



AggloMobil 4 Mitwirkungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	3
2.	Auswertung Mitwirkung.....	3
2.1	Übersicht Auswertung Mitwirkung.....	3
2.2	Auswertung Fragebogen.....	4
2.3	Zusammenfassung Kommentare und Rückmeldungen.....	5
3.	Überarbeitung Konzept AM4 infolge Mitwirkung.....	6
3.1	Konzeptanpassungen.....	6
3.2	Verzicht auf Konzeptanpassung.....	7
3.3	Abgrenzung.....	7
4.	Anhang.....	8

Impressum

Projekt	AggloMobil 4
Register	10_101_085_01
Geschäft	Mitwirkungsbericht
Projektleiter	Urech Samuel
	Telefon 041 228 27 26
	Mail samuel.urech@vvl.ch
Datum	27. Januar 2020

1. Einleitung

Das öV-Konzept AggloMobil 4 (AM4) mit dem Zielzustand 2027 wurde vom April 2018 bis Juni 2019 durch Metron Verkehrsplanung AG erarbeitet. Das Projekt wurde durch eine Arbeitsgruppe (Kantonale Stellen, RET LuzernPlus, Transportunternehmen) begleitet, welche regelmässig über den Projektstand informiert wurde. Die Stadt Luzern und die betroffenen Agglomerationsgemeinden wurden im Rahmen von insgesamt drei Begleitgruppensitzungen über das Konzept informiert. Der Verbundrat hat den Schlussbericht zu AM4 im Rahmen der Sitzung vom 24. Mai 2019 zur Mitwirkung freigegeben.

Vom 24. Juli 2019 bis zum 27. September 2019 fand anschliessend die Mitwirkung statt, zu der insgesamt 46 Stellen eingeladen wurden. Neben der Arbeits- und Begleitgruppen konnten Gemeinden, Nachbarkantone, Transportunternehmen sowie weitere Organisationen eine Stellungnahme zu AM4 einreichen. Zusätzlich zu den eingeladenen Stellen haben weitere Privatpersonen und Organisationen Stellungnahmen zu AM4 eingereicht, welche bei der Auswertung ebenfalls berücksichtigt wurden. Der VVL hat die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und aufgrund der Mitwirkung das Konzept von AM4 überarbeitet. Der Verbundrat hat am 20. Dezember 2019 den Schlussbericht verabschiedet.

Der Mitwirkungsbericht fasst die Ergebnisse der Mitwirkung zusammen und gibt Aufschluss über die Konzeptanpassungen resp. deren Verzicht im Nachgang zur Mitwirkung. Im Anhang sind die Kommentare aus den einzelnen Stellungnahmen sowie die entsprechende Rückmeldungen seitens VVL aufgeführt.

2. Auswertung Mitwirkung

2.1 Übersicht Auswertung Mitwirkung

Die Mitwirkung fand vom 24. Juli bis zum 27. September 2019 statt. Der Mitwirkungsbericht wurde öffentlich auf der Website des VVL zur Verfügung gestellt (www.agglomobil.ch) Insgesamt wurden 46 Stellen (Gemeinden, Transportunternehmen, Organisationen etc.) im Rahmen der Mitwirkung direkt zur Stellungnahme eingeladen. 29 der 46 eingeladenen Stellen haben eine Stellungnahme eingereicht oder explizit auf eine Stellungnahme verzichtet, die Rücklaufquote beträgt 63%. Zusätzlich zu den eingeladenen Stellen haben 19 weitere Private und Organisationen eine Stellungnahme oder eine sonstige Rückmeldung beim VVL eingereicht.

Zwei Petitionen wurden ebenfalls während der Mitwirkung beim VVL resp. der Stadt Kriens eingereicht:

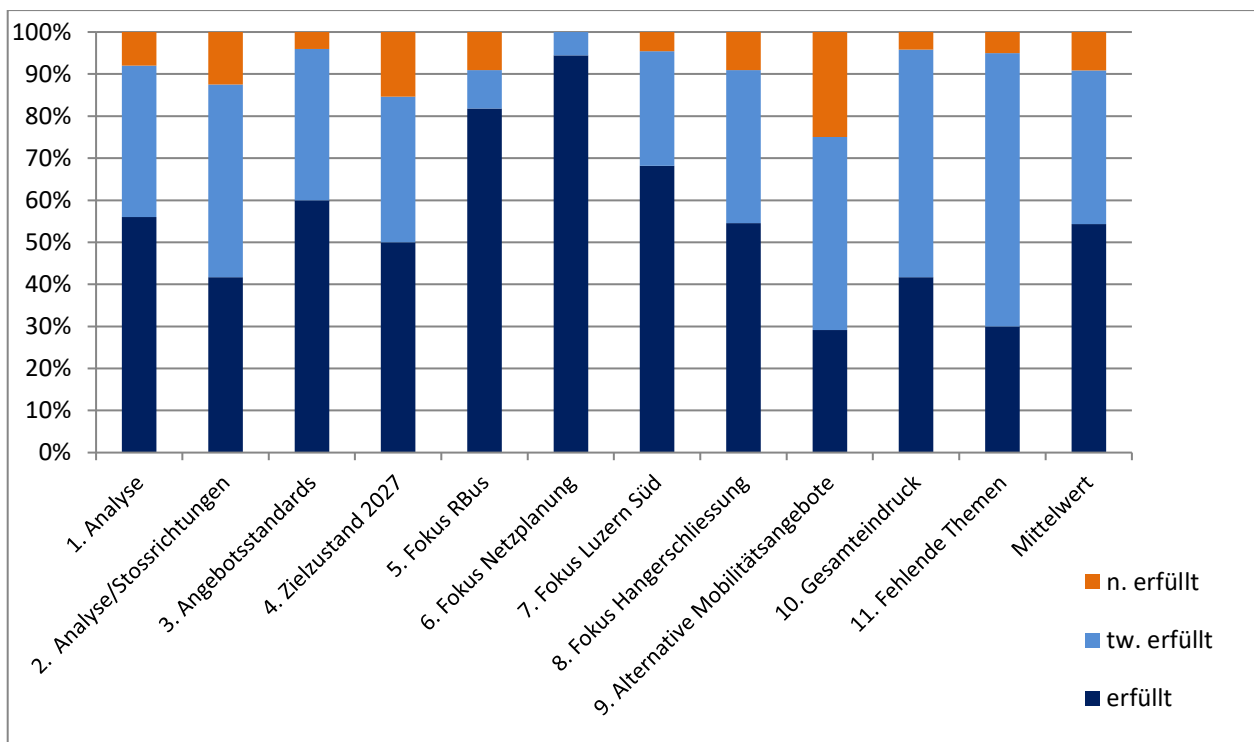
- Der Quartierverein Schattenberg-Himmelrich hat bei der Stadt Kriens und beim VVL eine Petition mit über 1000 Unterschriften eingereicht. Die Petition verlangt die Beibehaltung der Erschliessung des Quartiers Sidhalde in Kriens durch den öV.
- Aus dem Quartier Kuonimatt wurde eine Petition mit über 800 Unterschriften bei der Stadt Kriens und beim VVL eingereicht. Die Petition verlangt die Beibehaltung der Erschliessung des Kuonimatt-Quartiers durch die Linie 16.

2.2 Auswertung Fragebogen

Das Antwortformular für die Stellungnahmen beinhaltet einen kurzen Fragebogen. Bei den einzelnen Fragen wurde die Zustimmung (erfüllt, teilweise erfüllt, nicht erfüllt) erfragt:

- 1. Analyse: Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?
- 2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen: Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?
- 3. Angebotsstandards: Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?
- 4. Zielzustand 2027: Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehenen Umsetzung einverstanden?
- 5. Fokus RBus: Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?
- 6. Fokus Netzplanung: Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?
- 7. Fokus Luzern Süd: Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?
- 8. Fokus Hangerschliessung: Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?
- 9. Alternative Mobilitätsangebote: Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf alternative Mobilitätsangebote zu?
- 10. Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?
- 11. Fehlende/ungenügende Themen: Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?

Nachfolgende Abbildung zeigt die Auswertung des Fragebogens (Zustimmung je Frage sowie Mittelwert über alle Fragen):



Insgesamt erfährt das Konzept AM4 eine hohe Zustimmung durch die zur Mitwirkung eingeladenen Stellen. Zu über 40% wurden die Erwartungen vollständig, zu 50% teilweise erfüllt. Aufgrund dieses Resultats und auch den einzelnen Kommentaren schliesst der VVL, dass das Konzept AM4 grundsätzlich durch die Mitwirkungspartner unterstützt wird. Die einzelnen Fragen/Themen weisen einen unterschiedlichen Grad der Zustimmung auf.

Zu den jeweiligen Fragen sind insgesamt 144 Bemerkungen und Kommentare eingereicht worden. Zusätzlich zum Fragebogen sind weitere 78 freie Kommentare eingegangen, dazu zählen auch Kundenreaktionen in Form von Mails usw.

2.3 Zusammenfassung Kommentare und Rückmeldungen

Insgesamt wurden über 200 Kommentare/Bemerkungen beim VVL eingereicht. Diese beinhalten konkrete Anpassungswünsche für das Konzept oder den Bericht, Hinweise auf Fehler, Kritik oder Zustimmung zum Konzept sowie verschiedene Anregungen. Im Anhang des Mitwirkungsberichtes sind alle eingegangenen Kommentare inklusive einer Rückmeldung durch den VVL aufgeführt. Die umfangreichen Rückmeldungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form nach den wichtigsten Themen geordnet aufgeführt.

Folgende Elemente aus dem Konzept werden explizit begrüsst:

- Die Verknüpfung der Linien 12 und des Linienast Würzenbach der Linie 8 zur RBus-Linie 3.
- Der Verzicht auf die Linienführung der RBus-Linie 2 via Kantonsspital gemäss AM tre. Die Nachteile wären gegenüber dem Nutzen als zu gravierend eingeschätzt worden.
- Die Verknüpfung des zweiten Linienastes der Linie 8 mit der Linie 19 und die Verlängerung nach Emmenthalerbrücke Bahnhof Süd.
- Die Verlängerung der Linie 4 zum Mattenhof.
- Die neue Definition der Angebotsstandards mit einem Grundtakt und Verdichtungsstufen.
- Die Verknüpfung der Quartierbuslinien Linie 11 und 15.

Folgende Elemente aus dem Konzept werden kritisiert

- Erschliessung Sidhalde
Der gemäss Mitwirkungsbericht vorgesehene Wegfall der Erschliessung des Quartiers Sidhalde wird von verschiedenen Mitwirkungsstellen kritisiert. Die Mehrzahl der 19 zusätzlich eingegangenen Stellungnahmen von Privaten oder Organisationen bezieht sich auf dieses Thema. Eine Petition mit über 1000 Unterschriften zum Erhalt der Erschliessung wurde ebenfalls eingereicht. Die Stellungnehmenden fordern, die Erschliessung des Quartiers Sidhalde durch den öV oder eine adäquate Alternative beizubehalten. Begründet wird diese Forderung durch die abgelegene Lage des Quartiers und die durch einen Wegfall entstehenden langen Zugangswege zum öV.
- Erschliessung Kuonimatt:
Der vorgeschlagene Verzicht auf die Führung der Linie 16 durch das Quartier Kuonimatt wird ebenfalls von verschiedenen Stellungnehmenden mit Verweis auf die längeren Zugangswege zum öV kritisiert und die Beibehaltung der Erschliessung durch die Linie 16 gefordert. Eine weitere Petition mit über 800 Unterschriften fordert ebenfalls die Beibehaltung der Linienführung.
- Linie 11:
Die vorgesehene Linienführung ab Eichhof in Richtung Tribtschenquartier wird von einigen Stellungnehmenden aufgrund der wegfallenden Anbindung der Linie 11 an den Bahnhof Luzern und des (noch) nicht definierten Linienendes im Tribtschenquartier kritisch beurteilt.
- Alternative Mobilitätsangebote
Diverse Stellungnehmende kritisieren die vorgeschlagene Strategie zu alternativen Mobilitätsangeboten als zu zurückhaltend und fordern, der Thematik mehr Gewicht zu verleihen oder konkretere Konzepte zu entwickeln.

- **Gemeinde Malters:**
Die Gemeinde Malters fordert eine detaillierte Analyse und Angebotsplanung für ihr Einzugsgebiet im Rahmen von AM4.
- **Diverse Themen:**
Verschiedene Themen (z.B. Forderungen bezüglich Tarifzonen oder Bahnangebot), welche inhaltlich nicht im Rahmen von AM4 berücksichtigt werden können, wurden in der Mitwirkung aufgeführt.

Aus Sicht des VVL wird das Konzept ist in den Grundsätzen nicht bestritten, einzelne Aspekte werden jedoch von diversen Stellen kritisiert. Der VVL anerkennt aufgrund der Mitwirkung einen Handlungsbedarf. Im Nachgang zur Auswertung der Mitwirkung wurden die einzelnen Kritikpunkte entweder bei der Überarbeitung des Konzepts berücksichtigt oder mit einer entsprechenden Begründung ohne Konzeptanpassung zurückgewiesen. Einige Themen werden im Sinne einer Abgrenzung ausserhalb von AM4 weiterverfolgt. Mit den nachfolgend aufgeführten Anpassungen wird das Resultat der Mitwirkung aus Sicht des VVL angemessen berücksichtigt.

3. Überarbeitung Konzept AM4 infolge Mitwirkung

3.1 Konzeptanpassungen

Folgende Elemente wurden aufgrund der Mitwirkung im definitiven Konzept angepasst. Details sind dem Schlussbericht zu entnehmen.

Motelstrasse Kriens

Die als Option im Mitwirkungsbericht vorgeschlagene Linienführung der Linie 16 resp. eines Teils der Kurse über die Motelstrasse wird aufgrund der Rückmeldungen nicht weiterverfolgt. Die potentielle Fahrzeitreduktion zwischen Kriens und Horw durch die Motelstrasse wird gegenüber dem systematischen 15-Minuten-Takt zwischen Mattenhof und dem Stadtzentrum von Kriens als weniger relevant beurteilt.

Erschliessung Sidhalde

Die Grundsatzfrage bezüglich der Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Erschliessung des Quartiers Sidhalde wurde in AM4 bewusst gestellt. Sowohl die Stadt Kriens wie auch verschiedene Quartiervereine und Private aus Kriens haben sich in der Mitwirkung deutlich für die Beibehaltung der Erschliessung ausgesprochen und insbesondere auf die langen Zugangswege zum öV bei einem Wegfall der Buslinie verwiesen. Aufgrund der Rückmeldungen wird die Beibehaltung der Erschliessung im Konzept AM4 weiterhin vorgesehen. Diese kann durch die Linie 16 analog zum Ast Pilatusbahnen im 30-Min.-Takt sichergestellt werden und bindet die beiden Quartiere direkt an das Zentrum von Kriens und Richtung Mattenhof/Horw an. Für die Realisierung sind entsprechende Infrastrukturen (Fahrwege/Wendemöglichkeiten) durch die Stadt Kriens zu realisieren.

Linienführung Linie 11 + 15

Neben der nicht bestrittenen Verbindung der Linien 11 und 15 am Sonnenberg wurde die Linienführung ab Eichhof Richtung Tribschenquartier und der Wegfall der Anbindung an den Bahnhof Luzern von verschiedenen Stellen kritisiert. Grundsätzlich hält der VVL an der Umlegung der Linie ab dem Eichhof Richtung Tribschenquartier fest, die Umsetzung soll jedoch neu in zwei Schritten erfolgen: Vorerst wird die heutige Linienführung der Linie 11 direkt zum Bahnhof beibehalten. Mit der Realisierung eines öV-Korridors Rösslimatt/Tribschen und der Anpassung des Knotens Eichhof wird die Linie via Tribschenquartier als Tangentiale zum Bahnhof geführt.

3.2 Verzicht auf Konzeptanpassung

Zu den folgenden Kritikpunkten/Forderungen erfolgt keine Anpassung des Konzepts AM4.

Erschliessung Kuonimatt

Durch die konsequente Linienführung auf der Ringstrasse wird die Fahrzeit zwischen Kriens und Horw verkürzt, wodurch für die Gestaltung der Fahrpläne eine grössere Flexibilität entsteht (z.B. für Anschlüsse auf die Bahn). Mit der neuen Ausrichtung der Linie 16 (15-Min.-Takt zwischen Kriens und Horw, Fokus auf starke Achsen, Erschliessung Pilatusbahnen und Sidhalde) und vor dem Hintergrund des sehr dichten öV-Angebots im direkten Umfeld des Kuonimattquartiers (Buslinien 14 und 16 auf der Ringstrasse, S-Bahn-Angebot Mattenhof) wird am Konzept gemäss Mitwirkung festgehalten. Die dadurch entstehenden längeren Zugangswege zum öV beurteilt der VVL aufgrund des flachen Terrains und der fussgängerfreundlichen Umgebung als zumutbar. Die Haltestelle Oberkounimatt soll zusammen mit der neuen Linienführung über den Bahnhof Mattenhof in die Horwerstrasse verlegt werden, womit der Wegfall der Haltestellen Rosenstrasse & Kuonimatt teilweise kompensiert werden kann.

Alternative Mobilitätsangebote

Die Kritikpunkte zur Strategie für Alternative Mobilitätsangebote werden zur Kenntnis genommen, auf eine Anpassung wird jedoch verzichtet: Die vorgeschlagene Strategie basiert auf einer sorgfältigen Abklärung der aktuellen Marktsituation und berücksichtigt die Rolle des VVL als Bestellerbehörde des öV sowie dessen Handlungsspielraum. Prof. Thomas Sauter hat den Planungsprozess als externer Experte begleitet und in dieser Funktion die gewählte Strategie als zielführend beurteilt. Aus Sicht der Geschäftsstelle besteht eine Diskrepanz zwischen den Erwartungen Dritter und den effektiv heute vorhandenen und für den VVL sinnvoll nutzbaren Möglichkeiten im Bereich der alternativen Mobilitätsangebote. Die Geschäftsstelle wird ausserhalb von AM4 laufend weitere Abklärungen und Grundlagenarbeiten zur Thematik vornehmen, was die in der Strategie auch entsprechend vorgesehen ist. Auch der öV-Bericht 2022-2026 wird die Thematik der alternativen Mobilitätsangebote verstärkt berücksichtigen.

3.3 Abgrenzung

Folgende Themen werden im Sinne der Abgrenzung nicht in AM4 berücksichtigt, sondern anderweitig durch den VVL weiterverfolgt.

Angebotsplanung Gemeinde Malters

Die Gemeinde Malters fordert eine Ergänzung des Konzeptes mit einer Erweiterung auf das Gemeindegebiet Malters mit dem Hinweis auf den Perimeter des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation. AM4 bildet zwar einen Teil des Agglomerationsprogrammes, die Gemeinde Malters befindet sich jedoch nicht im Schwerpunktperimeter von AM4. Einige Forderungen der Gemeinde Malters wie z.B. die Einführung eines Busangebotes zwischen Malters und Kriens wurden bereits in AM tre geprüft und aufgrund des zu geringen Nachfragepotentials einer solchen Verbindung nicht weiterverfolgt. Derzeit drängt sich für die Gemeinde Malters aus Sicht des VVL keine detaillierte Analyse oder Angebotsplanung auf, die Raumstruktur und das vorhandene öV-Angebot unterscheiden sich deutlich vom sonstigen Agglomerationsperimeter. Der VVL wird somit die Angebotsplanung für die Gemeinde ausserhalb von AM4 weiterverfolgen.

Diverse Themen: Tarifzonen, Bahnplanung, Businfrastrukturen

Zu diversen Themen, welche inhaltlich nicht Teil von AM4 sind in der Mitwirkung Rückmeldungen oder Forderungen eingereicht worden. In den Rückmeldungen zu den einzelnen Kommentaren wird jeweils begründet, weshalb nicht im Rahmen von AM4 eine Ergänzung erfolgt.

4. Anhang

Nachfolgend sind die im Zuge der Mitwirkung eingegangenen Kommentare inklusive der Rückmeldung durch den VVL aufgeführt. Sofern im Mitwirkungsbericht Themen bereits aufgegriffen und erläutert wurden, wird auf eine ausführliche Rückmeldung verzichtet. Die Berücksichtigung der Kommentare im Rahmen der Überarbeitung erfolgt anhand dieser Kategorien:

Umgang mit Kommentar	
1	Kenntnisnahme ohne weitere Bemerkungen
2	Abgrenzung, das Thema ist ausserhalb AM4 weiterzuverfolgen.
3	Anpassung Konzept
4	Verzicht auf Anpassung Konzept

Bei einigen Kommentaren wären mehrere Kategorien zutreffend, da sie verschiedene Themen beinhalten. Massgebend sind die jeweiligen Bemerkungen zu den Kommentaren.

