- Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee</li> <li>- Spangenschliessung Wiggertalbahn</li> </ul> <p>Leider wird keiner dieser Punkte in den Massnahmen angegangen. Wir erwarten, dass diesbezüglich Überlegungen vorgenommen werden, um diese Punkte mittel- bis langfristig umzusetzen.</p>		1 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Kurzfristig: Die Region Luzern West begrüsst ausdrücklich die Planung und Umsetzung der Verlängerung der S-61 inkl. der Überarbeitung des Busnetzes. In diesem Sinne haben wir uns bereits in der entsprechenden Vernehmlassung geäussert. Wir freuen uns festzustellen, dass dies auch im ÖV-Bericht (5.1.4) entsprechend abgebildet ist.		1
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "die Einführung Buslinie Malters-Wolhusen zeitgleich mit der Verlängerung der S61 erfolgen muss". Dies wird auch im ÖV-Bericht (5.1.4) so festgehalten. Wir würden es jedoch begrüßen, wenn die Formulierung "Für Schachen soll die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden" umgewandelt wird in "Für Schachen wird die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden".		5 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, "dass das heutige Bahn-Angebot der S-Bahn-Haltestelle Werthenstein aufrechterhalten wird." Hiermit unterstreichen wir unsere Forderung.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Kurzfristig: Im ÖV-Bericht (5.1.4) steht, dass "der Halt der S6 (in Schachen) bestehen bleibt". Wir begrüßen diese Tatsache.		1
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Kurzfristig: In der Beilage 6 wird die geplante Tangentiallinie 18 (Littau-Ebikon) erwähnt. Leider findet sich im ÖV-Bericht keine klare Aussage zur Endhaltestelle der Linie 18 in Littau. Unsere Forderung bleibt nach wie vor bestehen, dass die neue Tangentiallinie Littau-Ebikon am Bahnhof Littau beginnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Kurzfristig: Auf Seite 50 werden unter der Massnahme 58 der Bushub Littau erwähnt und dabei ebenfalls die Bahnlängen S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern-Langnau i.E.-Luzern - unter Voraussetzung, dass es der Fahrplan zulässt und unter Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen - am Bahnhof Littau anhält.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		2 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "in einem weiteren (folgendem) Ausbauschritt eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E." und somit eine dritte stündliche Verbindung geprüft werden soll. Hiermit unterstreichen wir unsere diesbezügliche Forderung.		2 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Darin wird auch auf die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Sursee-Olten hingewiesen. Wir begrüßen die Anstrengungen des Kantons Luzern, diesen Bahnausbau beim BAV und der SBB einzubringen. Für die Gemeinden Dagmersellen, Nebikon und Egolzwil ist eine gute ÖV-Anbindung an den Bahnhof Emmenbrücke (und somit an künftigen Wirtschafts- und Hochschulstandort Seetalplatz und zum zentralen Verwaltungsgebäude des Kantons Luzern) wichtig - ebenso an Sempach und Rothenburg.		1
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Mittelfristig: Bezüglich einer Verdichtung des Angebots über den Anschluss Rothenburg-Station gilt der bekannte Vorbehalt, dass der heutige Anschluss Richtung Luzern völlig ungenügend und für die ÖV-Kunden nicht zumutbar ist. (nicht rollstuhlgängig, schmale und recht steile Treppen, kein Dach usw.) Ein Ausbau ist gemäss der Übersicht auf S. 52 erst ab 2019 geplant, wobei erst ab 2020/21 in der Finanzplanung Mittel vorgesehen sind. Zu beachten ist zusätzlich die Aussage im ersten Abschnitt auf S. 12, wonach „die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet (ist) und eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zulässt“.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeSchüpfheim	Gemeinde				Langfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind auch die langfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Leider findet sich hier ebenfalls keine Aussage zur "Spangenschliessung Wiggertalbahn". Eine Aufforderung an den VVL dazu findet sich ebenfalls in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
GemeindeWolhusen	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1
GemeindeWolhusen	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1
GemeindeWolhusen	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Gemeinderat hat die Unterlagen eingehend geprüft. Grundsätzlich unterstützen wir die Stellungnahme der Region Luzern West (RLW) vom 11. April 2017, soweit diese nicht den nachfolgenden Anregungen widerspricht, und verzichten daher auf die Beantwortung des Fragebogens: Die Bahnübergänge Lätten (mittelfristig) und Hackenrütli (kurzfristig) müssen aufgehoben werden, um aufgrund der Fahrplanverdichtungen den Verkehrsfluss auf den Strassen zu gewährleisten.		3 Flüssiger Strassenverkehr sind Sache des Bauprogramms Kantonsstrassen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja Nein			
GemeindeVitznau	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	x		1	
GemeindeVitznau	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	x		1	
GemeindeVitznau	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	x		1	
GemeindeEbikon	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Ja, die Gemeinde Ebikon unterstützt den eingeschlagenen Kurs weiterhin.	1	
GemeindeEbikon	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Ja, die Gemeinde Ebikon ist mit den sie betreffenden angebotsseitigen Massnahmen (Neue Linie 111 Ebikon - Mall - Inwil - Waldibrücke, Taktverdichtung Linie 23 aufgrund Eröffnung Mall bis Einführung Verlängerung Trolleylinie 1, Netzergänzung RBus/Verlängerung Linie 1 bis Bushub Ebikon bzw. Mall, Einkürzung Linien 22 und 23 zum Bushub Ebikon, neue Tangentiallinie 18 Littau Ebikon Bahnhof sowie Verlängerung Linie 23 bis Gisikon Weitblick) sowie dem Mittelfristangebot Bahn mit Regionalexpress mit Halt in Ebikon) wie auch den infrastrukturseitigen Massnahmen (Bushub Ebikon, Projekt aus dem Strassenbauprogramm des Kantons K17 Abschnitt Schösslistrasse bis Weichlen) einverstanden.	1	
GemeindeEbikon	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Ja, wir sind mit dem Berichtsinhalt einverstanden und halten die Darstellung für verständlich.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL		
				Ja	Nein					
StadtSursee	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1			
StadtSursee	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X			1			
StadtSursee	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Wir unterstützen den Bericht in der vorliegenden Form und danken Ihnen für die Erstellung der umfassenden Unterlagen.	1			
StadtSursee	Gemeinde					Die Stadt Sursee unterstützt die mittel- und langfristig vorgesehene Stossrichtung im nationalen und regionalen Bahnverkehr. - Mit dem Ausbau der S-Bahn im Kanton Aargau und der damit verbundenen Zusammenlegung der S8 Sursee – Olten und der S29 nach Aarau profitiert auch Sursee von verkürzten Fahrzeiten zwischen Sursee und Aarau. - Mittelfristig ist die Führung der Regionalexpresslinie Luzern – Olten im 30-Minuten-Takt und die damit einhergehende Optimierung des Anschlusses Sursee – Olten – Zürich anzustreben. Für die Stadt und die Region Sursee ist eine bessere Anbindung an Zürich / Zürich Flughafen weiterhin von grossem Interesse. - Der bereits beschlossene 30-Minuten-Takt Luzern – Sursee – Zofingen – Bern wird aus Sicht der Stadt und Region Sursee begrüsst, nicht zu vernachlässigen ist dabei weiterhin auch die Direktverbindung nach Basel. - Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern eröffnet neue Direktverbindungen sowie Reiseverkürzungen und ist damit aus Sicht der Stadt Sursee von zentraler Bedeutung. Es ist anzustreben, dieses Schlüsselprojekt im Rahmen des Bahnausbau schritts AS2030 zu realisieren.			1	
StadtSursee	Gemeinde					Die Stossrichtung im Raum Luzern Landschaft deckt sich mit den Anliegen der Stadt Sursee. - Die Ausrichtung der Buslinien auf die Bahn sowie die Verknüpfung der Buslinien der Region untereinander wird begrüsst. - Die Verbindungen zwischen den Regionalzentren Sursee, Wolhusen, Willisau und Hochdorf sind mit Expressbuslinien weiter zu stärken. - Die Realisierung von Durchmesserlinien anstelle der bestehenden Radiallinien zum Bahnhof Sursee eröffnet neue Möglichkeiten für Direktverbindungen, weniger Umsteigevorgänge und kürzere Reisezeiten.		1		
StadtLuzern	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1			

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
StadtLuzern	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
StadtLuzern	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
StadtLuzern	Gemeinde				Ausgangslage: Es ist eine Tatsache, dass sich die Zivilgesellschaft immer mehr in Richtung einer 24/7/365-Gesellschaft bewegt, mit entsprechenden Auswirkungen für die Mobilitätsbedürfnisse. Neben dieser zeitlichen Komponente, welche in der Tendenz einen Angebotsausbau in den Randstunden des heutigen Fahrplans fordert, ist für den öffentlichen Verkehr vor allem die gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine der wichtigsten Voraussetzungen. Vor allem in den Agglomerationen und im Agglo-Zentrum Stadt Luzern muss die Mobilitätsplanung angebotsorientiert erfolgen, um die gewünschten Gesamtmobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können.		4 Die Abstimmung Siedlung und Verkehr ist im Kapitel 2.3 thematisiert.
StadtLuzern	Gemeinde				Der flächeneffiziente öffentliche Verkehr ist in der Agglo zu bevorzugen. Der Stadtrat ist sich der Bedeutung einer guten Vernetzung von infrastrukturellen, verkehrsorganisatorischen und betrieblichen Massnahmen zur Bevorzugung des öV, insbesondere des strassengebundenen öV, in der Agglo bewusst und ist u.a. mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) im Agglomerationszentrum Luzern bestrebt, gute Rahmenbedingungen für die öV-Förderung zu schaffen.	1	
StadtLuzern	Gemeinde				Gesamtbild öV: Der Stadtrat unterstützt die öV-Vision des öV-Berichtes. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist sowohl für den Fern- als auch den Regionalverkehr von grosser Bedeutung. Regional ermöglicht er, dass die bestehenden Bahnhöfe untereinander gut verbunden und zu attraktiven öV-Verknüpfungspunkten werden können. In der dicht bebauten Kernagglomeration Luzern verkehren grosse R-Busse. Diese geniessen eine gute öV-Bevorzugung.	1	
StadtLuzern	Gemeinde				Der Stadtrat unterstützt auch die genannten Erfolgspositionen: Durch sie wird der öffentliche Verkehr zum Rückgrat der Mobilität in der Kernagglomeration. Die Modalsplit-Zielsetzung für den öV in der Agglomeration von 33% ist aus heutiger Sicht (noch in Unkenntnis des Modalsplits 2015) ambitioniert. Der Stadtrat erachtet dies aber als einzige realistische Möglichkeit, um dem Wunsch nach vermehrter Mobilität mit den bestehenden Infrastrukturen nachzukommen und gleichzeitig einen Beitrag an die Klima- und Energiepolitik zu leisten.	1	
StadtLuzern	Gemeinde				Die vorgesehene Erhöhung des Kostendeckungsgrades auf neu 57% im Jahr 2021 kann der Stadtrat nachvollziehen. Für den Stadtrat ist es aber entscheidend, dass dieser Anstieg des Kostendeckungsgrades nur in Verbindung mit einem Ausbau der Infrastruktur und des Angebots einhergehen kann und nicht mit einem Qualitätsabbau verbunden sein darf.		4 Die Erhöhung des Kostendeckungsgrades soll durch effizientere öV-Konzepte und durch die gesteigerte Nachfrage dank dem Ausbau von Angebot und Infrastrukturen resultieren. Die Qualität soll gemäss Zielen gehalten werden (Kapitel 3.5 Ziele: "Die Qualität wird trotz noch nicht vollständig realisierter öV-Bevorzugung gehalten")
StadtLuzern	Gemeinde				Bei den vorgeschlagenen Stossrichtungen ist jene der Bahn unbestritten. Die Stossrichtung "Fernbusse" ist aus Sicht der Tourismusstadt Luzern betrachtet richtig. Um gerade auch im Individualtourismus attraktiv zu bleiben, soll die Stadt Luzern diese Entwicklung nicht verpassen. Dennoch ist zu beachten, dass möglichst keine den schienengebundenen internationalen Fernverkehr gefährdenden Destinationen unterstützt werden.		4 Im Fahrplan 2018 hat Luzern direkte internationale Bahnverbindungen von/nach Mailand und von Frankfurt (nur in dieser Richtung). Fernbusverbindungen können dieses Angebot ergänzen und Direktfahrten zu weiteren Zielen ermöglichen.
StadtLuzern	Gemeinde				Der Stadtrat ist sich auch bewusst, dass für diese Fernbusse längerfristig ein Busterminal zur Verfügung gestellt werden muss. Er begrüsst daher das unter der Federführung des Kantons in Angriff genommene Projekt. Der Stadtrat geht allerdings aus heutiger Sicht nicht davon aus, dass ein Standort auf Stadtgebiet für diesen Busterminal infrage kommt.		4 Die im AP LU 3G definierte Pendenz obliegt dem Kanton Luzern (vif). Der VVL arbeitet aktiv mit. Resultate werden 2018 erwartet.
StadtLuzern	Gemeinde				In der Stossrichtung Stadt und Agglomeration Luzern wird aus Sicht des Stadtrates von Bedeutung sein, dass alle Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gebündelt werden. Nur durch eine Gleichschaltung von infrastrukturellen, verkehrsorganisatorischen und betrieblichen Massnahmen kann das Ziel der städtischen Mobilitätsstrategie erreicht werden: "Die Stadt Luzern ist für alle sicher und zuverlässig erreichbar." Nur durch eine konsequente Bevorzugung des flächeneffizienten öV ist es möglich, in der Stadt Luzern eine weitere Mobilitätszunahme zu ermöglichen. Damit ist es aus Sicht der Stadt Luzern unerlässlich, diesen Ausbau der öV-Bevorzugung weiter zu fördern.	1	
StadtLuzern	Gemeinde				Die Strategie des Tarifverbundes soll aus Sicht der Stadt Luzern darauf ausgelegt sein, dass die Benützung des öV so einfach wie möglich ist, dennoch aber zu einem vertretbaren Preis angeboten werden kann. Dazu beitragen kann auch eine gute Fahrgastinformation.	1	
StadtLuzern	Gemeinde				Bei den ausgesuchten Querschnittsthemen sind aus Sicht des Stadtrates besonders die Strategie Qualität, welche auf eine Verbesserung der Pünktlichkeit des öV zu den Hauptverkehrszeiten abzielt, sowie die Minderung der Nachfrage zu den Hauptverkehrszeiten, welche die Zielsetzung Qualität unterstützt und daneben auch mithilft, die Kosten zu senken, von Bedeutung. Eine der Massnahmen, die ergänzend zu einem attraktiven öffentlichen Verkehr beitragen kann, ist die konsequente Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes. Die Behindertengleichstellung, welche gesetzlich verankert ist, wird Stadt und Kanton vor grosse, auch finanzielle Aufgaben stellen.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
StadtLuzern	Gemeinde					Bei den Massnahmen soll aus Sicht der Stadt Luzern konsequent in Richtung der mit AggloMobil due erarbeiteten vier Grundpfeiler des öV gearbeitet werden. Es sind dies: 1. die Verknüpfung von Bahn und Bus an Bushubs, 2. die Erhöhung der Kapazität durch grössere statt dichter fahrende Busse, 3. die sinnvolle Vernetzung der Buslinien, welche Durchmesserlinien und dadurch Direktfahrten ermöglicht sowie Tangentiallinien, die dort, wo wirtschaftlich vertretbar, zu einer Entlastung des Zentrums beitragen, und 4. die Verbesserung der Zuverlässigkeit durch Busbevorzugungsanlagen.	1	
StadtLuzern	Gemeinde					Im Zusammenhang mit der Finanzierung fordert der Stadtrat, dass in Zukunft die Massnahmen zur Verbesserung des öV in der Agglomeration unbeschleunigt von allfälligen weiteren Sparbemühungen des Kantons realisiert werden können. Die Planungssicherheit muss auch durch finanzielle Sicherheiten erhöht werden. Nur durch eine funktionierende Mobilität und durch eine gesicherte Erreichbarkeit der Kernagglomeration kann die wirtschaftliche Bedeutung der ganzen Region Luzern aufrechterhalten und weiter gestärkt werden.	1	4 Der öV-Bericht gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest. Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern auf. Der Bericht dient auch als finanzpolitische Grundlage, hat daraus doch die Übereinstimmung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr mit der kantonalen Finanzplanung, insbesondere also mit dem aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP), hervorzugehen.
StadtLuzern	Gemeinde					Von grosser Wichtigkeit sind für den Stadtrat die rechtzeitige Einführung der R-Bus-Verlängerung zur Mall of Switzerland, mit welcher auch die Erstellung und Inbetriebnahme des Bushubs Ebikon einhergeht. Zusammen mit der Erstellung des Doppeldurchmesser-Busperrons am Bahnhof Luzern führt dies auch zur Möglichkeit, mehr Durchmesserlinien anzubieten, und somit mehr Fahrgästen die Möglichkeit einer Direktverbindung anbieten zu können. Dies wiederum führt auch zu einer Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.	1	
StadtSempach	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	
StadtSempach	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die Gemeinden sollen finanziell nicht mehr, als bis anhin belastet werden. Auf den Hauptentwicklungsachsen (Sempach Station Sempach - Sursee und innerhalb des ESP Sursee) soll eine Bevorzugung des öV gegenüber des MIV ebenfalls geprüft werden.	1	
StadtSempach	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Der Bericht verspricht eine ausgewogene und angemessene Planung und Umsetzung des öV-Angebotes in allen Gebieten des Kantons. Wichtig erscheint uns, dass die Massnahmen auf die wechselnden Bedürfnisse laufend reagieren können.	1	4 Durch den alle 4 Jahre erscheinenden öV-Bericht können wechselnde Bedürfnisse berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt u.a. abgestimmt auf die wechselnden Bedürfnisse.
StadtSempach	Gemeinde					Auf Seite 6 des öV-Berichtes wird erwähnt, dass der Bund zusätzliche Verbesserungen der siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraumes unter Einbezug aller Verkehrsmittel verlangt. Dieser Forderung soll auch im Kanton Luzern nachgekommen werden. Dies ist heute nicht der Fall. Die Strassen sind noch MIV-orientiert gestaltet.	1	3 Die Gestaltung der Strassen obliegt der Strasseneigentümer. Der VVL begrüsst Strassen, welche den öV optimal bevorzugen.
