

Kanton Luzern

Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation



Mitwirkungsbericht

Verabschiedet vom Regierungsrat
des Kantons Luzern am 5. Juni 2012

Impressum

Auftraggeber:

Kanton Luzern, Dienststelle Raumentwicklung,
Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi)

Politstrategische Führung:

Robert Küng, Regierungsrat Kt. LU (Vorsitz)
Niklaus Bleiker, Regierungsrat Kt. OW
Hans Wicki, Regierungsrat Kt. NW
Ursula Stämmer, Stadträtin Stadt Luzern
Irene Keller, Verband Luzerner Gemeinden
Pius Zängerle, Gemeindeverband LuzernPlus
Hans-Peter Bossart, Verkehrsverbund Luzern
Ernst Eugster, SBB
Anna Barbara Remund, SBB
Rolf Bättig, Kantonsingenieur Luzern, vif

Projektleitung / Kerngruppe:

Mike Siegrist, rawi (Vorsitz)
Sven-Erik Zeidler, rawi
Markus Mächler, rawi
Cüneyd Inan, rawi
Rolf Bättig, vif
Ernst Schmid, vif
Beat Marty, uwe
Thomas Buchmann, BUWD
Pius Zängerle, LuzernPlus
Roger Michelon, LuzernPlus
Daniel Meier, VVL
Daniel Walker, VVL
Roman Steffen, VVL
Martin Bürgi, Stadt Luzern

Auftragnehmer:

Marco Rupp, ecoptima
Philipp Wigger, ecoptima
Francesca Foletti, ecoptima
Roger Michelon, Planteam
Roger Brunner, Planteam
Peter Schoop, metron

Inhaltsverzeichnis

1. Überblick zur 60-tägigen Mitwirkung vom Herbst 2011	4
1.1 Ablauf der Mitwirkung und eingereichte Stellungnahmen	4
1.2 Grundsätzlich positives Fazit aus der Mitwirkung	4
1.3 Schlüsselanträge und wesentliche Anpassungen	4
1.4 Weitere Anträge	6
1.5 Zur Lesbarkeit und dem Verständnis des vorliegenden Mitwirkungsdokuments	7
2. Eingegangene Stellungnahmen im Rahmen der Mitwirkung	9
3. Anträge zum Bericht vom 31. August 2011	
Kurzfassung	
1. Einleitung	
2. Ist-Zustand	
3. Schwachstellen	
4. Zukunftsbild	
5. Strategie	
6. Massnahmen	
7. Bewertung	
8. Umsetzung	
9. Anhang	
4. Anträge zu den Massnahmenblättern vom 31. August 2011	
Massnahmenblätter Siedlung	
Massnahmenblätter Gesamtverkehr	
Massnahmenblätter ÖV	
Massnahmenblätter MIV	
Massnahmenblätter Langsamverkehr	
Massnahmenblätter Mobilität	
5. (Kurz)Konsultation vom Mai 2012 beim RET LuzernPlus und den Nachbarkantonen	

1. Überblick

1.1 Ablauf der Mitwirkung und eingereichte Stellungnahmen

Die Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation (AP LU 2G) dauerte vom 15. September bis am 14. November 2011. Während dieser Mitwirkungsphase konnten sich alle Interessierten zum Entwurf des Agglomerationsprogramms äussern. Am 19. und am 28. September 2011 fanden in Luzern zwei Informationsveranstaltungen statt. Diese hatten zum Ziel, die Öffentlichkeit über das Zukunftsbild, die Strategien und die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zu informieren.

Eingegangen sind 59 Stellungnahmen mit rund 700 Anträgen. An der Mitwirkung haben sich 2 kantonale Institutionen, 3 Nachbarkantone, 23 Gemeinden, 8 Parteien, 23 Verbände/Vereine/Organisationen und 2 Privatpersonen beteiligt. Mit Ausnahme von Udligenswil haben alle Agglomerationsgemeinden an der Mitwirkung teilgenommen. Von den Umlandgemeinden im Perimeter LuzernPlus haben, mit Ausnahme von Hildisrieden, alle Gemeinden eine Stellungnahme eingereicht. Auch alle grossen Parteien (CVP, FDP, GLP, Grüne/L20, SP und SVP) haben sich an der Mitwirkung beteiligt.