AggloMobil 4: Mitwirkungsbericht - Anhang 1

Beantwortung Kommentare Fragebogen
Stand: 27.1. 2020 / sur

Umgang mit Kommentar

1	Kenntnisnahme ohne weitere Bemerkungen
2	Abgrenzung, das Thema ist ausserhalb AM4 weiterzuverfolgen.
3	Anpassung Konzept
4	Verzicht auf Anpassung Konzept

Stelle	Frage	Antwort			Kommentar	Rückmeldung VVL
		erfüllt	tw. erfüllt	n. erfüllt		
Privat	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Quartierserschliessung Kriens: Seite Sonnenberg = i.O.; Seite Schattenberg nicht den Bedürfnissen entsprechend, insbesondere der Verzicht auf die Erschliessung des Gebiets Sidhalde (Himmelrichstrasse, Roggernhalde, Guetrüti, Sidhalde)	3 Anpassung Konzept, Erschliessung Sidhalde wird weiterhin vorgesehen
ProBahn	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Die Analyse entspricht unseren Erfahrungen und der Wahrnehmung als langjährige Pendler im Grossraum Luzern. Insofern erfüllt. Trotzdem gibt es nur ein Teilweise erfüllt, weil für uns das Bahnangebot mehr als nur eine Randbedingung ist. Insbesondere der Hauptverknüpfungspunkt HB Luzern muss schon vorher optimiert werden (Hochplattform für Busse - vgl. Vorstoss im Kantonsrat). Angebots-Verbesserungen werden bereits mit der Eröffnung des ZBT II erfolgen. Diese sind im AggloMobil 5 zu berücksichtigen. Wir stellen auch fest, dass die Nutzerperspektive zu wenig zum tragen kommt - der Bericht "wirkt sehr planerisch". Auch ist es uns ein Anliegen darauf hinzuweisen, dass jegliche Angebotskonzeption/Angebotsverbesserung etc. eine entsprechende defizitfreie Infrastruktur bedingt, welche u.U. neu geschaffen bzw. instand gestellt werden muss. Das eine geht nicht ohne das andere. Zu den Defiziten zählen wir u.a. Witterungsschutz/ Behindertentauglichkeit/Toilettenbedarf bei Hubs mit hohem Besucheraufkommen u.w.m.	1 Kenntnisnahme. AM4 ist ein fachlicher Planungsbericht zur Weiterentwicklung des öV-Angebots in der Stadt und Agglomeration. Die Perspektive der Fahrgäste wurde z.B. bei der Analyse der Umsteigepunkte und bei der Netzplanung berücksichtigt. Der VVL setzt sich für möglich attraktive Haltestelleninfrastrukturen ein, verantwortlich dafür sind die jeweiligen Strasseneigentümer.
SP Kriens	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?			x	Das Hauptaugenmerk wird auf die Zentren und Entwicklungsgebiete gelegt, was nachvollziehbar ist. Allerdings etwas stiefmütterlich werden die Ränder behandelt, obwohl da eine Steigerung der ÖV-Benutzung anzustreben wäre, um den z.B. Modalsplit anzuheben.	1 Kenntnisnahme. Die angesprochenen Gebiete am Siedlungsrand sind aufgrund der geringeren Dichte und der tendenziell geringeren Bündung von Nachfragen schwierige Marktgebiete für den öV.
Telebus	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Alternative Mobilitätsangebote für Gebiete mit schwacher Nachfrage sind zu wenig berücksichtigt	4 Vgl. Mitwirkungsbericht
Honau	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Da leider der Tarifbund Kt. Luzern und Kt. Zug sich nicht öffnet, sind der Analyse und Stossrichtung für das AM4 (Kantons-)Grenzen gesetzt.	2 Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout
LuzernPlus	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?	x			In der Ausgangslage (Planungen Dritter) soll die Erarbeitung des Regelwerks LuzernSüd erwähnt werden, denn dieses macht auch verbindliche Vorgaben für die Bewältigung und Planung des Verkehrs. Wünschenswert wäre auch ein abgestimmtes, aktuelles, kantonales Gesamtverkehrsmodell, um planerische Überlegungen Verkehrsmittelübergreifend zu tätigen.	1 Kenntnisnahme. AM4 ist für die weitere Entwicklung des öV-Angebots in LuzernSüd massgebend. Für die Verkehrsmodellierung ist die Dienststelle vif zuständig.
QV Schattenberg	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Die Ausführungen bezüglich Hanglagen und der Bevorzugung des MIV basiert in unserem Quartier auch zu einem grossen Teil aufgrund der niedrigen Frequenz.	1 Kenntnisnahme
Meggen	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?	x			Aus unserer Sicht wurden die wesentlichen Fragestellungen beantwortet.	1 Kenntnisnahme
Gisikon	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Die Gemeinde Gisikon fehlen (nachwievor) die positiven Signale einer Öffnung/Zusammenarbeit der beiden Tarifverbunde der Kantone Luzern und Zug.	2 Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout

zvb	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?	x			Ist die Abbildung der Verkehrsentwicklung MIV auch möglich? Zunahme EW + AP führte zu allg. Verkehrszunahme, welche sich gem. dem gleichbleibendem Modalsplit verteilt hat, ist dies richtig interpretiert?	4	AM4 ist keine Gesamtverkehrsplanung, deshalb wird auf die Darstellung der Verkehrsentwicklung im MIV verzichtet. Die Interpretation entspricht derjenigen des VVL, der Modalsplit hat sich in den vergangenen Jahren im Raum Luzern kaum verändert.
Emmen	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?	x			Die Analyse ist detailliert und alle wichtigen Punkte sind enthalten.	1	Kenntnisnahme
vbl	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Die Erkenntnisse aus der Analyse können wir nachvollziehen. Allerdings haben wir uns schon bei der Erarbeitung des Berichts kritisch geäußert. Vor allem die Gegenüberstellung der Nachfrageentwicklung und der Entwicklung der Abgeltung erachten wir als nicht optimal. Die Entwicklung der Abgeltung ist stark von Faktoren wie Zielvereinbarung oder Vorgaben zur Erlösentwicklung abhängig und hat keinen unmittelbaren Zusammenhang mit der Entwicklung der Nachfrage. Hingegen erachten wir die Darstellung der Entwicklung der Nachfrage als sehr wertvoll. Die einzelnen Veränderungen können sehr gut den (früheren) Entscheidungen zu Angebotsveränderungen zugeordnet werden. Beispiel: Ausbau Angebot im Rontal korrespondiert stark mit der Entwicklung der Nachfrage und umgekehrt.	1	Aus Sicht des VVL ist die Gegenüberstellung der beiden Kennzahlen zu Nachfrage und Abgeltung geeignet, um über mehrere Jahre auf einer hohen Flughöhe die Auswirkungen der bisherigen Planungen zu analysieren. Dabei ist die Aussagekraft der Abgeltung, wie im Kommentar beschrieben, beschränkt.
Root	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		x		Ziff. 1.1.3 und 1.2.1 Schlussbericht Es fehlt der Blick über die Grenze auf der Entwicklungssache Rontal Richtung Rotkreuz/Zug. Eine Taktverdichtung der S1 im Rontal ist unabhängig vom Durchgangsbahnhof mit Agglomobil 4 anzugehen.	2	Das Bahnangebot ist nicht Teil von AM4 (vgl. Abgrenzung im Bericht). Der VVL setzt sich für die Weiterentwicklung des Bahnangebots im Kanton Luzern ein.
VCS	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?	X			Der VCS stimmt mit der Analyse überein, dass die Ziele bezüglich der Verkehrsmittelanteile nicht erreicht werden. Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum hat mit etwa gleichbleibendem Modalsplit stattgefunden. Problematisch finden wir insbesondere, dass ÖV-Etappen zwar länger werden, aber keine klare Steigerung des ÖV-Anteils gegenüber des MIV festgestellt wurde. Damit wächst einfach das Gesamtverkehrsaufkommen ungebremst weiter, aus umwelttechnischer Sicht und hinsichtlich der Lebensqualität im Agglomerationsraum ist dies eine alarmierende Erkenntnis. Offensichtlich reichen die bisherigen Bemühungen nicht aus für eine Trendwende in der Verkehrsentwicklung. Der VCS geht davon aus, dass zusätzliche Strassenkapazitäten (Spange Nord, Bypass) dieses Problem zusätzlich verschärfen.	1	Kenntnisnahme
VQSL	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?				Tendenz ist richtig: möglichst viele Durchmesserlinien in verschiedene Richtungen. S5: Auch künftig müssen am Kreuzstutz Umstiege vorgenommen werden: Z.B. Maihof-Emmenbrücke. Der Fahrgast wird Linie 30 und anschliessend erstere der Linien 19b, 2 nehmen. Die Umstiege werden aber durch die neue Linie 19b reduziert. Linie 11 wird vom Bahnhof abgehängt. Die Vorteile der Anbindung Werkhofstrasse anstelle Bahnhof sind nicht einleuchtend.	3	Kenntnisnahme Die Umsetzung der Linie 11 erfolgt schrittweise, damit die Anbindung an den Bahnhof Luzern aufrechterhalten bleibt.
Malters	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?			x	Mit der neuen Definition der Agglomerationsgemeinden wird Malters Teil des Planungsperimeters. Im vorliegenden Bericht wird dieser erweiterte Perimeter in Kap.1.1.3. erwähnt. AggloMobil4 behandelt jedoch von der Analyse bis hin zu den Massnahmen ausschliesslich den bisherigen Perimeter des AggloMobil3. In der Vernehmlassung zum AggloMobil3 wurde die Gemeinde Malters auf die Erweiterung des Perimeters bei der Erarbeitung von AggloMobil4 vertröstet. Dieses Versprechen wird mit dem vorliegenden Bericht nicht eingelöst. Bezeichnenderweise ist auf den meisten Plänen die Gemeinde Malters nicht einmal dargestellt.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Meierskappel	1. Analyse Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?	x			Haben uns lediglich auf das Thema L73 und die Bedürfnisse von Meierskappel konzentriert	1	Kenntnisnahme
Privat	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?		x		Erschliessung der Sidhalder beibehalten; der geplante Verzicht auf die Erschliessung der inneren Kuonimatt (Rosenstrasse via Kuonimatt bis Dattenmatt), d.h. deren Umfahrung über die Ringstrasse, scheint mir auch nicht dem effektiven Bedürfnis zu entsprechen, auch wenn die Frequenzen auf diesen drei Stationen angeblich sehr tief liegen.	3	Erschliessung Sidhalde ist weiterhin vorgesehen. Erschliessung Kuonimatt: Vgl. Mitwirkungsbericht
ProBahn	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?		x		Es ist sinnvoll die bestehenden Stärken gezielt zu stärken. Den Verkehr in der Agglomeration zusammenzuziehen in Hubs und diese untereinander zu vernetzen und per Bahn mit dem Zentrum zu verbinden ist zielführend. Wir teilen auch die Ansicht, dass der Zuverlässigkeit ein zentraler Stellenwert zukommt. Zu Recht werden der Kanton und die Gemeinden als Umsetzende der dafür nötigen Massnahmen in die Pflicht genommen. Wir erachten es auch als wichtig, dass durch die Entwicklung des ÖV's keine Siedlungspolitik, z.B. Erschliessung von Brachen, gefördert wird. Das ist explizit nicht Aufgabe und darf nicht zu den strategischen Stossrichtungen zählen. Jedoch sollen räumliche Verdichtungen, auch ÖV-technisch verdichtet werden, siehe Eingangssatz!	1	Kenntnisnahme/Zustimmung

SP Kriens	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	Das Angebot nur noch dort auszubauen oder zu konsolidieren, wo der Bedarf hoch ist, erachten wir als falsch. Der Wirtschaftlichkeit und dem Kostendeckungsgrad wird zu grossen Stellenwert beigemessen. Auch wir begrüßen, dass der Kostendeckungsgrad zugenommen hat, aber erachten ein flächendeckendes ÖV-Angebot als wichtiger. Wenn mit einem breiten Angebot ein Umsteigen auf den ÖV erwirkt wird, kann sich auch der Kostendeckungsgrad erhöhen.	1	Der VVL setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeit für ein attraktives ÖV-Angebot ein. In der Stadt/Agglomeration wird eine flächendeckende Erschliessung durch den ÖV angeboten.
Telebus	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	Alternative Mobilitätsangebote für Gebiete mit schwacher Nachfrage sind zu wenig berücksichtigt	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Honau	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	Da leider der Tarifbund Kt. Luzern und Kt. Zug sich nicht öffnet, sind der Analyse und Stossrichtung für das AM4 (Kantons-)Grenzen gesetzt.	2	Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout
LuzernPlus	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	Der vorliegende Bericht zeigt bei den strategischen Stossrichtungen (zu) wenig Innovation. Auf das veränderte Umfeld bietet der Bericht keine erkennbare Lösungen. Aus der Sicht von LuzernPlus muss das Thema Hangerschliessung stärker berücksichtigt werden. Vor allem für das Rontal erscheint die Hangerschliessung durch den ÖV als ungenügend. Denn diese bessere Erschliessung der Hanglagen hat auch im GVK LuzernOst höchste Priorität. Die Stossrichtungen decken vor allem Bekanntes aus Angebot und Infrastruktur ab. Themen wie Mobilitätsmanagement, ergänzende Mobilitätsangebote und Mobilitätsplattformen sind kaum enthalten. Der Mobilitätsmarkt ist im Umbruch und dürfte im AM4-Zeithorizont 2022–26 spürbare Veränderungen bringen. Viele Akteure stellen sich zurzeit neu auf (z.B. SBB NMD). Auch die Behörden sollen sich mit diesen Themen beschäftigen und Rahmenbedingungen analog dem klassischen ÖV-Angebot vorgeben. Erkennt wurde zu Recht, dass die Zuverlässigkeit weitgehend ungelöst ist. Der ÖV muss auf Hauptachsen vor dem Autoverkehr priorisiert werden.	1	Das Thema "Alternative Mobilitätsangebote" wurde in AM4 explizit bearbeitet (vgl. Mitwirkungsbericht). Aus Sicht des VVL ist die Erschliessung der Hanglagen mit dem ÖV im Rontal ausreichend. Ein weiterer Angebotsausbau ist im Hinblick auf die Strategie "Stärken stärken und Schwächen schwächen" derzeit nicht vorgesehen. Der VVL beurteilt das Nachfragepotential in den erwähnten Hanglagen als zu gering.
QV Schattenberg	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	Es erstaunt, wenn im Bericht bezüglich der Konzept Kriens ausgeführt wird, aufgrund der Entfernung, Höhendifferenz und gewissem Nachfragepotential könne nur der Ast zur Haltestelle Pilatusbahn beibehalten werden. Offensichtlich haben die verantwortlichen Personen die Gegend nie rekonstruiert. Geht man von den Bedingungen Entfernung und Höhendifferenz aus, ist nicht annähernd nachvollziehbar, weshalb die Haltestelle Sidhalde nicht berücksichtigt wurde. Es macht den Anschein, als das andere Beurteilungskriterien verwendet wurden, als angegeben.	3	Anpassung Konzept, Erschliessung Sidhalde wird weiterhin vorgesehen
Meggen	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?	x			Die strategische Ausrichtung erscheint uns richtig und nachvollziehbar. Die vier Pfeiler und die daraus abgeleiteten Massnahmen werden begrüsst.	1	Kenntnisnahme
Strassengenossenschaft Obersteinhof-Dattenberg	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	Zu wenig bedachte Forcierung von Tangentiallinien. Man erhält den Eindruck, eine Tangentiallinie mehr ist immer besser als bisher, unabhängig vom realen Nutzen (z.B. Linie 11). Tangentiallinien sind nur dort sinnvoll, wo echtes Entwicklungspotential.	1	Kenntnisnahme Die bisherigen Erfahrungen mit Tangentiallinien (z.B. Linie 5) sind aus Sicht VVL positiv. Die Linienführung der Linie 11 wurde im Konzept mit zwei Umsetzungsschritten angepasst.
zvb	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	- Wurden die Fragestellungen in 3.3 vom Fazit in 3.1 abgeleitet? Z.B. Fragen "Warum Massnahmen des 4. Pfeiler "Zuverlässigkeit" noch nicht umgesetzt? Wie umsetzbar?" (Integration / Verdeutlichung des Exkurses im Anhang, dieser ist gut!) oder "Wie wird mit dem stagnierenden Modalsplit umgegangen?"	1	Ja, die Fragen wurden aus dem Fazit abgeleitet.
Kriens	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			x	Anmerkung zu Fazit Analyse: Unter dem Fazit der Linienanalyse kann entnommen werden, dass die Hangquartiere problematische Märkte sind und die "Produktion" zu hinterfragen sei. Der Stadt Kriens fehlt die Aussage, dass auch Alternativen (Rufbus etc.) zu überprüfen sind. Anmerkungen zu Stossrichtungen: Unter den Stossrichtungen Angebot wird erwähnt, dass Mittel zu begrenzen sind und dass neue Formen (der Mobilität) anzustreben sind. Im Falle der Konzept Kriens, Ast Sidhalde und Bachstrasse sowie bei der Linie 16, Kuonimatt sind beide Stossrichtungen in kausaler Abhängigkeit zu bearbeiten. D.h., dass wenn besagte Strecke nicht mehr bedient wird (Mittel begrenzen), einhergehend eine Alternative (neue Formen) anzubieten ist.	3	Kenntnisnahme, für den Ast Sidhalde ist weiterhin eine Erschliessung vorgesehen. Das Quartier Kuonimatt wird durch das Busangebot auf der Ringstrasse sowie den Mattenhof weiterhin erschlossen. Alternative Angebotsformen wurden aufgrund der Analyse und Strategie zu diesem Thema nicht weiterverfolgt (vgl. Mitwirkungsbericht)
Emmen	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?	x			Die Erkenntnisse sind nachvollziehbar.	1	Kenntnisnahme

vbl	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?	x		<p>Mit AggloMobil 4 wird das Zielbild gemäss öV-Bericht und den vorangegangenen Angebotskonzepten AggloMobil uno, due und tre konsequent weiterverfolgt. Wir stützen die Weiterentwicklung des öV in der Agglomeration Luzern entsprechend der Nachfrageentwicklung.</p> <p>Die Stossrichtungen zum Angebot unterstützen wir ebenfalls. Der klassische öV ist dort stark, wo gebündelt werden kann. In Gebieten mit geringem Potential kann nicht unbeschränkt in den öV-Ausbau investiert werden. Trotzdem erachten wir die Diskussion in neue Angebotsformen für notwendig; dies gerade in Gebieten, wo der klassische öV an seine Grenzen stösst. Hier verweisen wir auf unsere Aussagen bei der Rückmeldung zu alternativen Mobilitätsangeboten.</p> <p>Die Stossrichtungen der Angebotsplanung unterstützen wir. Die neuen Durchmesserlinien bringen den Kunden einen deutlichen Mehrwert dank weniger Umsteigevorgängen und besserer Erreichbarkeit der einzelnen Gebiete. Zudem wird dadurch weniger Platz auf dem Bahnhofplatz benötigt, da dort weniger Buslinien enden und wenden.</p> <p>Die Weiterentwicklung des öV ist teilweise stark von der Umsetzung geplanter Infrastrukturmassnahmen abhängig. Wir unterstützen die Forderung nach einer raschen Umsetzung der dringend notwendigen Infrastrukturmassnahmen, z.B. die Doppelperons beim Bahnhof Luzern oder die leider blockierten Bushubs in Horw und Ebikon. Auch Massnahmen, welche im Rahmen des GVK Agglomerations-zentrum zurückgestellt werden oder wurden, sollten baldmöglichst wieder priorisiert und dann umgesetzt werden.</p>	1	Kenntnisnahme
Root	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?		x	<p>Ziff. 2.2.1 Schlussbericht Als Hotspot ist ebenfalls Rotkreuz in die Betrachtung zu integrieren.</p>	2	Rotkreuz liegt ausserhalb des Perimeters von AM4
VCS	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?		X	<p>Die Liniendurchbindungen zwecks Abbau von Umsteigewängen sind sehr begrüssenswert. Auch dass Umsteigevorgänge nicht einfach gleich behandelt werden, sondern die Qualität derselben bewertet wurde, ist aus Sicht des VCS richtig. Hinsichtlich des Ziels hoher Zuverlässigkeit bleibt der VCS jedoch wohlwollend kritisch. Die Autoren halten selber fest, dass zwar «[e]ine Vielzahl von öV-Bevorzugungsmassnahmen vorgesehen» [sind.] Zentral wird in den nächsten Jahren deren Umsetzung sein.» Will man eine Verkehrsverlagerung erreichen, werden jedoch auch diese Massnahmen nicht ausreichen. Der Verkehr muss an der Quelle angegangen werden, das heisst Beschränkung von Siedlungswachstum in schwierig zu erschliessenden Lagen (bspw. Hanglagen) sowie eine Beschränkung des Parkplatzangebots, das den Zielverkehr vermindert. Oder mit anderen Worten: Der VCS unterstützt die Stossrichtung in der Weiterentwicklung des Busangebots durch «AggloMobil4», weisen aber daraufhin, dass es sich nur um einen kleinen Teil der notwendigen Anstrengungen für eine Verkehrsverlagerung handelt.</p>	1	Kenntnisnahme
VQSL	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?			<p>Als wirksame Push-Massnahme fehlt eine zeitweise Reservierung einer Fahrspur Mo-Fr zwischen 16:00 und 18:00 Uhr im Bereich Bahnhof-Luzernerhof.</p>	1	Kenntnisnahme Der VVL setzt sich bei den Strasseneigentümern (Kanton/Gemeinden) für die Umsetzung von öV-Bevorzugungen z.B. in Form von Busspuren ein.
Malters	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?		x	<p>Es fehlt sowohl die umfassende Analyse als auch mögliche Massnahmen zur Verbesserung des Angebots in der Gemeinde Malters. Das AggloMobil4 bietet zu unseren Verbindungsproblemen keine Lösungen bzw. Strategien. Wenn der der MIV Richtung Zentrum eingeschränkt werden soll (Mobility Pricing, Pfortneranlagen etc.) so braucht es auch entsprechende attraktive öV-Angebote. Das aktuelle Angebot wird diesem Anspruch nicht gerecht.</p>	2	Vgl. Mitwirkungsbericht
Meierskappel	2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?	x		<p>Haben uns lediglich auf das Thema L73 und die Bedürfnisse von Meierskappel konzentriert</p>	1	Kenntnisnahme
ProBahn	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?	x		<p>Aus Kundensicht der Bahnbenütenden ist eine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus conditio sine qua non! Die Vereinheitlichung des Grundtaktes stellt für dein Betrieb wie auch für die Kundschaft eine Vereinfachung dar und ist daher zu begrüssen. Kleine Abstriche und Leistungskürzungen zugunsten des ganzen ÖV-Systems im Raum Luzern sind verkraftbar und dienen dem grossen Ganzen.</p>	1	Kenntnisnahme
Telebus	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?		x	<p>Alternative Mobilitätsangebote müssen eingebaut werden</p>	4	Wurden berücksichtigt, vgl. Mitwirkungsbericht
LuzernPlus	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?		x	<p>Das Nachtzettel soll ab 2022 analog dem Tagesangebot bestellt werden. Standards für die Agglomeration in der Nacht (Fr/Sa und Sa/So) sollen ebenfalls gesetzt werden. Mit den Angebotsstandards wurde eine längerfristige Lösung gefunden. Damit lässt sich das Angebot optimal der Nachfrage anpassen.</p>	2	Der VVL hat dazu die Nachtzettelstrategie erarbeitet, die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt ausserhalb von AM4.
QV Schattenberg	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?		x	<p>Bezüglich des Astes zur Sidhalde ist keine Entwicklung des öV-Angebots ersichtlich. Im Gegenteil, es wird eine weitere Verlängerung auf den MIV provoziert. Dabei ist zu beachten, dass die Fahrzeuge wiederum die prekäre Verkehrssituation in Kriens beeinträchtigen wird, was die Linie 14 une 16 dirkte beeinflusst.</p>	3	Anpassung Konzept, Erschliessung Sidhalde wird weiterhin vorgesehen