StadtSempach	Gemeinde					Der Stadtrat Sempach unterstützt die Einführung einer ÖV-Gästekarte (Regionalbellet) für Touristen.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
Stadt Willisau	Gemeinde	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobilität oder der etablierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Grundsätzlich ist der eingeschlagene Kurs stimmig.  Für die Region Luzern West ist es allerdings stossend, dass eine Basis der Überlegungen der kantonale Richtplan (Kapitel 1.3) ist, welcher die Entwicklungsperspektiven unserer Region stark einschränkt. Es ist unsere Erwartung, dass die Standortnachteile - welche auch aufgrund des Richtplanes bestehen - wenigstens zum Teil mit einer guten ÖV-Erschliessung abgedefert werden können.  An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Einige Auszüge: - "Vermisst werden insbesondere Aussagen zu den bedeutendsten Natur- und Landschaftsräumen des Kantons und Aussagen zu deren Entwicklung." (S. 10) - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10) - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)		3 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Mit den kurzfristigen Massnahmen sind wir einverstanden.  Wir gehen davon aus, dass unsere Anträge zur kurzfristigen Entwicklung (siehe unten) berücksichtigt werden.		1 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Die Region Luzern West erachtet den vorliegenden ÖV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Es handelt sich um einen mehrheitlich ausgewogenen Bericht, wobei man die Formulierungen des ÖV's in der Landschaft bestimmt noch verbessern kann.  Die Region Luzern West würdigt die Leistungen, welche beim Verfassen des ÖV-Berichtes 2018-21 unternommen wurden.  Insbesondere schätzt die Region Luzern West auch die gute Zusammenarbeit bei der Detailplanung der S-61.	1	
Stadt Willisau	Gemeinde					Allgemein: In der Zusammenfassung steht im letzten Abschnitt: "Die eingestellten Mittel reichen kaum aus, die dringend nötigen Ausbauten vor allem der Bushubs in der Agglomeration zu finanzieren. Erforderlich ist daher eine Erhöhung der Investitionsmittel." Wir weisen darauf hin, dass auch in der Region Luzern West kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturvorhaben auf ihre Umsetzung warten. Eine ausschliessliche Priorisierung der Agglomerations-Vorhaben zu Lasten der Projekte in der Landschaft wird von uns abgelehnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde					Allgemein: Unter 2.2 auf Seite 12 steht: "In der Luzerner Landschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Linien adäquat ausgebaut oder verdichtet. In Ballungsgebieten wie Sursee oder Willisau zeigen sich jedoch vermehrt ähnliche Probleme wie in der Agglomeration Luzern." Die Region Luzern West nimmt mit Zufriedenheit wahr, dass nun auch der Kanton Luzern festgestellt hat, dass insbesondere Willisau ein Verkehrsproblem besteht und dies in einem grösseren Rahmen angegangen werden muss. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es für die Agglomeration Luzern ein eigenes Programm (mittlerweile Agglo tre) gibt. Für Sursee und Umgebung wurde der Masterplan Bahnhof Sursee entwickelt. Die Region Luzern West erachtet es als angezeigt und logisch, "ähnlichen Problemen" entsprechend zu begehen. Wir fordern deshalb, einen "Masterplan Willisau" zu entwickeln.		4 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde					Allgemein: Wir begrüssen die Aussage auf Seite 21, "...dass Direktlinien von der Landschaft ins Zentrum weiterhin auch zum Konzept gehören, wenn diese auch künftig nicht mehr weiter bezüglich Takt verdichtet werden." Daraus schliessen wir, dass der Status quo aufrechterhalten bleibt.		4 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde					Ergänzung: Im Sinne einer ganzheitlichen, umfassenden Optimierung, sind die Bezeichnungen (S.43 unten) anzupassen: Der Korridor "Wolhusen-Willisau" ist in "Wolhusen-Langenthal" umzubenennen, der Korridor "Wolhusen-Entlebuch" in "Wolhusen-Langnau i.E."		5 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
StadtWillisau	Gemeinde				<p>Allgemein: Im "Raum Luzern Landschaft" lebt rund 1/4 der Gesamtbevölkerung des Kantons Luzern. Wenn man den ÖV-Bericht in seiner jetzigen Form liest, gewinnt man den Eindruck, dass dieser Umstand beim Verfassen aus den Augen verloren ging. Einige Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf Seite 13 werden in der Grafik 2 die "Stadt Luzern", der "Agglomerationsgürtel Luzern", die "Region Sursee (Sempachersee Plus)" und "übrige Regionen" aufgeführt. Zu den "übrigen Regionen" zählt über die Hälfte der Fläche des Kantons und die gesamte Region Luzern West. Wir würden es begrüßen, wenn eine weniger abwertende Terminologie verwendet würde.</li> <li>- Unter 3.1 finden sich zahlreiche positive Begriffe, wie "optimal auf der Nord-Südachse", "Hauptentwicklungsachsen", "attraktive öv-Verknüpfungspunkte", etc. Als letzter Punkt (von sieben Punkten) wird die Luzerner Landschaft aufgeführt. Dort ist dann erstmalig der Begriff "gesetzlich verankerte Grundversorgung" zu lesen.</li> <li>- Unter 4.1.3 wird die Stadt und Agglo Luzern "weiterentwickelt" und die "jeweiligen Systeme werden gestärkt". Wir erwarten, dass die gleiche Terminologie, "Weiterentwicklung" und "Stärkung", auch in der Landschaft angewandt wird. Auf den Terminus "nachfrageorientiert geplant" (unter 4.1.4), welcher für die Luzerner Landschaft angedacht ist, ist zu verzichten.</li> <li>- Unter 4.4.3 ist als letzter Punkt "Linien mit ungenügender Nachfrage ... die Grundversorgung im ländlichen Raum." aufgeführt. Hier wird eine Einordnung vorweggenommen.</li> </ul> <p>Aufgrund dieser tendenziösen Sichtweise und der Tatsache, dass sich der Grossteil des ÖV-Berichtes um Stadt/Agglomeration Luzern dreht, schlagen wir vor, zwei ÖV-Berichte 2022-25 zu entwickeln. Einen mit dem Fokus auf die Y-Achse und einen für die Luzerner Landschaft. Letzterer dürfte auf wenigen Seiten Platz finden.</p>		4 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				Frage: An verschiedener Stelle im ÖV-Bericht wird auf das System Trolleybus verwiesen (z.B. 2.5, 3.1, 4.1.3, 5.1.2, etc.). Es werden verschiedene Aussagen zur Ökologie gemacht, aber nicht zur Ökonomie. Gibt es angesichts knapper finanzieller Mittel des Kantons Studien zur Wirtschaftlichkeit dieses Systems? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		4 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				Frage: Unter 4.3.3 findet sich unter "Mittelfristig" der Begriff "Mobilitätszentralen". Wie weit ist diese Idee fortgeschritten? Wo werden diese in der Region Luzern West realisiert? - Wir regen an, dieses im ÖV-Bericht 2018-2021 zu konkretisieren.		2 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				<p>Allgemein: In der Grafik auf Seite 49 sind verschiedene Massnahmen abgebildet. In unserer Eingabe vom 29. September 2016 haben wir die folgenden Punkte aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschleunigte Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal</li> <li>- Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee</li> <li>- Spangenschliessung Wiggertalbahn</li> </ul> <p>Leider wird keiner dieser Punkte in den Massnahmen angegangen. Wir erwarten, dass diesbezüglich Überlegungen vorgenommen werden, um diese Punkte mittel- bis langfristig umzusetzen.</p>		1 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				Kurzfristig: Die Region Luzern West begrüsst ausdrücklich die Planung und Umsetzung der Verlängerung der S-61 inkl. der Überarbeitung des Busnetzes. In diesem Sinne haben wir uns bereits in der entsprechenden Vernehmlassung geäussert. Wir freuen uns festzustellen, dass dies auch im ÖV-Bericht (5.1.4) entsprechend abgebildet ist.		1
StadtWillisau	Gemeinde				Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "die Einführung Buslinie Malters-Wolhusen zeitgleich mit der Verlängerung der S61 erfolgen muss". Dies wird auch im ÖV-Bericht (5.1.4) so festgehalten. Wir würden es jedoch begrüßen, wenn die Formulierung "Für Schachen soll die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden" umgewandelt wird in "Für Schachen wird die wegfallende Zugsverbindung mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einer Busverbindung kompensiert werden".		5 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				Kurzfristig: In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, "dass das heutige Bahn-Angebot der S-Bahn-Haltestelle Werthenstein aufrechterhalten wird." Hiermit umstreichen wir unsere Forderung.		4 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				Kurzfristig: Im ÖV-Bericht (5.1.4) steht, dass "der Halt der S6 (in Schachen) bestehen bleibt". Wir begrüßen diese Tatsache.		1
StadtWillisau	Gemeinde				Kurzfristig: In der Beilage 6 wird die geplante Tangentiallinie 18 (Littau-Ebikon) erwähnt. Leider findet sich im ÖV-Bericht keine klare Aussage zur Endhaltestelle der Linie 18 in Littau. Unsere Forderung bleibt nach wie vor bestehen, dass die neue Tangentiallinie Littau-Ebikon am Bahnhof Littau beginnt.		4 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				Kurzfristig: Auf Seite 50 werden unter der Massnahme 58 der Bushub Littau erwähnt und dabei ebenfalls die Bahnlängen S6 und S61 erwähnt. Wir unterstreichen unsere Forderung, dass der RE Bern-Langnau i.E.-Luzern - unter Voraussetzung, dass es der Fahrplan zulässt und unter Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen - am Bahnhof Littau anhält.		4 Siehe Antwort Luzern West
StadtWillisau	Gemeinde				Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Beschleunigten Bahnverbindung Wolhusen-Langenthal" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		2 Siehe Antwort Luzern West

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
Stadt Willisau	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Wir sind enttäuscht, dass dort keine Aussagen zur "Express-Buslinie Wolhusen-Ruswil-Nottwil-Sursee" gemacht werden. Dies entgegen unserer Forderung in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. In unserer Vernehmlassung vom 10. Februar 2017 zur "ÖV-Optimierungen Luzern West mit verlängerter S61 ab Dezember 2019 // Detailplanung für Schachen und die Busanbindungen Luzern West" fordern wir, dass "in einem weiteren (folgendem) Ausbauschritt eine Flügelung der S61 in Wolhusen ins Entlebuch bis nach Langnau i.E." und somit eine dritte stündliche Verbindung geprüft werden soll. Hiermit unterstreichen wir unsere diesbezügliche Forderung.		2 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde					Mittelfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind die mittelfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Darin wird auch auf die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Sursee-Olten hingewiesen. Wir begrüßen die Anstrengungen des Kantons Luzern, diesen Bahnausbau beim BAV und der SBB einzubringen. Für die Gemeinden Dagmersellen, Nebikon und Egolzwil ist eine gute ÖV-Anbindung an den Bahnhof Emmenbrücke (und somit an künftigen Wirtschafts- und Hochschulstandort Seetalplatz und zum zentralen Verwaltungsgebäude des Kantons Luzern) wichtig - ebenso an Sempach und Rothenburg.		1
Stadt Willisau	Gemeinde					Mittelfristig: Bezüglich einer Verdichtung des Angebots über den Anschluss Rothenburg-Station gilt der bekannte Vorbehalt, dass der heutige Anschluss Richtung Luzern völlig ungenügend und für die ÖV-Kunden nicht zumutbar ist. (nicht rollstuhlgängig, schmale und recht steile Treppen, kein Dach usw.) Ein Ausbau ist gemäss der Übersicht auf S. 52 erst ab 2019 geplant, wobei erst ab 2020/21 in der Finanzplanung Mittel vorgesehen sind. Zu beachten ist zusätzlich die Aussage im ersten Abschnitt auf S. 12, wonach „die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausgelastet (ist) und eine gewünschte weitere Verdichtung der Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen bei der aktuell gültigen Ein- und Ausfahrordnung nicht zulässt“.		4 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde					Langfristig: Unter 4.1.1 (auf Seite 25) sind auch die langfristigen Stossrichtungen im Regionalverkehr abgebildet. Leider findet sich hier ebenfalls keine Aussage zur "Spangenschliessung Wiggertalbahn". Eine Aufforderung an den VVL dazu findet sich ebenfalls in unserer Eingabe vom 29. September 2016 - Themen für den ÖV-Bericht 2018-21. Es ist die Erwartung der Region Luzern West, dass hier Anpassungen vorgenommen werden.		4 Siehe Antwort Luzern West
Stadt Willisau	Gemeinde					Seit dem Fahrplanwechsel anfangs Dezember 2016 haben sich die Flügelzüge bestens bewährt. Die Zugverbindung von und nach Luzern hat sich wesentlich verbessert. Dafür bedankt sich der Stadtrat herzlich.		1
Stadt Willisau	Gemeinde					Nebst den in den erwähnten Vernehmlassungen festgehaltenen Punkte ist es dem Stadtrat dennoch ein Anliegen, dass die Wartezeiten in Wolhusen bei den Zügen Luzern ab 16 Minuten nach voller Stunde Richtung Willisau bzw. Willisau ab zur vollen Stunde Richtung Luzern verkürzt werden können.		4 Die Bahnplanung im Raum Luzern ist anspruchsvoll, orientiert sich an diversen Engpässen. So sind Einspurstrecken oder die ausgelastete Zufahrt Luzern meist Randbedingungen für den Fahrplan.
SPLuzern	Parteien	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Wir tragen die Vision mit, sie geht aber zu wenig weit. Der Horizont zur Zielerreichung ist mit 2050 sehr weit. Deshalb braucht es konkretere Massnahmen bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofes. Die Vorgaben für den Modalsplit-Anteil des öV in der Agglomeration sind zu erhöhen. Mit einer konsequenteren öV-Bevorzugung auch zu Lasten des MIV kann dies erreicht werden. Die Zielvorgabe zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades darf nicht zu Lasten der öV-Kundinnen oder des Personals der Betreiberfirmen gehen.		4 Der öV-Bericht enthält eine Vision 2050, Stossrichtungen und konkrete Massnahmen für die Berichtsperiode 2018 bis 2021. In 4 Jahren erscheint der nächste Bericht, basierend auf wieder aktualisierten Gegebenheiten.
SPLuzern	Parteien	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die SP unterstützt die Finanzplanung und wünscht sich eigentlich mehr Mittel für eine schnellere Umsetzung der öV-Vision. Eine Erhöhung der Mittel durch Kanton und Gemeinden ab 2021 ist zwingend. Die SP wünscht sich auch von seitens des VVL eine klarere Stellungnahme gegen weitere Sparpläne beim öV. Bei der Umsetzung des Hub-Konzepts soll den Kundinnen die freie Wahl zwischen der schnelleren S-Bahn (sofern diese in einem geeigneten Takt fährt, vgl. Ebikon) und dem bisher bestehenden direkten Busangebot bestehen. Die Reaktionen aus Rothenburg zeigen, dass gerade PendlerInnen und ältere Personen eine Direktfahrt bevorzugen, auch wenn diese länger dauert.		4 _ Die Finanzmittel definiert der Regierungsrat resp. genehmigt der Kantonsrat. _ Das Hub-Konzept hat zum Ziel, den öV für die individuelle Fahrt besser zu vernetzen. _ Direktlinien sind in der öV-Vision weiterhin textlich erwähnt. Sie werden erhalten, jedoch nicht mehr weiter ausgebaut.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
SPLuzern	Parteien	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X			1	
SPLuzern	Parteien					Kapitel 3.5 (S. 23) Modalsplit: Die Zielvorgabe für den öV-Anteil am Modalsplit ist für die Agglomeration zu erhöhen.		4 Zielvorgaben müssen realistisch und erreichbar sein. Gemäss Zeitreihe im Monitoring Gesamtverkehr Luzern werden aktuelle Werte diesem Umstand gerecht.
SPLuzern	Parteien					Kapitel 4.1.1 (S. 24) Zugverbindungen Luzern: Bestehende Linien sollen nicht nur über die Grenze verlängert, sondern auch als Direktverbindungen beibehalten und zu attraktiven Zeiten geführt werden (vgl. Diskussion Direktzüge ins Tessin).	1	
SPLuzern	Parteien					Kapitel 4.1.2 (S. 25) Fernbusse: Die Fernbuslinien sollen Lücken im Bahnnetz füllen, dürfen jedoch nicht bestehende Zugverbindungen konkurrenzieren. Zudem ist dem Kabotageverbot Nachdruck zu verleihen und die Infrastruktur entsprechend zu gestalten.		2 Der VVL sieht Fernbusse als Ergänzung zum öV, z.B. bei der internationalen Anbindung. Eine allfällige Öffnung des Inlandmarktes ist vorgängig durch das BAV sorgfältig zu prüfen. Wie im Agglomerationsprogramm vorgesehen, soll in Luzern ein Fernbusterminal entstehen. Die entsprechenden Planungsarbeiten laufen gemäss Pendenz im AP LU 3G beim Kanton Luzern (vif). Resultate werden 2018 erwartet.
SPLuzern	Parteien					Kapitel 4.1.3 (S. 26) Bushub Ebikon: Bis der Bushub Ebikon mit einem 15' Takt der S-Bahn erschlossen ist, sollen die Linien 22 und 23 nicht gekürzt werden. Allenfalls sind diese als Schnellbusse bis zum Bahnhof Luzern (und tangential evtl. Weiter) zu führen. Alternativ sollen auf der RBus-Linie 1 Schnellbusse mit weniger Haltestellen geprüft werden.		4 Die fortschreitende Siedlungsentwicklung in Luzern Ost machen den Bushub und die Verlängerung der Linie 1 zu Mall of Switzerland kurzfristig notwendig. Fahrgäste der Linien 22/23 haben am Bushub Ebikon die Wahl zwischen der S-Bahn im 30-Minuten-Takt, der Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt, der Linie 18 im 15-Minuten-Takt und der Linie 26 im 15-Minuten-Takt. Mit diesem Angebot sind weder zusätzliche Buslinien noch neue Schnellbusse nach Luzern notwendig. Langfristig ermöglicht der Durchgangsbahnhof den 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn.