1.2 Grundsätzlich positives Fazit aus der Mitwirkung

Das AP LU 2G wird von der grossen Mehrheit der Gemeinden im Agglomerationsperimeter bzw. im Perimeter LuzernPlus sowie von der Mehrheit der Parteien, Verbände und Organisationen unterstützt. Die im Agglomerationsprogramm festgehaltene Strategie zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird durch die Mitwirkenden grösstenteils getragen.

Die Erarbeitung eines Zukunftsbildes im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern wird begrüsst. Massnahmen zu einer Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Abstimmung der Siedlungsentwicklung insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr stossen auf hohe Zustimmung. Positiv werden u.a. auch die vorgesehenen Buspriorisierungen beurteilt. Bemerkungen bzw. Kritikpunkte konzentrieren sich u.a. auf folgende Punkte: Priorisierung der Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof und Bypass, Bewältigung der Verkehrsentwicklung ohne Schlüsselmassnahmen und Stellenwert des MIV im Verhältnis zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr (s. auch Kap. 1.3).

1.3 Schlüsselanträge und wesentliche Anpassungen

Nachfolgend sind die im Rahmen der Mitwirkung eingereichten Schlüsselanträge sowie die sich daraus ergebenden Anpassungen im AP LU 2G aufgeführt:

Priorisierung der Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof und Bypass

In der Mitwirkungsvorlage sind die zwei Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof und Bypass in zwei unterschiedliche Zeithorizonte eingeteilt worden (zwischen 2015 und 2018 bzw. nach 2018). Diese unterschiedliche Prioritätensetzung hat zu verschiedenen Anträgen geführt. Eine Abkehr vom langjährigen politischen Verkehrskompromiss (Letter Of Intent) wird befürchtet.

Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof und Bypass wird in der bereinigten Fassung prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kanton Luzern sich bei allen Bundesstellen konsequent für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind sowie für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.

Stellenwert des MIV im Verhältnis zum ÖV und LV

Im Rahmen der Mitwirkung wird einerseits beantragt, dass im Agglomerationsprogramm zwischen den Themen ÖV und MIV ein besseres Gleichgewicht erreicht wird. Andererseits wird der Antrag gestellt, dass der Mehrverkehr in der Agglomeration grundsätzlich mit dem ÖV und dem LV abgedeckt wird.

Grundsätzlich richtet sich die Gesamtverkehrsstrategie des AP LU 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans aus dem Jahr 2009 (KRP09). Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird. Die Betrachtung über einen längeren Zeitraum zeigt, dass sowohl in den MIV (u.a. Anschluss Kriens-Schlund, Anschluss + Zubringer Buchrain, Anschluss Rothenburg, Seetalplatz, Bypass) als auch in den ÖV (diverse neue S-Bahn Haltestellen, Tieferlegung Zentralbahn, Tiefbahnhof) beträchtliche Investitionen getätigt wurden bzw. geplant sind. Diese Argumentation wird nach der Mitwirkung unter anderem am Schluss der Kurzfassung dargestellt. Damit kann der vermeintliche Konflikt zwischen MIV und ÖV/LV ausgeräumt werden.

Strassenraum / Buspriorisierung / flankierende Massnahmen zum Bypass

Gemäss mehreren Anträgen soll der Platz für den MIV zu Gunsten des ÖV und des LV reduziert werden. Gemäss einigen Anträgen soll hingegen die zusätzliche Buspriorisierung nicht zu Lasten des MIV erfolgen.