Meggen	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?		x		Die Absichten und Entwicklungen tragen aus unserer Sicht zu einer wesentlichen Verbesserung bei. Jedoch sollte aus unserer Sicht auch die überkantonale Anknüpfung der Gemeinde Meggen mit der Gemeinde Küssnacht geprüft werden.	2	Kenntnisnahme, wird ausserhalb/parallel zu AM4 weiterverfolgt
zvb	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?	x			gute "Grundphilosophie"	1	Kenntnisnahme
Emmen	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?	x			Die vorgeschlagenen Angebotsstandards entsprechen den Erwartungen. Die Einführung eines Grundtakts mit Verdichtungsstufen wird begrüsst.	1	Kenntnisnahme
vbl	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?		x		Die Erweiterung der bisherigen Angebotsstandards erachten wir als sinnvoll. Die Vereinheitlichung unterstützen wir ebenfalls. Allerdings sollten auch die Schliessung von Angebotslücken in den Randzeiten in Betracht gezogen werden. Wir erachten es als wenig zielführend, wenn „das Angebot bei möglichst gleich bleibendem Mittelaufwand“ attraktiviert werden soll. Ein durchgängiges Angebot von morgens früh bis abends spät ist für uns wichtig. Hierzu sollte auch investiert werden können. Im öV-Bericht 2018 wird darauf hingewiesen, dass wir uns immer stärker zu einer 7/24-h-Gesellschaft verändern. Dies ist nicht mit denselben (finanziellen) Mitteln machbar. Die Angebotsübersicht auf Seite 48 des Schlussberichtsentswurfs vom 15.7.19 enthält ein paar wenige Ungenauigkeiten; so z.B. bei den Linien 9 (kein Angebot abends), 25 (abends und sonntags nicht bis Gottlieben) und 26 (abends nicht bis Ottigenbühl). Die Abbildung Seite 50 des erwähnten Berichts ist aus unserer Sicht nicht auf den ersten Blick verständlich. Die Angebote auf den Hauptlinien sollten auch am Sonntag alle dieselben Taktfolgen aufweisen. Es ist aus unserer Sicht nicht verständlich, weshalb die Linien 6 und 8 heute am Sonntag bereits ab 8 Uhr verdichtet fahren, während die Linie 1 (immerhin knapp 9 Mio. Fahrgäste pro Jahr) erst später verdichtet werden soll.	1	Kenntnisnahme. Der VVL setzt sich für ein möglichst gutes Angebot ein, muss dabei aber die finanziellen Vorgaben und Möglichkeiten einhalten. Danke für die Hinweise, die Tabelle wurde angepasst.
VCS	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?	x			Die Vereinheitlichung der Taktfolgen begrüssen wird sehr. Diese führen jedoch nur zu höherer Kompatibilität der Linien, bei hoher Zuverlässigkeit des ÖV. Was dem vierten Pfeiler der Agglomobil-Strategie – Zuverlässigkeit verbessern – noch grössere Wichtigkeit verleiht. Kritisch sehen wir hingegen den Abbau auf der Linie 4 (Taktausdünnung und Kapazitätsreduktion), diese Linie kursierte bis vor einigen Jahren noch in 7.5'-Takt, jetzt dünnt man den Takt in NVZ auf 15 min. aus. Da im Einzugsgebiet dieser Linie erhebliche Verdichtungen (Industriestrasse, Steghof, EWL Areal) geplant sind, möchten wir anregen auf den Angebotsabbau bei der Linie 4 zu verzichten.	1	Kenntnisnahme Vom Zielzustand der Angebotsstandards kann jederzeit abgewichen werden. Massgebend für die Taktichte und das Angebot ist das Bestellverfahren des VVL. Mit der künftigen Entwicklung entlang der Linie 4 kann das Angebot entsprechend der zu erwartenden Nachfrageentwicklung angepasst werden. Derzeit beruht der VVL die Angebotsstandards für die Linie 4 als angemessen.
Malters	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?			x	Während sich das AggloMobil4 mit Verdichtungen zum 7.5Min-Takt beschäftigt, ist das Schliessen der Verbindungslücken im Westen (Malters-Kriens, Malters-Littau, Littau-Kriens) offenbar kein Thema. Malters verfügt über einen Takt 40/20 und in HVZ über einen 20 Min-Takt. Die Züge in den HVZ sind überfüllt, die Zuverlässigkeit gering: da auf der Schiene (bis zum Tiefbahnhof) keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden können, muss eine Busverbindung (oder altern. Mobilitätsform) diese Kapazitätserweiterung ermöglichen. Der Gemeinderat Malters verlangt die durchgehende Sicherstellung von 3 Verbindungen pro Stunde, sowie eine Verbesserung der Verbindungen am Abend.	2	Vgl. Mitwirkungsbericht und räumliche Abgrenzung. Die Angebotsplanung für die Gemeinde Malters erfolgt ausserhalb von AM4.
Meierskappel	3. Angebotsstandards Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?		x		Auf der Linie L73 ist ein genereller 30 Min Takt bis Rotkreuz wünschenswert	1	Kenntnisnahme, ist vorerst nicht vorgesehen.
Stadt Luzern	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?		x		Der Zielzustand ist aus Sicht der Stadt gut. Jedoch sind einige wichtige Projekte für die Weiterentwicklung des ÖV dringend und mit grösserer Priorität anzugehen und sollen wo immer möglich beschleunigt werden. Insbesondere der Durchmesserperron Bahnhofplatz Luzern und Buspriorisierungsmassnahmen wie die Zürichstrasse (zurückgestelltes Teilprojekt aus dem GVK) sollten möglichst rasch realisiert werden.	1	Kenntnisnahme, Umsetzung liegt nicht in der Verantwortung des VVL
ProBahn	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?		x		Die Zielsetzungen erscheinen uns realistisch und machbar. Sie gehen nicht zu weit. Darüber hinausgehend sollten jedoch Perspektiven geöffnet werden - sozusagen mögliche Zukunftsideen skizziert werden (Schlagworte wie Metro, Ringbahn, Mobility Pricing u.a.m.). Wir denken da insbesondere an die Stadt Lausanne, welche für uns ein Referenzprojekt ist, was die Entwicklung der Mobilität angeht, z.B. durch die Metroerweiterung und den damit verbundenen Park&Ride Anlagen an der Peripherie der Stadt. Allenfalls gibt es auch noch weitere nationale oder interantonale Bsp. die für Luzern eine Referenzmöglichkeit bieten.	1	Kenntnisnahme
SP Kriens	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?			x	Im Grundsatz ja, bis auf die neue Linienführung der Buslinie Nr. 16 und die Einstellung der Erschliessung des Quartiers Sidhalde Himmelrich.	3	Erschliessung Sidhalde ist weiterhin vorgesehen. Erschliessung Kuonimatt: Vgl. Mitwirkungsbericht
Telebus	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?		x		Alternative Mobilitätsangebote fehlen	4	Wurden berücksichtigt, vgl. Mitwirkungsbericht

Honau	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?		x		Da leider der Tarifbund Kt. Luzern und Kt. Zug sich nicht öffnet, sind der Analyse und Stossrichtung für das AM4 (Kantons-)Grenzen gesetzt.	2	Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout
LuzernPlus	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?	x			Ja, die RBus-Linie 3 Littau-Würzenbach wird begrüsst.	1	Kenntnisnahme
QV Schattenberg	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?			x	Es wird vorliegend ein ganzes Quartier von der ÖV-Anbindung abgeschnitten. Die Haltestellen Grabenhof und Wiggenhof sind für den Grosseil des Quartiers keine Option. Nur schön die Höhendifferenz zur Sidhalde ist für ältere Quartierbewohner aber auch für Familien mit Kleinkindern keine Option. Es wäre zu begrüßen, wenn Planer ihre Ideen auch mal vor Ort besichtigen.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht. Aus Sicht des VVL ist die Erschliessung des Kuonimattquartiers weiterhin mit zumutbaren Fusswegen sichergestellt.
Meggen	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?	x			Aus Sicht der Gemeinde Meggen besteht bereits heute eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Mit dem Zielzustand 2027 bleibt dieses Angebot unverändert. Eine Erweiterung des Angebotes bis nach Küssnacht ist nach wie vor wünschenswert.	1	Kenntnisnahme
Ruswil	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?	x			Der Gemeinderat Ruswil betont die Wichtigkeit des direkten Anschlusses der Region Rottal an den Bahnhof Luzern. Die Linie 61 an den Bahnhof Luzern ist von grosser Bedeutung und hat auch in Zukunft zu bestehen.	1	Kenntnisnahme
Kriens	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?		x		Grundsätzlich wird der Zielzustand 2027 wie formuliert unterstützt. Gleichwohl fehlt unter Erschliessung Hangquartiere eine Aussage dahingehend, dass man alternative Angebote prüft und wenn möglich (und nötig) umsetzt und in den Tarifverbund implementiert. Ein "beobachtendes Abwarten" wird dem Anliegen der Stadt Kriens nicht gerecht (vgl. Nr. 2/8/9).	3	Vgl. Mitwirkungsbericht
Emmen	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?	x			AggloMobil 4 stellt eine logische Fortsetzung der bisherigen AggloMobil-Programme dar. Aufgrund des bereits sehr dichten und gut abgestimmten Netzes sind nur kleinere Anpassungen/Optimierungen notwendig und möglich. Der Entscheid, keine Linienführung von Ebikon via Sedel nach Emmenbrücke zu planen, ist nicht nachvollziehbar. Die direkte Verbindung nach Ebikon ist ein Bedürfnis der Gemeinde Emmen und zu berücksichtigen.	4	Die geforderte Linienführung wurde explizit in AM4 geprüft und als derzeit nicht machbar beurteilt. Allenfalls wäre die Schaffung einer solchen Linie durch die Umlegung des Liniendes der Linie 30 Richtung Emmenbrücke Bhf. Süd denkbar (vgl. Bericht)
vbl	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?	x			Der Erkenntnis und Aussage, dass in der Agglomeration Luzern eine Tangente Ebikon Bahnhof-Emmenbrücke Bahnhof fehlt, stimmen wir zu. Hinzu kommen weitere Verbindungen, wie z.B. Horw-Rontal oder Horw-Emmenbrücke, die ebenfalls nicht direkt miteinander verbunden sind. Hier könnte geprüft werden, ob eine rasche Verbindung via Autobahn möglich wäre. Allerdings ist dabei zu beachten, dass heute die Verbindung über das Zentrum trotz Verkehrsbehinderungen im Zentrum wahrscheinlich noch rascher ist, als über die Autobahn. Dies könnte sich in näherer Zukunft aber ändern.	1	Kenntnisnahme
VCS	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?	x			Grundsätzlich sind wir einverstanden. Hinsichtlich der Veränderung der Linie 15 sehen wir den Verzicht auf den Ast Sidhalde kritisch, aufgrund der räumlichen Distanzen wäre die Streichung dieser Haltestellen ein grober Einschnitt für die Betroffenen. Der VCS ist deshalb der Meinung, dass Alternativen geprüft werden sollten.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht
VQSL	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?				Mit den zusätzlichen Kanten und einer zeitweisen Reservierung einer Fahrspur sollen grundsätzlich alle Buslinien aus Richtung Seebücke durchgebunden werden können. Während der Hauptverkehrszeit abends soll eine auf wenige Stunden beschränkte temporäre Busspur zwischen Luzernerhof und Bahnhof eingerichtet werden. Die Durchbindung der Linie 12 Littau zur Linie 8 Würzenbach wird begrüsst, ebenso die direkte Verbindung mit Linie 19 Emmenbrücke Bahnhof Süd mit Kantonsspital.	1	Kenntnisnahme Der VVL strebt die Schaffung möglichst vieler Durchmesserlinien an. Die Schaffung einer Busspur wird begrüsst, liegt jedoch ausserhalb des Handlungsspielraums des VVL
Meierskappel	4. Zielzustand 2027 Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?		x		Auf der Linie L73 ist ein genereller 30 Min Takt bis Rotkreuz wünschenswert	1	Kenntnisnahme, ist derzeit nicht vorgesehen.
Stadt Luzern	5. Fokus RBus Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?	x			Die Stadt unterstützt dieses Konzept. Die ursprünglich angedachte Linienführung der Linie 2 via Spital zum Bahnhof hätte zu viele Nachteile gebracht. Der Ast Tribschen der Linie 8 kann gemäss dem neuen Zielbild trotzdem auf sinnvolle Weise neu durchgebunden werden in Richtung Spital und Emmen.	1	Kenntnisnahme
ProBahn	5. Fokus RBus Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?		x		Für die Kundschaft eine klare Verbesserung und hat die passende Stossrichtung. Wir denken jedoch, dass das Ganze noch stark ausbaufähig ist, z.B. durch eine tangentielle Direkterschliessung der Lebensräume Emmenbrücke und Ebikon.	1	Kenntnisnahme vgl. Bemerkungen oben
Meggen	5. Fokus RBus Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?	x			Nur geringer Einfluss für die Gemeinde Meggen / Jedoch erkennbarer Komfort für Kunden	1	Kenntnisnahme

Emmen	5. Fokus RBus Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?	x			Die Beibehaltung der gestreckten Linienführung der RBus-Linie 2 von Emmenbrücke nach Luzern wird explizit begrüsst. Die längerfristige Option einer Verlängerung Richtung Tribtschen wird unter der Voraussetzung, dass die notwendige Infrastruktur vorhanden ist, positiv bewertet. Mit der Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3 sind wir einverstanden.	1	Kenntnisnahme
vbl	5. Fokus RBus Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?		x		Wir hätten der direkten Verbindung der beiden RBus-Äste Emmenbrücke und Hirtenhof via Kantonsspital einige Vorteile zugesprochen. So hätten drei RBus-Äste von Westen und drei von Osten her auf den Bahnhof zugeführt und dort miteinander verknüpft werden können. Wir anerkennen aber, dass die Nachteile überwiegen. Wie weit die Linie 8-19 künftig zur RBus-Linie 4 weiterentwickelt werden kann/soll, sollte auch im Rahmen der Fahrzeug- und Flottenstrategie mit vbl besprochen werden. In nächster Zeit wird es diverse Änderungen bei den einzelnen Fahrzeugkategorien geben, sodass hier mit einer geschickten Planung einiges umgesetzt werden könnte.	1	Kenntnisnahme
VQSL	5. Fokus RBus Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?				Das Konzept zur Durchbindung der Linie 12 Littau zur Linie 8 Quartier Würzenbach zur neuen Linie 3 wird als sinnvoll erachtet. Die Führung der Linie 2 an den Bahnhof wird als sinnvoll erachtet. Die Verknüpfung von Linie 8 Hirtenhof mit Kantonsspital wird als sinnvoll betrachtet. Langfristig sollen alle Linien von der rechten Seeseite durchgebunden werden. Die seit langem propagierte Zuverlässigkeit des Rbuses kann leider in den HVZ nicht integral bestätigt werden. Dazu sind in den HVZ insbesondere auf der Linie 1 nach Kriens die Haltezeiten zu lang.	1	Kenntnisnahme
Meierskappel	5. Fokus RBus Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?				Haben uns lediglich auf das Thema L73 konzentriert	1	Kenntnisnahme
Stadt Luzern	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?	x			Die Stadt Luzern erhofft sich eine Angebotsverbesserung von diesen Massnahmen und ist bereit, an einer möglichst raschen Umsetzung mitzuarbeiten.	1	Kenntnisnahme
ProBahn	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?		x		Das erachten wir als sinnvolle Ergänzung zum Rbus-Netz auf den Hauptachsen. Auch hier passt die Stossrichtung, sofern die Vorhaben mit der nötigen Intensität verfolgt werden. Wie unter 5 erwähnt, tangentielle Direkterschliessung(en).	1	Kenntnisnahme
LuzernPlus	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?	x			Eine direkte Verbindung zwischen Emmenbrücke Bahnhof und Kantonsspital wird ebenfalls begrüsst. Falls diese Linie nicht am Bahnhof Süd wenden kann, soll sie bis Emmen Center geführt werden (gemäss Abb. 40). Zu Prüfen ist das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Verlängerung Linie 4 (Fr. 900'000.-/Jahr).	1	Kenntnisnahme Der Endpunkt der verlängerten Linie 19 ist im Zuge der Umsetzung zu prüfen.
Ruswil	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?	x			Ja. Das Kantonsspital ist für unsere Region ein sehr wichtiger Arbeitgeber. Eine neue direkte Anbindung an Emmenbrücke befürworten wir. Für die Einwohner des Ortsteil Werthenstein verbessert sich die Erreichbarkeit mit der Linie 30 ab Bahnhof Littau via Kantonsspital bis Bahnhof Ebikon.	1	Kenntnisnahme
Kriens	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?	x			Die Verlängerung der Linie 4 zum Sportgebäude Allmend (Zihlmatweg) und langfristig zum Bahnhof Mattenhof Kriens wird sehr unterstützt, zumal so der Bahnhof Mattenhof noch attraktiver als öV-Knotenpunkt wird und eine weitere netzergänzende Anbindung zwischen LuzernSüd (Stadt Kriens) und Luzern geschaffen werden kann.	1	Kenntnisnahme
Emmen	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?	x			Die Verlängerung der Linie 19 im 15'-Takt nach Emmenbrücke Bahnhof Süd wird sehr begrüsst. Eine Durchbindung mit der Linie 8 nach Hirtenhof ist attraktiv. Die Verlängerung der Linie 4 ist sinnvoll, insbesondere bei Umsetzung der 2. Etappe mit Endpunkt Mattenhof.	1	Kenntnisnahme

vbl	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?		x	Die Zusammenlegung der Linien 8 und 19 und Weiterführung Richtung Emmenbrücke Bahnhof Süd erachten wir als sinnvoll und notwendig. So kann eine direkte Verbindung von Luzern Nord zum Kan-tonsspital angeboten werden. Nicht sehr überzeugend finden wir die Aufspaltung der Linie in zwei Äste a) nach Friedental und b) nach Emmenbrücke. Dies ist auch in der Kundenkommunikation schwierig. Klar zu bevorzugen wäre aus unserer Sicht der Ast Emmenbrücke. Dies würde aber bedingen, dass der Ast Friedental anders erschlossen werden müsste (ev. Diskussion im Rahmen der Quartierbuslinien). Der Ast Emmenbrücke-Kantonsspital sollte nicht nur teilweise bedient werden. Eine ganztägige Verbindung ist für eine gute Erschliessung der beiden Ziele wichtig. Die Überlegungen weiterer Verknüpfungen zwischen den Trolleybus- und Dieselbuslinien laufen im Rahmen des Projekts IMC. Wir sind in die Überlegungen stark einbezogen und danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen und Überlegungen. Die praktische Anwendung der für Luzern neuen Technologie (längere fahrleitunglose Abschnitte im täglichen Betrieb) muss sicher noch genau beobachtet und schrittweise umgesetzt werden (mit Rückfallmöglichkeiten).	1	Kenntnisnahme Die Details werden im Zuge der Umsetzung geklärt.
VQSL	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?			Das Konzept wird als sinnvoll erachtet. Eine künftige Durchbindung der Linien 20 und 24 wird als sinnvoll betrachtet. Mit den zunehmenden Durchbindungen steigen die Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Fahrpläneinhaltung. Es ist zu überlegen, ob abends Stunden-weise Busspuren im Zentrum (Bahnhof-Luzernerhof) definiert werden. Zum Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 14 sind die topologischen Gegebenheiten mit zu berücksichtigen. Die Dreilindenstrasse ist eine der steilsten, bei Schneefahr müssten normale Busse eingesetzt werden.	1	Kenntnisnahme Die Durchbindung der Linien 20 und 24 ist in AM4 nicht vorgesehen, grundsätzlich jedoch weiterhin denkbar. Busspuren: vgl. Bemerkungen oben
Meierskappel	6. Fokus Netzplanung Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?			Haben uns lediglich auf das Thema L73 konzentriert	1	Kenntnisnahme
Stadt Luzern	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?		x	Aus Sicht der Stadt Luzern sind die Überlegungen nachvollziehbar. Jedoch obliegt die Beurteilung dieses Bausteins von AM4 den Nachbargemeinden Kriens und Horw und nicht der Stadt Luzern.	1	Kenntnisnahme
ProBahn	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?	x		Aus unserer Sicht notwendig. Voraussetzung ist die doppelspurige Zufahrt der Zentralbahn zum Bahnhof.	1	Kenntnisnahme
SP Kriens	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?		x	Grundsätzlich sind wir mit dem Zielzustand einverstanden. Jedoch erachten wir die Linienführung der Linie 16 über die Ringstrasse anstatt durch das Quartier Kuonimatt als nicht benutzerfreundlich. Die Wegverbindungen aus dem Kuonimatt-Quartier zur Ringstrasse sind nicht fussgängerfreundlich und das Wegnetz zuwenig dicht. Eine neue Streckenführung drängt sich unserer Meinung nach erst auf, wenn die städtebauliche Entwicklung entlang der Ringstrasse weiter fortgeschritten ist und die qualitativen Voraussetzungen bezüglich Wegnetz und Fussgängerfreundlichkeit gegeben sind.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Telebus	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?		x	Linie 16 sollte weiterhin durch das Quartier Kuonimatt geführt werden	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
LuzernPlus	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?		x	Bedarfs-Sammelangebote (Software-basierte öV-Sammeltaxis auf Abruf für definierte Flächen, ohne Linien und Takt) könnten eine Antwort auf die Herausforderungen der Quartiererschliessung sein. Die Erschliessung des Schweighofparks ist ohne Haltestelle auf der Motelstrasse für dieses grosse Entwicklungsgebiet nicht adäquat. Die Erschliessung Sidhalde ist zu überprüfen (Ridesharing). Der Verzicht auf die Bedienung des Quartiers Kuonimatt drängt sich auf, sobald die Areale Grabenhof und Hinterschlund überbaut werden.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Kriens	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?		x	Der Zielzustand 2027 für Luzern Süd enthält neue Ansätze, die grossmehrheitlich umzusetzen sind. Zweifelhafte erscheint inzwischen die Linienführung der Linie 16 über die Motelstrasse. Ein allfälliger 30'-Takt (alternierend jeder zweite Kurs) über diese Strecke schwächt den öV-Knoten Bahnhof Mattenhof erheblich, soll doch das Zentrum von Luzern Süd ans Zentrum Kriens möglichst adäquat angeschlossen werden, was auch so im Gesamtverkehrskonzept Kriens festgehalten ist. Eine allfällige Synergie, dass die Linie 16 in einem 30'-Takt über die Motelstrasse die Station Pilatusbahn zu erschliessen vermag, ist nicht nachgewiesen. Vielmehr soll dies die Linie 11 abdecken (Zusammenschluss Linie 11/15, Ast Sonnenberg). Eine neue Führung der Linie 16 über die Ringstrasse scheint zweckmässig zu sein (Aufhebung von 3 Haltestellen im Kuonimattquartier), doch ist für diese Angebotsreduktion eine Alternative (Rufbus odgl.) zwingend vorzusehen.	3	Auf die Motelstrasse wird verzichtet. Die Erschliessung der Pilatusbahn wird durch die Linie 16 angestrebt. Die Erschliessung des Quartiers Kuonimatt ist aus Sicht VVL weiterhin mit zumutbaren Fusswegen und dem dichten öV-Angebot auf der Ringstrasse sichergestellt.
vbl	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?	x		Die Überlegungen zur Weiterentwicklung des Angebots in Luzern Süd können wir nachvollziehen und unterstützen diese. Hier ist v.a. die rasche Umsetzung des Bushofs Horw wichtig. Dies wiederum könnte Auswirkungen auf die Fahrpläne der einzelnen Linien haben.	1	Kenntnisnahme
VCS	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?		X	Die tiefe Auslastung der Linie 16 im Kuonimattquartier macht deren Umlegung auf die Ringstrasse aus ökonomischen Gründen nachvollziehbar. Trotzdem handelt es sich dabei aber um einen Abbau des Angebotes, das v.a. weniger mobilien Personen zu gute kommt. Das Kuonimattquartier würde mit dem Abbau nicht mehr adäquat mit dem ÖV erschlossen. Wir beurteilen die Umlegung der Linie aus dem Quartier deshalb eher kritisch.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht. Aus Sicht des VVL ist die Erschliessung des Kuonimattquartiers weiterhin mit zumutbaren Fusswegen sichergestellt.