SPLuzern	Parteien					Kapitel 4.1.3. (S. 26) Doppelbusperron Bahnhof Luzern: Um die Akzeptanz der neuen Durchmesserlinien und des Doppelbusperrons am Bahnhof Luzern nicht zu gefährden, ist dieser städtebaulich verträglich und auch für den Fuss- und Veloverkehr angenehm zu gestalten.		3 Die Federführung des Projekts liegt bei der Stadt Luzern. Sie versucht alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.
Grüne	Parteien	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	x	x	Grundsätzlich ja. Aber aus unserer Sicht müssen noch Anpassungen vorgenommen werden: Der Zielzustand liegt zu weit in der Zukunft. Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation von Bund und Kanton ist mit einem Durchgangstiefbahnhof nicht vor 2040 zu rechnen. Die mittelfristigen Massnahmen bis zur Inbetriebnahme der von der Agglo Luzern geforderten übergeordneten Lösungen (Durchgangsbahnhof, Bypass) sind nicht ausgewiesen. Hubs funktionieren nur mit kurzen Umsteigewegen und -zeiten. Diese sind nicht überall gewährleistet. Der Hub Emmenbrücke ist ein schlechtes Beispiel mit langen Wegen und langen Umsteigezeiten, speziell zum Busbahnhof Emmenbrücke Süd. Vor allem in der Agglomeration mit immer noch nur (xx)% Modalsplit muss der öV klar priorisiert werden => Busspuren wo nötig auf Kosten von MIV Spuren. Investitionen Strassenbau nur für den öV (und natürlich LV). Ob diese unabdingbaren Voraussetzungen für einen attraktiven öV auf der Strasse geschaffen werden, wird sich sehr bald mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen 2019-2022 erweisen. Der Modalsplit in der Agglomeration muss an jenen der Stadt mit 40% angeglichen werden. 33% genügen nicht. Keine weitere Steigerung des Kostendeckungsgrades zu Lasten der Angebotsqualität: 55% reicht. Vorfinanzierung des Durchgangsbahnhofes ist gesichert und erhöht dadurch die Chancen im nächsten Ausbauschritt berücksichtigt zu werden. Schnellzughalte in Emmenbrücke.		4 _ Der öV-Bericht enthält eine Vision 2050, Stossrichtungen und konkrete Massnahmen für die Berichtsperiode 2018 bis 2021. In 4 Jahren erscheint der nächste Bericht, basierend auf wieder aktualisierten Gegebenheiten. _ Zielvorgaben müssen realistisch und erreichbar sein. _ Strassenbaumassnahmen obliegen den Strasseneigentümern. Strassen mit optimaler öV-Bevorzugung sind anzustreben. _ Kostendeckungsgrad: Siehe Antwort Stadt Luzern _ Schnellzugshalt Emmenbrücke: Siehe Antwort Gemeinde Emmen

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
Grüne	Parteien	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	x x	Kurzfristige Massnahmen: Wir sind mit der Massnahme 37, Durchbindung der Linie 2/8 nicht einverstanden. Fernbushaltestelle mit genügender Kapazität, Nähe zur Autobahn und mit guter Erschliessung durch den ÖV. Beispielsweise bei Rothenburg Station mit 15'-Takt. Es muss einfacher werden, das Fahrrad im Bus und Zug mitzunehmen. Tixi-Taxi-Bons müssen weiterhin im gleichen Masse günstig abgegeben werden. Keine Aufhebung von Haltestellen wegen Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz. Wir sind mit der Finanzierung nicht einverstanden, da sie mit den definierten Massnahmen in der ÖV-Planung nicht abgestimmt sind. Ebenfalls sind wir nicht einverstanden, dass die resultierenden Defizite über das Eigenkapital der Verkehrsverbundes ausgeglichen werden. Bei den ÖV-Investitionen reichen die eingestellten Mittel kaum, wie es der Bericht selber darlegt (Siehe S.60). Die Vorfinanzierung des Durchgangsbahnhofes muss gesichert sein, was die Chancen erhöht, im nächsten Ausbauschritt berücksichtigt zu werden. Wir fordern Schnellzughalte in Emmenbrücke.		4 _ Die Durchbindung 2/8 schliesst das Kantonsspital als grösster Arbeitgeber Richtung Norden (Seetalplatz) an. Diese Idee wurde in AggloMobil tre für nach 2022 vorgesehen. Sie wird also in AggloMobil quattro nochmals thematisiert. _ Fernbusterminal wird in separater Planung gemäss Pendenz AP LU 3G vom Kanton Luzern (vif) vorangetrieben. Resultate sind im 2018 zu erwarten _ Velotransport in Zügen bleibt eine Herausforderung. Die Zuglänge ist beschränkt, der Takt durch den Engpass im Knoten Luzern auch. Zu Hauptverkehrszeiten wird die dadurch beschränkte Kapazität für den Transport von Personen benötigt. _ Die publizierten Massnahmen gemäss Beilagen sind mit der Finanzplanung abgestimmt. Der VVL kann über sein Eigenkapital Angebotsinvestitionen gemäss Gesetz ausgleichen. _ Schnellzughalte: Siehe Antwort Gemeinde Emmen
Grüne	Parteien	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des ÖV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?		Grundsätzlich ja. Aber aus unserer Sicht muss für die vorgeschlagenen Massnahmen die Finanzierung besser gesichert werden.	1	
Grüne	Parteien				S. 8, Tabelle 1 Die Grünen begrünnen die konsequente Umsetzung der Buspriorisierung im Raum Luzern. Wir fordern, dass dies im ganzen Kanton konsequent umgesetzt wird und diese auch unter Inkaufnahme allfällig notwendiger Beschränkungen des MIV.		4 Auch für den VVL ist die Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Reisegeschwindigkeiten von zentraler Bedeutung. Wir setzen uns bei den zuständigen Strasseneigentümer (Kanton, Stadt und Gemeinden) dafür ein.
Grüne	Parteien				S. 24, Kap. 4.1.1, IR EC etc.  Der VVL soll sich nicht nur dafür einsetzen, dass mehr Linien über die Grenzen hinaus verlängert werden, sondern dass auch mehr von den bestehenden Linien direkt über Luzern geführt werden.		4 Das ist so im Kapitel "4.1.1 Stossrichtungen Bahn" und "4.1.2 Stossrichtungen Fernbus" enthalten.
Grüne	Parteien				S. 24, Kap. 4.1.1 Bemerkung Bei der Stossrichtung Bahn Fernverkehr mittelfristig ist der ÖV-Bericht widersprüchlich: Einerseits "Von Luzern nach Zürich sollen zudem weitere Verbindungen realisiert werden." Auf der anderen Seite sind diese neuen Angebote gemäss Rahmenplan SBB nicht mehr möglich.  Im Regionalverkehr ist das Bahnangebot weiter auszubauen. Wegen der fehlenden Trassen auf der Bahnhofzufahrt Luzern ist durch Flügelung in Emmenbrücke (analog Wolhusen) das Angebot der S-Bahn Richtung Sursee und Seetal zum Viertelstundentakt zu verdichten. Dafür sind die notwendigen Mittel bereit zu stellen.		4 _ Ganztags geführte, doppelstöckige RE-Verbindungen sind als Ersatz für HVZ-Zügen (Enge-Zug) zu führen. Bis Ebikon ist ein RE ab Zürich möglich. Ein weiterer Ausbau ist in der Tat abhängig von Investitionen in die Infrastruktur am Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern). _ Flügelzugskonzepte auf Hauptachsen sind heikel. Bei Verspätungen werden Hauptachsen von mehrheitlich einspurigen Nebenachsen (und umgekehrt) beeinflusst. Offen ist die Sinnhaftigkeit, Nebenachsen wie das Seetal mit Hauptachsen Luzern-Sursee-Ölten zu koppeln (anderes Rollmaterial, andere Zuglängen aufgrund anderer Nachfrage, usw.)
Grüne	Parteien				S. 26, Kap. 4.1.3 In Ebikon mit dem 30' Takt der S-Bahn ist ein Umsteigen nicht dem heutigen Busangebot angepasst. Umsteigen auf einen anderen Bus (Linie 1) macht nicht Sinn. Ein Hub in Ebikon ist somit erst mit dem Viertelstundentakt der Bahn sinnvoll, was auch im AggloMobil Tre bestätigt wird. Bis dann ist auf eine Einkürzung der Linien 22 und 23 zu verzichten. Eine Umsteigestelle in der Agglomeration wird nur zum Erfolgsfaktor, wenn der Viertelstundentakt der S-Bahn in die Stadt (analog Stadtbahnzug) realisiert ist.		4 Die fortschreitende Siedlungsentwicklung in Luzern Ost machen den Bushub und die Verlängerung der Linie 1 zu Mall of Switzerland kurzfristig notwendig. Fahrgäste der Linien 22/23 haben am Bushub Ebikon die Wahl zwischen der S-Bahn im 30-Minuten-Takt, der Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt, der Linie 18 im 15-Minuten-Takt und der Linie 26 im 15-Minuten-Takt. Dieses Angebot ist vielseitig und bietet die nötige Kapazität. Langfristig ermöglicht der Durchgangsbahnhof den 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
CVPLuzern	Parteien	1	<p>öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?</p>	X	<p>Für die CVP ist die Mobilität einerseits ein zentraler wirtschaftlicher Standortfaktor, andererseits ist er auch für viele gesellschaftliche Bereiche eine Voraussetzung, damit Menschen miteinander in Kontakt treten, sich mit Gütern versorgen oder sich Bildung und Wissen aneignen können. Arbeit und Freizeit sind auf moderne und leistungsfähige Verkehrswege angewiesen. Wichtige Instrumente zur Steuerung der Mobilität bilden das Raumplanungsgesetz und die Richtplanung. Basierend auf einer zukunftsgerichteten Steuerung sind die Entwicklungen der Gesamtverkehrsinfrastrukturen interkantonal und -kommunal umfassend zu planen.</p> <p>An dieser Stelle weisen wir auf den Prüfungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) "Richtplan Kanton Luzern - Teilrevision 2015 und Genehmigung des Richtplans nach Art. 38 a Abs. 2 RPG" hin. Zwei Auszüge:            - "...Bereich Mobilität/Verkehr... Auch hier fehlt aus Sicht des Bundes ein Gesamtbild zu den strategischen Entwicklungsabsichten des Kantons im Bereich Verkehr - nicht nur im Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton." (S. 10)            - "Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans: a. die kantonale Raumentwicklungsstrategie mit strategischen Aussagen aus dem erarbeiteten Landschaftskonzept gemäss Festlegung L1-1 Kantonale Landschaftsstrategie sowie strategische Elemente zur Verkehrsentwicklung zu ergänzen;" (S. 34)</p>	1	
CVPLuzern	Parteien	2	<p>Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?</p>	X	<p>Mit den Massnahmen sind wir einverstanden.</p> <p>Die vorliegende Planung birgt nicht beeinflussbare finanzielle Risiken. Im schlechtesten Fall steigt der Finanzbedarf über die vier Jahre um rund 14 Millionen Franken. Ob die Kantons- und Gemeindebeiträge ab 2021 in dem vorgeschlagen Umfang erhöht werden können, stellen wir in Frage.</p>	1	
CVPLuzern	Parteien	3	<p>Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?</p>	X	<p>Die CVP erachtet den vorliegenden öV-Bericht als gutes Planungsinstrument. Es handelt sich um einen mehrheitlich ausgewogenen Bericht.</p>	1	
CVPLuzern	Parteien				<p>Wir begrüßen, dass der öV-Bericht für nunmehr vier Jahre erstellt wird. Die Auflistung der in den letzten Jahren realisierten Massnahmen ist äusserst hilfreich und aussagekräftig. Der vorliegende Bericht ist eine gute Darstellung der Ausgangslage des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Er zeigt umfassend die guten Strukturen, verschliesst sich aber gleichzeitig bei der Problemerkennung nicht vom vorhandenen Entwicklungspotential. Gleichzeitig zeigt er das Spannungsfeld zwischen den Kundenwünschen und den vorhandenen Finanzen auf. In diesem Sinne unterstützen wir grundsätzlich die Ziele und die Massnahmen aus dem öV-Bericht. Wir nehmen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass in der Luzerner Landschaft die Grundversorgung weiterhin sichergestellt wird und grosse Pendlerströme beschleunigt und mit attraktiven Verbindungen transportiert werden. Der Durchgangstiefbahnhof ist vielfach Voraussetzung für klare Verbesserungen im Angebot. Er ist auch für die langfristige Entwicklung der Zentralschweiz von zentraler Bedeutung. Diesbezüglich wird das Vorhaben mit hoher Priorität behandelt. Wir erwarten konkretere Aussagen zur Vorfinanzierung. Folgerichtig wird aufgezeigt, dass viele Anschlussprojekte an der Realisierung des Durchgangsbahnhofes hängen.</p>	1	
CVPLuzern	Parteien				<p>Fahrzeugausrüstung: Wir haben bereits im letzten Bericht erwähnt, dass im gesamten Gebiet des Verkehrsverbundes einheitliche Informationssysteme eingesetzt werden sollten. Dies ist für die Kundenfreundlichkeit, aber auch für das Informationswesen innerhalb der verschiedenen Anbieter entscheidend.</p>	4	<p>Auch für den VVL ist eine einheitliche Fahrgastinformation von hoher Bedeutung. Im Rahmen des Projekts "verbesserte Zusammenarbeit im Verbund" wird die Fahrgastinformation laufend verbessert und vereinheitlicht.</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
CVPLuzern	Parteien				Ausbau Haltestellen: Nach wie vor sind viele Haltestellen für die Nutzerinnen und Nutzer ungenügend ausgerüstet (Dach fehlt / Sitzgelegenheit für ältere und gehbehinderte Personen fehlt). Bestehende Haltestellen sollen diesbezüglich nachgerüstet werden.		4 Die Bushaltestelleninfrastruktur liegt in der Verantwortung der Gemeinden. Der VVL weist zusammen mit den Transportunternehmen regelmässig die Gemeinden auf ihre Verantwortung hin. Bei den Bahnstationen ist der Bund federführend. Im Rahmen der Umsetzung von BehiG werden zahlreiche Bahnhöfe angepasst (vgl. <a href="https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/barrierefreiheit/infos-fuer-ov-unternehmen-und-fachleute/behig-umsetzungskonzept.html">https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/barrierefreiheit/infos-fuer-ov-unternehmen-und-fachleute/behig-umsetzungskonzept.html</a> )
CVPLuzern	Parteien				Finanzierung: Die mittelfristige Finanzierung des Verkehrsverbunds bereitet der CVP Sorgen. Hier muss der Kanton mit dem Verkehrsverbund eine Lösung finden. Die entsprechenden Mittel sind in der Finanzplanung einzustellen.		4 Finanzielle Planungssicherheit ist für den VVL von zentraler Bedeutung.
CVPLuzern	Parteien				Seite 9, Mitte, letzter Strich: Hier besteht grosser Optimierungsbedarf. Vielfach sind die Haltestellenanzeigen in den Bussen (Bildschirm) defekt und die verspätet eintreffenden Busse sind auf den Haltestellen-Anzeigen nicht mehr sichtbar. Die Fahrgäste bemerken auch nicht, dass bei Staus etc. unmittelbar zwei Busse hintereinander verkehren. Dies muss der Chauffeur kommunizieren (was leider nicht geschieht).		4 Auch für den VVL ist eine zuverlässige Fahrgastinformation von hoher Bedeutung. Im Rahmen des Projekts "verbesserte Zusammenarbeit im Verbund" wird die Fahrgastinformation laufend verbessert und vereinheitlicht. Zudem überprüft der VVL die Qualität regelmässig mit diversen Qualitätsmesssystemen.
CVPLuzern	Parteien				Seite 12, Unten: Die Reduktion der Automaten begleitet die CVP kritisch. Hier sind die tatsächlichen Kundenbedürfnisse hoch zu gewichten.		4 Kunden lösen ihre Billette immer häufiger im Internet oder per App. Dieser Entwicklung muss der VVL, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Überlegungen, Rechnung tragen. Wie viele Automaten und Schalter dereinst aufgehoben werden, und an welchen Standorten, ist derzeit noch nicht festgelegt und liegt in der Verantwortung der Transportunternehmen. Denkbar ist, dass beispielsweise an wenig frequentierten Orten nur noch stadteinwärts Ticketautomaten zur Verfügung stehen werden. Die Zahl der Automaten soll sinnvoll und den Bedürfnissen der Kunden entsprechend angepasst werden. Parallel dazu sollen die mobilen Kanäle ausgebaut werden. Mit einem geplanten Refit-Programm können die heutigen Automaten mit ergänzenden Funktionalitäten für weitere sechs Jahre im Einsatz stehen. Das ist wirtschaftlich sinnvoller als teure Neubeschaffungen.
CVPLuzern	Parteien				Seite 2, Oben: „Tiefbahnhof“: im neuen Bericht soll nur noch das Wort „Durchgangstiefbahnhof“ verwendet werden.		5 Die Bezeichnung wird im Bericht angepasst.