Wichtiges Ziel des AP LU 2G ist es, die Gesamtverkehrskapazität in der Agglomeration massgeblich zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Gestützt auf M1 des KRP09 soll der ÖV deshalb bevorzugt werden (geringerer Raumbedarf pro transportierte Person); im Kern der Agglomeration kann dies punktuell zu Lasten der MIV-Kapazitäten erfolgen. Eine flächendeckende Entlastung ist jedoch erst mit der Realisierung des Bypass (inkl. Spangen) möglich und ob dannzumal MIV-Spuren reduziert werden, kann bzw. soll noch nicht jetzt abschliessend festgelegt werden. In jedem Fall sind auch sämtliche betriebliche Möglichkeiten auszuschöpfen (Verkehrssystemmanagement VSM). VSM-Massnahmen haben zum Ziel, die Verkehrsabwicklung zu optimieren, was letztlich auch zu einer (leichten) Kapazitätserhöhung beiträgt. Dieses Massnahmenblatt aus dem AP 1G wird dementsprechend wieder aufgeführt.

Südfahrt Küssnacht

Es wird beantragt, dass die Südfahrt Küssnacht ins Agglomerationsprogramm Luzern aufgenommen wird. Zudem soll gemäss der Gemeinde Küssnacht die Zugerstrasse zwischen Küssnacht und dem Autobahnanschluss Fänn von 2 auf 4 ausgebaut werden.

Die Südfahrt Küssnacht wird als Einzelmassnahme ins AP LU 2G aufgenommen, obwohl die Kosten relativ hoch sind und der Nutzen hauptsächlich lokal anfällt und nur genügend ist. Betreffend Zugerstrasse kann festgehalten werden, dass ein Ausbau aus gesamthafter Agglomerationsicht nicht eindeutig begründet und nicht prioritär ist. Zudem hat der Kanton Schwyz keinen entsprechenden Antrag gestellt. Der Ausbau der Zugerstrasse wird deshalb nicht ins AP Luzern aufgenommen.

Schwerverkehr / Güterverkehr / Industriegleise

Im Rahmen der Mitwirkung wird verschiedentlich beantragt, dass das Thema (Schienen-)Güterverkehr im Agglomerationsprogramm aufgenommen wird.

Die diesbezügliche Strategie ist im kantonalen Richtplan 2009 unter Kapitel S6 abgebildet: Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten (inkl. deren Nutzungsprofilen) im nahen Umfeld der Autobahnanschlüsse strebt der Kanton Luzern an, den Schwerverkehr möglichst von den Wohngebieten fern zu halten. Gemäss Weisung UVEK zu den Agglomerationsprogrammen (S. 35) ist die Behandlung des Themas Güterverkehr fakultativ. Die Erarbeitung eines zusätzlichen Massnahmenblatts für den Schwerverkehr drängt sich aus den erwähnten Gründen nicht auf. Der Umladeterminale Strasse – Schiene in Rothenburg wird jedoch als Einzelmassnahme aufgeführt.

Bewältigung der Verkehrsentwicklung ohne Schlüsselmassnahmen

Es wird erwartet, dass im Agglomerationsprogramm aufgezeigt wird, wie eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung bis zur Realisierung der übergeordneten Schlüsselmassnahmen garantiert werden kann.

Im Kapitel Gesamtstrategie (Kap. 5.6.2) wird in der bereinigten Fassung präzisiert formuliert, dass einerseits mit einer Reihe von nun vorgesehenen aufwärtskompatiblen Massnahmen das künftige Verkehrswachstum zwar zumindest zu einem (kleinen) Teil bewältigt werden kann und dass aber andererseits die massgebliche Lösung der Verkehrsprobleme nur mit den beiden übergeordneten Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof und Bypass möglich ist.

1.4 Weitere Anträge

Nachfolgend sind weitere wichtige Anträge, welche im Rahmen der Mitwirkung eingereicht wurden, aufgeführt:

Siedlungsbegrenzung

Es werden verschiedene Präzisierungen und Konkretisierungen bezüglich Siedlungsbegrenzung beantragt.

Ergänzungen und Konkretisierungen bezüglich Siedlungsbegrenzung werden in der bereinigten Fassung sowohl auf der Ebene des Zukunftsbildes als auch auf derjenige der Massnahmen vorgenommen.

Langsamverkehr

Verschiedene Gemeinden und Organisationen haben im Rahmen der Mitwirkung zusätzliche Schwachstellen bzw. Massnahmen im Bereich Langsamverkehr eingebracht (Optimierung der bestehenden Anlagen, neue Netzelemente und Veloabstellplätze).