VQSL	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des ÖV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?				Die etappenweise oder direkte Verlängerung der Linie 4 bis Haltestelle Mattenhof wird als sinnvoll betrachtet. Aus unserer Sicht wäre grundsätzlich die Verlängerung der Linie 7 bis Haltestelle Mattenhof sogar sinnvoller als jene der Linie 4, da damit die Kantonsschule Alpenquai an Kriens Mattenhof angebunden werden könnte. In Kriens Mattenhof entsteht die Situation, dass beidseitig der Bahn Busanschlüsse vorgenommen werden. Dies ist für die Kundenführung nachteilig. Es ist zu überlegen, ob und wie die Busse auf eine Seite der Bahn gebracht werden könnten.	1	Kenntnisnahme Der VVL prüft im Rahmen einer Umsetzungsplanung, wie die Linie 4 Richtung Mattenhof verlängert werden kann (Infrastrukturen, Angebot etc.).
Meierskappel	7. Fokus Luzern Süd Sind Sie mit dem Zielzustand des ÖV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?				Haben uns lediglich auf das Thema L73 konzentriert	1	Kenntnisnahme
Stadt Luzern	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?		x		Die Strategie, (Neben-)Linien einzukürzen und an Hauptlinien anzubinden, wird von der Stadt Luzern grundsätzlich unterstützt. Jedoch sind solche Massnahmen im Einzelfall zu prüfen. Die Linie 11 neu als Tangente nicht mehr an den Bahnhof zu führen, birgt Chancen und Risiken gleichermaßen. Daher bitten wir darum, dies nochmals detailliert zu überprüfen. Grund dazu ist u. a. eine Beschwerde von Viva Luzern, die dem VVL separat eingereicht wurde.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht Umsetzung erfolgt in zwei Schritten, damit Anbindung Linie 11 an Bahnhof bestehen bleibt.
Privat	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?		x		Linie 11 = i.O., Konzept Kriens = nicht i.O.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben
ProBahn	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?	x			Die Hangerschliessung erscheint weiterhin ein nicht sehr lukrativer Posten. Da die Anpassungen zu einer Angebotsreduktion der Hanggebiete Sigihalde/Gutrüeti führen, erachten wir es wichtig, dass eine Kompensationslösung für die BewohnerInnen dieser Gebiete etabliert wird, ohne die gute Anbindung der Pilatusbahn zu gefährden!	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben
SP Kriens	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?			x	Die Durchbindung der Linie 11 begrüßen wir. Hingegen sind wir nicht damit einverstanden, dass das Quartier Sidhalde Himmelrich durch den Bus nicht mehr bedient wird.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben
Telebus	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?		x		Alternative Mobilitätsangebote sind dringend anzubieten. Das Gebiet Sidhalde muss weiterhin mit dem ÖV erreicht werden können.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben
LuzernPlus	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?		x		Bedarfs-Sammelangebote könnten eine Antwort auf die Herausforderungen der Quartierserschliessung sein. Gemäss GVK LuzernOst soll die Erschliessung der Hanglagen durch den Langsamverkehr beispielsweise durch folgende Massnahmen verbessert werden: - E-Bike-Förderung durch „Velohubs“ mit Ladestationen bei Bahn- und Bushaltestellen (z.B. bei Mall of Switzerland und den S-Bahnhaltestellen) - Attraktive und sichere Veloabstellanlagen in genügender Anzahl bei Bahn- und Bushaltestellen - Die mangelhaft erschlossenen Hang- bzw. Randlagen in LuzernOst könnten sich für den Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge (autonom fahrender Quartierbus) eignen, da sie abseits stark befahrener Strassen liegen, eher quartiergeprägt sind und keine Pulk artige Nachfrage zu erwarten ist. Hauptfunktion wäre die Bedienung der ersten und letzten Meile, bzw. das Sammeln und Verteilen. Mögliche Pilotgebiete sind: Root D4 und Gisikon.	1	Kenntnisnahme Die erwähnten Massnahmen liegen ausserhalb des Einflussbereichs des VVL. Bezüglich alternativer Mobilitätsangebot wird auf den Mitwirkungsbericht und den Schlussbericht verwiesen.

QV Schattenberg	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?			x	<p>Mit der Einstellung des Astes Sidhalde sind wir aus folgenden Gründen nicht einverstanden: Das Quartier Schattenberg-Himmelrich teilt sich topografisch gesehen in zwei Teile. Die Untersidhalde, Schällematt, Lauerz etc. ist mit Bus 16 und 14 erschlossen. Die andere Hälfte des Quartiers befindet sich am Berg und ist derzeit mit der BusKonzept Kriens erschlossen. Die Roggerenhalde, die obere Himmelrichstrasse, die Guetrütistrasse und die Sidhalde sind ohne öffentlichen Bus nur mit dem Privatauto oder dem Velo erreichbar.</p> <p>Ältere Personen benötigen zu Fuss mindestens eine halbe Stunde, um ins Stadtzentrum zu gelangen. Einen Einkauf danach den Berg hinauf tragen zu müssen, ist nicht zumutbar. Kommt hinzu, dass im Winter die Gehwege jeweils erst spät geräumt werden, teilweise über Tage nicht vollständig. In der Mobilität eingeschränkte Personen werden mit der Einstellung des Linienastes Sidhalde gezwungen, zu Hause zu bleiben oder einen Umzug in ein besser erschlossenes Quartier vorzunehmen. Ohne die Buslinie wird folglich ein grosser Teil des Quartiers vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten. Dies ist in der Zeit des Umdenkens bezüglich Mobilität nicht zeitgemäss.</p> <p>Als Grund für die Einstellung des Astes der BusKonzept Kriens in Richtung Sidhalde wird vom VVL die schlechte Nutzung sowie die Erreichbarkeit der Haltestellen Grabenhof und Wiggenhof genannt. Dazu ist anzumerken, dass dies bereits bei der Errichtung dieses Linienastes ersichtlich war und dass die Haltestellen Graben- und Wiggenhof für die Haltestellen Roggerhalde, Guetrüti und Sidhalde keine Alternativen sind. Das Quartier kann nach oben nicht mehr weiter ausgebaut werden. Zu beachten ist aber, dass in den letzten Jahren die Nutzung trotz der tiefen Frequenz deutlich zugenommen hat. Auch wurden soeben Alterswohnungen im Bereich der Roggerhalde gebaut. Diese Personen sind auf eine Busanbindung angewiesen. Es ist aber Fakt, dass der erste Bus zu spät fährt und es für viele Berufstätige und in Ausbildung stehende nicht reicht, diesen Bus zu nehmen, um rechtzeitig bei der Arbeit zu sein. Weiter ist festzustellen, dass der Bus bei schlecht Wetter und im Winter besser frequentiert ist. Es kommt damit drauf an, wann die Besetzung gezählt wurde.</p> <p>Es ist bekannt, dass bei gutem Angebot auch die Benutzungszahlen steigen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Linie 1 von und nach Kriens zu den rentabelsten Strecken im VVL-Netz gehört. Der Linienast Sidhalde ist ein direkter Zubringer zu dieser Linie. Eine Stadt und ihre Quartiere sind nur lebenswert, wenn nicht nur der finanzielle Aspekt der Hauptlinien beachtet wird, sondern auch die Erschliessung in die Quartiere mit älteren Personen und jungen Familien.</p>	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben
Privat	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?	x			<p>* Zusammenschluss Konzept Kriens und 11 macht Sinn* Linie 11 ist kein 'Lift' sondern eine direkte Verbindung des Sonnenbergs (inkl. Heime Eichhof und Studentenwohnungen) an den Bahnhof (mit PH und Universität). Die Direktverbindung ist entscheidend für die Attraktivität, nicht zuletzt für Betagte/Angehörige der Heime und Studenten.</p> <p>* Linie 11 als Tangentallinie ist unausgegoren. Wo ist das Bedürfnis? Wo ist das Ziel? Mehrnutzen gegenüber Abbau (Direktverbindung)? Geplante Fahrstrecke ist bereits grösstenteils durch andere Linien abgedeckt. Die direkte Verbindung Tribschen-Luzern Süd besser über Biregg/Allmend führen, falls überhaupt sinnvoll und attraktiv (z.B. Frequenz, Linienführung).</p> <p>* Linie 11 riecht nach dem Prinzip 'Eine Tangentallinie mehr ist immer besser als vorher'.</p> <p>* Wir fordern gleichbehandlung Bramberg und Sonneberg (Linie 9 wird auch nicht eingestellt)</p>	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben
Strassengenossenschaft Obersteinhof-Dattenberg	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?	x			<p>* Zusammenschluss Konzept Kriens und 11 macht Sinn* Linie 11 ist kein 'Lift' sondern eine direkte Verbindung des Sonnenbergs (inkl. Heime Eichhof und Studentenwohnungen) an den Bahnhof (mit PH und Universität). Die Direktverbindung ist entscheidend für die Attraktivität, nicht zuletzt für Betagte/Angehörige der Heime und Studenten.</p> <p>* Linie 11 als Tangentallinie ist unausgegoren. Wo ist das Bedürfnis? Wo ist das Ziel? Mehrnutzen gegenüber Abbau (Direktverbindung)? Geplante Fahrstrecke ist bereits grösstenteils durch andere Linien abgedeckt. Die direkte Verbindung Tribschen-Luzern Süd besser über Biregg/Allmend führen, falls überhaupt sinnvoll und attraktiv (z.B. Frequenz, Linienführung).</p> <p>* Linie 11 riecht nach dem Prinzip 'Eine Tangentallinie mehr ist immer besser als vorher'.</p> <p>* Wir fordern gleichbehandlung Bramberg und Sonneberg (Linie 9 wird auch nicht eingestellt)</p>	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben
Kriens	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?		x		<p>Linie 11/15 (Ast Sonnenberg): Die neue Ausrichtung eines höher gelegenen Linienastes wird unterstützt. Die Vorteile einer durchgehenden Verbindung zwischen Kriens Zentrum-Sonnenberg-Luzern überwiegen den Verlust von Haltestellen am Sonnenberg. Diese Massnahme wird durch das Gesamtverkehrskonzept Kriens unterstützt. Als zusätzliches Angebot ist ein Rufbus odgl. zu prüfen. Konzept Kriens (Ast Bachstrasse): Die Aufhebung dieses Linienastes kann aus technischer und betriebswirtschaftlicher Sicht nachvollzogen werden. Eine Aufhebung des Angebots kann jedoch nur einhergehen, sofern zwingend eine Alternative (Rufbus etc.) angeboten wird. Die vorgeschlagene Aufhebung widerspricht dem Gesamtverkehrskonzept Kriens. Konzept Kriens (Ast Sidhalde): Die Aufhebung dieses Linienastes kann aus technischer und betriebswirtschaftlicher Sicht nachvollzogen werden. Eine Aufhebung des Angebots kann jedoch nur einhergehen, sofern zwingend eine Alternative (Rufbus etc.) angeboten wird. Die vorgeschlagene Aufhebung widerspricht dem Gesamtverkehrskonzept Kriens.</p>	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben Der Ast Sidhalde wird weiterhin erschlossen. Die Details zur Linienführung am Sonnenberg etc. werden im Rahmen der Umsetzungsplanung im Bestellverfahren geklärt. Derzeit sieht der VVL keine alternativen Angebotsformen vor (vgl. Mitwirkungsbericht).

vbl	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?		x	<p>Die drei Kriterien zur Beurteilung der bezüglich Wirtschaftlichkeit schwierig zu produzierenden Hangerschliessungs-Linien unterstützen wir.</p> <p>Grundsätzlich unterstützen wir auch die Anbindung von Nebenlinien auf Hauptlinien, am besten aber dort, wo optimale Verknüpfungspunkte bestehen. Solche Verknüpfungspunkte wären Bahnhofstellen mit einem S-Bahn-Angebot direkt, häufig und schnell ins Zentrum (Emmenbrücke, Horw). Leider ist dies im Agglomerationskern und in den einzelnen Quartieren der Städte Kriens und Luzern nicht überall möglich. So müssten die Nebenlinien auf RBus-Linien angebunden werden. Dies wird von der Bevölkerung wenig akzeptiert. Wir befürchten zu grosse Risiken bei der Umstellung der vorgeschlagenen Linienänderungen (v.a. Linien 11 und 15), wenn es keine einheitlichen und überall gleich umsetzbaren Kriterien gibt. So ist es schwierig zu erklären, weshalb die Linie 9 unverändert bleiben soll, während ganze Quartiere entweder vom ÖV abgehängt oder nicht mehr direkt zum Hauptziel (z.B. Bahnhof Luzern) fahren sollen.</p> <p>Mit der Streichung des Angebots im Quartier Sidhalde gibt es künftig viele Kunden, welche die nächste ÖV-Haltestelle erst in 700 bis 900m erreichen können. Am Beispiel dieses Quartiers wäre der schnellste Weg zur Bushaltestelle im Schlund (Gabenhof oder Wiggenhof), wobei hier aber eine Hanglage vorhanden ist und auch die Wegführung durch das Quartier nicht optimal ist. Hier fehlen aus unserer Sicht eine differenzierte Betrachtung der Vor- und Nachteile und auch ein Vergleich zur neuen Erschliessung des Quartiers Waldstrasse. Dort soll mit zwei Linien das Quartier neu erschlossen werden, wobei in näherer Fusswegdistanz bereits eine Buslinie verkehrt. Ohne klare Kriterien ist es für die Betroffenen nicht leicht zu verstehen, weshalb etwas abgebaut werden soll (auch wenn die Wirtschaftlichkeit schlecht ist).</p> <p>Es fehlen aus unserer Sicht Aussagen zu schwierigen Wendemanövern in einzelnen Quartieren. Heute ist es so, dass die Chauffeure an gewissen Endhaltestellen nur mit Rückwärtsfahren wenden können. Dies birgt sehr grosse Risiken und Gefahren. Die Verantwortung liegt beim Chauffeur. Ein Kriterium für die künftige (Weiter-) Führung einer Linie in ein entsprechendes Quartier könnte die Möglichkeit von Infrastrukturanpassungen sein. Sollte es nicht möglich sein, künftig dort risikolos wenden zu können, müsste die Linienführung in Frage gestellt werden dürfen. Ein anderes Kriterium wäre auch die Umsetzung des BehiG-Standards und deren Überlegungen bezüglich Wirtschaftlichkeit.</p>	3	Vgl. Mitwirkungsbericht und Kommentare oben Der VVL setzt sich dafür ein, dass geeignete Infrastrukturen einen sicheren Betrieb von ÖV-Linien ermöglichen.
VCS	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?		X	Die vorgeschlagenen Änderungen begrüßen wir. Jedoch sind wir der Meinung, dass der allgemeinen Problematik, einer guten Erschliessung der Hanglagen zu wenig Anstrengungen Rechnung getragen wird. Ein Pilotprojekt mit autonomen Fahrzeugen, die eine ausgewählte Hanglage mit einer gut erschlossenen Hauptachse verbinden würde, würden wir begrüßen. Das Projekt könnte Erkenntnisse für mittelfristige Lösungen liefern.	1	Kenntnisnahme, vgl. Schluss- und Mitwirkungsbericht
VQSL	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?			Die Einkürzung (Endpunkt Werkhofstrasse statt Bahnhof) funktioniert nur, wenn die RBus Linien pünktlich verkehren. Davon kann aber erst ausgegangen werden, wenn eigene Busspuren durch den ganzen Zentrumsbereich bestehen. Insbesondere am Abend (bei regelmässigen Staus) ist mit einer deutlich erhöhten Reisezeit zu rechnen. Der Beweis der Einhaltung der RBus Fahrpläne ist unseres Erachtens zuerst zu erbringen, bevor Linien nicht mehr zum Bahnhof geführt werden. Deshalb erachten wir dieses Konzept für AggloMobil 4 als noch nicht spruchreif (siehe Erfahrungen frühere Anbindung Schädriti via Linie 26). Der Zusammenschluss der Linien 11 und 15 ist zu begrüßen. Die Überlegungen zu alternativen Hangerschliessungen durch Lifte teilen wir. Sie sollten aber aktiv angegangen und nicht nur passiv erwähnt werden.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht
Meierskappel	8. Fokus Hangerschliessung Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?			Haben uns lediglich auf das Thema L73 konzentriert	1	Kenntnisnahme
Stadt Luzern	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?		x	<p>Mit der abwartenden Haltung in Bezug auf selbstfahrende Fahrzeuge sind wir einverstanden, nicht aber bezüglich Mobility on Demand (MoD). Wir sehen hier durchaus Potenzial für eine bessere Erschliessung der Hangquartiere und von Littau sowie zur Attraktivitätssteigerung des ÖV in den Randstunden (z.B. früher Betriebsschluss abends einzelner Linien, ausgedünnter Fahrplan). Ganz im Sinn, die Grenzen des "klassischen ÖV" zu thematisieren und den ÖV bedürfnisgerecht zu individualisieren, soll eine Strategie inkl. Angebots-konzept mit dem Ziel, innerhalb des Umsetzungshorizonts von AM4 einen Pilot für ein On-Demand-Angebot zusammen mit geeigneten Partnern (vbl, AMAG, Taxi-Unternehmen...) umzusetzen, erarbeitet werden.</p> <p>Wir begründen unsere Forderung wie folgt: Die Stadt will gemäss ihrer Mobilitätsstrategie multimodale Angebote fördern. Mit Weiterentwicklung und Ausbau der App ÖV-LIVE zu einer Mobilitätsplattform werden notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung von On-Demand-Angeboten geschaffen. Mit dem Pilot können Erfahrungen gesammelt werden, wie allenfalls mit einem gut laufenden On-Demand-Angebot bestimmte "teure" Quartierbuskurse bei gleichzeitigem Halten der ÖV-Attraktivität ersetzt werden können.</p>	4	Vgl. Mitwirkungsbericht Die Strategie lässt dem VVL die weitere Bearbeitung der Thematik z.B. in Form eines Versuchs offen.
Privat	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?		x	alternatives Angebot für die Erschliessung der Sidhalde fehlt	3	Vgl. Mitwirkungsbericht