CVPLuzern	Parteien				Seite 22, Kapitel 3.3: Gute Servicequalität: Es ist weitmöglich sicherzustellen, dass die Servicequalität bei allen Betreibern gleich hoch ist. Die Vernetzung ist insbesondere bei unterschiedlichen Linienbetreibern sicherzustellen (z.B. Linie 2 mit Linie 40) und sogenannte „Turnschuhverbindungen“ sind zu optimieren.		4 Eine hohe Qualität im GV über alle Betreiber hinweg ist für den VVL von grosser Wichtigkeit. Mit unseren Qualitätsmessinstrumenten überprüfen wir laufend die Servicequalität und leiten bei Bedarf Massnahmen ein. Dazu gehört auch die Abstimmung der Anschlüsse.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
CVPLuzern	Parteien				Seite 23, Kapitel 3.5, letzter Strich: Die CVP Kanton Luzern unterstützt diese Aussage vorbehaltlos. Wie im Bericht aufgezeigt, kann der künftige öV-Verkehr nur mit der entsprechenden Infrastruktur realisiert resp. bewältigt werden. Wir erwarten, dass sich alle Involvierten mit grossem Engagement für dieses Ziel einsetzen. Nach der Aufnahme ist folgerichtig die Vorfinanzierung konkret zu lösen.	1	
CVPLuzern	Parteien				Seite 25, erster Strich: Die auf Luzern zugeschnittene Stehplatzkultur ist im definitiven Bericht an den Kantonsrat näher zu definieren.		5 Grundsätzlich werden Stehplätze beim VVL bei der Fahrt innerhalb der Agglomeration akzeptiert. Sie treten vor allem zu Hauptverkehrszeiten auf, wo nicht mehr für alle Fahrgäste ein Sitzplatz angeboten werden kann. Im Bericht wird eine Präzisierung vorgenommen.
CVPLuzern	Parteien				Seite 26 ff., Kapitel 4.1.3: Um den Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, sind Park-and-Ride Parkplätze mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten in der Agglomeration zu fördern.		4 Es ist nicht die Strategie des VVL, grosse P&R-Anlagen in der Agglomeration zu fördern. Die Bevölkerung soll mit den gut ausgebauten Busverbindungen oder aus den Regionalzentren mit der Bahn ins Zentrum fahren. In ländlichen Regionen können P&R-Anlagen jedoch eine sinnvolle Ergänzung sein. Die Hauptverantwortung von P&R liegt beim Kanton Luzern.
CVPLuzern	Parteien				Seite 28, Kapitel 4.1.5: Wir unterstützen das Vorhaben der Anerkennung des Passetourts im Luzerner Seebecken.	1	
CVPLuzern	Parteien				Seite 28, Unten: Betr. Automatenreduktion verweisen wir auf die Ausführungen unter Seite 12, unten.	1	
CVPLuzern	Parteien				Seite 32, Kapitel 4.3.4: Generelle Bemerkung: Bei der Weiterentwicklung des Nachtangebots ist dem zunehmenden Abfall in den Zügen Beachtung zu schenken.		3 Die Transportunternehmen sind verantwortlich für die Sauberkeit der Fahrzeuge.
CVPLuzern	Parteien				Seite 33, Kapitel 4.4.1: Wir unterstützen ein einheitliches und koordiniertes Qualitätsmanagementsystem auf allen Stufen, das auch Vergleichswerte zulässt.	1	
CVPLuzern	Parteien				Seite 41, letzter Strich: Die CVP Kanton Luzern erwartet baldmöglich konkrete Aussagen der Regierung zu der entsprechenden Vorfinanzierung. Dem Kantonsrat ist eine entsprechende Botschaft vor-zulegen. Wir verweisen hier auch auf den Vorstoss Hunkeler und Mitunterzeichnete: <a href="http://www.lu.ch/kr/parlamentsgeschaefte/detail?ges=6875ff9e3f25482da6afde79e4582a27&amp;back=1&amp;dpt=1&amp;erst=Hunkeler&amp;art=-0-1-2&amp;bart=-0-1-2-3-4&amp;vart=-0-1-2-3&amp;gart=1&amp;status=-0-1">http://www.lu.ch/kr/parlamentsgeschaefte/detail?ges=6875ff9e3f25482da6afde79e4582a27&amp;back=1&amp;dpt=1&amp;erst=Hunkeler&amp;art=-0-1-2&amp;bart=-0-1-2-3-4&amp;vart=-0-1-2-3&amp;gart=1&amp;status=-0-1</a>	1	
CVPLuzern	Parteien				Seite 41 ff., Kapitel 5.1.2: Die Infrastruktur des Bahnhofes Rothenburg ist zweckmässig und kundenorientiert zu optimieren. Lange Umsteigeverbindungen, schlecht beleuchtete Haltestellen ohne bauliche Infrastruktur und weitere Unzulänglichkeiten verhindern einen optimaleren Bahneinsatz Richtung Luzern.		4 Die Sanierung des öV-Verknüpfungspunkts Rothenburg (Station) ist bei den zuständigen Stellen erkannt. Die Vif koordiniert die Arbeiten des neuen Bushub mit den nötigen Arbeiten am Bahnhof (SBB-Infrastruktur). Die genaue Umsetzung für Kantonsprojekte ist jeweils dem Aufgaben und Finanzplan (AFP) zu entnehmen.
CVPLuzern	Parteien				Seite 44, Mitte: Betr. Automatenreduktion verweisen wir auf die Ausführungen unter Seite 12, unten.	1	1 Siehe Antwort oben.
CVPLuzern	Parteien				Seite 45, Ziffer 5.1.6: Wir erwarten, dass diese vorgesehene verbesserte Zusammenarbeit in der öV-Branche baldmöglich realisiert wird. Es sollten doch alle Betreiber grundsätzlich die gleichen Interessen haben. Entscheidend ist, dass die verschiedenen Anbieter ohne Konkurrenzgedanken zusammenarbeiten.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
CVPLuzern	Parteien				Seite 46, Unten: Die aufgezeigte Stelle für den Verkehrsverbund soll gleichzeitig zentrale Meldestelle für Reklamationen und Optimierungsvorschläge sein.		2 In der Beilage 10 ist eine Massnahme zur Schaffung eines Contact-Centers definiert. Dies soll im Rahmen des Projekts "verbesserte Zusammenarbeit in der öV-Branche" geschehen. Der VVL wird zu gegebener Zeit die nötigen Schritte einleiten.
CVPLuzern	Parteien				Seite 56, Oben: Grundsätzlich begrüssen wir die Weiterführung des Behindertenfahrdienstes. Da uns aber die aktuellen Verhandlungen nicht bekannt sind, können wir uns zu dieser Thematik nicht weiter äussern.	1	
CVPLuzern	Parteien				Seite 58, Oben: Wir gehen davon aus, dass dies in den Aussagen im FLB und in den Folgerungen im FLG entsprechend berücksichtigt ist. Wir verweisen auch auf die Aussagen unter Kapitel 6.2.3 und Kapitel 6.5, Mitte. Die höheren Investitionsmittel sind im AFP 2018 – 2012 entsprechend zu berücksichtigen. Die Finanzierung ab 2021 ist auch mit den Gemeinden zu regeln.	1	
CVPLuzern	Parteien				Das Thema „Sicherheit im öV am Abend“ wird völlig ausgeblendet. Die Kundinnen und Kunden erwarten am Abend entsprechende Massnahmen. Viele Personen benutzen am Abend, in der Nacht den öV aus Sicherheitsüberlegungen nicht mehr.		4 Der VVL führt alle zwei Jahre eine repräsentative Kundenumfrage durch. Das Thema Sicherheit bildet einen wesentlichen Bestandteil der Umfrage. 2016 konnte keine signifikante Verschlechterung festgestellt werden. Zudem zeigen die Nachfragezahlen am Abend und in der Nacht eher eine Zunahme
FDPLuzern	Parteien	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobile oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Die öV-Vision (Zielzustand 2050) erscheint uns sinnvoll und recht umfassend zu sein. Insbesondere wichtig ist es, dass nicht nur die Agglomeration Luzern, sondern auch die Agglomeration Sursee und die Luzerner Landschaft berücksichtigt werden. Zu den Zielen vgl. Antrag 1	1	
FDPLuzern	Parteien	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Die unter 5.2. genannten kurzfristigen Massnahmen für die Jahre 2018 - 2021 sind sinnvoll. Der Begriff "Ausbauten" kann auf Seite 48 sowohl für die eigentlichen Ausbauten des öV als auch für diejenigen gemäss Antrag 1 unten verwendet werden. Feststellungen bezüglich der Finanzierung des öV sind zumindest so sicher wie alle Angaben zur kantonalen Finanzlage, also nichts anderes als sehr unsicher. Wie auch in anderen Bereichen kann aber nicht davon ausgegangen werden, dass gerade hier gewisse Einsparungen nicht erlaubt sein sollten.	1	
FDPLuzern	Parteien	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Ja, wenn auch gewisse Tatsachen und Zusammenhänge nicht immer einfach zu verstehen sind (Dies hängt aber von der Materie, nicht vom Bericht und dessen Darstellung ab).	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
FDPLuzern	Parteien				Antrag 1 Obwohl es sich hier um einen reinen öV-Bericht handelt darf als Ziel auch ein vernünftiges Nebeneinander von öV und MIV genannt werden. Weg zu diesem Ziel ist es denn auch, Massnahmen zu unterstützen, welche Platz für dieses Nebeneinander und damit eben auch für den öV schaffen. Dazu gehören zum Beispiel der Bypass Luzern, die Nordtangente in Luzern u.a., welche die Innenstadt und die Agglomeration entlasten und damit Platz für Busspuren und den gesamten Busverkehr schaffen.		4 Der VVL ist grundsätzlich für die Planung und Finanzierung des öV verantwortlich. Er sieht aber grosse Chancen bei der Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln. So können Sharing-Angebote, beispielsweise basierend auf dem MIV, eine gute Ergänzung zum öV darstellen. Auch im Bereich des Mobilitätsmanagements erarbeitet der VVL Massnahmen aus Sicht der Gesamtmobilität. Das Projekt Bypass ist grundsätzlich ein Autobahnprojekt. Dazu gehören kantonale Zubringerstrassen wie die Spange Nord. Die Busspuren in diesem Projekt Spange Nord sind aktuell Projektbestandteil, rechtlich jedoch noch nicht gesichert. Sie sind planerisch auch noch nicht auf Vorprojektniveau aufgearbeitet.
FDPLuzern	Parteien				Antrag 2 Zum öV gehören auch die in einem Tourismus-Kanton wichtigen Cars im Sinne von Touristenbussen und Fernbussen. Es ist dringend darauf zu achten, dass auch die Bedingungen für diese Fahrzeuge möglichst gut sind. Die Pläne der Stadt Luzern, sich mit dem gemäss Studien vernünftigsten Projekt Parkhaus Musegg nicht mehr zu befassen - ein mehr als undemokratisches Vorgehen - und zum Beispiel den Ein- und Aussteigebahnhof für bestimmte Cars auf dem Inseli ganz aufzuheben, ist sinnlos und führt zu Mehrverkehr von Cars und Passagieren in andere Bereiche der Stadt und damit zu unnötiger Behinderung des öV. Diese Tatsache darf bei aller Diplomatie auch in einem öV-Bericht genannte werden.		4 Es muss zwischen Reisebussen und Fernbussen unterschieden werden. Während Reisebussen unregelmässig auf verschiedenen Strecken verkehren, fahren Fernbusse nach einem Fahrplan auf einem definierten Liniennetz. Der VVL wird zusammen mit dem Kanton und den Standortgemeinden einen Fernbusterminal realisieren, wie im Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation definiert. Für die Lösungssuche bei den Reisebussen ist der VVL nicht zuständig.
FDPLuzern	Parteien				Antrag 3 Die Möglichkeit von Tangentiallinien soll noch mehr analysiert und wo sinnvoll eingesetzt werden.		4 Im Dezember 2017 wird mit der Linie 111 eine neue tangentielle Verbindung zwischen dem Seetal und dem Rontal geschaffen. Eine weitere Tangentiallinie wird im Dezember 2019 mit der Linie 18 Ebikon-Kantonsspital-Littau realisiert. Grundsätzlich wird in jeder Planung (z.B. AggloMobil) das Potential solcher Linien untersucht.
FDPLuzern	Parteien				Antrag 4 Die Möglichkeit des Car-Sharing hat sich gerade während der vier Tage des lahmgelegten Bahnhofs Luzern sehr bewährt (auf freiwilliger Basis mit Eigenengagement). Diese Möglichkeit sollte nicht mit Gesetzen und Verordnungen, sondern durch Unterstützung durch Fachleute, gefördert werden.		1 Siehe nachfolgende Antwort
FDPLuzern	Parteien				Antrag 5 Die im Bericht erwähnte Möglichkeit, die Nachfrage nach öV-Mitfahrmöglichkeiten zu steuern (z.B. durch unterschiedliche Anfangszeiten für Beruf, Ausbildung etc.) soll intensive gefördert werden.		2 Mit Taxito testet der VVL aktuell ein Mitfahrssystem im Napfgebiet. Der VVL möchte sich in diesem Bereich weiter engagieren. Dies im Sinne einer Ergänzung zum öV. Dazu sind weitere Vertiefungsarbeiten notwendig.
FDPLuzern	Parteien				Antrag 6 Auf Seite 38 wird in vernünftiger Form ausgesagt, dass nicht die ganze Bevölkerung "gleich technikaffin" sei. Trotzdem dies dem heutigen Technik- und Fortschrittsglauben widerspricht, ist diese Feststellung zutreffend und muss dringend beachtet werden. In diesem Sinne muss auf jeden Fall verhindert werden, dass eine öV-Zweiklassen-Gesellschaft entsteht, mit einem Teil der Bevölkerung, welcher nicht mehr öV-kompatibel ist.		4 Der VVL setzt sich dafür ein, dass nicht technikaffine Personen ebenfalls Zugang zum öV haben – z.B. beim Ticketverkauf oder bei der Fahrgastinformation. Aufgrund der Verschiebung zu den digitalen Kanälen, wird der VVL zukünftig jedoch nur noch punktuell in analoge Kanäle investieren.
FDPLuzern	Parteien				Antrag 7 Die Ereignisse der letzten Tage und Wochen, welche zum Teil erst nach Erstellung der Vernehmlassungsbotschaft aufgetreten sind, müssen wirksam in die eigentliche Botschaft eingebaut werden. Dazu gehören die finanziellen Engpässe im Bereiche Bund und Kanton, v.a. aber der eigentliche Engpass in der Ein- und Ausfahrt des Bahnhofs Luzern.		5 Neuste Erkenntnisse seit der Vernehmlassungsversion vom 14. Feb. 2017 fliessen ein.
GLPLuzern	Parteien						1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
GLPLuzern	Parteien	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Die GLP ist mit der Zielsetzung grundsätzlich einverstanden. Nach unserer Einschätzung braucht es im Bereich des Bussystems einen merklich grösseren Effort, um die Umsteigeeffekte für den öV zu erreichen. Bis 2030 wird mit einer Zunahme des öV in der Agglomeration von 30-40% gerechnet. Diese Zunahme ist durch das Bussystem zu bewältigen und kann nicht allein durch grössere Gefässe aufgefangen werden. Es sind erheblich mehr Betriebsleistungen (Bus-Km) notwendig. Der öV hat aber nur Erfolg, wenn er in der Qualität den MIV übertrifft. Qualität beinhaltet Fahrplanstabilität, Kapazität, Reisezeit, Preis und Komfort. Mit dem vorgeschlagenen notwendigen Umsteigen in den Agglomerationsgemeinden ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal in Gefahr. Wenn in der Zielsetzung optimale Voraussetzungen seitens öV und MIV zu schaffen verlangt werden, wird der nötige Umsteigeeffekt nicht zu erzielen sein. Vor allem in der Agglomeration muss der öV klar priorisiert werden => Busspuren wo nötig auf Kosten von MIV Spuren. Keine weiteren Kapazitätssteigerungen für den MIV. Der Modalsplit in der Agglomeration muss an jenen der Stadt mit 40% angeglichen werden. 33% genügen nicht.		4 _ Mit RBus wurde auf dem Busnetz ein Effort geleistet. Ausbauen des RBus-Netz bis 2025 sind geplant. _ Bushubs vernetzen den öV besser, sodass sich für die individuelle Fahrt mehr Möglichkeiten ergeben. _ Der Modalsplit verschiebt sich auch, wenn der Verkehr entsprechend gesteuert, Siedlungen entsprechend geplant oder Firmen entsprechende Anreize setzen. Bei allen Themen setzt sich der VVL ein, dass der Stellenwert des öV verbessert wird.
GLPLuzern	Parteien	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Die Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn an bestimmten Umsteigepunkten, das sog. Hub-System, ist sinnvoll. Dieses soll vor allem auf quer verlaufende, i.a. eher lokale Linien ausgerichtet werden, z.B. Horw, Kriens Mattenhof, Ebikon, Emmenbrücke. Aus Studien muss das Umsteigen einen Zeitgewinn von mindestens 10 Minuten wettmachen. Sonst wird das Umsteigen – vor allem bei Wind und Wetter - als wesentliche Qualitätseinbusse wahrgenommen. Die Umsteigestellen (Hubs) vom Bus zur S-Bahn in Emmenbrücke, Horw und Kriens Mattenhof sind mit dem ¼ Stundentakt der S-Bahn gerechtfertigt. Sie können attraktive und direkte Bus-Eilkurse ins Zentrum jedoch nicht ersetzen.		4 Bushubs vernetzen den öV besser, sodass sich für die individuelle Fahrt mehr Möglichkeiten ergeben. Fahrt jemand z.B. von Neuenkirch nach Ebikon ist er besser beraten, in Rothenburg Station die S-Bahn zu benützen, welche ab dort umsteigefrei uns zuverlässig nach Ebikon verkehrt. Die Busfahrt nach Luzern mit umsteigen auf die Linie 22/23 wäre eine Alternative, welche aber unzuverlässiger funktioniert.
GLPLuzern	Parteien	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Die GLP unterstützt die verschiedenen Bestrebungen, den öV attraktiver zu gestalten, wobei der Schwerpunkt auf dem Angebotsausbau liegen soll.		1
GLPLuzern	Parteien					Die Projekte und künftigen Investitionen basieren auf den konventionellen Verkehrssysteme Bus, Bahn und Fahrradwege. Infolge künftiger technologischen Entwicklungen und der Digitalisierung (z.B. Fahrerlose Busse und andere Fahrzeuge, Sharing-Konzepte, E-Bikes,) können im Bereich öV schon in wenigen Jahren neue Möglichkeiten entstehen den öV attraktiver zu gestalten. Diese künftigen Möglichkeiten sind in die Planung des öV auf zu nehmen.		4 Der VVL berücksichtigt die aktuellen Trends. So können beispielsweise Sharing-Angebote oder Fernbusse den öV ideal ergänzen. Entsprechende Massnahmen sind in der Beilage 10 aufgeführt. Auch im Bereich des Ticketvertriebs unterstützt der VVL die Entwicklung digitaler Kanäle.