Diese Anliegen wurden geprüft und so weit als möglich aufgenommen. Es ist darauf hinzuweisen, dass mehrere vorgeschlagene Massnahmen bereits im AP Luzern der 1. Generation enthalten sind (z.B. Langsamverkehrsachse zb-Trasse).

Verkehrsmanagement

Aus der Sicht mehrerer Mitwirkenden ist im Agglomerationsprogramm das Thema Verkehrsmanagement zu konkretisieren.

Das Thema Verkehrsmanagement wird in der bereinigten Fassung insbesondere auf der Massnahmenebene noch konkretisiert.

Priorisierung und Auswirkungen der Massnahmen

Es wird verschiedentlich darauf hingewiesen, dass im Agglomerationsprogramm die Kostenangaben (teilweise), die Priorisierung und die Auswirkungen der Massnahmen fehlten.

Die Kostenschätzungen werden für die bereinigte Fassung alle überprüft, aktualisiert und soweit als möglich ergänzt. Die Bewertung und Priorisierung der Massnahmen des AP LU 2G erfolgt nach der Mitwirkung. Die entsprechenden Ergebnisse fliessen in den bereinigten Bericht sowie in die Massnahmenblätter ein.

1.5 Zur Lesbarkeit und dem Verständnis des vorliegenden Mitwirkungsdokuments

Die eingegangenen Stellungnahmen und Anträge wurden differenziert ausgewertet. Die Anträge wurden einzeln aufgenommen, mit Angabe des Kapitels bzw. der jeweils betrachteten Seite im Bericht bzw. in den Massnahmenblättern. Zur Gewährleistung der Nachvollziehbarkeit erhielt jede Stellungnahme eine eindeutige Ordnungsnummer, beispielsweise 3-1. Die erste Ziffer dieser Nummer macht hierbei kenntlich, welcher Beteiligte Gruppe die Stellungnahme zuzuordnen ist, die zweite Ziffer ist eine fortlaufende Nummerierung der Stellungnehmenden. Innerhalb der einzelnen Stellungnahme gewährleistet die Benennung der Einzelanträge mit Buchstaben die Nachvollziehbarkeit. Eine vollständige Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen und der diesen zugeordneten Ordnungsnummern findet sich im Kapitel 2.

In der gesamthaften Dokumentation der Stellungnahmen im Rahmen der Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm sind die Einzelanträge wie folgt aufgeführt: Für die einzelnen Kapitel des Berichts zum Agglomerationsprogramms findet sich jeweils ein gesondertes Dokumentationskapitel. Für die Massnahmenblätter sind die Anträge nach den verschiedenen Bereichen aufgeführt (Siedlung / Landschaft / Umwelt, Gesamtverkehr, ÖV, MIV, LV und weitere Mobilitätsbereiche).

Der einzelne Antrag ist aufgenommen unter Angabe

- der Beteiligte Gruppe und der Ordnungsnummer der einzelnen Stellungnahme (Titelzeile "ID"),
- des Namens des Stellungnehmenden (Titelzeile „Name“)
- des Ordnungsbuchstaben des einzelnen Antrags (Titelzeile "Antrag ID"),
- der Angabe auf welches Berichtskapitel sich der Antrag bezieht (Titelzeile "Kap")
- der Angabe auf welche Seite sich der Antrag bezieht (Titelzeile "Seite")
- der Formulierung des jeweiligen Antrages (Titelzeile "Antrag")
- der Formulierung der Begründung des jeweiligen Antrages (Titelzeile "Begründung des Antrags")
- der Beurteilung des Antrags aus fachlicher Sicht (Titelzeile "fachliche Beurteilung des Antrags")
- der Angabe, ob ausgehend von der Beurteilung das entsprechende Anliegen angenommen wird (ja), teilweise angenommen wird (teilweise) oder nicht (nein). Darüber hinaus werden einzelne (Anträge oder) Bemerkungen zur Kenntnis genommen (z.K.) (Titelzeile "Annahme").