ProBahn	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?		x		Zwar teilen wir die Analyse zu Stand, Marktrecherche und potentiellen Einsatzfeldern weitgehend. Bei den Thesen vermissen wir aber eine proaktive Haltung. MoD-Systeme sind ja Zubringer nicht nur zur Bahn sondern auch zu Bus-Hauptachsen (je nach Quartierlage). Wir glauben, dass durchdachte und in die Transportketten voll integrierte MoD-Services eine grosse Chance für die Reduktion der Anzahl PKW in den dicht besiedelten städtischen Gebieten bieten, die es wahrzunehmen gilt. Diese Systeme müssen bereit stehen und funktionieren, wenn die Kapazitätssprünge auf der Schiene stattfinden werden. Die Nutzung der Transportkette muss mit einer einzigen App erfolgen können (gemäss Mobilitätskongress 2019 des Kantons Luzern, das Bsp. Wien).	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
SP Kriens	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?	x			Dem Fazit stimmen wir zu. Solange Alternative Mobilitätsangebote nicht marktreif sind, sollte in den Randgebieten kein Abbau des ÖV-Angebots erfolgen.	1	Kenntnisnahme
Telebus	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?			x	In Kriens fährt seit mehr als 25 Jahren der telebus von 20 Uhr bis 01.00 Uhr. Dieser wurde in der Auslegeordnung nicht berücksichtigt	3	Der Schlussbericht wurde mit einem Hinweis auf das Angebot des Telebus ergänzt.
LuzernPlus	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?			x	Neue Mobilitätsdienstleistungen: «Beobachtendes Abwarten» wäre nachvollziehbar, wenn AM4 für die aktuelle Periode 2018–21 geplant ist. Das Programm beleuchtet aber den Horizont 2022–26. Pilotversuche laufen in der Schweiz jetzt (FlexNetz VBZ in Zürich oder Zengo der Romandie), bis 2026 wird wohl vieles angepackt (in Deutschland werden bereits heute grossflächige Versuche durchgeführt, z.B. Moia in Hamburg, Jelbi in Berlin oder SSB in Stuttgart). AM4 muss diesbezüglich Massnahmen und Projekte für den Horizont 2022–26 definieren. Anpassungen bei der Finanzierung und den gesetzlichen Grundlagen könnten bereits ab 2020 in Angriff genommen werden.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Meggen	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?		x		Ein Versuchbetrieb mit Partnern sollte nicht nur in Betracht gezogen sondern durchgeführt werden.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
zvb	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?		x		etwas ernüchterndes Fazit, eine Umsetzungsreife bis 2027 in Frage zu stellen.. Aber wohl realistisch. Fazit gibt an, keine Anwendungsgebiete zu kennen: Hanglagen?	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Kriens	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?			x	Bei Fazit ist u.a. "Abwarten" aufgeführt. Für die Stadt Kriens ist dies keine Alternative. Wie unter Punkt 8 (Fokus Hangerschliessung) erwähnt, ist eine massgebliche Angebotsreduktion bei der Konzept Kriens (Ast Sidhalde/Bachstrasse) und Linie 16, Kuonimatt nur einhergehend mit einer Alternative in Form von einem neuartigen Mobilitätsangebot (Rufbus etc.) umzusetzen. Mit einem alternativen Mobilitätsangebot kann dem Gesamtverkehrskonzept Kriens entsprochen werden. Funktionierende Formen wie der Telebus in Kriens zeigen schon seit 25 Jahren auf, dass andere Mobilitätsvarianten durchaus vorhanden sind und von der Bevölkerung akzeptiert werden. Das Modell Telebus ist in der Schlussfassung des Berichts AM4 nachzuführen und in die weitere Betrachtung miteinzubeziehen. Des Weiteren sind nebst dem Gemeindegebiet von Kriens auch die Gemeinden Horw und Malters einzubeziehen. Für die Tangente Malters – Kriens ist alternativ der Einsatz des Taxito-Mitfahrdienstes zu prüfen.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Postauto	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?	x			Sollten wie im Bericht angetönt allfällige Projekte initiiert werden, bringt PostAuto gerne eigene Erfahrungen ein (z.B. aus dem Projekt "Kollibri" oder in Bezug auf den Einsatz von alternativ betriebenen Fahrzeugen). Gegebenenfalls wäre auch eine Partnerschaft im Rahmen eines Pilots denkbar.	1	Kenntnisnahme
Emmen	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?		x		Im Grundsatz ist die Gemeinde einverstanden. Die Technik (selbstfahrende Fahrzeuge, Mobility on demand) muss sich zuerst konsolidieren und festigen. Der Markt ist aber unbedingt zu beobachten, so dass neue Technologien und Kundenbedürfnisse nicht verpasst werden.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht

vbl	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?			x	<p>Wie bereits erwähnt, stehen wir dem geplanten „beobachtenden Abwarten“ in der weiteren Entwicklung in der Quartiererschliessung und zu alternativen Mobilitätsangeboten kritisch gegenüber. Autonom fahrende Kleinbusse werden in absehbarer Zukunft für ein örtlich begrenztes Einsatzgebiet zur Verfügung stehen. Die sich durch das autonome Fahren signifikant verändernden Kostenstrukturen inklusive der weiteren Digitalisierung der Kundenschnittstelle bieten für private Anbieter eine attraktive Gelegenheit, heute noch öffentlich bestellte Angebote konzessionierter Transportunternehmen zu konkurrenzieren. Solche Angebote würden nicht mehr unter den öV und somit weder unter dessen Anforderungen fallen (Bsp. Angebotsverordnung, BehiG) noch als Teil des Tarifverbundes gelten. Im Sinne der weiteren barrierefreien Nutzung für sämtliche Bevölkerungsgruppen erachten wir diese mögliche Entwicklung als nicht erstrebenswert.</p> <p>Trotz der heute noch begrenzten technischen Möglichkeiten ist ein mutiges Vorgehen anhand eines Pilotquartiers wichtig: vbl möchte sich im Raum Luzern zusammen mit dem Besteller als innovativer Vorreiter von neuen Angebotskonzepten positionieren und somit zeigen, dass sowohl der Mindset vorhanden ist, als auch das technische und planerische Verständnis und Know-how aufgebaut wird, um den zukünftigen Herausforderungen erfolgreich begegnen zu können. Dies erfordert den Einsatz von Kapital, das Eingehen von Kooperationen mit starken Partnern, die Bereitschaft eines agilen Lernens frei von zu stark politisierten Ansätzen sowie die Bereitschaft, auf dem Weg auch Rückschläge in Kauf zu nehmen und die Angebote neu auszurichten. Für den langfristigen Erfolg muss die Konzeption zukünftiger Angebote gemeinsam mit den Quartierbewohnern entstehen und von ihnen angenommen und getragen werden. Die Meinungsbildung und Akzeptanz von Veränderungen ist ein stetiger und langer Prozess. Umso wichtiger ist eine zeitnahe, mit den Quartierbewohnern koordinierte Weiterentwicklung der bestehenden Ideen.</p> <p>Auf Pilotprojekten aufbauend sollen Geschäftsprozesse über alle Unternehmensbereiche hinweg erarbeitet und eine entsprechende Systemkompetenz entwickelt werden. Darüber hinaus können durch die Zusammenarbeit von VVL, vbl und weiteren Partnern (Stadt Luzern, Gemeinden) sowie Kundinnen und Kunden wichtige Erfahrungen im Bereich von MaaS gesammelt werden. Dies ist eine unabdingliche Grundvoraussetzung, um auch in Zukunft bedarfsorientierte und konkurrenzfähige Angebote offerieren zu können.</p> <p>Wir sehen Potential für eine bessere Erschliessung von „schwierigen“ Hang- bzw. Quartierbuslinien, aber auch für eine</p>	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
VCS	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?		X		Siehe Punkt 7 - allenfalls wäre im Bereich der alternativen Mobilitätsangebote ein Ersatz für den - so vollzogen - Abbau im Kuonimattquartier zu finden.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
VQSL	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?				Die Einführung der neuen Technologie IMC, welche von 2 Systemen abhängt, verringert die Zuverlässigkeit des Angebots. Bereits der Ausfall einzelner Sensoren oder anderer Komponenten führt zu Verspätungen. Aus unserer Sicht wäre eine Vollelektrifizierung sinnvoller (weil stabiler im Betrieb) als eine Teilelektrifizierung. Selbstfahrende Fahrzeuge (Mobility on demand) können bei Randerschliessungen bzw. als Zubringerfunktionen eine wesentliche Rolle erlangen und auch heute noch nicht erschlossene Hanggebiete besser einbinden.	1	Kenntnisnahme. Eine Einführung erfolgt lediglich, wenn Technologie effektiv ausgereift ist, die vollständige Ausrüstung mit Fahrleitungen ist dann nicht mehr notwendig. Diesebezüglich laufen diverse Abklärungen durch VVL und vbl. Selbstfahrende Fahrzeuge sind derzeit noch nicht vorhanden.
Malters	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?			x	Alternative Angebote sind im Kanton Luzern bereits in Betrieb. Unter dem Aspekt eines Planungshorizonts (Zielzustand 2027) kann "beobachtendes Abwarten" nicht als Strategie identifiziert werden. Sofern eine Busverbindung Malters-Kriens nicht innerhalb des Zielzustands erreicht werden kann, sind bis zum Abschluss des Ausbaus der Renglochstrasse alternative Mobilitätsangebote auf dieser Achse zeitnah umzusetzen.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Meierskappel	9. Alternative Mobilitätsangebote Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf Alternative Mobilitätsangebote zu?			x	Alternative Mobilitätsangebote wie zB. Taxito könnten insbesondere für Udligenswil-Meierskappel-Rotkreuz interessant sein. Meierskappel ist dankbar für eine Vorprüfung und an einem Austausch und einem allfälligen Pilotversuch.	2	Weitere Bearbeitung ausserhalb AM4
Kanton Nidwalden	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?	x			Der Bericht ist stringent aufgebaut und umfasst alle Aspekte im Zusammenhang mit der Busplanung. Er ist gut lesbar, da die wichtigsten Erkenntnisse (Fazit) grafisch aufgearbeitet sind.	1	Kenntnisnahme
ProBahn	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?	x			Es ist umfassend und gut recherchiert und beinhaltet realistische Schlussfolgerungen und Massnahmen.	1	Kenntnisnahme
Honau	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?		x		Da leider der Tarifbund Kt. Luzern und Kt. Zug sich nicht öffnet, sind der Analyse und Stossrichtung für das AM4 (Kantons-)Grenzen gesetzt.	2	Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout
LuzernPlus	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?			x	AM4 knüpft an der Philosophie der bisherigen AM-Programme an und ist eine solide Angebotsplanung. Das ist lobenswert (keine dauernden Kurswechsel in der Strategie). Das Potential möglicher Veränderungen im Mobilitätsmarkt ist jedoch wenig behandelt. Im Bericht werden sehr viele Themen umrissen. Die Schwerpunkte aber sind nicht ganz eindeutig. Weiter fehlt es teilweise an einer klaren Haltung und einem konsequenten Umsetzungsplan (Beispiel: IMC-Technologie wird beschafft, wenn sie auf 2024 einen Zusammenschluss der Linien 8 und 19 ermöglichen soll). Auch das Thema "Hangerschliessung" kommt eindeutig zu kurz.	1	Kenntnisnahme Die vorgesehene Umsetzung ist im Bericht transparent dargelegt. Der Mobilitätsmarkt wurde durch Prof. Thomas Sauter analysiert (vgl. Schlussbericht).

Meggen	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?	x			Wir begrüßen es sehr, dass das Angebot laufend überprüft und verbessert wird.	1	Kenntnisnahme
Ruswil	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?		x		Linie 61: Der Gemeinderat Ruswil hält an seiner Strategie fest, dass der Bahnhof Luzern weiterhin direkt angefahren werden muss und spricht sich daher gegen einen Abbau der Linie 61 aus. Eine Verlagerung auf die Linie 60 mit Umsteigen in Rothenburg Station auf die S Bahn ist keine Option.	2	Kenntnisnahme. Wird ausserhalb von AM4 weiterverfolgt.
zvb	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?		x		Zwischenfazite sind gut, aber ein Gesamtfazit am Ende des Kapitels wäre ebenfalls hilfreich für Verständnis / Übersichtlichkeit (analog zur Synthese). Inhaltlich sehr gut, viele Varianten dargestellt und durchdacht. Tolle Grafiken!	1	Kenntnisnahme
Kriens	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?		x		Mit Ausnahmen wie oben beschrieben eine sehr gute Weiterbearbeitung der vorhergehenden AggloMobil-Berichte. Dem Stadtteil LuzernSüd wird entsprechend Rechnung getragen.	1	Kenntnisnahme
Emmen	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?	x			AggloMobil 4 ist sehr ausführlich. Es beinhaltet keine "bahnbrechenden" Änderungen, eher Feinjustierung. Das Aufzeigen von Grenzen / betriebswirtschaftlichen Optimierungen (nur Investitionen wo auch Mehrwert/Frequenzsteigerungen möglich sind) ist wichtig und richtig. Die im Exkurs beschriebenen Problematiken betreffend Infrastrukturmassnahmen sind begrüssenswert. Die dichte ÖV-Planung in der Agglomeration Luzern funktioniert nur bei entsprechenden zur Verfügung stehenden Kapazitäten auf dem Strassennetz. Darüber hinaus weist die Gemeinde Emmen darauf hin, dass neue Angebote nicht automatisch zu grösseren finanziellen	1	Kenntnisnahme
vbl	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?	x			Wir möchten uns speziell für die Möglichkeit der Mitarbeit in den diversen Projekt- und Arbeitsgruppen bedanken. So konnten wir unsere Sicht und Anliegen direkt bei der Erarbeitung eingeben.	1	Kenntnisnahme
VQSL	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?				Das Konzept ist unseres Erachtens ausgewogen. Wo möglich sollen Durchbindungen von Linien in verschiedene Richtungen erzielt werden. Besten Dank für Ihr Engagement!	1	Kenntnisnahme
Malters	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?			x	Wie bereits bemerkt wird der neue Planungserimeter (erweiterter Perimeter) nicht berücksichtigt. Der Bericht ist deshalb zur Überarbeitung zurückzuweisen.	4	Vgl Mitwirkungsbericht
Meierskappel	10. Gesamteindruck Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?		x		Haben uns lediglich auf das Thema L73 und die Bedürfnisse von Meierskappel konzentriert	1	Kenntnisnahme
Stadt Luzern	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?	x			Die Stadt Luzern beurteilt die Planung als umfassend und vollständig.	1	Kenntnisnahme

Horw	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x		Die Haltestelle Horw See fällt aus dem Planungshorizont von AggloMobil 4 und wird deshalb im Konzept zu Recht nicht eingehend behandelt. Die Haltestelle Horw See sollte jedoch weiterhin als langfristige Option aufrecht erhalten werden.	2	Wird ausserhalb von AM4 im nationalen Bahnplanungsprozess weiterverfolgt (vgl. Machbarkeitsstudie VVL zum Thema).
ProBahn	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x		Mit der Inbetriebnahme des ZBT II und wenige Jahre später des Durchgangsbahnhofes ändern sich die Voraussetzungen dramatisch zum Besseren. Eine erfolgversprechende Strategie der Nutzung der neuen Kapazitäten, welche dazu genutzt werden muss, den modal split massiv Richtung ÖV zu verschieben, muss frühzeitig diskutiert und angegangen werden, sicher im AggloMobil 5 resp. im zeitlich zugehörigen ÖV-Bericht. Wir wünschten uns einen entsprechenden Ausblick im AggloMobil 4, u.a. zu den Themenfeldern Ausbau/Verdichtung/Taktung S-Bahn Nord sowie Abgleich/Koordination mit dem RF Luzern-Olten.	1	Kenntnisnahme Der VVL erarbeitet demnächst ein Buskonzept 2040, welches in Abstimmung zum Bahnangebot mit DBL und ZBT II das Busangebot im Kanton weiterentwickelt.
Honau	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?	x			Ja, ganz klar. Man müsste verstärkt Druck auf den Tarifbund nehmen, um die Grenzen zwischen Kt. Luzern und Kt. Zug zu öffnen	2	Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout
LuzernPlus	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x		Siehe insbesondere Ergänzungen zu Stossrichtungen Angebot. Zudem fehlt eine Aussage zum laufenden Projekt "Ridesharing Meggen". Ebenfalls vollständig ausgeblendet wird der Langsamverkehr (Fuss, Velo, E-Scooter), obwohl fast jede ÖV-Strecke damit beginnt oder endet. Die verkehrliche Entwicklung des MIV und ÖV im Raum LuzernOst ist massgebend von übergeordneten Planungen abhängig. Aus Sicht der Gemeinden ist aufgrund der Bedeutung dieser Planungen aktiv auf die Realisierung der folgenden Projekte hinzuwirken: - RegioExpress im Viertelstunden-Takt (mittelfristig angestrebtes Bahnangebot) Die Einführung des RegioExpress Luzern–Ebikon–Zug–Zürich Hauptbahnhof, welcher den 15-Minuten-Takt zwischen Luzern und Ebikon bzw. Ebikon und Rotkreuz ermöglicht, soll mittelfristig angestrebt werden. Grundvoraussetzung dafür ist die Realisierung des Zimmerbergbasistunnels II (im Ausbauschritt 2030/2035 von FABI enthalten). - S-Bahn-Haltestelle Root-Dorf Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der vierten Generation zu thematisieren. - Busverbindung zwischen Perlen und Gisikon/Root Bahnhof Im Bereich der Busshaltestelle „Reussbrücke“ ist ein attraktives Umsteigen von der Buslinie 22 auf die Buslinie 111 anzubieten. - Einfache und zugängliche Tariflösungen Die Tariflösungen innerhalb der Region wie auch zu Nachbarregionen (z.B. Rotkreuz) sollen einfacher und besser zugänglich werden.	2	Die erwähnten Themen werden gemäss inhaltlicher Abgrenzung nicht im Rahmen von AM4 bearbeitet sondern ausserhalb von AM4 durch den VVL sowie allenfalls Dritte weiterverfolgt.
QV Schattenberg	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x		Das ganze Konzept basiert auf Hypothesen und Analysen, ohne dass die Verantwortlichen offenbar die geografische Situation mal selber angesehen oder Bewohner befragt haben. Für die Streichung eines Busastes sollten nicht nur theoretische Überlegungen stattfinden, sondern eine genaue Analyse vor Ort erfolgen.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht
Meggen	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x		Überkantonale Verbindungen / Anknüpfungen.	1	Kenntnisnahme
Kriens	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x		Wie unter Punkt 8 und 9 beschrieben, fällt der Bericht bei den alternativen Mobilitätsangeboten ungenügend aus. Eine tiefere Auseinandersetzung mit bereits umsetzbaren Formen wäre wünschenswert.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht

Emmen	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x	Alternative Erschliessungsformen (siehe Frage 8) Abwartende Haltung bei neuen Mobilitätsformen / Alternativen zu klassischen Dieselsebussen ist grundsätzlich ok, mehr Pioniergeist wäre aber wünschenswert. Es gibt in ausländischen Städten bereits gut etablierte neue Systeme, welche auch in der Region Luzern funktionieren könnten. Innovation muss sich lohnen, Anschubfinanzierungen für Infrastrukturen (Gemeinden und Transportunternehmen) sind zu prüfen.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Root	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x	Die Anbindung zum Hotspot Rotkreuz fehlt in dieser öV-Planung. Der Ausbau der S1 Rotkreuz - Ebikon im 1/4-h-Takt ist unabhängig dem Durchgangsbahnhof anzugehen. Diese Massnahme ist in die Agglomobil 4-Planung aufzunehmen. Zudem wird derzeit an einer Anpassung bezüglich Tarifzonen zum Raum Zug gearbeitet. Auch diese Massnahme in ins Agglomobil 4-Paket aufzunehmen.	2	AM4 beinhaltet keine Bahnplanungen, das Bahnangebot wird als Randbedingung berücksichtigt. Eine Weiterführung der Linie 23 nach Rotkreuz ist derzeit nicht vorgesehen, die Anbindung ist durch die S1 sichergestellt.
VCS	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?	X		Die Themen die den VVL betreffen wurden aus Sicht des VCS ausreichend behandelt.	1	Kenntnisnahme
VQSL	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?			Insgesamt muss künftig auch den B+R-Plätzen an Bus-Haltestellen vermehrte Beachtung geschenkt werden. Die Erschliessung von Hanglagen durch Lifte muss aktiv angegangen werden, wenn auch der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung der Zugang zum öV gesichert werden soll.	1	Kenntnisnahme
Malters	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x	Wie werden die verschiedenen neuen Gemeinden im Planungserimeter an die Kern-Agglomeration angeschlossen?	2	Massgebend für AM4 ist der darin gewählte Perimeter und nicht 1:1 der Perimeter des APLU 4G. Vgl. inhaltliche Abgrenzung.
Meierskappel	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?			X Fehlende Verbindung Rotkreuz-Meierskappel-Küssnacht	2	Kenntnisnahme, wird ausserhalb/parallel zu AM4 weiterverfolgt
Neuenkirch	11. Fehlende/ungenügende Themen Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?			Unter dem Pfeiler "Bus mit S-Bahn verknüpfen" kommt zu wenig zum Ausdruck, dass der Umbau des Bahnhofes Rothenburg Station umgehend zu erfolgen hat, da insbesondere die Umstiegbeziehung in Richtung Luzern heute unzumutbar ist (Grosse Distanz, steile Treppen, kein Lift, kein oder nur ungenügender Witterungsschutz).	2	Kenntnisnahme. Der VVL setzt sich für eine rasche Umsetzung des Bushubs Rothenburg ein. Die Realisierung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Rothenburg.