SVPLuzern	Parteien	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X				1
SVPLuzern	Parteien	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X				1
SVPLuzern	Parteien	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		- Wir sind mit dem Bericht einverstanden. - Änderungen beim Planungsbericht sind keine möglich. - Die Luzerner Verkehrskonferenz hat auf eine Antwort verzichtet.		1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
VBL	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	<p>Die genannten Erfolgspositionen und Ziele werden unterstützt. Die anvisierte, stetige Erhöhung des Kostendeckungsgrades auf 57% (Zielwert) bedeutet (relativ gesehen) eine immer stärkere Belastung der öV-Kundschaft. Es stellt sich die Frage, ob dies angesichts der politischen Forderung und des politischen Ziels, den Modal Split zugunsten des öV zu beeinflussen, richtig ist. Zudem gilt es festzuhalten, dass der Anstieg des Kostendeckungsgrades nicht mit einem Qualitätsabbau einhergehen darf, sondern nur aufgrund eines Infrastruktur- und Angebotsausbaus gerechtfertigt werden kann.</p> <p>Wir erachten die strategischen Ziele bezüglich Finanzierung als zu konservativ. Es wird langfristig geplant, aber die Realisierung ist aufgrund der Unsicherheiten der Finanzierung in Frage gestellt. Hier erwarten wir deutlichere Aussagen zur Umsetzung der Strategie. Dass keine grundsätzlich neue Strategie oder Vision entwickelt wurde, sondern an den bisherigen Stossrichtungen festgehalten wird, unterstützen wir. Allerdings erachten wir die Aussage, dass Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel (...) den Entwicklungsspielraum kurz- bis mittelfristig begrenzen würden, als wenig zielführend. Wir erwarten klare strategische Ziele und dazu abgeleitete Massnahmen für die Bewältigung des aufgezeigten und prognostizierten Verkehrswachstums. Der Bericht enthält aus unserer Sicht zu wenige konkrete Massnahmen und Aussagen, „wie etwas umgesetzt werden soll“.</p> <p>Auf Seite 9 wird die Zielerreichung aufgelistet. Dabei steht die Bemerkung „(...) verbesserte Kundeninfo in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen, z.B. (...) mit mobilen Ticketlösung öV-Ticket (...)“. Hier wird eine sehr gute Entwicklung für den Vertrieb erwähnt, mit welcher die teuren Verkaufsgeräte (Billettautomaten) zumindest reduziert werden kann. Leider wurde die entsprechenden Investitionen vom Verkehrsverbund Luzern bis jetzt weder anerkannt noch abgegolten. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Vertriebskanälen, die abgeltungsberechtigten Aufwand darstellen, mussten Investitionen in neue (Mobile-)Vertriebslösungen alleine von vbl getragen werden. Eine solche Finanzierungsstrategie ist wenig zukunftsweisend.</p>	4	<p>_ Kostendeckungsgrad: Siehe Antwort Stadt Luzern          _ Abgleich Finanzen-Massnahmen: Siehe Antwort Stadt Luzern          _ Vision-Stossrichtung-Massnahmen: Siehe Antwort Grüne Partei          _ Der öV-Bericht ist ein Planungsbericht zur Abstimmung von Angebot-Infrastruktur-Finanzien auf Stufe Regierungsrat Er fasst alle Planungen (siehe www.vvl.ch/Planungen) zusammen. Die Umsetzung obliegt den zuständigen Stellen.          _ Ziele und Stossrichtungen sind in den entsprechenden Kapiteln definiert.          _ Die Ticketdistribution obliegt dem Tarifverbund respektive den Transportunternehmen. Der VVL kann die Anschubfinanzierung von neuen Ticketlösungen prüfen, wenn diese ein gemeinsames Projekt der Transportunternehmen im Passepartout sind. Die Förderung zahlreicher unterschiedliche Ticketsysteme einzelner Transportunternehmen steht nicht zur Diskussion. Hier wird zudem eine Bereinigung durch den Markt erwartet.</p>
VBL	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	<p>Die Stossrichtungen werden prominent beschrieben. Dabei werden Themen angeschnitten, für welche ausschliesslich die Transportunternehmen zuständig sind. Die Stossrichtungen sind sehr allgemein gehalten. Die nachfolgenden Massnahmen sind teilweise zu wenig konkret.</p> <p>Am Beispiel Nachtangebot wird ersichtlich, dass zwar die Stossrichtung hin zu einer 7/24h-Gesellschaft wahrgenommen wird und die Stossrichtung „Weiterentwicklung Nachtangebot“ aufgenommen werden soll. Das Nachtangebot wird bis heute vom Besteller weder bestellt noch abgegolten. Die Transportunternehmen betreiben dieses in Eigenregie und auf eigenes Risiko, womit den Bestellern keine Kosten erwachsen. Die geplante Koordination und allenfalls eine Integration des Nachtangebots in den bestellten öV werden hingegen erhebliche Mehrkosten mit sich bringen. Es wird eine Koordination und Weiterentwicklung gefordert (bis hin zu Themen des Tarifs), ohne dass konkrete Aussagen zur Finanzierung dieser in Zukunft zu bestellenden Angebote gemacht werden.</p> <p>Die Massnahmen unter Punkt 4 sind für uns stimmig. Beim Busangebot in der Agglomeration fehlt aus aber das Thema „Schliessung von Angebotslücken“. In der Agglomeration gibt es auf mehreren Linien Lücken im Angebot (z.B. Linie 15 Ortsbus Kriens ohne Angebot bis Betriebsschluss). Diese Massnahmen sind in den Angebotskonzepten AggloMobil (insbesondere AggloMobil due) beschrieben und aufgeführt und sollten auch als Stossrichtung bzw. konkrete Massnahme aufgeführt werden.</p> <p>Die Massnahme „Umsetzung Quartierserschliessungskonzept Bramberg, Dattenberg, Sonnenberg“ ist aus unserer Sicht noch zu wenig konkret ausgereift. Es sind zu viele Fragen offen. Ein konkretes Umsetzungskonzept liegt unseres Erachtens noch nicht vor, wäre jedoch wünschenswert. Auch Aussagen zu den Kosten fehlen gänzlich.</p>	4	<p>_ Nachtangebot: Siehe Antwort RET Sursee-Mittelland          _ Die Planung Quartierserschliessung ist noch nicht abgeschlossen.</p>
VBL	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	<p>Der öV-Bericht ist sehr umfassend verfasst bzw. dargestellt. Damit liegt eine gute Übersicht vor über das, was im öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern zurzeit läuft und in Zukunft laufen wird. Wir sind der Meinung, dass der öV-Bericht ein gutes politisches Steuerungsinstrument ist und hohe Verbindlichkeit erhält, falls der Kantonsrat vom öV-Bericht zustimmend Kenntnis nehmen wird. Auf diese Weise kann ein starkes Zeichen zugunsten des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden.</p> <p>Allerdings wiederholen wir nochmals unser Anliegen: Der Bericht ist zu umfassend und teilweise mit zu vielen theoretischen Inputs bestückt. Wünschenswert wäre ein stärkerer Fokus auf das wirklich Wesentliche. Die Antworten auf die Kernfrage „Mit welchen Mitteln sollen welche Ziele bis wann erreicht werden?“ sollten dabei deutlicher herausgestrichen werden. Allenfalls braucht es eine Anpassung des Aufbaus oder der Struktur, damit die Stringenz erhöht werden kann.</p>	4	<p>Der öV-Bericht muss vielen Ansprüchen gerecht werden. Die konkreten Massnahmen sind im Anhang gelistet. Sie passen zu den Zielen, Stossrichtungen und kantonalen Schlüsselprojekten. Es war ein Wunsch des Verbundrats, die bisherige Struktur beizubehalten, damit der öV-Bericht an die letzte Version 2014 bis 2017 nahtlos anknüpfen kann.</p>
VBL	Transportunternehmung				Die Schaffung einer neuen Trolleybuslinie 3 (Elektrifizierung der Linie 12) begrüssen wir sehr. Die Umsetzung sollte mit Blick auf die betroffene öV-Kundschaft so rasch wie möglich erfolgen.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
VBL	Transportunternehmung					Der Tarifverbund wird als der Zusammenschluss aller marktverantwortlichen Transportunternehmen bezeichnet. Aber nicht alle Transportunternehmen im Tarifverbund Passepartout sind in der Lage, Marktverantwortung im eigentlichen Sinn des Wortes wahrzunehmen. Bei Offerten und Kostenvergleichen werden oft „Äpfel mit Birnen“ miteinander verglichen, da die in den Offerten unterbreiteten Kosten selten auch das Gleiche beinhalten. Dies ist bei Offertvergleichen, bei denen nur auf den Preis abgestellt wird, nicht fair. Qualität hat eben seinen Preis. So ist die Existenz oder Nichtexistenz eines funktionierenden Leitsystems in qualitativer Hinsicht absolut matchentscheidend, ob eine (marktverantwortliche) Transportunternehmung die öV-Kundinnen und öV-Kunden über Verspätungen, Anschlüsse, Störungen etc. informieren kann oder geeignete betriebliche Ersatzmassnahmen anordnen und umsetzen kann.		4 Die Weiterentwicklung des Tarifverbunds ist eine wichtige Aufgabe. Inputs sind Projekte wie "Zukünftige Zusammenarbeit im Verbund (ZZiV)" oder Diskussionen im Zusammenhang mit der Governance.
VBL	Transportunternehmung					Entwicklung des Tarifverbundes Passepartout: Es steht nichts über die (wünschbare) Konvergenz der Verbundwelt und der Welt des Direkten Verkehrs (DV). Hier wären klarere Aussagen wünschenswert. Nach dem Motto: Der kundenfreundlichste Tarifverbund ist jener, der sich in seiner Vision bereit erklärt, sich zugunsten eines vereinfachten nationalen öV-Systems aufzulösen.		4 Die Strategie des Tarifverbunds ist im Kapitel 4.2 dargelegt. Konkret steht dort: "Organisatorisch soll die Kooperation zwischen direktem Verkehr und Verbunden vertieft und die Realisierung der öV CH AG angestrebt werden".
VBL	Transportunternehmung					Moderne und zukunftsweisende CIACO (Check-In-Assisted-Check-Out) und CIBO (Check-In-Be-Out)-Systeme im Vertrieb bzw. die sehr innovative vbl-App FAIRTIQ werden bedauerlicherweise mit keinem Wort erwähnt. In einem öV-Bericht, der den auch in der öV-Welt stattfindenden Digitalisierungstrends gerecht werden will, müsste dies unbedingt Eingang finden.		4 Innovative Konzepte der Transportunternehmungen werden begrüsst, jedoch nicht automatisch mitfinanziert. Der VVL kann die Anschubfinanzierung von neuen Konzepten prüfen, wenn diese ein gemeinsames Projekt der Transportunternehmen im Verbund sind, und er bei der Erarbeitung miteinbezogen wird.
VBL	Transportunternehmung					Qualitätserhaltung und –steigerung (in Form höherer Pünktlichkeit) ist nur mittels durchgehender Busspuren und konsequenter Busbevorzugung zu erreichen. Auch dies müsste erneut stärker betont werden.		3 Dieser Fakt ist bekannt. Die Pendenz zur Umsetzung liegt bei den jeweiligen Strasseneigentümern.
VBL	Transportunternehmung					Nachfragesteuerung wird künftig auch über den Preis, also die Tarife, erfolgen müssen (Stichwort: Mobility Pricing). Luzern sollte für einen entsprechenden Pilot offen sein.		4 Mobility Pricing ist in der Grafik "2.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr" als mögliche Massnahme aufgeführt. Pilotprojekte müssten durch Kanton oder Gemeinden initiiert werden.
VBL	Transportunternehmung					Wirtschaftlichkeit: Die Förderung und Erhaltung des klassischen öV in der ländlichen Peripherie (fixer Fahrplan mit praktisch leeren Bussen) ist unwirtschaftlich. Die Mittel müssten stärker auf die sehr gut ausgelasteten Linien der Agglomeration fokussiert werden. Sparmassnahmen bei den am stärksten ausgelasteten Linien sind volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch per se falsch.		4 Die Schweiz zeichnet sich durch ein gutes öV-Netz in Agglomerationen, wie auch adäquat in der Landschaft aus. Das öV-Gesetz definiert zudem die Grundversorgung. Der VVL ist bestrebt – gerade in finanziell engen Zeiten – seine Mittel vermehrt dort einzusetzen, wo der öV seine Stärken hat und Potenzial brach liegt.
VBL	Transportunternehmung					Bei der anvisierten verbesserten Zusammenarbeit im Verbund besteht die Gefahr, dass im Rahmen der Definition und der Vergabe von „Leadhouses“ die „falschen“ Transportunternehmen mit den „falschen“ Aufgaben betraut werden und/oder dass Mandate an zu teuer produzierende Transportunternehmen vergeben werden. Das Risiko besteht, dass Ineffizienzen und künstliche „Monopole“ geschaffen werden, was volkswirtschaftlich verwerflich ist.		1 Siehe Antwort oben.
VBL	Transportunternehmung					Die Infrastrukturfinanzierung bei Fahrleitungen, Gleichrichterstationen u.ä. sollte klarer geregelt werden und durch das vif erfolgen. Hier werden Bahn und Bus ungleich behandelt. Wir verlangen hier faire Finanzierungsregeln mit gleich langen Spiessen.		4 Über die Finanzierung von Fahrleitung hat der Verbundrat vor kurzem befunden. Es gelten die dort definierten Eckwerte.
ZVB	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X			1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
ZVB	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Wir sind mit der Umsetzung der Massnahmen und der abgestimmten Finanzplanung grundsätzlich einverstanden. Anträge siehe unter weitere Bemerkungen.	1	
ZVB	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		1	
ZVB	Transportunternehmung				Zu den Massnahmen 34/35: Auf den Linien 101/105 und 106/107 ist nicht nur die Abenderschliessung ab der S9 für die genannten Ortschaften zu verbessern. Es ist zudem vorzusehen, auf diesen Linien von Montag - Freitag tagsüber bestehende Taktlücken zu schliessen. --> als zusätzliche Massnahmen aufzunehmen (je Linie eine Massnahme) Wir befürworten den Angebotsausbau der Bahn zum 30-Minuten-Takt. Zur Erreichung einer durchgehenden Vernetzung der Transportketten ist auch ein durchgehender Takt der Zu- und Abbringer (Buslinien) erforderlich, um ein attraktives, ganzheitliches und benutzerfreundliches Angebot zwischen Bahn und Bus zu schaffen.		4 _ Die Finanzsituation bei Kanton und Gemeinden ist zurzeit angespannt. Ausbauten können dort gemacht werden, wo noch Potenzial vermutet wird. Das Füllen von Taktlücken basiert im wesentlichen auf der Nachfrage. Ist diese gegeben (was jährliche Messungen zeigen), werden im Jahresfahrplan Angebotsverbesserungen zusammen mit den Transportunternehmen geprüft.
zb	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
zb	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
zb	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Das Projekt Bypass / Spange Nord wird nicht erwähnt. Aus unserer Sicht ist dieses Strassen-Projekt nicht nur relevant für den MIV, sondern hat in der langfristigen Verkehrsplanung auch einen Kontext zum öV. Wir empfehlen deshalb zu diesem Projekt eine Aussage zu machen.		4 Siehe Antwort FDP Luzern
zb	Transportunternehmung				Seite 3: „Die weiterhin vorgesehenen Tarifierhöhungen...“ -> Aktuell sind keine Tarifierhöhungen in den Jahren 2018-2021 geplant.		4 Es sind im öV-Bericht weiterhin Tarifmassnahmen vorgesehen.
zb	Transportunternehmung				Seite 12: Es wird von Zugskursen gesprochen. Es soll heissen: (...) einzelne Züge haben die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Befragung der Bevölkerung war 2016 nicht 2015.		5 Präzisierung wird gemacht.
zb	Transportunternehmung				Seite 16: Fazit Bahn: (...) Ist das ideale Transportmittel für grosse Passagivolumen		5 Wird ergänzt.
zb	Transportunternehmung				Seite 19: Hier wird der Tarifverbundausschuss beschrieben. Bei Redaktionsschluss dann noch die neue Bezeichnung des höchsten Organs im Passepartout anpassen. Bei der Geschäftsstelle empfehlen wir „verantwortlich für den operativen Betrieb des Tarifverbundes“ zu ergänzen.		5 Kapitel wird mit neustem Stand ergänzt.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
zb	Transportunternehmung					Seite 28: Das Projekt Bürgenstock fehlt gänzlich. Wir empfehlen, einerseits zur Erschliessung, andererseits zum Thema Ticket eine Aussage zu machen. Seite 28: Es wird von einem „Check in – Check out – System“ gesprochen. Wir sind nicht überzeugt, dass die langfristige Lösung auf diesem Modell basieren wird. Es wird eher von einem Be-in / Be-out System gesprochen.		4 Für die Angebotsmassnahmen Bürgenstock ist der VVL nicht zuständig. Für die Ticketlösung wurde im 2017, also ausserhalb der Berichtsperiode 2018 bis 2021 eine Lösung gefunden. Sie wird demnächst umgesetzt.
zb	Transportunternehmung					Seite 37 (oder auf einer anderen geeigneten Seite): Neu wurde das Angebot „Hotelticket“ für die touristischen Gäste in der Stadt Luzern geschaffen. Wir empfehlen, diese tolle Massnahme zu ergänzen.		5 Das Hotelticket wird in dem Sinn erwähnt, dass ein weiterer Ausbau auf weitere Regionen sinnvoll ist.
zb	Transportunternehmung					Seite 38: Bei den nationalen Ausbauschritten ergänzen „Ausbauschritt 2030 / 2035 (es fehlt das Jahr 2035)“		5 Wird ergänzt.
zb	Transportunternehmung					Seite 39: Hier empfehlen wir, die Entgleisung im Bahnhof Luzern vom 22. März 2017 zu ergänzen. Dieses Ereignis hat auf eindrückliche Art und Weise gezeigt, wie fragil das Nadelöhr der Einfahrt in den Bahnhof Luzern ist.		4 Dieses Einzelereignis ist planerisch wenig relevant. Es gibt zahlreiche Stellen im öV-Netz, welche bei einem Ausfall grosse Probleme nach sich ziehen. Die geschlossene Zufahrt Luzern auf der Normalspur konnte zudem mit einem Busersatz zufriedenstellend überbrückt werden. Dies zeigt die Redundanz, welche in der Agglomeration Luzern gegen ist.
zb	Transportunternehmung					Seite 52: Massnahme 50: Doppelspurausbau und Wiedereröffnung Hergiswil Matt		4 Die Benennung liegt in der Kompetenz der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern.
zb	Transportunternehmung					Seite 67: Es fehlt Luzern Allmend/Messe --> offen seit 2012		2 Wird bei der nächsten Datenabfrage bei SBB Personenverkehr verlangt.