Beispiel für die Aufführung der Einzelanträge innerhalb der Dokumentation

3-16	Luzern	b	-	11 / 12	Die Massnahmen Langsamverkehr sind weiter zu konkretisieren.	Strategische Aussage „zukünftiger Mehrverkehr soll so weit als möglich mit dem öV und dem LV abgedeckt werden“ ist noch stärker mit Inhalt zu füllen.	Die Einschätzung wird geteilt. Die LV-Massnahmen werden so weit als möglich konkretisiert (vgl. Massnahmenpakete LV-1 und LV-2). Bei Massnahmen auf Gemeindestrassen erfolgt dies bilateral mit den Gemeinden.	ja
2-3	NW	a	-	8	Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erscheinen zweckmässig und zielführend.		Wird zur Kenntnis genommen (vgl. Richtplanfestlegung M1 im KRP09.) insbesondere in Bezug auf die Gesamtstrategie im Kap. 5.6.	zK
1-1	VVL	a	-	8	Teilstrategie Verkehr; zweiter Abschnitt: Der zukünftige Mehrverkehr soll in der Agglomeration Luzern mit dem öffentlichen Verkehr (Erhöhung Modal Split) und dem Langsamverkehr abgedeckt werden. (Streichen: ...soweit möglich... und zweiter Teilsatz: ...wobei aber auch dem MIV der erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden muss...)	Klare Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Zentrum und der Agglomeration Luzern. Platz schaffen für wirtschaftlich notwendigen Verkehr; dies bedeutet, dass das Zentrum vom motorisierten Verkehr entlastet wird.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6).	nein
1-1	VVL	b	-	8	Die Priorisierung des Schlüsselprojekts Tiefbahnhof wird begrüsst und ist weiterhin beizubehalten.	Durch die Realisierung der öV-Infrastrukturmassnahme werden grössere Angebotsausbauten auf der Schiene möglich. Die knappen finanziellen Rahmenbedingungen erfordern eine Priorisierung der Massnahmen.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja, teilweise

2. Eingegangene Stellungnahmen

ID			Abkürzung
1	kantonale Kommissionen und Institutionen		
1-1	Verkehrsverbund Luzern		VVL
1-2	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)		vif
2	Nachbarkantone		
2-1	Kanton Schwyz	Amt für Raumentwicklung	SZ
2-2	Kanton Obwalden	Regierungsrat u. Landamman	OW
2-3	Kanton Nidwalden	Regierungsrat	NW
3	Gemeinden		
3-1	Gisikon	Gemeinderat	Gisikon
3-2	Meggen	Gemeinderat	Meggen
3-3	Inwil	Einwohnergemeinde	Inwil
3-4	Emmen	Gemeinderat	Emmen
3-5	Buchrain	Einwohnergemeinde	Buchrain
3-6	Seegemeinden Greppen, Vitznau, Weggis	Gemeinderat	Seegemeinden
3-7	Küssnacht	Bezirksrat	Küssnacht
3-8	Schwarzenberg	Gemeinderat	Schwarzenberg
3-9	Horw	Gemeinderat	Horw
3-10	Kriens	Gemeinderat	Kriens
3-11	Rain	Gemeinderat	Rain
3-12	Root	Gemeinderat	Root
3-13	Adligenswil	Gemeinderat	Adligenswil
3-14	Ebikon	Gemeinderat	Ebikon
3-15	Dierikon	Gemeinderat	Dierikon
3-16	Stadt Luzern	Stadtrat	Luzern
3-17	Malters	Gemeinderat	Malters
3-18	Meierskappel	Gemeinderat	Meierskappel
3-19	Honau	Gemeinderat	Honau
3-20	Hergiswil	Gemeinderat	Hergiswil
3-21	Rothenburg	Gemeinderat	Rothenburg
4	Parteien		
4-1	L20	Horw	L20
4-2	Grüne Kanton Luzern		Grüne
4-3	SP Buchrain-Perlen		SP Buchrain
4-4	SP Kanton Luzern		SP LU
4-5	Grünliberale Kanton Luzern		GLP LU
4-6	FDP. Die Liberalen.	Luzern	FDP LU
4-7	SVP Kanton Luzern		SVP LU
4-8	CVP Kanton Luzern (inkl. CVP-RUEK)		CVP LU