Auswertung Rückmeldungen VVL

76	Kenntnisnahme ohne weitere Bemerkungen
20	Abgrenzung, das Thema ist ausserhalb AM4 weiterzuverfolgen.
24	Anpassung Konzept
25	Verzicht auf Anpassung Konzept

145

AggloMobil 4: Mitwirkungsbericht - Anhang 2

Beantwortung freie Kommentare

Stand: 27.1. 2020 / sur

Umgang mit Kommentar

- | | |
|---|---|
| 1 | Kenntnisnahme ohne weitere Bemerkungen |
| 2 | Abgrenzung, das Thema ist ausserhalb AM4 weiterzuverfolgen. |
| 3 | Anpassung Konzept |
| 4 | Verzicht auf Anpassung Konzept |

Stelle	Kommentar	Rückmeldung VVL
vif	Bauprogramm für die Kantonsstrassen: Infrastrukturmassnahmen auf Kantonsstrassen können geplant und realisiert werden, wenn diese in einem Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthalten sind. Der Kantonsrat hat das aktuelle Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonsstrassen Ende 2018 beschlossen.	1 Kenntnisnahme
vif	Erschliessung Hangquartiere; Durchbindung Linie 11: Die Durchbindung der Linie 11 beim Eichhof bedingt eine Anpassung respektive Umgestaltung Knoten Obergrund-/Horwerstrasse. Mit der heutigen Knotenform kann die Durchbindung nicht realisiert werden. Die Anpassung respektive Umgestaltung Knoten Obergrund-/Horwerstrasse ist im aktuellen Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonsstrassen im Projektperimeter des Vorhabens "Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern" im Topf B enthalten mit Planung ab der Programmperiode 2019 – 2022. Über die Realisierung des Vorhabens wird der Kantonsrat mit den nächsten Bauprogrammen beschliessen.	3 Wird im Konzept durch die zwei Umsetzungsschritte berücksichtigt.
vif	Durchmesserperon beim Bahnhof Luzern: Der Durchmesserperon bedingt mit einer Beibehaltung der bestehenden Fussgängerquerung Bahnhofstrasse – Schiffsteg eine lokale Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd. Eine entsprechende Studie liegt vor. Aktuell werden für die Bestvariante Gestaltungsmöglichkeiten und die Realisierbarkeit geprüft. Im aktuellen Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonsstrassen ist das Vorhaben Durchmesserperonanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse – Schiffsteg im Topf A enthalten. Aufgrund der vielen Randbedingungen ist der Zeitpunkt der Projektbewilligung und des Baubeschlusses durch den Kantonsrat noch offen. Voraussichtlich wird der Kantonsrat mit dem nächsten Bauprogramm 2023 – 2026 für die Kantonsstrassen den Zeitpunkt der Realisierung festlegen.	1 Kenntnisnahme
vif	Luzern Süd: Die optionale Führung der Linie 16 über die Motel- und Vorderschlundstrasse ist für die Leistungsfähigkeit des Knotens Vorderschlund (Knoten Ring-/Vorderschlundstrasse) und die Platzverhältnisse (erfordert Bushaltestelle und Busspur im Bereich des Knotens) weniger positiv zu beurteilen, als die Führung über die Horwerstrasse. Die Führung der Linie 16 über die Ringstrasse statt via Kuonimatt entlastet den Knoten Hinterschlund.	3 Wegfall Motelstrasse im Konzept, vgl. Mitwirkungsbericht
vif	Hinweis: Abb. 26: Das Bauprogramm 2019 – 2022 liegt in der Version vom 21. August 2018 (B 137) vor, der vom Kantonsrat am 3. Dezember 2018 mit leichten Änderungen zugestimmt wurde. Darstellung Projekt K 4 Obernauerstrasse Kriens stimmt im Bauprogramm nicht genau, das Projekt beginnt ab der Busschleife (exklusiv).	1 Kenntnisnahme
Privat	Guten tag ich wohne an der kreuzstrasse und bin froh wenn die buslinie entlich nicht mehr durch die enge privatstrasse fährt.es ist ja völlig übertrieben solche fahrzeuge laufen zu lassen auf einer line die keine oder nur ganz wenige frequenzen haben.vor allem am wochenende fahren die buse ja mehrheitlich leer.auch wenn die line geändert wird ist der bus ja in kurzer distanz erreichbar.wir sind um jeden tag froh wenn das aufhört mit dem verkehr.es ist für mich unverstänlich das sich ein quartierverein für eine buslinie einsetzt.	1 Kenntnisnahme
Privat	Mit Befremden habe ich Kenntnis genommen, dass eine Planung im Gange ist und unser Quartierbus eingestellt werden soll. Seit 50 Jahren wohne ich in diesem Quartier, zuerst als Mieter Himmelrichstr. 32 mit der ganzen Familie. Später erwarben wir ein Reihenhaus Himmelrichstr. 55, wo ich heute noch zu Hause bin. Besonders in den letzten Jahren war ich oft froh, den Bus benützen zu können. Mit den Einkaufstaschen bin ich ca. 20 Minuten zu Fuss unterwegs und z.T. bergauf. Natürlich möchte ich nicht nur für mich reden, denn recht viele Nachbarn sind auf den Bus angewiesen: Schulweg nach Luzern, Familien mit kleinen Kindern, auch viele ältere Menschen wie ich. In einem Monat ziehe ich vom Haus in eine kleine Wohnung an den Roggernweg 6. Am Roggernweg werden 2 Mehrfamilienhäuser fertiggestellt „Wohnen im Alter“. Ich habe mich für dieses Domizil entschieden, weil ich auch von dort aus den praktischen Quartierbus benützen kann, die Haltestellen nicht weit von meinem zukünftigen Zuhause liegen. In diesen Häusern werden also alles ältere Bewohner sein. Soll ihr Hoffen, nahe am öffentlichen Verkehr zu wohnen, zunichte sein? Ohne Quartierbus auf die Zukunft gesehen, hätte ich mich kaum für mein neues Domizil entschieden ... Bevorzugt waren wir ja nie am Schattenberg, doch diese Möglichkeit darf uns nicht genommen werden. Ich bitte Sie, die Situation erneut zu prüfen.	3 Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten

Privat	In der Luzernerzeitung erschien am Donnerstag, 25.07.19 ein unauffälliger Artikel mit dem Titel „Neue Buslinien“. Das Programm „Agglo Mobil 4“ wurde dort vom VVL vorgestellt. Als ich den Text las, ahnte ich nichts Böses. Erst ganz am Schluss kam ein Satz, den man gut hätte überlesen können. Er lautet: „Aufgrund der sehr geringen Nachfrage soll auf die Bedienung des Linienasts Sidhalde verzichtet werden.“ Dieser Satz hat mich aufgeschreckt. Ich hoffe, dass das nicht ernsthaft in Erwägung gezogen wird. Das wäre eine echte Benachteiligung unserer Quartiere. Als Präsident der Strassengenossenschaft Guetrütistrasse bitte ich Sie diese Idee nochmals zu überdenken und den Busbetrieb weiterhin zu gewährleisten. Für Ihr Verständnis - uns als Quartierbewohner gegenüber - danke ich Ihnen zum Voraus.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten
Privat	Mit Befremden und grosser Besorgnis habe ich das Vorhaben des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) zu Kenntnis genommen, wonach der Quartierbus in die Quartiere Guetrüti und Sidhalde gestrichen werden soll. Es handelt sich dabei um den Linienast der Linie 15 in Kriens. Ganz bescheiden wurde ein Artikel in der Luzernerzeitung publiziert, vom Donnerstag, 25. Juli 2019 auf der Seite 20, Spalte ganz links. Beigefügt ist ein pdf. gemäss oben. Ich erachte das Vorhaben der geplanten Abschaffung des öffentlichen Personenverkehrs in das Quartier am Schattenberg als Affront, vor allem für die älteren Bewohner im Zeitalter der Förderung des öV. Soeben sind auch neue Wohnungen erstellt worden durch die Baugenossenschaft Lauerz. Sie sind vorwiegend für ältere Menschen im Quartier gedacht, die vermehrt auf den öV angewiesen sein werden. Offenbar ist Sparen um jeden Preis auch hier die Devise, wenn offenbar die Benutzerfrequenzen nicht allen Vorstellungen entsprechen. Ich appelliere an die verantwortlichen Instanzen die Widererwägung des Entscheides nochmals vorzunehmen, um den Busbetrieb weiterhin zu gewährleisten. Ich danke Ihnen für eine grosszügige Beurteilung des Entscheides für alle betroffenen Quartierbewohner.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten
Privat	heute haben wir vernommen, dass die Buslinie Nr. 15 Sidhalde aufgehoben werden soll. Da wir mehrere Male pro Woche diesen Bus benutzen, bitten wir Sie, diesen weiterhin zu betreiben bis Sidhalde.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten
Privat	Ganz geschockt las ich in der Luzernerzeitung, Ausgabe 25.07.2019, das die Linie 15 in die Sidhalde aufgehoben wird, „! Wie ist das Vertetbar überall auszubauen, dafür ein ganzes Quartier auszugrenzen..? Ich finde es gegenüber allen Benutzer der Linie eine Frechheit ohne zu Informieren nur durch Medien diese Linie aufzuheben. Überall auszubauen und ein ganzes Quartier auszugrenzen. Viele Nachbarn sind Ratlos und fühlen sich völlig Übergangen! Ab Sebtember werden die zwei Neuen Alterswohnblöcke am Roggernweg bezogen. Wie ist es allen ältern Bewohner gegenüber vertretbar die ihr Autobillet zum teil Freiwillig abgegeben haben.? Ökologisch wieder jeder mit dem Auto nach unten geht!, Ich könnte noch viele Gründe nennen! Ich benutze diese Linie regelmässig , und es gibt Morgen früh und in der Feierabendzeit gute Auslastung!	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten
Privat	Als ich heute Morgen die zeitung gelesen habe , hat es mich fast umgehauen. Das ist ja eine absolute Ferchheit diesen Linienast Sidhalde zu Streichen. Wir vom Schattenberg sind auch Leute von der Stadt Kriens!!!!und bezahlen Steuern. bei uns wohnen sehr viele ältere Leute die haben zugunsten des Buses Ihren Führerausweis abgeben.die sollen jetzt zufuss den Berg hochlaufen. Hauptsache die Sonnenbergstrecke wird ausgebaut!!!! Ich bin auch eine regelmässige BusfahrerIn.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten
Strassenbaugenossenschaft Guetrütüweg	In den Medien wurde über die geplanten Massnahmen (Agglo Mobil 4) und die neue Organisation der Ortsbuslinien in Kriens informiert. Aufgrund der geringen Nachfrage soll auf die Bedienung der Linie 15 nach Sidhalde verzichtet werden. Wir wurden von vielen Anwohnern unterschiedlichen Alters darauf angesprochen. Schüler, Studierende, Lernende und Arbeitende benutzen tagtäglich diesen Bus zum nächsten ÖV-Anschluss. Vor allem auch ältere Menschen hätten kaum noch die Möglichkeit, Einkäufe zu tätigen oder sich im Stadtleben zu integrieren. Kurzum, es wäre ein grosser Verlust und eine Benachteiligung für unser Quartier. Der Verkehr nimmt stetig zu, die Stadt Kriens kämpft tagtäglich mit zunehmendem Stau – eine Streichung der Buslinie 15 in die Sidhalde würde das Verkehrsaufkommen weiter fördern und ist bestimmt nicht im Sinne der Stadt Kriens. Wir wissen, dass Unterschriften gesammelt werden, um mit einer Petition die Streichung des Astes Sidhalde der Linie 15 zu verhindern. Wir und viele Nachbarn haben bereits unterschrieben, woraus Sie erkennen können, wie wichtig dieser Bus für unser Quartier ist. Als Vorstand der Strassengenossenschaft Guetrütüweg hoffen wir, dass unsere Bedenken in die weitere Planung mit einflüssen und der Busbetrieb nach Sidhalde weiterhin gewährleistet bleibt.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten

Strassenbaugenossenschaft Himmelrichstrasse	Am Donnerstag, 29.7.2019 konnte ich aus der Luzerner Zeitung erfahren, dass der VVL mit dem Programm AggloMobil 4 auf "die Bedienung des Linienasts Sidhalde verzichten werde". Ebenfalls kann ich aus dem Artikel entnehmen, dass die Erschliessung der nicht mehr bedienten Bushaltestellen weiterhin gewährleistet sei. Ich vermute, dass damit gemeint ist, dass die Anwohnenden aus der Sidhalde, der Himmelrichstrasse, dem Guetrüti etc. auf den Einser zur Haltestelle Hofmatt laufen sollen. Das sind 1200 Meter und entspricht ca. 20 Minuten, wenn man so wie ich, gut zu Fuss ist. Für die betagten Bewohner des Quartiers aber bedeutet das 30 - 45 Minuten laufen, für einen Weg! - oder auf das "Stadtleben" zu verzichten. Nach wie vor wohnen zahlreiche Seniorinnen und Senioren in unseren Quartieren. Denen kann man doch nicht die Anbindung mit dem Bus runter in die Stadt Kriens wegnehmen! Oder was ist mit den ebenfalls zahlreichen neuzuziehenden jungen Familien, die täglich mit Kinderwagen und Kegel auf den 15er angewiesen sind. Wie wollen den diese einkaufen gehen oder wie sollen sie ins Zentrum oder nach Luzern kommen? Laufen? Taxi? Velo? Wenn das die Vorstellung ist, dann ist somit eine Chancengleichheit zum Zugang der öffentlichen Diensten nicht mehr gewährleistet. Und das finde ich geht nicht! Darum an dieser Stelle die Bitte Ihre Pläne nochmals zu überdenken und dem Schattenbergquartier die Lebensader Bus Nr. 15 zu belassen. Ich hoffe sehr auf die Vernunft und Fairness der Entscheidungsträger.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten
Privat	telefonisch: Linie 16 soll weiterhin durch Kuonimattquartier verkehren	4	Vgl. Mitwirkungsbericht. Aus Sicht des VVL ist die Erschliessung des Kuonimattquartiers weiterhin mit zumutbaren Fusswegen sichergestellt.
Privat	Vor Kurzem habe ich in der Zeitung gelesen, dass der VBL Bus Nr 16 in Zukunft eine neue Streckenführung bekommen soll, also nicht mehr über das Wohnquartier Kuonimatt fahren soll. Das erstaunt und enttäuscht mich sehr. Immerhin gehört das Kuonimattgebiet zur Stadt Kriens und jetzt soll die direkte Verbindung von hier zum Zentrum „unsere“ Stadt gekappt werden?! Bis jetzt war ich immer der Auffassung, der Bus sei für die Leute da. Habe ich mich geirrt? Ich bitte Sie dringend, die direkte Verbindung Horw - Kuonimatt - Kriens Mattenhof - Kriens Zentrum bestehen zu lassen. Es wohnen hier auch viele ältere Personen, die auf eine gute Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr angewiesen sind, sei dies zum einkaufen, für Arztbesuche und vieles mehr. · Mein Antrag: heutige Linienführung unbedingt beibehalten - Kuonimatt gehört zur Stadt Kriens und wir haben Anrecht auf eine direkte Verbindung mit dem Bus ins Zentrum.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht. Aus Sicht des VVL ist die Erschliessung des Kuonimattquartiers weiterhin mit zumutbaren Fusswegen sichergestellt.
Rothenburg	Grundsätzlich steht der Gemeinderat dem öV-Konzept AM4 positiv gegenüber. Aufgrund der Sichtung der umfangreichen Mitwirkungsunterlagen sowie nach den Ausführungen von Samuel Urech (VVL) lässt sich festgehalten, dass sich aufgrund des öV-Konzepts AM4 für Rothenburg praktisch nichts ändert, da im Projekt andere räumliche und inhaltliche Schwerpunkte gesetzt wurden. Das öV-Konzept AM4 sieht keine Änderungen beim öV-Netz und Angebot in Rothenburg vor. Der Gemeinderat Rothenburg verzichtet daher auf eine Beantwortung der vorangehenden Fragen. Der Gemeinderat setzt jedoch voraus, dass die Option einer möglichen späteren Verbindung Rothenburg - Rotkreuz (Tangentiallinie) und die Betrachtung des Korridors Luzern - Beromünster (Linie 51 sowie 50 und 52) durch das öV-Konzept AM4 nicht negativ beeinflusst werden.	1	Kenntnisnahme
Kanton Nidwalden	Es fehlen bei den Infrastrukturmassnahmen (zB. Busbevorzugungen) zeitlich verbindliche Vorgaben. Das AggloMobil 4 des VVL hängt zum Teil in der Luft, da der Kanton und die Gemeinden oftmals andere Prioritäten haben.	2	Der VVL ist nicht für die Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen zuständig. Er setzt sich aber bei den Gemeinden und beim Kanton dafür ein, dass die notwendigen öV-Infrastrukturen so rasch wie möglich realisiert werden können.
Buchrain	Grundsätzlich wird AggloMobil4 isoliert dargestellt. In AggloMobil 4 wird auf den früheren Angebots-Schritten als Fundament aufgebaut, weil sie als „realisiert“ betrachtet werden, obwohl dies nicht vollumfänglich stimmt. Schon der Bushub Ebikon stützt sich vom Konzept her auf einen 15 Min. Takt der S-Bahn, der aber erst gegen 2040 realisiert werden kann. Auch für das Buskonzept stützt sich AggloMobil4 auf Infrastrukturelemente, die in AM3 noch gar nicht umgesetzt sind (vergl. Umsetzung bereits vorgesehener Infra-Elemente; Seite 120). Es wird aber auch nicht erwähnt, dass z.B. der Bushub Ebikon für Jahre noch nicht funktionstüchtig sein wird, wegen dem Verfahren, das die Umsetzung verzögert. Obwohl der im Gesamtverkehrs-Konzept geforderte Mobilitätswachstum mit dem öV (und Langsamverkehr) bewältigt werden soll, droht daher ein öV-Kunden-Verlust. Eine verlangte Modal-Splitt Verbesserung zu Gunsten des öV bleibt aus. Der Grund liegt unter anderem in der nicht rechtzeitigen Realisierung von Infrastrukturelementen zum Beispiel mangelnder und nicht fristgerechter Umsetzung von kapazitätsverbessernden Massnahmen und von attraktiven Umsteigebeziehungen (zum Beispiel Bushaltestelle Reussbrücke Linie 111 zu Linie 22). Es soll nicht die Zuständigkeit diverser Stellen bestritten werden!. Wir erwarten eine Koordination von allen Stellen und nicht ein gegenseitiges zuschieben bzw. zuweisen der Verantwortlichkeiten. Das Thema von Park-und Rail / Ride - Angeboten wird nirgends erwähnt. Eine Auflistung der nicht realisierten Massnahmen aus den vorangegangenen AggloMobil Berichten wäre sehr Hilfreich. Ebenfalls die nicht realisierten Infrastrukturprojekte aus dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen.	2	Kenntnisnahme Infrastrukturen: vgl. Kommentar oben. Für die fristgerechte Realisierung von Infrastrukturen sind der Kanton und die Gemeinden zuständig. Bahnangebot: Die Planung des künftigen Bahnangebots erfolgt ausserhalb von AM4. Der VVL setzt sich für die Schaffung eines 15-Min.-Taktes auf der S-Bahn ein, dieser ist voraussichtlich jedoch nur mit den Infrastrukturen des DBL umsetzbar. P&R: wird durch das vif bearbeitet Nicht realisierte Massnahmen: vgl. Schlussbericht AM4

Buchrain	Beurteilung der Linie 22 in der heutigen Form: Es ist feststellbar, dass die Linie 22 zuverlässiger (fahrplanteuer) fährt seit die Linie 22 nicht mehr nach Inwil fahren muss. Es ist klar, dass die Nachfrage auf der Linie 22 stagniert, wenn die Frequenz der Linie 23 zur Bedienung der Mall so stark erhöht wird. Repräsentativ wäre die Nachfrage der Linie 22 in einem Querschnitt vor und einen nach der Haltestelle Hofmatt darzustellen. Auch beim Autobahnanschluss Buchrain ist für die Linie 22 eine Qualitäts-Einbusse zu verzeichnen. Dies vor allem deshalb: weil die Dringlichkeit und die Umsetzung von ÖV-relevanten Infrastruktur-Objekten nicht mit dem Einführungszeitpunkt von Angebotsschritten koordiniert ist (z.B. Umsteigehaltestelle 111er mit 22er im Gebiet Reussbrücke und die Verkehrsregelung am Knoten beim Reusswehr und Kanalbrücke). Die Qualität der Linie 22 ist schlecht und erfüllt die Standards nicht (vergl. Zusammenfassung Seite 40; möglichst umsteigefreies Reisen oder aber schnelles, kurzes, bequemes Umsteigen konform dem Behinderten-Gleichstellungs-Gesetz). Diese Koordination wäre vordringlich und müsste in kooperativer Zusammenarbeit zwischen Verkehrsverbund Luzern (VVL), Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi), Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), LuzernPlus und LuzernOst, erfolgen. Aus unserer Sicht sind viele involvierte zuständige Partner und keiner machts.	1	Kenntnisnahme vgl. Kommentar oben
Buchrain	Konkrete Inputs zum Bericht: Das Funktionsschema in Abbildung 31 ist in Bezug auf den Takt der Linie 22 im AM3 falsch. Dies muss bei einem qualitativ hochstehenden Bericht für alle Linien stimmen, selbst wenn nur die Aktualisierung für die Linie 20 dargestellt werden will. Die Linienbezeichnung der Linie 22 ist in der Tabelle 4 (Zielkonzept) falsch. Ab 2020 fährt der Bus über Perlen hinaus nach Roo/Gisikon Bahnhof. In Seite 126, Anhang 2 fehlen folgende Infrastrukturelement: Buchrain, Umsteige-Station Reussbrücke Buchrain zwischen den Linien 111 und 22, Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, neue Bushaltestelle mit Aufweitung der Kantonsstrasse. Die Übersicht der Plandarstellung (Linine) mit den entsprechenden Legenden muss klar und übersichtlich sein.	3	Der Bericht wurde anhand der Bemerkungen angepasst.
Buchrain	Seit vielen Jahren nutzen die Volksschulen der Stadt Luzern und den Gemeinden der Agglomeration Luzern den öffentlichen Verkehr mit sogenannten "Klassenabos", welches ihnen ermöglicht, Museen, Sportstätten zu besuchen oder kleinere Klassenausflüge zu machen. Mit der Einführung des obligatorischen Schwimmunterrichts wird auch der Weg vom Schulhaus zum Schwimmbad mit dem "Klassenabo" getätigt. Dieses "Klassenabo" ist übertragbar. Somit kann jede Schule ihre optimale Anzahl von Abos kaufen. Es sind Bestrebungen im Gange, ein neues, nicht übertragbares "Klassenabo" für den gesamten Bereich des VVL einzuführen. Dies wird von uns abgelehnt, da die Kosten und der Nutzen in einem sehr grossen Missverhältnis stehen. Es müssen weiterhin übertragbare "Klassenabos" angeboten werden. Es kann verschiedene Zonen geben, welche die Gemeinde, je nach geographischer Lage und Nutzung, auslesen kann.	2	Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout
Stadt Luzern	Rasche Umsetzung von wichtigen Massnahmen für den öv vorantreiben AggloMobil 4 knüpft an die Vorgängerkonzepte (Agglomobil uno, due und tre) an und führt deren bewährte vier Pfeiler (Bus mit S-Bahn verknüpfen, Kapazitäten ausbauen, Buslinien vernetzen und Zuverlässigkeit verbessern) fort. Der Zielzustand der Planungen ist aus Sicht der Stadt gut. Jedoch sind einige wichtige Projekte für die Weiterentwicklung des ÖV dringend und mit grösserer Priorität anzugehen als bis anhin. Sie sollen möglichst beschleunigt werden. Insbesondere der Durchmesserperron Bahnhofplatz Luzern und die Buspriorisierungsmassnahmen auf der Zürichstrasse (zurückgestelltes Teilprojekt aus dem GVK) müssen rasch realisiert werden.	1	Kenntnisnahme, der VVL strebt eine rasche Umsetzung von AM4 an, ist dabei aber auf die Mitarbeit der Gemeinden/Kanton angewiesen.