SOB	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		Wir begrüssen die generelle Stossrichtung von ÖV-Vision und Zielen.		1
SOB	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		Wir begrüssen die generelle Stossrichtung der kurzfristigen Massnahmen.		1
SOB	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X				1

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
AAGR	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Die öV Visionen werden grundsätzlich als sehr gut beurteilt und unterstützt. Die Priorisierung / Fokussierung der finanziellen Mittel Bahn/Bus erachten wir als eine grosse Herausforderung. Bis zum Zeitpunkt einer Kapazitätserhöhung der Schieneninfrastrukturen sind Angebotsausbauten wie z.B.. Direktverbindungen zwischen der Agglomeration (Rothenburg / Emmen) und dem Zentrum Luzern nicht explizit auszuschliessen. Im Widerspruch erachten wir die Aussage, dass ein Fernbusterminal in der Agglomeration mit Direktverbindungen zur Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Luzern verbunden sein soll.		4 _ Die Bahn ist zu stärken. Diese wird nur ausgebaut, wenn die entsprechende Nachfrage vorhanden ist. _ Direktverbindungen: Siehe Antwort Gemeinde Rothenburg _ Die Standortsuche eines Fernbusterminals gemäss Pendenz aus dem AP LU 3G muss mehreren Kriterien genügen. Die Planung obliegt dem Kanton Luzern (vif). Resultate werden 2018 erwartet.
AAGR	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Die Zusammenstellung der Massnahmen Infrastrukturen für den Umbau Bahnhof Rothenburg sowie Emmenbrücke Gersag erachten wir als korrekt. Die daraus resultierenden Aus- und Umbauten für die Businfrastrukturen sind zu berücksichtigen. Der Bau moderner Umsteigezentren in Rothenburg und Emmenbrücke Gersag zwischen Bahn und Bus sowie Bus mit kurzen, kundenfreundlichen Wegen und Abstellplätzen für den Langsam- und Individualverkehr sind wichtige Erfolgskriterien. Die Umsteigepunkte sind optimal auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet, die Wege barrierefrei und witterungsgeschützt.	1	
AAGR	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Die Qualität im öffentlichen Verkehr kann nachhaltig nur gesteigert werden, wenn die notwendigen Rahmenbedingungen optimiert und verbessert werden. Gute Rahmenbedingungen verbessern die Kundenzufriedenheit der Fahrgäste und unterstützen die Nachfrage und somit die Wirtschaftlichkeit. Wir bitten Sie deshalb, sich für weitere Verbesserungen der zwingenden Rahmenbedingungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr einzusetzen.	1	
SGV	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Die SGV fühlt sich durch den öV-Bericht nicht wirklich angesprochen, da das Schwergewicht auf Stärkung und Ausbau in den Bereichen Bus und Bahn liegt. Trotzdem ist die SGV bereit, im Rahmen ihrer wirtschaftlichen und unternehmerischen Möglichkeiten/Bedürfnisse, die öV-Vision 2050 zu unterstützen.	1	
SGV	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	Massnahmen und Finanzplanung betreffen die SGV nicht. Wir sind damit einverstanden, sofern dies nicht zu weiteren Reduktionen des abgeltungsberechtigten Angebots seitens SGV führt, bzw. zu einer Reduktion des Abgeltungsbetrages.	1	
SGV	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	siehe Antworten 1 und 2 und Aspekt 1.	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
SGV	Transportunternehmung				<p>Aspekt 1: Punkt 4.1.5 Stossrichtungen Schiff und Bergbahnen Lifte Sie schreiben: "Weiterhin anzustreben ist eine bessere Integration der touristischen Schifffahrt in das öV-Angebot (z.B. Anerkennung des Passepartout im Luzerner Seebecken)".</p> <p>Wir fragen uns, wie dieser Satz zu verstehen ist? Sind wir denn bisher schlecht integriert? Oder laufen aktuell ihrerseits Bestrebungen irgendwelcher Art in diese Richtung? Uns sind keine bekannt (mit Ausnahme eines möglichen Anschlusses an FIS-Z).</p> <p>Die Anerkennung des Passepartout wurde beispielsweise erst vor ein paar Wochen auf Stufe Direktor SGV/Geschäftsführer VVL kurz diskutiert und in der längeren Vergangenheit sicherlich schon mehrmals geprüft. Die Einnahmefälle durch die Anerkennung des Passepartouts lassen sich durch den VVL nicht finanzieren.</p>		4 Das Ziel soll bestehen bleiben, da es als Wunsch immer wieder geäußert wird (z.B. durch das Verkehrshaus der Schweiz, welches so noch attraktiver und einfacher erreicht werden könnte). Es ist auch im öV-Bericht 2014 bis 2017 enthalten, wo es seinerzeit in der Vernehmlassung gefordert wurde. Auf der Schiffsverbindung Luzern–Weggis–Vitznau werden Passepartout-Abos bereits anerkannt. Für die Schiffsverbindung Luzern–Kehrsiten konnte zumindest für Mitarbeiter des Bürgenstock-Hotels Passepartout-Abos eine Lösung gefunden werden. Zumindest für diese Verbindungen, idealerweise aber für alle Angebote der SGV, ist eine Integration in das Fahrgastinformationssystem FIS-Z anzustreben.
SGV	Transportunternehmung				<p>Aspekt 2: Einbezug der Schifffahrt zur Entlastung von Teilstrecken Bus/Bahn Zur Entlastung von Teilstrecken Bus/Bahn könnte auch der Einbezug eines Angebots auf See geprüft werden. Wir könnten uns z.B. einen Schülerkurs zwischen Verkehrshaus-Lido und Tribtschen vorstellen, oder eine Express-Pendelverbindung zwischen Verkehrshaus-Lido und dem KKL-Steg, oder eine Expressverbindung in Richtung Stansstad, oder Weggis, etc...</p>		2 Die Idee Stadtschiff wird da und dort genannt. Das Potenzial, wie auch die Ausgestaltung, soll im Rahmen von AggloMobil aufgearbeitet werden. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die SGV einer solchen abgeltungsberechtigten Linien grundsätzlich positiv gegenüber steht.
BLS	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahre 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X		1	
BLS	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X		1	
BLS	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	<p>- Der Bericht ist gut strukturiert, umfassend und ist eine gute Planungsgrundlage für die kommenden Jahre. Besten Dank für die geleistete Arbeit.</p> <p>- Als Transportunternehmung, die einen grösseren Betriebsradius als den Kanton Luzern bzw. den Tarifverbund Passepartout hat, betrachten wir einige Themen/Vorschläge (insbesondere im Bereich Zusammenarbeit) als kritisch und mit unseren TU-internen Strategien und Vorhaben, welche das ganze BLS-Netz betreffen, nur begrenzt vereinbar. Entsprechende Bemerkungen dazu haben wir unter "Weitere Bemerkungen" eingefügt.</p>	1	

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
BLS	Transportunternehmung				<p>Zu Kapitel 4.2, Strategie Tarifverbund Passepartout</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurzfristig: Der Verkauf soll weiterhin in der Verantwortung der TU liegen. Deshalb erachten wir folgende Aussagen als problematisch: <ul style="list-style-type: none"> <li>o TU-übergreifende „Koordination der Standorte“ des bedienten Verkaufs</li> <li>o Schrittweise Reduktion der Automaten und Ersatz durch „im Verbund abgestimmte“ mobile Kanäle</li> </ul> </li> <li>- Mittelfristig: Kritisch sind auch hier folgende Punkte: <ul style="list-style-type: none"> <li>o „Harmonisierung der Schalter der TU“</li> <li>o „Neutrale Contact Center im Passepartout, welche im Mandat betrieben werden“. Wir bezweifeln den Mehrwert und die Praktikabilität. Als überregional tätige TU werden wir nicht unseren Kundendienst im Mandat an eine Stelle in Luzern delegieren.</li> </ul> </li> <li>- Zum Zonentarif: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anlehnung an DV-Tarif: Vgl. Bemerkung zu Ziffer 5.1.5</li> </ul> </li> <li>o Mittelfristig: Wir verstehen folgende Aussage nicht: „Auf den Hauptentwicklungsachsen soll eine gute Übereinstimmung zwischen Zonentarif und Kundenbedürfnissen erzielt werden“. Bitte erläutern.</li> <li>- Zum Thema Mandate: Vgl. Ziffer 5.1.6</li> </ul>		<p>4 _ Zusammenarbeit im Tarifverbund/Mandate: siehe Antwort vbl und CVP  _ Automaten/Schalter: Siehe Antwort CVP  _ ContactCenter: Siehe Antwort VCS</p>
BLS	Transportunternehmung				<p>Zu Kapitel 5.1.5 Massnahmen Tarifverbund Passepartout</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erster Anstrich: Zwecks Kundengewinnung und –pflege sind auch Cross-Marketing Massnahmen mit dem Direkten Verkehr (DV) umzusetzen. Zudem soll das Sortiment gezielt gemäss den Kundenbedürfnissen weiter entwickelt und optimiert werden.</li> <li>- Zweiter Anstrich: Vgl. Bemerkungen zu 4.2, Kurzfristig. Wir unterstützen die Stossrichtung zu einer einzigen Ticket-App im Verbundgebiet nicht. Ticket-Apps beschränken sich heute schon nicht nur auf das Verbundgebiet, sondern bieten auch nationale Tarife und andere Verbundtarife an. Aus nationaler Sicht ist somit eine Beschränkung auf eine Lösung nicht realistisch. Zudem berücksichtigt dieser Ansatz die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse an eine Ticket-App nicht. Auch aus finanzieller Sicht ist dies nicht problematisch, wenn gleichzeitig kostenintensive Kanäle wie Billettautomaten abgebaut werden können. Insbesondere beantragen wir, den letzten Satz zu streichen („Die Verbund-TU sind verantwortlich für den Betrieb von verständlichen Ticket-Apps“): Die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sind unterschiedlich, auch bezüglich Verständlichkeit.</li> <li>- Fünfter Anstrich: Im Direkten Verkehr existiert keine Planung von „regelmässigen Tarifmassnahmen“. Somit sollte der Tarifverbund gewappnet sein, auch ausserhalb von Tarifmassnahmen des DV eine eigene Strategie bzgl. Tarifmassnahmen zu entwickeln.</li> </ul>		<p>4 Ticket-Apps: siehe Antwort vbl</p>
BLS	Transportunternehmung				<p>Zu Kapitel 5.1.6, Verbesserte Zusammenarbeit in der öV-Branche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grafik 11: Durchgängigkeit und Vernetzung des Produkts öV: „Eine Stelle“ für Kundenreaktion und Beratung ist für uns keine Option. Wir bezweifeln in diesem Zusammenhang die auf Seite 47 oben gemachte Aussage zur Effizienzsteigerung. Dies ist eine rein Verbund-interne Betrachtung. Für eine überregional oder national tätige TU ist dieser Ansatz nicht praktikabel. Er würde im Gegenteil eine Reduktion der Effizienz aus TU-Sicht bedeuten.</li> <li>- Ziele der Projektskizze: „die Innovation der TU weiter fördern“ steht im Widerspruch zur beabsichtigten Erhöhung der Effizienz durch die Erledigung von Aufgaben durch „eine Stelle“.</li> <li>- Mögliche neue Mandate (Vgl. auch Beilage 10): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Gemeinsames Social Media in der öV-Branche: Wir bezweifeln den Nutzen und die Praktikabilität eines solchen Vorhabens.</li> <li>o Gemeinsame Dachkampagne 2018 und 2020: Gemäss Debriefing zum Aktionsjahr 2016 sind weitere Kampagnen in den Jahren 2019 und 2021 angedacht. Die entsprechenden Jahreszahlen müssten somit im Bericht geändert werden.</li> <li>o In der Beilage 10 ist bei den Massnahmen 63 bis 75 „Kosten Tarifverbund Passepartout“ erwähnt. Sowohl die Massnahmen wie deren Finanzierung müssen einzeln durch die Verbundgremien beschlossen werden. Aktuell ist die dargestellte Finanzierung in den Jahren 2018 bis 2021 noch nicht gesichert.</li> </ul> </li> </ul>		<p>4 Die Argumentation ist nicht stimmig. Der VVL zahlt Leistungen für sein Verbundgebiet bei mehreren TU parallel. Diese Arbeiten sollen für den Verbund durch eine Stelle erledigt werden. Gerne können nationale Player diese Aufgabe übernehmen.</p>
BLS	Transportunternehmung				<p>Der Ausbau Menznau bzw. die Rückverlängerung der S61 wird immer im Kontext des AS 2025 erwähnt. Wir weisen darauf hin, dass die Finanzierung Menznau über die ordentliche Leistungsvereinbarung abgewickelt wird. Auslöser des Projektes Menznau sind primär BehiG und das Fernsteuerkonzept. Im Sinne eines Gesamtprojektes wurde die Rückverlängerung der S61 – mit der Kreuzung in Menznau – mitgeplant.</p>		<p>4 Das Angebot ist durch die vom BAV veröffentlichte Referenzgrafik Ausbauschritt 2025 gesichert. Wie von der BLS beschrieben, wird in der Folge die Infrastruktur finanziert.</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
PAG	Transportunternehmung	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X	Wie mit dem Kreuz eingetragen, sind wir weiterhin bereit, den Kanton Luzern mit unserem Wissen und den Dienstleistungen von PostAuto zu unterstützen. - Die Ziele in Ziffer 3.5 sind realistisch und nachvollziehbar. - Als Unternehmung, die ausserhalb der Agglo Luzern den grossen Teil der Leistungen erbringt, sehen wir die öV-Verknüpfungspunkte und deren Erreichbarkeit für die Kunden und Busse als sehr wichtigen Faktor für die Entwicklung der Linien. - Der Ausbau in der Luzerner Landschaft "nur" gemäss der gesetzlichen Grundlage wird längerfristig nicht mehr genügen um die Transportketten für die Bevölkerung und den Tourismus zu verbessern. Die Stossrichtung mit der Verstärkung der Regionalzentren ist richtig. - Beim Mobilitätsmanagement sind zur Zeit sehr viele Entwicklungen und Anbieter auf dem Markt. Die Kunst dürfte es sein, die wirklich benötigten Faktoren von den "nice to have"-Möglichkeiten zu separieren und einer breiten Öffentlichkeit mit möglichst vielen Zugangspunkten/-technologien anzubieten. PostAuto ist diesbezüglich an vorderster Front mit Angeboten dabei.	1	
PAG	Transportunternehmung	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	PostAuto wird vom VVL in alle Planungen miteinbezogen, die uns direkt oder auch nur teilweise betreffen. Deshalb enthält die Tabelle "Massnahmen - Angebot" keine eigentlichen Überraschungen. Das schrittweise vorgehen ist richtig. Wichtig ist, dass Konzepte, die auf den Fahrplanwechsel umgesetzt werden sollen, jeweils zum Jahresbeginn (Ende Januar) unter Dach sind, damit die nötigen Schritte der Vernehmlassungen und Umsetzung zufriedenstellend angegangen werden können. Die Region Sursee (z.B. CAMPUS, Surental etc.) scheint uns nach wie vor als wichtiges Entwicklungszentrum zu bestehen.	1	
PAG	Transportunternehmung	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X	Der Bericht zeigt in einer guten Tiefe die wichtigen Punkte auf. Wichtig ist, dass nicht nur der klassische öV angesprochen wird, sondern auch die Entwicklungen im öV-Management und der ergänzenden Mobilität erwähnt sind. Dieses Feld dürfte sich in der nächsten Zeit noch spürbar entwickeln und die Mobilität verändern.	2	Weiterführende Arbeiten beim VVL sind zur ergänzenden Mobilität geplant.
PAG	Transportunternehmung				Massnahmenübersicht 2018 - 2021, Angebot, Anteil Verkehrsverbund Luzern: - Die mit der Offerte 2018/2019 eingereichten Optionen sind nur teilweise im Massnahmenplan aufgeführt. Eine Aktualisierung auf Basis der Offerten 2018/2019 dürfte sinnvoll sein. - Die geplante Optimierung des Busknotens Entlebuch für die Linien 231, 232, 233, 234 für 2019/2020 (u.a. Verlängerung Linie 231 nach Wolhusen) ist noch zu ergänzen/budgetieren.	5	Beim Angebot gilt der Beschluss des Verbundrats im Rahmen des Bestellverfahrens (also weder die TU-Offerte, noch der Planungsbericht). Die Massnahmenliste wird auf Grund des Angebotsbeschlusses 2018/2019 aktualisiert.