5 Verbände / Vereine / Organisationen / Weitere			
5-1	Real Luzern		Real
5-2	SBB - Immobilien Erwerb und Verkauf		SBB
5-3	IG-Ebikon		IG Ebikon
5-4	IGÖV Adligenswil - Würzenbach und Quartierverein Würzenbach		QV Würzenbach
5-5	ewl Energie wasser luzern		ewl
5-6	TCS Sektion Waldstätte	Luzern	TCS
5-7	Tiefgarage Bahnhofplatz AG	Luzern	Parking Luzern
5-8	Verkehrsbetriebe Luzern AG	vbl	VBL
5-9	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee		LSW
5-10	Gewerbeverband Kanton Luzern		UGL
5-11	Gebietsmanager LuzernNord		GM Luzern
5-12	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz		IHZ
5-13	Quartierverein Maihof	Luzern	QV Maihof
5-14	Pro Bahn Zentralschweiz		Pro Bahn
5-15	IGÖV Zentralschweiz		IGÖV
5-16	Auto AG Rothenburg		Auto AG
5-17	Info-Club für freies Unternehmertum (IFU)		IFU
5-18	IG Verkehr und Wirtschaft (Wirtschaftsverband Stadt Luzern)		IG Verkehr
5-19	Quartierverein Hochwacht	Luzern	QV Hochwacht
5-20	ACS Sektion Luzern		ACS
5-21	VCS Sektion Luzern		VCS
5-22	Pro Velo Luzern		Pro Velo
5-23	Quartierverein Luegisland	Luzern	QV Luegisland
6 Private			
6-1	Dominik Bühlmann	Malters	Bühlmann
6-2	Frieder Hiss	Luzern	Hiss