<p>Stadt Luzern</p>	<p>Überzeugende Weiterentwicklung des ÖV-Angebots</p> <p>Die Stadt unterstützt die nachfolgend aufgelisteten Änderungen des ÖV-Netzes. Für eine Mehrheit der städtischen Bevölkerung bringen diese Änderungen klare Verbesserungen im Vergleich zu heute.</p> <p>Geplant sind neue Durchmesserlinien mittels Ausbaus des RBus-Netzes. Damit wird die Zahl der Linien, die am stark genutzten Bahnhofplatz wenden, reduziert, und weniger Passagiere müssen umsteigen. Die Stadt Luzern unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten die rasche Planung der dazu nötigen Infrastrukturen. Es gibt mehr Direktverbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konkret wird ab 2024 die neue RBus-Linie 3 die heutige Linie 12 ersetzen und wird mit einem Teil der Linie 8 verknüpft, um eine Direktverbindung von Littau (Tschuopis) via Bahnhof Luzern nach Würzenbach anbieten zu können. Damit wird die Alt- und die Neustadt sowohl aus Richtung Nordwesten als auch aus Richtung Osten besser erschlossen. - Weiter wird die Linie 19 Luzern–Kantonsspital in einen Ast Friedental und einen Ast Emmenbrücke gesplittet. Das Kantonsspital erhält eine direkte Anbindung Richtung Norden, sodass das unattraktive Umsteigen am Kreuzstutz wegfällt. Sie wird mit dem verbleibenden Ast der Linie 8 nach Hirtenhof verknüpft und via Schlossberg über den Bahnhof Luzern durchgebunden. Die Stadt Luzern ist davon überzeugt, dass mit dieser Anpassung des Angebots eine attraktive neue Verbindung geschaffen werden kann. - Die Linie 4 wird ab 2022 zur Allmend verlängert. Längerfristig ist eine weitere Verlängerung bis zum S-Bahnhof Kriens Mattenhof vorgesehen. Diese Massnahme kann im Gegensatz zu den anderen Massnahmen aus Sicht der Stadt ohne weitere Abhängigkeiten von Grossprojekten (wie z. B. dem Durchmesserpertron) angegangen werden. Die Stadt bittet den VVL, möglichst rasch mit der Planung zu beginnen, damit die Etappierung und der Infrastrukturbedarf geklärt werden können. <p>Der VVL trägt auch dem Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd (Pilatus Arena, Campus Horw, Mattenhof, Schlund, Nidfeld, Eichhof) Rechnung: Der Campus Horw wird durch die S-Bahn im 15-Minuten-Takt erschlossen. Das Busnetz wird vereinfacht und konsequent auf die S-Bahn-Haltepunkte und die Fahrtrassen über die Hauptachsen ausgerichtet. Die Beurteilung und Umsetzung dieses Bausteins von AM4 obliegt jedoch letztlich den Nachbargemeinden Kriens und Horw</p>	<p>1</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Stadt Luzern</p>	<p>Konsequente ÖV-Priorisierung weiterhin mit Nachdruck einfordern</p> <p>Die Zielsetzung «Zuverlässigkeit verbessern» konnte mit den Vorgängerkonzepten nicht zufriedenstellend erreicht werden. Das Problem der Busverspätungen in den Stosszeiten besteht nach wie vor und verschlimmert sich auf einigen Achsen weiter. Diese Problematik wird zunehmend ein grosses Risiko für die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und ist einer der Hauptgründe, warum die politisch geforderte Verlagerung im Modalsplit hin zum ÖV nicht wie gewünscht eintritt. Um dem entgegenzuwirken, will sich der VVL für weitere Buspriorisierungen einsetzen. Die Stadt begrüsst und unterstützt die Anstrengungen des VVL diesbezüglich.</p>	<p>1</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Stadt Luzern</p>	<p>Vorgesehene Anpassungen an den Quartierbuslinien nochmals vertieft überprüfen</p> <p>Der Stadtrat beurteilt die Verknüpfung der Linie 11 mit der Linie 15 grundsätzlich als Chance für diese Quartierbuslinien. Die Linie 11 nach Dattenberg wird mit der nördlichen Ortsbuslinie 15 am Krienser Sonnenberg verknüpft und als Tangentiallinie ins Tribschenquartier (Werkhofstrasse) durchgebunden. Damit kann eine neue Tangentialverbindung vom dicht genutzten Tribschenquartier in Richtung Kriens und zum Naherholungsgebiet Sonnenberg sowie eine Verknüpfung zum Umsteigepunkt Eichhof geschaffen werden. Aufgrund der neuen Linienführung in Richtung Tribschen ist jedoch die Direktverbindung der Linie 11 zum Bahnhof Luzern und die Innenstadt nicht mehr gegeben. Das bedeutet für die Quartierbewohnenden einen gewissen Nachteil, da sie neu auf die RBus-Linie 1 umsteigen müssen, um die Innenstadt und den Bahnhof zu erreichen. Insbesondere ist bereits seitens Viva Luzern Kritik an diesem Konzept aufgekommen, da ein Umsteigen eine Beeinträchtigung für die rund 330 Bewohnenden der beiden Betagtenzentren Luzern Eichhof und Steinhof darstellt – immerhin ein Viertel aller Heimbewohnenden der Stadt Luzern. Sie und ihre Angehörigen wie auch die Mitarbeitenden müssen zum Erreichen des Stadtzentrums ein Umsteigen in Kauf nehmen. Die Stadt stellt den Antrag, dass der VVL dieses Konzept nochmals vertieft prüft und auch andere Optionen in Betracht zieht. Denkbar wäre beispielsweise eine Weiterführung der Linie 11 durch das Tribschenquartier via Inseli zum Bahnhofplatz. Dabei ist jedoch auch der effiziente Mitteleinsatz sowie die Entlastung des Bahnhofplatzes im Hinblick auf die Grossbaustelle Durchgangsbahnhof Luzern zu berücksichtigen. Dass die südliche Ortsbuslinie 15 auf den nachfragestärksten Korridor Richtung Talstation der Pilatusbahn beschränkt werden soll, ist nachvollziehbar. Die Beurteilung und Umsetzung dieser Massnahmen liegt jedoch in Verantwortung der Stadt Kriens.</p> <p>Die Linie 9 nach Bramberg soll trotz schwieriger Produktionsbedingungen und sinkender Nachfrage unverändert betrieben werden. Es ist nachvollziehbar, dass die bisher in der Quartierbusstudie diskutierten Ansätze aufgrund gravierender Nachteile nicht weiterverfolgt werden sollen, dennoch sollte Linie 9 mit dem Ziel einer Aufwertung nochmals in einer eigenen Studie untersucht werden.</p>	<p>3</p>	<p>Vgl. Mitwirkungsbericht. Die Umsetzung erfolgt in zwei Schritten, damit die Anbindung der Linie 11 an den Bahnhof gewährleistet bleibt.</p>

Stadt Luzern	Wunsch einer aktiveren Rolle des VVL beim Thema Mobility on Demand Die Stadt ist der Meinung, dass der VVL für die Erschliessung der Hangquartiere auch die neue Produktionsform Mobility on Demand (Rufbus oder Anrufsammeltaxi in Verbindung mit digitalen Algorithmen und elektronischer Reservation) in Betracht ziehen soll. Gegenüber den neuen Angebotsformen nimmt der VVL die Haltung eines «beobachtenden Abwartens» ein. Die abwartende Haltung in Bezug auf selbstfahrende Fahrzeuge mag zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll sein, nicht aber bezüglich Mobility on Demand. Die Stadt sieht durchaus Potenzial für eine bessere Erschliessung der Hangquartiere sowie zur Attraktivitätssteigerung des ÖV in den Randstunden. Ganz im Sinn, die Grenzen des «klassischen ÖV» zu thematisieren und den ÖV bedürfnisgerecht zu individualisieren, soll eine Strategie inkl. Angebotskonzept mit dem Ziel erarbeitet werden, innerhalb des Umsetzungshorizonts von AggoMobil 4 zusammen mit geeigneten Partnern einen Pilotbetrieb für ein On-Demand-Angebot umzusetzen. Die Forderung der Stadt begründet sich in der Mobilitätsstrategie, welche multimodale Angebote unterstützt. Mit Weiterentwicklung und Ausbau der App öV-LIVE zu einer Mobilitätsplattform werden notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung von On-Demand-Angeboten geschaffen. Mit dem Pilotbetrieb können Erfahrungen gesammelt werden, wie allenfalls mit einem gut laufenden On-Demand-Angebot bestimmte «teure» Quartierbuskurse bei gleichzeitigem Halten der ÖV-Attraktivität ersetzt werden können.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht Der VVL sieht die weitere Bearbeitung der Thematik ausserhalb von AM4 vor (z.B. im nächsten öV-Bericht).
Privat	Ich stelle fest, dass der VVL schon seit vielen Jahren an solchen Planungen arbeitet. Als Präsident des Vereins Telebus Kriens war ich auch schon einmal an einer Information dabei, an der noch kein Verzicht auf die Erschliessung des Gebiets Sidhalde vorgesehen war. Ich habe seither nie mehr etwas von einer Weiterführung der damaligen Planung vernommen. Deshalb erstaunt mich der neue Vorschlag für Luzern-Süd sehr. Gerne hoffe ich, dass solche Planungen nicht primär der Beschäftigung von Verkehrsplanern dienen, sondern dem effektiven Bedürfnis. Wieso jetzt ausgerechnet die Streichung des Astes Sidhalde vorgeschlagen wird, ist für mich nicht nachvollziehbar. Ausser der Finanzierung der öV-Angebote durch die öffentliche Hand aufgrund des Spardrucks dürften in den letzten Jahren kaum andere Probleme dazugekommen sein.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten
Privat	Die Nachfragezahlen für den 15-er in den Aussengebieten von Kriens (Sonnenberg und Schattenberg) dürften prozentual insgesamt denjenigen des Telebus Kriens entsprechen. Das zurzeit vom 11-er nicht bediente Gebiet Bergstrasse (Dattenberg auf Gemeindegebiet Kriens, d.h. Bergstrasse, Obere Dattenbergstrasse, Dattenberggrain) weist beim Telebus Kriens eine sehr geringe Nachfrage aus. Die höchsten Telebus-Frequenzen weisen auf: 1. Sonnenberg Seite Zumhofstrasse; 2. Gehri/Spitzmatt; 3. Sidhalde; 4. Bergstrasse. Details können Sie auf der Homepage des Vereins Telebus ersehen (www.telebus.ch). Natürlich ist die Bergstrasse auf dem Rückweg des 15-ers vom Zumhof her erschlossen. Die Ein- und Ausstiege im Gebiet Bergstrasse dürften aber auch beim Quartierbus nicht berauschend sein. Ich bin überzeugt, dass die Frequenzen auf dem Ast Sidhalde wesentlich höher sind als auf dem Stationen der Bergstrasse.	1	Kenntnisnahme
Horw	Wir begrüssen ausdrücklich, dass bei der Buslinie 20 die bisherige Streckenführung Luzern - Horw Zentrum - Rank - Ennethorw beibehalten werden soll.	1	Kenntnisnahme, entspricht dem Zielzustand in AM4
Horw	Wir beantragen, eine Verlängerung der optimierten Linie 16 bis nach Horw Zentrum zu prüfen. Begründung: Wir begrüssen grundsätzlich eine Mit dieser einen Linie bis nach Horw Zentrum könnte jedoch eine direkte Verbindung der beiden Ortszentren von Horw und Kriens (Pilatusbahn) sichergestellt werden. Entlastung der Ringstrasse von unnötigem Mehrfachfahrten der Busse.	4	Der Bushub Horw ist als Endpunkt der Linien 14 und 16 in Horw vorgesehen. Er liegt in Gehdistanz zum Zentrum Horw.
Horw	Zur Bahnhofstestelle Horw See werden wir uns im Rahmen der Machbarkeitsstudie im Detail äussern. Wir können jedoch heute schon in Aussicht stellen, dass wir auf lange Sicht am Bau einer Bahnhofstestelle Horw See festhalten werden.	1	Kenntnisnahme
SP Kriens	Im Verkehrskonzept von LuzernSüd wird darauf hingewiesen, dass das künftige Verkehrsaufkommen nur mit einer Verlagerung des MIVs auf den ÖV und den Langsamverkehr bewältigt werden kann. Der im AggloMobil 4 vorgesehene und oben kritisierte Abbau des ÖV-Angebots steht dazu im Widerspruch. Dadurch erreicht man keine Erhöhung der ÖV-Benutzung und des Modalsplits.	1	Kenntnisnahme
Telebus	Der Schlussbericht zu Agglomobil4 widmet sich ab Seite 105 den Alternativen Mobilitätsangeboten. Leider wurde in dieser Betrachtung unterlassen, den seit mehr als 25 Jahren aktive Telebus in Kriens und seine Leistungen zu analysieren. Der Verein Telebus betreibt täglich ein "Anruf-Sammel-Taxi" und befördert ca. 9'000 Personen im Jahr. Die Streichung der Quartierverbindungen (vor allem in die Hanglagen) führte zur Gründung dieser "Selbsthilfeorganisation". Nähere Infos auf http://www.telebus.ch .	3	Der Telebus wird im Schlussbericht ergänzt
Telebus	Die Schlussfolgerungen ab Seite 111 können von uns nicht geteilt werden. Unsere Erfahrung zeigt, dass mit dem System "Anruf-Sammel-Taxi" eine Benutzer freundliche und günstige Dienstleistung angeboten werden kann. Es gibt im Grossraum Luzern einige Gebiete, welche bei schwacher Nachfrage an Stelle von Buslinien mit starrem Fahrplan mittels AST erschlossen werden könnten. An Stelle des (Aktiven) Abwartens sollten baldmöglichst Pilotprojekte realisiert werden.	4	Kenntnisnahme vgl. Mitwirkungsbericht
Telebus	Kunden aus dem Gebiet Sidhalde benutzen regelmässig den Telebus. Falls diese tagsüber kein Angebot mehr haben werden sie gezwungen Private Motorfahrzeuge zu nutzen. Die Erschliessung dieses Gebites muss erhalten bleiben.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht, Erschliessung Sidhalde wird beibehalten

Honau	<p>Argumente für ÖV-Anschluss Linie 23 durchgehend bis Rotkreuz</p> <p>Die Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr (ÖV) in der Schweiz ist beeindruckend. Noch nie wurde so viel ÖV gefahren wie heute. Nachhaltigkeit ist das Schlüsselthema des 21. Jahrhunderts – insbesondere auch nachhaltige Mobilität für Alle. Deshalb ist es umso wichtiger, dass die heutigen ÖV-Unternehmen diesen Sprung ins 21. Jahrhundert tun. Auch ist es wichtig, dass nicht nur Städte oder nah Agglomerationen gut mit dem ÖV verbunden sind. Auch die weiteren Agglogemeinden, wie Honau, Gisikon und Root sollten gut verbunden sein. Das Auto wird vom Statussymbol zu einem von mehreren genutzten Verkehrsmittel der Einwohner. Insbesondere da der Kanton die Parkplatz-Quote neu pro neuerbaute Wohnung auf 0,6 Parkplätze fixiert, ist es umso wichtiger, dass es eine Verkehrsmittelvielfalt gibt.</p> <p>Die ÖV-Unternehmen sollten daran interessiert sein, dass eine nachhaltige Mobilität im Einklang mit Mensch und Umwelt steht und auch die Lebensqualität in unseren Siedlungen stärkt. Viele Familie wohnen ausserhalb naturnah und doch möchten sie stadtnah verbunden sein. Die Pendlerbewegung im Rontal verdeutlicht, dass eine starke Bewegung Richtung Luzern, Zug und Zürich stattfindet.</p> <p>Das Rontal umfasst einen der zwölf wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung. Um diese Entwicklung nachhaltig zu gestalten, ist das volkswirtschaftliche Wachstum mit dem Schutz und Erhalt des natürlichen Lebensraums zu verbinden. Das Rontal wird immer attraktiver, betreffend der Lage und den Immobilienpreisen. Das Rontal grenzt direkt an die Wirtschaftsregion Zug (Rotkreuz), Honau liegt attraktiv dazwischen und insbesondere hat der Bahnhof Rotkreuz weiterführende attraktive Anbindungen im öffentlichen Verkehr. Es sollte ein wichtiges Anliegen des Kantons sein, hier die Nachhaltige Mobilität zu erweitern und den öffentlichen Verkehr in der bedeutenden Achse Luzern – Zug – Zürich durchgehend zu gestalten, so dass auch die Rontaler Gemeinden davon profitieren.</p> <p>Die Zahlen des GVK zeigen bereits heute eine massive Verkehrszunahme, mit zunehmenden Stau's, sodass der ÖV attraktiver wird, wenn auch die entsprechenden Anbindungen zur Verfügung stehen.</p> <p>Ausserdem hat die Hochschule Luzern neu einen Standort in der Suurstoffi Rotkreuz. Kantonsgrenzen werden durch die Erweiterung der Bildungsangebote über die Grenzen aufgelöst, sodass auch die Pässepartoutgrenzen dieser Entwicklung anzupassen sind, so dass der Kanton Luzern im Bildungswettbewerb attraktiv bleibt.</p>	1	<p>Kenntnisnahme Verlängerung der Linie 23 wurde in AM tre geprüft, wird derzeit durch den VVL nicht angestrebt.</p>
LuzernPlus	<p>Allgemein: Der Perimeter des AP LU 4G wurde um die Gemeinden Inwil und Malters erweitert. Im AM4 sind insbesondere für die Gemeinde Malters keine Massnahmen ersichtlich, was wir zu korrigieren wünschen.</p>	4	<p>Vgl. Mitwirkungsbericht sowie Abgrenzung AM4</p>
LuzernPlus	<p>2.4 Analyse Linien: Abb. 14: Die Bahn fehlt in der Abbildung: Eine Grafik Bus und Bahn analog AM tre wäre sinnvoll und zeigt die effektive öV-Entwicklung.</p>	1	<p>Bahnnachfrage ist in Abbildung 15 dargestellt.</p>
LuzernPlus	<p>2.5 Betrieb, Infrastruktur und Zuverlässigkeit:</p> <p>Wenn man die rückläufigen Reisegeschwindigkeiten 2011 – 2018 in den Abendspitzenstunden auf diversen Strassenabschnitten von LuzernOst betrachtet, wird die Frage nicht beantwortet, wie der öV gesamthaft attraktiver und für die Zukunft zuverlässiger gestaltet werden kann. Gemäss GVK LuzernOst sollen nicht nur Angebotsausbauten betrachtet werden, sondern auch allfällige sinnvolle Netzergänzungen. Auf einzelnen Buslinien soll das Taktangebot bei ausgewiesenem Bedarf nachfrageorientiert ausgebaut werden können. Der Handlungsbedarf von Taktverdichtungen soll jeweils in den ordentlichen Angebots- und Bestellprozessen geprüft werden.</p>	1	<p>Kenntnisnahme</p>

LuzernPlus	<p>3.4: Stossrichtungen Angebot</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neues strategisches Grundprinzip: Auch wenn es sich um ein Angebotskonzept handelt, fehlt ein zusätzliches Grundprinzip "Mobilitätsmanagement fördern". Dadurch kann der Verkehr der Unternehmen und Areale reduziert und mit dem ÖV koordiniert werden. - Neues strategisches Grundprinzip: Im Rahmen der Aktivitäten der Gemeinden zur Digitalisierung, soll auch der ÖV seine Daten zugänglich machen. Zudem soll der VVL eine aktive Rolle einnehmen und Projekte (vernetzte Infoscreens, interaktive Fahrgastinformation, usw.) mitgestalten. Neues Grundprinzip "Digitalisierung vorwärtsbringen" einführen. - Ergänzung strategisches Grundprinzip "Stärken stärken": Die Studie Nachtnetzstrategie empfiehlt das Nachtnetz in den Tagstrukturen zu betreiben. Dementsprechend müssten hier Aussagen dazu gemacht werden, wie sich der ÖV in den Nächsten Fr/Sa und Sa/So entwickelt. - Ergänzung strategisches Grundprinzip "neue Formen anstreben": Hier fehlt die Absicht, ergänzende Mobilitätsdienstleistungen zum ÖV zu integrieren (z.B. Bikesharing stationär, Bikesharing floating, E-Scooter, Carsharing, usw.) - Ergänzung strategisches Grundprinzip "neue Formen anstreben": Hier soll aufgezeigt werden, welche Innovationen die TU aktuell lancieren und in Zukunft planen. - Ergänzung strategisches Grundprinzip "System vereinfachen": Der integrale Tarifverbund hat viel Erfolg gebracht. Jetzt muss die Entwicklung Richtung MaaS weitergetrieben werden (zuerst in der Agglomeration, dann im ganzen Tarifverbundgebiet). Ziel sind Tarife und Buchungen über sämtliche Verkehrsmittel hinweg. Bitte Aussage dazu ergänzen. 	2	<p>Die Thematik Mobilitätsmanagement wird in AM4 nicht bearbeitet, vgl. Mobilitätsmanagementstrategie des Kantons.</p> <p>Kenntnisnahme, der VVL geht mit FIS-Z in diese Richtung. Diverse ÖV-Daten sind heute bereits als open-source verfügbar.</p> <p>Nachtnetz wird ausserhalb von AM4 weiterverfolgt.</p> <p>Tarifzonen sowie die Gestaltung des Tarifverbundes werden in AM4 nicht behandelt.</p>
LuzernPlus	<p>3.5: Stossrichtungen Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Realisierung von neuen Durchmesserperons am Bahnhof Luzern soll explizit erwähnt werden. - Der Fokus liegt sehr stark auf dem Umsteigevorgang Bahn/Bus oder Bus/Bus. Vermisst wird die Weiterentwicklung der Bushubs bzw. Bahnhöfe zu Mobilitätshubs (Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln). - Zurzeit wird der Standort eines neuen Fernbusterminals diskutiert. In AggloMobil 4 sollen die aktuell möglichen Standorte aufgelistet und die Auswirkungen auf den ÖV aufgezeigt werden. 	1	<p>Durchmesserperons werden im Kapitel 8 explizit erwähnt.</p> <p>Die Gestaltung von Haltestellen zu Mobilitätshubs wird durch den VVL unterstützt, in AM4 wurde dieses Thema jedoch nicht bearbeitet.</p> <p>Die Standortsuche für einen Fernbusterminal erfolgt durch das Vif.</p>
LuzernPlus	<p>4: Allgemeine Angebotsplanung</p> <p>Die Auto AG Rothenburg soll analog wie die vbl mit Tageszeit-abhängigen Fahrzeitprofilen (andere Fahrzeiten zu HVZ und NVZ) arbeiten, um die Pünktlichkeit zu erhöhen.</p>	1	<p>Kenntnisnahme, Anliegen wurde weitergeleitet.</p>
LuzernPlus	<p>4.3.3: Neue "Grundphilosophie" für den Aufbau der Taktstruktur:</p> <p>In der Abbildung 30 auf der Seite 50 wird diese Philosophie ungenügend dargestellt. Der Grundtakt (in der Abbildung gelb dargestellt) soll auch am Samstag bereits ab 5 Uhr morgens gewährleistet sein. Schliesslich ist dies im aktuellen Fahrplan auf vielen Linien (z.B. Linien 1, 2, 6, 8, 12, 23) bereits gegeben und viele Pendler, welche auch am Samstag arbeiten, sind darauf angewiesen. Dieses Angebot soll mindestens beibehalten, wenn nicht sogar ausgebaut werden. Ebenfalls zu diskutieren ist der Ausbau dieses Grundtaktes für den Sonntagsfahrplan.</p>	1	<p>Kenntnisnahme. Darstellung ist aus Sicht VVL in der aktuellen Form stimmig. Eine Abweichung vom Prinzip ist, wie beschrieben, für einzelne Linien möglich.</p>
LuzernPlus	<p>5.3. Fokus Bushubs und neue Netzelemente</p> <p>Abbildung 35, Seite 70: Die Haltestelle bzw. der Bushub Ebikon weist neben einer Bus-Bahn auch eine Bus-Bus Verknüpfung (Linien 1, 22, 23, 26, 30) auf und müsste dementsprechend so gekennzeichnet werden. Das gleiche gilt für die Haltestellen Rothenburg und Kriens Mattenhof.</p>	3	<p>Anpassung im Bericht</p>
LuzernPlus	<p>5.3. Fokus Bushubs und neue Netzelemente</p> <p>In Abbildung 40 wird die Linie 19 bis Emmen Center geführt. Im Zielzustand ist die nicht mehr ersichtlich. Bitte dort ergänzen.</p>	3	<p>Neu ist die Verlängerung einer Trolleybuslinie Richtung Vicosistadt und nicht mehr zum Emmencenter vorgesehen (vgl. Abbildung 41 im Schlussbericht)</p>
LuzernPlus	<p>6. Alternative Mobilitätsangebote</p> <p>Ridesharing ist eine Antwort für die Herausforderungen in Quartieren (z.B. LuzernSüd) und Hanglagen (z.B. Sonnen- und Dattenberg, Rontal).</p>	2	<p>Kenntnisnahme, Umsetzung liegt nicht in der Verantwortung des VVL</p>
LuzernPlus	<p>6.3. Potenzielle Einsatzfelder</p> <ul style="list-style-type: none"> - LuzernNord würde sich im Rahmen von Smart City als Ort eignen, um neue Formen und Angebote zu implementieren und Erfahrungen zu sammeln. 	1	<p>Kenntnisnahme</p>
LuzernPlus	<p>9.1 Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der VVL soll konkrete Projekte alternativer Mobilitätsangebot und Mobilitätsmanagement im APLU 4G verankern. 	4	<p>vgl. Mitwirkungsbericht</p>