ProBahnZech	Verbände	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	X r	Grundsätzlich ja. Es gibt aber Bereiche, die einer Präzisierung bzw. Anpassung bedürfen. Bei dem geplanten Tarifsysteem "Check in - Check" muss die Bezahlung durch den öV-Benutzer sichergestellt sein. Eine Rechnung am Monatsende nach erbrachter Leistung führt zu Einnahmehausfällen angesichts der allgemeinen Zahlungsmoral eines Teils der Schweizer Bevölkerung. Diesbezügliche Einnahmehausfälle dürfen nicht zu Lasten der übrigen öV-Kunden und der Steuerzahler gehen. Die Vielfalt der App-Lösungen verwirrt den Kunden. Die Realisierung und Weiterentwicklung dieser App sind sehr kostenintensiv. Angesichts der angespannten Finanzlage möglichst Ticket-Apps harmonisieren und schweizweit auf ein App reduzieren. Ein Weiterausbau des SwissPass ist erst anzustreben, wenn der SwissPass etabliert und national überall im heutigen Leistungsumfang vollwertig eingesetzt und gelesen werden kann. Die Realisation des Durchgangs(Tief-)bahnhofs ist voranzutreiben. Das BAV sieht dafür Investitionskosten von 3.35 Mia. vor. Das Projekt umfasst zusätzlich die Realisierung von Zufahrtsstrecken und verschlechtert damit das Kosten-/Nutzenverhältnis. Hier muss eine klare Trennung zwischen dem Projekt Durchgangs(Tief-)bahnhof bzw. den Zufahrtsstrecken vollzogen werden, um die Realisierungschance zu erhöhen. Als Hauptentwicklungssache wird Olten-Sursee-Luzern-Ebikon-Zug-Zürich angegeben. Es ist unbedingt dafür zu sorgen, dass Thalwil weiterhin direkt erschlossen wird. Mit der Realisierung des Zimmerbergbasis-Tunnels wird der Halte-/Umsteigepunkt Thalwil aufgehoben. Reisende aus Luzern müssen über Zürich ins Bündnerland reisen. Das hat die Nachteile, dass der Zürcher Bahnhof ohnehin überlastet ist, das Umsteigen mühsamer ist und die Mehrkilometer sich auf den Fahrpreis niederschlagen. Der Zugshalt in Schachen ist aufrechtzuerhalten und nach praktikablen Lösungen zu suchen. Gemäss Beilage 3 "Ein- und Aussteiger 2008 - 2014 gab es ein Wachstum von 63 %	4	_ SwissPass: Es gelten die nationalen Bestimmungen. An diesen wollen wir uns zunehmend auch im Verbund orientieren, damit einfache Ticketkonzepte ermöglicht werden. _ Ticket-Apps: Siehe Antwort vbl _ Ausbauschritt AS2030/35: Die Kommunikation der Resultate obliegt dem BAV. Der Kanton Luzern resp. der VVL ist über die Planungsregion Zentralschweiz in den Prozess eingebunden. _ Erschliessung Thalwil: Die direkte Bedienung dieser Destination ist auch dem VVL mit der Inbetriebnahme des ZBTH ein Anliegen. Sie ist im Regionales Angebotskonzept AS2030 (ZKöV, 27.11.2014) so enthalten. _ Die S6 hält weiterhin in Schachen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
ProBahnZech	Verbände	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	X	X	Grundsätzlich ja.  Wir sind mit den alle zwei Jahren vorgesehenen Tarifierhöhungen nicht einverstanden. Wir sind auch nicht damit einverstanden, dass die Tarifmassnahmen im gleichen Rhythmus wie auf nationaler Ebene vorgesehen werden. Allfällige Tarifierhöhungen sind nicht schon für die Zukunft einzuplanen.		4 Tarifierhöhungen sind z.B. aufgrund der Erhöhung von Trassengebühren politisch initiiert und gewünscht. Diese Erhöhungen müssen vom Kunden mitgetragen werden, da durch Effizienzsteigerung in der Branche nicht alle Mehrkosten aufgenommen werden können.
ProBahnZech	Verbände	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?	X		Grundsätzlich ja, unter Berücksichtigung unserer obigen Ausführungen		1
ProBahnZech	Verbände					S. 22 Kapitel 3.3 Einfach benutzbar ergänzen mit Hinweis: einfaches Ticketing		4 Kapitel 3.3. basiert auf gleichen Ansätzen wie der Bericht 2014 bis 2017. Einfaches Ticketing ist unter "Einfach benutzbar" zu verstehen.
ProBahnZech	Verbände					S. 41 Kapitel 5.1.1 Es ist die Zimmerberg-Light Variante versus den ZBT II zu prüfen. Die Planung muss unverzüglich vorgenommen werden. (-> nicht nur zeitlich/örtlich, Fahrpläne und Informationen)		5 Aktualisierungen werden soweit vorgenommen, wie sie bekannt und kommuniziert sind und soweit sie sich seit der Vernehmlassungsversion vom 14. Feb. 2017 verändert haben.
VCS	Verbände	1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	x	x	Grundsätzlich ja. Aber aus unserer Sicht müssen noch Anpassungen vorgenommen werden: Der Zielzustand liegt zu weit in der Zukunft. Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation von Bund und Kanton ist mit einem Durchgangs-Tiefbahnhof nicht vor 2040 zu rechnen. Deshalb müssen die Ziele bereits für 2030 festgelegt werden. Der Bund erkennt denn auch als Schwachpunkte des Agglo-Programms 2. Generation bei den nicht dargestellten Massnahmen für die Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme der von der Agglo Luzern geforderten übergeordneten Lösungen (Durchgangsbahnhof, Bypass). Die Verkehrs-Nachfrage ist nicht ausgewiesen. Die Wunschlinien, d.h. die (künftigen) Verkehrsbeziehungen aufgrund Volkszählung, Mikrozensus sowie Modellrechnungen für den Gesamtverkehr, den MIV und den ÖV als notwendige Planungsgrundlage sind nicht vorhanden. Bis 2030 wird mit einer (Richtplankonformen) Zunahme des ÖV in der Agglomeration von 30-40% gerechnet. Diese Zunahme ist durch das Bussystem zu bewältigen und kann nicht allein durch grössere Gefässe aufgefangen werden. Es sind erheblich mehr Betriebsleistungen (Bus-km) notwendig. Dass dieser flächeneffiziente Verkehr bewältigt werden kann, hat der Bahnersatz während des Stillstands des Bahnhofs Luzern gezeigt. Der ÖV hat nur Erfolg, wenn er in der Qualität den MIV übertrifft. Die Leute steigen kaum auf Grund ihres ökologischen Gewissens um. Qualität beinhaltet Fahrplanstabilität, Kapazität, Reisezeit, Preis, Komfort/Bequemlichkeit. Mit dem vorgeschlagenen notwendigen Umsteigen in den Agglomerationsgemeinden ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal in Gefahr. Wenn in der Zielsetzung optimale Voraussetzungen seitens öV und MIV zu schaffen verlangt werden, wird der nötige Umsteigeeffekt nicht zu erzielen sein. V.a. in der Agglomeration mit immer noch nur (xx)% Modalsplit muss der öV klar priorisiert werden => Busspuren wo nötig auf Kosten von MIV Spuren. Investitionen Strassenbau nur für den öV (und natürlich LV). Ob diese unabdingbaren Voraussetzungen für einen attraktiven ÖV auf der Strasse geschaffen werden, wird sich sehr bald mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen 2019-2022 erweisen. Der Modalsplit in der Agglomeration muss an jenen der Stadt mit 40% angeglichen werden. 33% genügen nicht.		4 _ Die Vision mit Durchgangsbahnhof Luzern passt zum Horizont nach 2030. _ Wunschlinien aus dem Verkehrsmodell waren Grundlage für AggloMobil tre. Die Nachfrage basiert zudem auf Zählungen an Querschnitten. Tatsächliche Wunschlinien von Fahrgästen sind nicht bekannt, können nur sehr aufwändig mit Befragungen erhoben werden. _ Anstrengungen im Busnetz/Modal-Split: Siehe Antwort bei der GLP
VCS	Verbände	2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	x	x	Die Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn an bestimmten Umsteigepunkten, das sog. Hub-System, ist sinnvoll. Dieses soll vor allem auf quer verlaufende, i.a. eher lokale Linien ausgerichtet werden, z.B. Horw, Kriens Mattenhof, Emmenbrücke. Für (bestehende) Buslinien ins Stadtzentrum soll das Umsteigen für die Kunden zur Wahl stehen und nicht durch Kappen der Linien erzwungen werden. Aus Studien muss das Umsteigen einen Zeitgewinn von mindestens 10 Minuten wettmachen. Sonst wird das Umsteigen – vor allem bei Wind und Wetter - als wesentliche Qualitätseinbusse wahrgenommen. Die Umsteigestellen (Hubs) vom Bus zur S-Bahn in Emmenbrücke, Horw und Kriens Mattenhof sind mit dem ¼ Stundentakt der S-Bahn gerechtfertigt. Sie können attraktive und direkte Bus-Eilkurse ins Zentrum jedoch nicht ersetzen.		4 Siehe Antwort GLP
VCS	Verbände	3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?			Der VCS unterstützt die verschiedenen Bestrebungen zum Ausbau des öV. Im Sinne der knappen finanziellen Ressourcen fordern wir den VVL auf, sich nicht zu sehr in den ergänzenden Mobilitätsangeboten zu verlieren. Der Hauptfokus soll dem Angebotsausbau gelten.		4 Ergänzende Mobilität wird zunehmend wichtiger, um Kunden zu binden. Der moderne Fahrgast verlangt Lösungen über Verkehrsmittel hinweg. Der reine Angebotsausbau bringt zudem nur beschränkt Kunden. Z.B. durch neue Anreize bei den Arbeitgebern werden Arbeitnehmende auf den öV gelenkt. Dieser erfährt eine Nachfragesteigerung und kann in der Folge ausgebaut werden. Der Mechanismus "Angebot bereitstellen, die Nachfrage folgt ohne lenkender Eingriff" gelangt zunehmend an seine Grenzen.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
VCS	Verbände				S. 8, Tabelle 1 Der VCS Luzern begrüsst die konsequente Umsetzung der Buspriorisierung im Raum Luzern. Wir fordern, dass dies im ganzen Kanton konsequent umgesetzt wird und diese auch unter Inkaufnahme allfällig notwendiger Beschränkungen des MIV, richtungsweisende Massnahmen umgesetzt werden. Dies sind in erster Linie Infrastrukturmassnahmen auf der Strasse: LSA Priorisierung des öV, Dosierungsstellen, Busstreifen.	1	
VCS	Verbände				S. 24, Kap. 4.1.1, IR EC etc. Kurzfristig: Im internationalen Verkehr ist ein weiterer Ausbau Richtung Norden (Frankfurt) und Süden (Mailand) anzustreben. Der VVL setzt sich dementsprechend dafür ein, dass weitere Zugverbindungen über die Grenzen hinaus verlängert werden. Kommentar Der VVL soll sich nicht nur dafür einsetzen, dass mehr Linien über die Grenzen hinaus verlängert werden, sondern dass auch mehr von den bestehenden Linien direkt über Luzern geführt werden.	4	Im öV-Bericht ist bereits die Idee enthalten, mit dem Durchgangsbahnhof Luzern neue, schnelle und umsteigefreie Durchmesserlinien anzubieten. Damit wird Luzern attraktiv als alternative Linienführung zu Zürich.
VCS	Verbände				S. 24, Kap. 4.1.1 Bemerkung Bei der Stossrichtung Bahn Fernverkehr mittelfristig ist der öV-Bericht widersprüchlich: Einerseits "Von Luzern nach Zürich sollen zudem weitere Verbindungen realisiert werden." Auf der anderen Seite sind diese neuen Angebote gemäss Rahmenplan SBB nicht mehr möglich. Falls der Durchgangsbahnhof nicht in FABI AS 2030/35 aufgenommen wird, sind für den Zeitraum bis 2040/50 Massnahmen zur Leistungssteigerung der Bahn-Infrastruktur zu definieren und durch den Bund im Rahmen des BIF zu finanzieren. Im Regionalverkehr ist das Bahnangebot weiter auszubauen. Wegen der fehlenden Trassen auf der Bahnhofzufahrt Luzern ist durch Flügelung in Emmenbrücke (analog Wolhusen) das Angebot der S-Bahn Richtung Sursee und Seetal zum Viertelstundentakt zu verdichten. Dafür sind die notwendigen Mittel bereit zu stellen.	4	Siehe Antwort Grüne Partei
VCS	Verbände				S. 25, Kap. 4.1.1, Regionalverkehr Mittelfristig: Der Kanton Luzern hat das BAV und die SBB bereits mehrfach darauf hingewiesen und im Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern wiederum aufgezeigt, dass der Bahnausbau AS2025 die Hauptentwicklungachsen Olten-Sursee-Luzern-Ebikon-Zug-Zürich nicht berücksichtigte, obwohl dort die Engpässe und Wachstumsprognosen im Zentralschweizer Bahnnetz am Grössten sind. Daher wird die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Zug-Zürich und Luzern-Sursee-Olten nach Kräften und Zuständigkeit unterstützt. Frage Wie soll dieser Ausbau ohne Veränderungen an der Zufahrt in Luzern möglich sein? Gibt es noch Kapazitäten?	4	Siehe Antwort Grüne Partei
VCS	Verbände				S. 26, Kap. 4.1.3 In Ebikon mit dem 30' Takt der S-Bahn entspricht ein Umsteigen nicht dem heutigen Qualität des Busangebots. Umsteigen auf einen anderen Bus (Linie 1) macht nicht Sinn. Ein Hub in Ebikon ist somit erst mit dem Viertelstundentakt der Bahn sinnvoll, was auch im AggloMobil Tre bestätigt wird. Bis dann ist auf eine Einkürzung der Linien 22 und 23 zu verzichten und die Intervalle der Linie 1 nach Ebikon entsprechend anzupassen. Eine Umsteigestelle in der Agglomeration wird nur zum Erfolgsfaktor, wenn der Viertelstundentakt der S-Bahn in die Stadt (analog Stadt-Bahn Zug) realisiert ist.	4	Ein 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn in Ebikon ist erst mit dem Durchgangsbahnhof Luzern möglich. Dieser kommt erst, wenn die Nachfrage kritische Mengen erreicht. Beide Massnahmen warten somit aufeinander. Wichtig ist, sich schrittweise hin zum Ziel zu entwickeln. Der Bushub Ebikon wird nach Realisierung im Dez. 2019 vorerst auf die S-Bahn im 30-Minuten-Takt die Linie 18 und 1 abstützen. Mittelfristig gibt es eine RE-Verbindung. Langfristig der Durchgangsbahnhof Luzern. Die Nachfrage wird mit jedem Angebotsausbau und den damit neuen Möglichkeiten zunehmen. Ohne den Bushub Ebikon und abgestimmte Angebot macht der öV-Verknüpfungspunkt Ebikon nur beschränkt Sinn.
VCS	Verbände				S. 26, Kap. 4.1.3 Die Verlängerung der Busspur auf der Pilatusstrasse bis zum Bahnhof mit Rechtsabbiegeverbot für den MIV ist realisiert und hat sich voll bewährt. Die Fahrzeitverlustzeiten konnten teilweise um Minuten verringert werden. Auf dem Abschnitt Pilatusplatz - Bahnhof verkehren die Busse flüssig, sodass dies kein Argument mehr ist für die Verkürzung von Buslinien.	4	Der unzuverlässige Betrieb auf der Pilatusstrasse war nicht Auslöser für das Konzept mit zu Luzern vorgelagerten öV-Verknüpfungspunkten. Dieses Konzept passt sich viel eher der Siedlung an, welche sich um die Subzentren entwickelt. Zudem war die Wirtschaftlichkeit der zahlreichen radial nach Luzern geführten Linien an die Grenze gelangt. So steigen noch heute auf den Linien 22/23 rund ein Drittel der Personen am Löwenplatz und ein Drittel am Schwänenplatz aus. Die Linien fahren dann – zu einem Drittel belegt – an neuralgischer Stelle des öV-Netzes zum Bahnhof.