3. Anträge zum Bericht vom 31. August 2011

Bericht

Kurzfassung

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-3	IG Ebikon	a		Alle	Mitwirkungsverfahren künftig den demokratischen Möglichkeiten besser anpassen.	Die Vernehmlassungsphase von zwei Monaten wird für dieses umfassende Dokument als kurz empfunden und fällt zudem in eine Zeit politischer Hektik. Die Mitwirkung kann unter diesen Umständen nicht angemessen stattfinden.	Es besteht insgesamt ein enger Zeitplan für die Einreichung des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation beim Bund bis 30. Juni 2012. Die zweimonatige Frist für die Mitwirkung muss dementsprechend als ausreichend erachtet werden. Sie lehnt sich insbesondere an die Mitwirkungsfrist bei einer Anpassung des kantonalen Richtplans an (vgl. §13 Abs. 2 PBG).	nein
4-1	L20	a		Allg.	Bypass und seine Zubringer entfernen.	Dies ist ein Planungsrelikt und zielt völlig in die falsche Richtung. Schlussendlich wird mehr Verkehr angezogen, weil es attraktiver ist, mit der Autobahn in die Stadt zu fahren (Beispiel Südzubringer). Dort werden die Strassen verstopft und es sind gar nicht genügend Parkplätze vorhanden. Die Gebiete sind längst mit dem öV erschlossen oder können einfach erschlossen werden. Da der Hauptverkehr erwiesenermassen selbstgemacht ist, bringt es auch nichts, den Durchgangsverkehr teuer umzuleiten.	Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes.	nein
4-1	L20	b		Allg.	Priorisierung Tiefbahnhof wichtig.	Es muss daran festgehalten werden, dass dies ein zentrales Anliegen für die GANZE Agglomeration ist. Es ist sogar zu Überlegen, ob nicht ein Durchgangsbahnhof geplant werden muss, damit auf gewissen Schienenlücken S-Bahnen verkehren können.	Die übergeordnete Bedeutung des Tiefbahnhofs inkl. Durchmesserlinie ist bekannt. Die zeitliche Realisierung und Priorisierung liegt jedoch nicht allein in der Kompetenz des Kantons Luzern und wird deshalb überprüft und zweckmässig angepasst.	teilweise
4-1	L20	c		Allg.	Siedlungsbegrenzungen zu wenig ausgeprägt: Die kommunalen Siedlungsbegrenzungslinien mit der Zielsetzung einer räumlich begrenzten Siedlungsentwicklung durch den Kanton, sind klar und massstäblich präzise zu erarbeiten und verbindlich vorzugeben.	Hier ist der Kanton in der Pflicht, klare Richtlinien zu erstellen, weil die Gemeinden nur aus lokaler Sicht tätig sind. Wenn der Zersiedelung wirklich Einhalt geboten werden soll, dann sind Siedlungsbegrenzungen auch dort einzuzeichnen, wo sie "schmerzen" und nicht nur, wo sie eh natürlich gegeben sind (Pilatushang etc.).	Das Massnahmenblatt SA-1 "Siedlungsbegrenzungen" wird in Bezug auf das weitere Vorgehen zur Konkretisierung der Siedlungsbegrenzungen ergänzt und präzisiert.	ja
3-2	Meggen	a		11	ÖV-Konzept der Seegemeinden Meggen, Weggis und Vitznau zusammen mit dem Bezirk Küssnacht und Greppen fehlen.	Diverse Begehren der Gemeinde Meggen, die z.T. auch mit dem Bezirk Küssnacht koordiniert werden sollten, müssen spätestens im Rahmen des AP 2G behandelt werden.	Der Umbau der Infrastruktur in Küssnacht ist erfolgt. Das öV-Angebotskonzept wird durch Küssnacht in Zusammenarbeit mit den Kantonen Luzern und Schwyz erarbeitet (vgl. neue Massnahme öV-9.4).	teilweise
5-6	TCS	c		7 / 8	Die Teilstrategie Siedlung und Landschaft und die damit zusammenhängenden Massnahmen und Auswirkungen sind unabhängig von diesem Aggloprogramm bald mit einem wirkungsvollen Kommunikations- und Wirkungskonzept der betroffenen Bevölkerung und der Wirtschaft bekannt zu machen.	Grundsätzlich unterstützen wir die gemachten Aussagen. Die Umsetzung dieser Teilstrategie hat zum Teil massive Auswirkungen und setzt in gewissen Teilen einen Kulturwandel voraus. Um diese Teilstrategie nicht in wesentlichen Teilen zu gefährden, muss sie schnell und bestmöglich kommuniziert und allenfalls aufgrund der geführten Diskussion angepasst werden. Es genügt nicht, wenn diese Themen nur in Fachgremien und im Rahmen der hohen Politik abgehandelt werden.	Die verschiedenen Strategien und Massnahmen werden - auch nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund Mitte 2012 - laufend weiterentwickelt und bei Vorliegen von wesentlichen (neuen) Aspekten auch kommuniziert werden. Dabei wird auch der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus eine wesentliche Rolle spielen. Zudem sind auch zweckmässige Mitwirkungsmöglichkeiten vorzusehen.	ja