Viva Luzern	Wir beantragen, dass die Buslinie 11 weiterhin über den Bahnhof Luzern verkehrt. Die Buslinie 11 ermöglicht mit der Haltestelle «Steinhof» unseren teils sehr fragilen und gehbehinderten Bewohnenden, dass sie ohne Zurücklegen einer Steigung (jeweils wenige Meter vom Eingang des Betagtenzentrums weg) in den Bus einsteigen können, der sie ins Stadtzentrum fährt. Dies stellt für viele die einzige Möglichkeit dar, am Stadtleben teilzunehmen zu können. Ein Umsteigen würde für die allermeisten eine unüberwindbare Hürde darstellen. Der Steinhof sowie der Eichhof repräsentieren zusammen mit ihren ca 330 Bewohnenden rund 25% aller Heimbewohnenden der Stadt Luzern, die von dieser Änderung markant betroffen wären. Daneben sind natürlich auch sämtliche Angehörigen und Mitarbeitenden betroffen, für die jedoch auch die Buslinie 1 als Alternative zumutbar ist. Dennoch wird natürlich auch bei dieser Zielgruppe das Risiko des Umstiegs auf das Auto gemindert, wenn weiterhin ohne Umsteigen vom Bahnhof zum Betagtenzentrum gefahren werden kann.	3	Vgl. Mitwirkungsbericht
Ruswil	RE-Halt in Rothenburg Station ab 2022: Wir gehen davon aus, dass die Linie 60 in der Planung dieses zusätzlichen Haltes miteinbezogen wird.	2	Wird ausserhalb von AM4 bearbeitet.
Ruswil	Rothenburg Station: Wir erwarten auch, wie bereits in früheren Stellungnahmen gefordert, dass dieser Bahnhof bezüglich Nutzerfreundlichkeit und Kundenlenkung verbessert wird.	1	Kenntnisnahme, Projekt Bushub wird durch Gemeinde/Kanton erarbeitet.
Luzern West	Linien 30 und 41 Für unsere Region sind in dem vorliegenden Schlussbericht zwei Linien von grosser Bedeutung: <ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 30, welche vom Bahnhof Littau via Kantonsspital Luzern (grösste Arbeitgeberin im Kanton Luzern) bis Ebikon Bahnhof verkehrt. • Die Linie 41, die den Bahnhof Littau mit dem Seetalplatz (neue Arbeitsplätze sowie Hochschulstandort) verbindet. Beide Linien starten am Bahnhof Littau, welcher von allen S-Bahn-Linien aus unserer Region bedient wird – und ab Fahrplanwechsel auch mit der neuen S-Bahn S77 (Willisau-Wolhusen-Luzern). Im Schlussbericht wird konsequent auf das Schlüsseldefizit Zuverlässigkeit hingewiesen, indem einzelne Schwachstellen aufgeführt werden: <ul style="list-style-type: none"> • So ist die Linie 30 direkt von den Schwachstellen «Luzern, Kreuzstutz» und «Luzern, Schlossberg» (Seite 37) betroffen. • Auch die Linie 41 ist mit der Situation in der Rothenstrasse sowie an der Einfahrt zur Cheer-strasse gemäss Abbildung 25 auf S. 37 von Schwachstellen betroffen. Wir begrüssen diese direkte Aufführung der Schwachstellen und verbinden damit die Erwartung, dass diese Schwachstellen von den zuständigen Gremien speditiv und nachhaltig behoben werden.	1	Kenntnisnahme
Luzern West	Unter 9.2 auf Seite 124 ist ein zusätzlicher RE-Halt in Rothenburg Station ab 2022 aufgeführt. Wir begrüssen diese Angebotsverbesserung und verbinden damit die Erwartung, dass die Linie 60 (Buttis-holz-Ruswil-Rothenburg) in die Planung dieses zusätzlichen RE-Haltes miteinbezogen wird. An dieser Stelle sprechen wir uns auch deutlich für die RE-Halte in Rothenburg Station aus. Zudem bekräftigen wir unsere Haltung aus unserer Stellungnahme zum Fahrplanwechsel 2016 vom 12. Juni 2015, dass der Bahnhof Rothenburg Station «hinsichtlich Kundenlenkung und Kundenfreundlichkeit optimal auszugestalten» ist.	2	Kenntnisnahme, Berücksichtigung 2. RE-Halt erfolgt ausserhalb von AM4
Luzern West	Ein Hinweis: Auf der S. 5 in der Kurzdokumentation sowie auf S. 114 im Schlussbericht fehlt die S7.	3	Anpassung im Bericht

Gisikon	<p>Argumente für die Öffnung des Tarifbunds der Kantone Luzern und Zug sowie für den Bus-Anschluss der Linie 23 durchgehend (mit Halt in Honau) von Gisikon-Weitblick bis Bahnhof Rotkreuz</p> <p>Die Pendlerbewegung im Rontal verdeutlicht, dass eine starke Bewegung Richtung Luzern, Zug und Zürich stattfindet. Das gilt auch für die Gemeinde Gisikon. Das Rontal grenzt direkt an die Wirtschaftsregion Zug (Rotkreuz). Gisikon und auch unsere Nachbargemeinde Honau liegen attraktiv dazwischen und insbesondere hat der SBB-Bahnhof in Rotkreuz weiterführende attraktive Anbindungen im öffentlichen Verkehr. Es sollte ein wichtiges Anliegen des Kantons sein, hier die nachhaltige Mobilität zu erweitern und den öffentlichen Verkehr auf der bedeutenden Achse Luzern – Zug – Zürich durchgehend zu gestalten, so dass auch die PendlerInnen der östlichen Rontaler Gemeinden lückenlos davon profitieren.</p> <p>Die Hochschule Luzern hat einen neuen Standort in der Suurstoffli direkt beim Bahnhof Rotkreuz in Betrieb genommen, dazu kommen einige nationale und internationale Unternehmungen. Kantonsgrenzen werden durch diese neuen Arbeitgeberangebote sowie der Erweiterung der Bildungsangebote über die Grenzen aufgelöst, sodass auch die Passepartoutgrenzen dieser Entwicklung anzupassen sind. Die Neuzuzügerdaten in unserer Gemeinde zeigen, dass sich - bedingt durch die Wohnknappheit im Kanton Zug - immer mehr Menschen der erwähnten Arbeitgeber in Rotkreuz und Zug bei uns in Gisikon niederlassen.</p>	2	Tarifzonen etc. sind inhaltlich nicht Teil von AM4, Weiterleitung an Passepartout Verlängerung Linie 23 derzeit nicht vorgesehen (vgl. Kommentar oben)
zvb	Insgesamt toller Bericht, Gratulation dem Projektteam!	1	Kenntnisnahme
Privat	I have lived in KUONIMATT for 6 years since coming to Switzerland in 2013. Since then, with 3 young children the bus 16 route has been a lifesaver. We do not have a car here and it keeps us connected to the city. When my children go swimming or hiking, they take bus 16. When it is raining, we go direct with bus 16 to Pilatusmarkt and I can carry enough shopping for a few days. I have tried it in the last week since Bus 16 has been temporarily gone and as a mother, I can only get a few bits of shopping. This is a vital link for not only mothers, but the older generation who without it, would not be able to shop. Why change something that works? Our quartier would be lost without this vital bus route which is already suffering with the lost of the 2 train crossings. Please on behalf of all the residents here, do not get rid of BUS 16 via KUONIMATT und Rosenstrasse. We are the future, tourism is of course important however we ARE SWITZERLAND.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht
Kriens	<p>Fazit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Linie 4 soll zum Sportgebäude Allmend (Zihlmattweg) und langfristig zum Bahnhof Mattenhof Kriens geführt werden. 2. Die Zusammenführung der Linie 11 und 15 (Ast Sonnenberg) wird unterstützt und soll von Mo. bis Fr. in einem 30'/15'-Takt analog der Linie 11 (Stand 2019) geführt werden, ansonsten in einem 30'-Takt. Ein zusätzliches Angebot (Rufbus etc.) ist für die unteren Gebiete zu prüfen. 3. Die Linie 15 (Ast Sidhalde) soll wie bis anhin bedient werden. Erst beim Vorliegen einer adäquaten Alternative (Rufbus etc.) kann eine Aufhebung in Betracht gezogen werden. 4. Die Linie 15 (Ast Bachstrasse) soll wie bis anhin bedient werden. Erst beim Vorliegen einer adäquaten Alternative (Rufbus etc.) kann eine Aufhebung in Betracht gezogen werden. 5. Die Linie 16 soll wie bis anhin bedient werden. Erst beim Vorliegen einer adäquaten Alternative (Rufbus etc.) kann eine Verlegung hin zur Ringstrasse umgesetzt werden. 6. Die Linie 16 soll nicht über die Motelstrasse geführt werden, auch nicht alternierend im 30'-Takt. 7. Das Angebot eines professionellen Rufbusses für die Erschliessung von Hangquartieren und die Kuonimatt ist somit zwingend zu prüfen. Nebst dem Gemeindegebiet von Kriens sind auch die Gemeinden Horw und Malters einzubeziehen. Für die Tangente Malters – Kriens ist alternativ der Einsatz des Taxito-Mitfahrdienstes zu prüfen. 	1	vgl. Mitwirkungsbericht und sonstige Kommentare
Postauto	Für PostAuto ist das Thema Busbevorzugung auf der stark belasteten Achse Brüelstrasse-Haldensteig-Luzernerhof-Schwanenplatz von zentraler Bedeutung. Insbesondere in den Abendstunden leidet unserer Linie 73 von Adligenswil her kommend unter grossen Verspätungen. Die bereits ergriffenen Busbevorzugungsmassnahmen haben bisher nur eine ungenügende Wirkung erzielt. Wir würden uns diesbezüglich ein besseres Gesamtmonitoring wünschen. Allenfalls könnte man analog dem Vorgehen in anderen Kantonen einen alljährlichen Austausch mit dem Stasseneigentümer bezüglich spezifischer Problemstellen initiieren. Gerne können wir bei Bedarf genauere Details dazu einbringen.	1	Kenntnisnahme, der VVL setzt sich für Massnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit im öV ein.
Emmen	Hinweis: In Kapitel 2.3 ist das Thema "Wunschlinien" kaum im Text abgebildet. Evt. Titel ändern?	1	Kenntnisnahme, Titel wird beibehalten
Emmen	Frage zu Tabelle 4, Seite 54: Was ist der eventuelle Verdichtungstakt am Sonntag Nachmittag auf den Linien 40-45? Angabe fehlt in Tabelle.	1	AM4 sieht für diese Buslinien keinen Verdichtungstakt vor
Emmen	Zu Frage 4: Die Gemeinde Emmen beantragt, eine direkte Verbindung zwischen Ebikon und Emmen in AggloMobil 4 vertieft zu prüfen.	1	Diese Verbindung wurde im Rahmen von AM4 geprüft, jedoch als nicht umsetzbar verworfen.

Emmen	Zu Frage 5/6 RBus/Netzplanung: Die Verlängerungen/Durchbindungen der neuen Linie 19 sowie bei vorhandenen Infrastruktur der Linie 2 Richtung Tribtschen ist positiv. Beide Linien auf der Tribtschenstrasse zu führen, ist aber eher nicht sinnvoll, deshalb sollte für eine Verlängerung eine alternative Linienführung (z.B. Rösslimatt, Kantonsschule Alpenquai) für mindestens eine der Linien geprüft werden.	1	Kenntnisnahme, ist bei entsprechender öV-Infrastruktur zukünftig denkbar.
Emmen	zu Frage 8 Hangerschliessung: Kapitel 5.5.2 Analyse, Tabelle 9: Die Emmer Buslinien haben mit Ausnahme der Linien 42, 43 (Heiterweid/Waldstrasse) keinen direkten Bezug zum Thema Hangerschliessung und sollten nicht erweitert werden. Eine etwas umfangreichere und konkretere Behandlung alternativer Erschliessungsformen (z.B. Schräglifte) wäre wünschenswert.	1	Kenntnisnahme
Emmen	zu Frage 9 Alternative Mobilitätsangebote: Kapitel 6.4 Themen (Tabelle 11): Die Bedeutung von Steuerungs-/Verkehrsmanagementmassnahmen nimmt weiter zu: Bei den Handlungsanweisungen/Erkenntnissen Mobilitätsmanagement ausführen bzw. Thema zukunftsgerichtete Mobilitätskonzepte aufnehmen.	2	vgl. Kommentare oben und Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern
Emmen	zu Anhang 2 Umsetzungsliste Infrastruktur: Emmen Anpassungen Seetalplatz, Zuständigkeit vif/Emmen (nicht nur Emmen, da Eigentum Kanton)	3	Anpassung im Bericht
vbl	Umsetzung, Infrastruktur und Kosten Für die Umsetzung der Angebotelemente bedarf es Infrastrukturmassnahmen. Wir unterstützen den VVL in den Bestrebungen und den Forderung nach rascher Umsetzung der geplanten Massnahmen. In der Agglomeration und insbesondere im Stadtzentrum ist eine konsequente öV-Bevorzugung wichtig. Im Bericht sind die Umsetzungsrisiken aufgeführt. Hier könnte eine noch akzentuiertere Forderung nach möglichst rascher Umsetzung an die Infrastrukturbetreiber (Stadt und Kanton) eingebaut werden. vbl bietet Unterstützung mit dem in Arbeit stehenden neuen Bericht „Neuralgische Punkte auf dem vbl-Netz III“.	1	Kenntnisnahme
vbl	Auswirkungen auf Dritte Bei diesem Kapitel wird erwähnt, dass für das Angebotskonzept das Bahnangebot als Randbedingung unverändert übernommen wurde. Erwähnt werden die geplanten Ausbauschritte bei der Bahn. Gleichzeitig wird aus unserer Sicht zu wenig stark ein Ausbau des Bahnangebots auf der Achse Luzern-Ebikon (-Zug) gefordert. Bereits ab Dezember 2019 wird der Knoten Ebikon als Bushub in Betrieb genommen (auch wenn noch nicht im Vollausbau). Gleichzeitig ist das Bahnangebot mit der halbstündlich verkehrenden S-Bahn ungenügend. Erst mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots dank einem zusätzlichen Halt eines neuen RE-Zuges Luzern-Zug-Zürich würden die Umsteigeeffekte und echten Vorteile zum Tragen kommen. Bis dahin greift der erste (und vielleicht wichtigste) Pfeiler aus den diversen AggloMobil-Konzepten (Verknüpfung von Bus und S-Bahn) leider noch nicht optimal.	2	Bahnangebot wird in AM4 als Randbedingung berücksichtigt, jedoch ausserhalb von AM4 bearbeitet.
VCS	Der VCS Luzern nimmt gerne teil an der Vernehmlassung zum Programm Agglomobil 4. Die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs liegt uns am Herzen. Wir bitten in diesem Zusammenhang die zuständigen Stellen, die eingegangenen Stellungnahmen ernsthafter zu prüfen. Zur Frage der Ausgestaltung des Bushubs Ebikon hat der VCS Luzern mehrmals darauf hingewiesen, dass die Einkürzung der Buslinien im Rontal ohne direkte Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn einen Rückschritt für den öffentlichen Verkehr bedeutet. Die Bedenken einer Fahrzeitverlängerung und Verlust von Komfort bei Verkürzungen von Linien durch zusätzliche Umstiegen wurden auch vom Kantonsrat geteilt, der bei der Beratung eines öV-Berichts eine entsprechende Bemerkung überwiesen hat. Leider flossen diese Bedenken nicht in die weitere Planung ein. Wir bedauern, dass dieser Auftrag und die Bedenken übergangen wurden und sind frustriert über die Wirkungslosigkeit. Die Folgen zeigen sich auf Grund der baulichen Verzögerungen beim Bushub Ebikon in verschärfter Weise: Zwar haben die entsprechenden Stellen mit kurzfristigen Routenänderungen reagiert, aber die Umsteigesituation ist alles andere als befriedigend. Wir möchten an dieser Stelle zu dieser Vernehmlassung nochmals mit aller Ausdrücklichkeit darauf hinweisen, dass die Hubstrategie in der Agglomeration Luzern nur funktionieren kann, wenn eine gute Infrastruktur vorhanden ist und ein Umstieg von Bus auf die S-Bahn möglich ist. Ist dies nicht möglich, müssen die Buslinien weiterhin ins Zentrum der Stadt Luzern führen. Der VCS Luzern hat den Ansatz der Agglomobil-Programme immer unterstützt – wie auch einen realistischen und raschen Ausbau des öffentlichen Verkehrs gegenüber hochfliegenden Ideen, wie sie in nicht kleiner Zahl vorgebracht werden. Der VCS verlangt aber von den Planungsstellen beim VVL und dem Kanton eine Umsetzung ohne Qualitätseinbussen beim öffentlichen Verkehr. Dazu müssen auch die nötigen finanziellen Mittel bereit gestellt werden. Sie sind seit 2011 auf dem gleichen Niveau und es wäre angebracht, auf Grund der besseren finanziellen Aussichten des Kantons diese jetzt zu erhöhen.	1	Kenntnisnahme
VQSL	Seite 52, Tabelle 3: Unklar ist, weshalb Udligenswil zur fernerer Agglomeration gehört, Dierikon und Rothenburg jedoch zur engeren Agglomeration. Vorschlag: Udligenswil auch in die engere Agglomeration einbeziehen.	4	Keine Anpassung im Bericht
VQSL	Seite 57, 5.1.2 Hauptpunkte der Hauptkorridore: Vorschlag: Anstelle Verkehrshaus Hst Brüelstrasse verwenden.	1	Kenntnisnahme

VQSL	Seite 57, 5.1.2 Als wünschenswerte Durchmesserlinie wäre uE eine Linie ab Brüel/Brüelstrasse in Richtung Seetalplatz durchzubinden (ev Linie 73 mit 72?).	1	Kenntnisnahme, wird für weitere Planungen als potentielle Idee berücksichtigt.
VQSL	Seite 67, 5.2.3 Die Grafik ist unvollständig. Während Linien 22/23 dargestellt sind, fehlen gleichartige Linien 20, 24, 73	4	Wahl der Linien erfolgt im Hinblick auf die Fragestellungen zur RBus-Linie 2, keine Anpassung.
VQSL	Seite 68, folgenden Satz präzisieren: Die Auswertungen der Nachfragefrequenzen im Analysebericht sowie im Kap. 0 haben gezeigt, dass die Linie 2 – nach der Durchmesserlinie 1 – mit Abstand die zweit nachfragestärkste Linie bildet.	3	Anpassung im Bericht
VQSL	Seite 84: Für Luzern Süd bildet der Pfeiler «Anbindung an die Bahn auch an den äusseren Bahn-Haltepunkten» aus AggloMobil die die nach wie vor massgebende Grundlage.	3	Anpassung im Bericht
VQSL	Seite 99: die Reisezeit sich verlängert sich auch deshalb überproportional	3	Anpassung im Bericht
Neuenkirch	Neuenkirch als Gemeinde direkt ausserhalb des Betrachtungsperimeters von AggloMobil 4 ist darauf angewiesen, dass um die Attraktivität des öV hoch zu halten, die heute sehr stark frequentierten Busse der Linien 61 und 72 weiterhin direkt an den Bahnhof Luzern angeschlossen bleiben.	2	Kenntnisnahme. Das Anliegen wird in der weiteren Planung des VVL berücksichtigt.
Neuenkirch	Der Umbau des Bahnhofs Rothenburg Station ist umgehend umzusetzen, damit die nicht zumutbaren Bedingung beim Umstieg in Richtung Luzern raschmöglichst eliminiert werden können und die Haltestelle behindertengerecht ausgebaut wird.	2	Kenntnisnahme. Der VVL setzt sich für eine rasche Umsetzung des Bushubs Rothenburg ein. Die Realisierung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Rothenburg.
Neuenkirch	Korrektur der Abfahrtszeit bei der Linie 72. Damit der Anschluss des IR 75 aus Zürich abgenommen werden kann, ist der Anschluss Luzern ab von heute xx.30 wieder auf xx.33 zu verschieben.	2	Kenntnisnahme, Anliegen wurde weitergeleitet.
Malters	Planungsperimeter: Der Planungsperimeter ist entsprechend den "neuen" Gemeinden zu bearbeiten. Themen aus den AggloMobil1-3 sind für diese Gemeinden aufzubereiten. Ohne diese Ergänzung ist der Bericht "AggloMobil 4" nicht zu genehmigen bzw. zurückzuweisen.	4	Vgl. Mitwirkungsbericht und Abgrenzung

Auswertung Rückmeldungen VVL

34	Kenntnisnahme ohne weitere Bemerkungen
13	Abgrenzung, das Thema ist ausserhalb AM4 weiterzuverfolgen.
23	Anpassung Konzept
11	Verzicht auf Anpassung Konzept
81	