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
VCS	Verbände				<p>S. 26, Kap. 4.1.3 Wir unterstützen sehr die Vermehrung der Durchmesserlinien, d.h. keine Wartezeiten am Bahnhof Luzern. In Biel, Winterthur und St. Gallen enden praktisch keine Linien am Bahnhof. Insbesondere ist die Koordination mit dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Luzern sicher zu stellen. Die Behinderungen am Bahnhofplatz durch durchfahrende Linien sind geringer als durch wendende Linien. Entsprechend muss die Infrastruktur angepasst werden, der 2. Busperron Richtung Nord-Süd bei der Hauptpost ist gemäss GVK Luzern bzw. dem Kantonstrassenprogramm umgehend zu realisieren.</p>		<p>4 Am neuen Doppelperron hält u.a. die Linie 1. Dies ist ein weiterer Vorteil gegenüber den heutigen Linien 22/23 für alle Fahrgäste ab Ebikon. Sie erreichen mehr Ziele umsteigefrei.</p>
VCS	Verbände				<p>S. 26, Kap. 4.1.3 Das Konzept der Buslinien in der Agglomeration resp. Region ist uneinheitlich. Einige Linien bedienen bis Luzern Bahnhof sehr wenig Haltestellen (50, 52, 61, 72), einige Linien bedienen etwa jede zweite (20, 24), die Linie 1 bedient alle Haltestellen und einige Linien sollen gar gekappt werden (Linien 22, 23 sowie Linie 51 und 53). Ein Konzept ist nicht ersichtlich. Um attraktive, konkurrenzfähige Fahrzeiten aus der Agglomeration/Region zu realisieren, sind die entsprechenden Linien im inneren Bereich als „Eilkurse“ mit der Bedienung von wenigen Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten auf Trolleybuslinien zu führen.</p>		<p>4 Konzepte mit Eilkursen bewähren sich nur, wenn andere Strecken als Grundkurse befahren werden. In Luzern gibt es demnach keine Eilkurse mehr. Vielmehr fahren Linien ab Rothenburg/Ruswil/Neuenkirch via Autobahn beschleunigt in die Stadt. Dies im Gegensatz zu städtischen Linien wie die RBus-Linie 2 oder die Linie 5. Gewisse Linien der Agglomeration fahren noch mit teilweise reduzierten Halten im Innenstadtbereich. Dies zur Freude von Personen, welche die Innenstadt als Ziel haben und diese beschleunigt erreichen. Jedoch geht es zu Lasten jener, welche vorher aussteigen möchten (und zurückfahren müssen). Einheitliche Konzepte bringt jeweils AggloMobil, wo das Thema künftig behandelt werden könnte.</p>
VCS	Verbände				<p>S. 26., Kap. 4.1.3 Die Pfortneranlage beim Dietschberg ist derart zu betreiben, dass am Luzernerhof der Verkehr abfließen kann. Dies ist bei hohem Verkehrsaufkommen heute nicht der Fall.</p>		<p>3 Die Anlage wird vom Strasseneigentümer Stadt Luzern betrieben und hat diverse Anforderungen zu erfüllen. So wollen hinterliegende Gemeinden möglichst zügig mit dem MIV in die Stadt gelangen, der öV soll maximal bevorzugt werden.</p>
VCS	Verbände				<p>S. 29, Kap. 4.2, oben erster Abschnitt ...Denkbar sind auch neutrale Contact-Center im Passepartout, die im Mandat betrieben werden (Kapitel 5.1.6). Bemerkung Um ein eigenes Contact-Center im Passepartout zu betreiben ist das Volumen im Passepartout zu klein. Bereits heute betreibt die SBB ein nationales Contact Center (CC Brig) inkl. Telefonnummer (Rail Service). Dort werden auch Dienstleistungen für den Passepartout erbracht. Notabene kostenlos für den Verbund. Doppelspurigkeiten sind zu vermeiden, die Kunden brauchen keine "neutralen" Contact-Center. Die bestehenden Anbieter können diese Aufgaben ohne grossen Mehraufwand bewältigen. Die Massnahme 75 auf S. 52 ist entsprechend anzupassen.</p>		<p>4 Mit dieser Massnahmen sollen die Kräfte im Bereich der Kundenreaktionen gebündelt werden. Heute führen alle Transportunternehmen sowie der Passepartout eigene Kontaktstellen. Ziel ist es, dass ein Transportunternehmen für alle diese Funktion übernimmt. Dies bündelt die finanziellen Mittel und sorgt für einen optimalen Kundenservice.</p>
VCS	Verbände				<p>S. 31, Kap. 4.3.3 Bemerkung Unternehmen und publikumsintensive Nutzungen sind verbindlich zu Beiträgen an den ÖV zu verpflichten.</p>		<p>4 Es gilt das öV-Gesetz, welches Beiträge an publikumsintensiven Anlagen vorsieht. Der Rechtsweg wurde von diesen bei der Umsetzung beschritten. Unternehmen werden durch das Angebot Mobilitätsmanagement abgeholt (siehe <a href="http://www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement/">http://www.vvl.ch/mobilitaetsmanagement/</a>)</p>
VCS	Verbände				<p>S. 42, Kap. 5.1.3 Bemerkung Wir begrüssen den Umbau des Busbahnhofs in der Form wie es der Masterplan Bahnhof Sursee vorsieht. Wir begrüssen auch die Angebotsweiterentwicklung (Ortsbusse, Moischter-Express, Surental). Leider wird nicht dargelegt, wo man heute hohe Auslastungen hat und wo das grösste Wachstum erwartet wird. Hier wünschten wir uns konkretere Angaben/Vorstellungen, um auch die langfristige Entwicklung abschätzen zu können. Zudem sind unter Massnahmen Infrastruktur (S.52) die Massnahmen zum Ausbau des Busbahnhofs aufzuführen. Im Masterplan Bahnhof Sursee wird die Realisierung des Busbahnhofs als kurzfristige Massnahme aufgeführt (Zeithorizont 2020; vlg. in Sursee Plus, Kanton Luzern, Verkehrsverbund Luzern, „Masterplan Bahnhofgebiet Sursee“, 2015, S. 47).</p>		<p>4 Einen Überblick bieten unter <a href="http://www.vvl.ch/planungen">www.vvl.ch/planungen</a> die Studien "Masterplan Sursee" (RET Sursee-Mittelland, Kanton Luzern, VVL, 11.06.2015) und "Überprüfung öV-Angebot Sursee" (VVL, 30.04.2015). Zur Umsetzung der Infrastruktur dient der Anhang 8. Er basiert auf der jährlichen Finanzplanung AFP.</p>
VCS	Verbände				<p>S. 52, Massnahmen Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote Massnahme 67 Gemeinsames Social Media in der öV-Branche Bemerkung Diese Massnahme ist zu streichen. Das machen die einzelnen Transportunternehmungen bereits heute schon. Hier nochmals kantonale Gelder für teure Kampagnen aufzuwenden ist nicht zielführend. Dieses Geld besser für Angebotsausbauten verwenden.</p>		<p>4 Mit dieser Massnahmen sollen die Kräfte im Bereich Social Media gebündelt werden.</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort Ja Nein	Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
EmmenCenter	Firmen	1	<p>öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?</p>	X	Keine Stellungnahme zur Gesamtvision und Ziele. Jedoch zum Teilbereich Erschliessung Emmen. Siehe Begründung unter "Weitere Bemerkungen".	1	
EmmenCenter	Firmen	2	<p>Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?</p>	X	Keine Stellungnahme zum Gesamtpaket. Jedoch zum Teilbereich Erschliessung Emmen. Siehe Begründung unter "Weitere Bemerkungen".	1	
EmmenCenter	Firmen	3	<p>Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?</p>		keine Stellungnahme	1	
EmmenCenter	Firmen				<p>Die Fahrplanumstellung 2016/2017 hat für die ganze Gemeinde Emmen erhebliche Verschlechterungen gebracht. Der neue Bushub am Seetalplatz erbringt nicht die versprochene Leistungen, die Anschlussverbindungen sind überhaupt nicht aufeinander abgestimmt und die Aufenthaltsqualität am Bushub ist unbefriedigend. Emmen Dorf und all die Grossbetriebe an der Seetalstrasse sind von der Stadt angeschnitten. Unterschriftensammlungen und viele wütende Bürgerstimmen bestätigen diesen Umstand. Deshalb beantragen wir die Wiedereinführung eines Direktanschluss der Arbeitsgebiete im Emmenfeld - Emmen-Dorf - Emmen Center - Seetalplatz von und zum Bhf Luzern!</p>		<p>4 _ Der neue Fahrplan berücksichtigt die künftige Siedlungsentwicklung. Der Richtplan sieht starke Subzentren vor Luzern vor, worauf sich auch der öV ausrichtet. Der Bushub Seetalplatz inkl. dem dazu passenden Angebot ist die Folge einer kantonalen Volksabstimmung über Investitionen in die Strassenanlagen. _ Neben der Linie 40 und der Linie 5 wäre eine weitere Linie Waldibrücke–Luzern ein Überangebot. Ab dem Seetalplatz verkehren zu Hauptverkehrszeiten 21 Verbindungen Emmenbrücke mit Luzern (16 stündliche Bus- und 5 Bahnverbindungen) _ siehe auch Antwort Gemeinde Emmen</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
IGöV	Verbände	1	<p>öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etapierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?</p>	x	x	<p>Grundsätzlich ja. Aber aus unserer Sicht müssen noch Anpassungen vorgenommen werden: Der Zielzustand liegt zu weit in der Zukunft. Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation von Bund und Kanton ist mit einem Durchgangs-Tiefbahnhof nicht vor 2040 zu rechnen. Deshalb müssen die Ziele bereits für 2030 festgelegt werden. Der Bund erkennt denn auch als Schwachpunkte des Agglo-Programms 2. Generation bei den nicht dargestellten Massnahmen für die Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme der von der Agglo Luzern geforderten übergeordneten Lösungen (Durchgangsbahnhof, Bypass). Die Verkehrs-Nachfrage ist nicht ausgewiesen. Die Wunschlinien, d.h. die (künftigen) Verkehrsbeziehungen aufgrund Volkszählung, Mikrozensus sowie Modellrechnungen für den Gesamtverkehr, den MIV und den ÖV als notwendige Planungsgrundlage sind nicht vorhanden. Bis 2030 wird mit einer (Richtplankonformen) Zunahme des ÖV in der Agglomeration von 30-40% gerechnet. Diese Zunahme ist durch das Bussystem zu bewältigen und kann nicht allein durch grössere Gefässe aufgefangen werden. Es sind erheblich mehr Betriebsleistungen (Bus-km) notwendig. Dass dieser flächeneffiziente Verkehr bewältigt werden kann, hat der Bahnersatz während des Stillstands des Bahnhofs Luzern gezeigt. Der öV hat nur Erfolg, wenn er in der Qualität den MIV übertrifft. Die Leute steigen kaum auf Grund ihres ökologischen Gewissens um. Qualität beinhaltet Fahrplanstabilität, Kapazität, Reisezeit, Preis, Komfort/Bequemlichkeit. Mit dem vorgeschlagenen notwendigen Umsteigen in den Agglomerationsgemeinden ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal in Gefahr. Wenn in der Zielsetzung optimale Voraussetzungen seitens öV und MIV zu schaffen verlangt werden, wird der nötige Umsteigeeffekt nicht zu erzielen sein. V.a. in der Agglomeration muss der öV klar priorisiert werden =&gt; Busspuren wo nötig auf Kosten von MIV Spuren. Investitionen Strassenbau nur für den öV (und natürlich LV). Ob diese unabdingbaren Voraussetzungen für einen attraktiven ÖV auf der Strasse geschaffen werden, wird sich sehr bald mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen 2019-2022 erweisen. Der Modalsplit in der Agglomeration muss an jenen der Stadt mit 40% angeglichen werden. 33% genügen nicht.</p>	4	<p>_ siehe Antwort VCS _ siehe Antwort GLP _ siehe Antwort Grüne Partei</p>
IGöV	Verbände	2	<p>Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?</p>	x	x	<p>Die Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn an bestimmten Umsteigepunkten, das sog. Hub-System, ist sinnvoll. Dieses soll vor allem auf quer verlaufende, i.a. eher lokale Linien ausgerichtet werden, z.B. Horw, Kriens Mattenhof, Emmenbrücke. Für (bestehende) Buslinien ins Stadtzentrum soll das Umsteigen für die Kunden zur Wahl stehen und nicht durch Kappen der Linien erzwungen werden. Aus Studien muss das Umsteigen einen Zeitgewinn von mindestens 10 Minuten wettmachen. Sonst wird das Umsteigen – vor allem bei Wind und Wetter - als wesentliche Qualitätseinbusse wahrgenommen. Die Umsteigestellen (Hubs) vom Bus zur S-Bahn in Emmenbrücke, Horw und Kriens Mattenhof sind mit dem ¼ Stundentakt der S-Bahn gerechtfertigt. Sie können attraktive und direkte Bus-Eilkurse ins Zentrum jedoch nicht ersetzen.</p>	4	<p>_ Siehe Antwort VCS _ Siehe Antwort GLP _ Siehe Antwort Grüne Partei</p>
IGöV	Verbände	3	<p>Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?</p>			<p>Die IGöV unterstützt die verschiedenen Bestrebungen zum Ausbau des öV. Der Hauptfokus soll dem Angebotsausbau gelten.</p>	4	<p>_ Siehe Antwort VCS</p>
IGöV	Verbände					<p>S. 8, Tabelle 1 Die IGöV begrüsst die konsequente Umsetzung der Buspriorisierung im Raum Luzern. Wir fordern, dass dies im ganzen Kanton geschieht. Dies sind in erster Linie Infrastrukturmassnahmen auf der Strasse: LSA Priorisierung des öV, Dosierungsstellen, Busstreifen.</p>	1	
IGöV	Verbände					<p>S. 24, Kap. 4.1.1, IR EC etc. Kurzfristig: Im internationalen Verkehr ist ein weiterer Ausbau Richtung Norden (Frankfurt) und Süden (Mailand) anzustreben. Der VVL setzt sich dementsprechend dafür ein, dass weitere Zugverbindungen über die Grenzen hinaus verlängert werden. Kommentar Der VVL soll sich nicht nur dafür einsetzen, dass mehr Linien über die Grenzen hinaus verlängert werden, sondern vor allem auch, dass mehr Züge von Basel über Luzern ins Tessin und weiter als EC nach Mailand geführt werden.</p>	4	<p>Siehe Antwort VCS</p>

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
IGöV	Verbände					<p>S. 24, Kap. 4.1.1</p> <p>Bemerkung</p> <p>Bei der Stossrichtung Bahn Fernverkehr mittelfristig ist der öV-Bericht widersprüchlich: Einerseits "Von Luzern nach Zürich sollen zudem weitere Verbindungen realisiert werden." Auf der anderen Seite sind diese neuen Angebote gemäss Rahmenplan SBB nicht mehr möglich. Falls der Durchgangsbahnhof nicht in FABI AS 2030/35 aufgenommen wird, sind für den Zeitraum bis 2040/50 Massnahmen zur Leistungssteigerung der Bahn-Infrastruktur zu definieren und durch den Bund im Rahmen des BIF zu finanzieren.</p> <p>Im Regionalverkehr ist das Bahnangebot weiter auszubauen. Wegen der fehlenden Trassen auf der Bahnhofzufahrt Luzern ist durch Flügelung in Emmenbrücke (analog Wolhusen) das Angebot der S-Bahn Richtung Sursee und Seetal zum Viertelstundentakt zu verdichten. Dafür sind die notwendigen Mittel bereit zu stellen.</p>		4 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					<p>S. 25, Kap. 4.1.1, Regionalverkehr</p> <p>Mittelfristig:</p> <p>Der Kanton Luzern hat das BAV und die SBB bereits mehrfach darauf hingewiesen und im Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern wiederum aufgezeigt, dass der Bahnausbau AS2025 die Hauptentwicklungachsen Olten-Sursee-Luzern-Ebikon-Zug-Zürich nicht berücksichtigte, obwohl dort die Engpässe und Wachstumsprognosen im Zentralschweizer Bahnnetz am Grössten sind. Daher wird die Einführung von Regionalexpresszügen Luzern-Zug-Zürich und Luzern-Sursee-Olten nach Kräften und Zuständigkeit unterstützt.</p> <p>Frage</p> <p>Wie soll dieser Ausbau ohne Veränderungen an der Zufahrt in Luzern möglich sein? Gibt es noch Kapazitäten?</p>		4 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					<p>S. 26, Kap. 4.1.3</p> <p>In Ebikon mit dem 30' Takt der S-Bahn entspricht ein Umsteigen nicht der heutigen Qualität des Busangebots. Umsteigen auf einen anderen Bus (Linie 1) macht nicht Sinn. Ein Hub in Ebikon ist somit erst mit dem Viertelstundentakt der Bahn sinnvoll, was auch im AggloMobil Tre bestätigt wird. Bis dann ist auf eine Einkürzung der Linien 22 und 23 zu verzichten und die Intervalle der Linie 1 nach Ebikon entsprechend anzupassen. Eine Umsteigestelle in der Agglomeration wird nur zum Erfolgsfaktor, wenn der Viertelstundentakt der S-Bahn in die Stadt (analog Stadt-Bahn Zug) realisiert ist.</p>		4 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					<p>S. 26, Kap. 4.1.3</p> <p>Die Verlängerung der Busspur auf der Pilatusstrasse bis zum Bahnhof mit Rechtsabbiegeverbot für den MIV ist realisiert und hat sich voll bewährt. Die Fahrzeitverlustzeiten konnten teilweise um Minuten verringert werden. Auf dem Abschnitt Pilatusplatz - Bahnhof verkehren die Busse flüssig, sodass dies kein Argument mehr ist für die Verkürzung von Buslinien.</p>		4 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					<p>S. 26, Kap. 4.1.3</p> <p>Wir unterstützen sehr die Vermehrung der Durchmesserlinien, d.h. keine Wartezeiten am Bahnhof Luzern. In Biel, Winterthur und St. Gallen enden praktisch keine Linien am Bahnhof. Insbesondere ist die Koordination mit dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Luzern sicher zu stellen. Die Behinderungen am Bahnhofplatz durch durchfahrende Linien sind geringer als durch wendende Linien. Entsprechend muss die Infrastruktur angepasst werden, der 2. Busperron Richtung Nord-Süd bei der Hauptpost ist gemäss GVK Luzern bzw. dem Kantonsstrassenprogramm umgehend zu realisieren.</p>		4 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					<p>S. 26, Kap. 4.1.3</p> <p>Das Konzept der Buslinien in der Agglomeration resp. Region ist uneinheitlich. Einige Linien bedienen bis Luzern Bahnhof sehr wenig Haltestellen (50, 52, 61, 72), einige Linien bedienen etwa jede zweite (20, 24), die Linie 1 bedient alle Haltestellen und einige Linien wurden (51,53) oder sollen gekappt werden (Linien 22, 23). Ein Konzept ist nicht ersichtlich. Um attraktive, konkurrenzfähige Fahrzeiten aus der Agglomeration/Region zu realisieren, sind die entsprechenden Linien im inneren Bereich als „Eilkurse“ mit der Bedienung von wenigen Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten auf Trolleybuslinien zu führen.</p>		4 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					<p>S. 26., Kap. 4.1.3</p> <p>Die Pfortneranlage beim Dietschberg ist derart zu betreiben, dass am Luzernerhof der Verkehr abfließen kann. Dies ist bei hohem Verkehrsaufkommen heute nicht der Fall.</p>		3 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					<p>S. 29, Kap. 4.2, oben erster Abschnitt</p> <p>...Denkbar sind auch neutrale Contact-Center im Passepartout, die im Mandat betrieben werden (Kapitel 5.1.6).</p> <p>Bemerkung</p> <p>Ein eigenes Contact-Center im Passepartout-Bereich scheint das Volumen zu klein. Doppelspurigkeiten sind zu vermeiden.</p>		4 Siehe Antwort VCS

Eingabe von	Art	Fragen-Nr.	Frage	Antwort		Bemerkung zur Stellungnahme	Kat. (Legende)	Bemerkung VVL
				Ja	Nein			
IGöV	Verbände					S. 31, Kap. 4.3.3 Bemerkung Unternehmen und publikumsintensive Nutzungen sind verbindlich zu Beiträgen an den ÖV zu verpflichten.		4 Siehe Antwort VCS
IGöV	Verbände					S. 52, Massnahmen Tarif und ergänzende Mobilitätsangebote Massnahme 67 Gemeinsames Social Media in der öV-Branche Bemerkung Diese Massnahme ist zu streichen. Das machen die einzelnen Transportunternehmen bereits heute schon. Hier nochmals kantonale Gelder für teure Kampagnen aufzuwenden ist nicht zielführend. Dieses Geld besser für Angebotsausbauten verwenden.		4 Siehe Antwort VCS