5-6	TCS	d (1)		7 / 8	Auch dem MIV muss künftig in der Agglomeration ein Wachstum ermöglicht werden.	Entgegen der einseitigen Bevorzugung des öV im Text Seite 8 soll eine klare Aussage dazu gemacht werden, dass der zukünftig erwartete Mehrverkehr in der Agglomeration Luzern nur unter Einbezug aller Verkehrsformen bewältigt werden kann. Nur so kann das steigende Volumen mit wirtschaftlich vertretbaren Kosten bewältigt werden. Den gemachten Aussagen im Bericht stimmen wir selbstverständlich für das Agglomerationszentrum zu.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6). Die Betrachtung über einen längeren Zeitraum zeigt, dass sowohl in den MIV (u.a. Anschluss Kriens-Schlund, Anschluss + Zubringer Buchrain, Seetalplatz, Bypass) als auch in den öV (diverse neue S-Bahn Haltestellen, Tieferlegung Zentralbahn, Tiefbahnhof) beträchtliche Investitionen getätigt wurden bzw. geplant sind. Diese Argumentation wird an geeigneter Stelle dargestellt und damit der vermeintliche Konflikt zwischen MIV und öV/LV ausgeräumt.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-6	TCS	d (2)		7 / 8	Tiefbahnhof und Bypass mit Spangen Nord und Süd sind gleich prioritär zu behandeln.	Es scheint, als ob der Regierungsrat und die Berichtsvorfasser immer noch nicht zur Kenntnis genommen haben, dass ein Grossteil des öV auf der Strasse abgewickelt wird. Was nützen ein leistungsfähiger Tiefbahnhof und gut funktionierende S-Bahn-Stationen, wenn die Kundschaft diese nicht mehr erreichen kann. Ohne Entlastung des Agglomerationskerns vom Durchgangsverkehr durch die Spangen Nord und Süd und den Bypass ist eine weitere Bevorzugung des öV, der mit Bussen abgewickelt wird, im Agglomerationskern nicht möglich. Zudem werden die beiden Grossprojekte bei verschiedenen Bundesämtern bearbeitet und auf unterschiedliche Weise finanziert. Da wir heute nicht wissen, welche Finanzierung und welche Bundesämter (Projekte) schneller zum Ziel kommen, wäre es falsch, wenn wir eines dieser beiden Grossprojekte bereits heute benachteiligen würden. Es gilt vielmehr noch besser die gegenseitige Abhängigkeit aufzuzeigen.	In der Mitwirkungsvorlage wurde dem Tiefbahnhof aufgrund dem Zeitplan des Vorprojekts, dem laufenden (Lobbying)Verfahren FABI und aus taktischen Gründen ein rascher Realisierungsbeginn zwischen 2015 bis 2018 notiert; für den Bypass – aufgrund der zurzeit fehlenden polit. Einflussmöglichkeiten – ein solcher von >>2018. Diese (vermeintliche) ungleiche Prioritätensetzung hat zu verschiedenen Anträgen geführt, es wurde dabei eine Abkehr vom langjährigen politischen Verkehrskompromiss (Letter Of Intent) befürchtet. Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kanton Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind. Obwohl es übergeordnete Massnahmen sind, werden die beiden Massnahmenblätter belassen und detaillierter dargestellt, insbesondere um im Prüfprozess alle wesentlichen Argumente dargestellt zu haben.	ja
5-6	TCS	d (3)		7/8	Beim öV sind Bahn und Bus mindestens gleichwertig in der Bedeutung. Die Aussage „im Bereich öV bildet die Bahn das Rückgrat der regionalen Entwicklung in der Agglomeration Luzern“ ist sachlich nicht gerechtfertigt und zu korrigieren. Diese Korrektur hat ebenfalls auf Seite 41 zu erfolgen.	Der Busverkehr wird auch künftig eine mindestens so wichtige Rolle bei der Bewältigung der Nachfrage nach ÖV-Dienstleistungen übernehmen. Anstelle einer Wertung muss im Bericht noch besser aufgezeigt werden, welche Aufgaben der jeweiligen Transportart zugewiesen werden, inkl. der erwarteten Transportmengen und –kosten.	Folgende Umformulierung wird - z. B. im Kap. 2.2.3 - vorgenommen: Die Bahn übernimmt die Basis- und Groberschliessung.	ja
5-6	TCS	d (5)		7 / 8	Zusätzliche Buspriorisierungen nur, wenn diese nicht zu Lasten des MIV gehen respektive entsprechende Alternativen angeboten werden, zum Beispiel Spange Nord, Spange Süd, Umfahrungen.	Zusätzliche Buspriorisierungen verlangen in den meisten Fällen alternative Angebote für den motorisierten IV. Solange diese zum Beispiel im Bereich Obergrundstrasse, Pilatusstrasse, Seebücke etc. nicht zur Verfügung stehen, können Buspriorisierungen in der Agglomeration Luzern an den wenigsten Orten durchgesetzt werden. Obwohl wir die Förderung des öV grundsätzlich unterstützen, kennen wir die Bedürfnisse unserer Mitglieder und dadurch eines grossen Teils der Bevölkerung. Wir wissen, dass eine einseitige Bevorzugung des öV auf der Strasse keine Chance zur Umsetzung hat. Deshalb muss dieser Punkt entsprechend neu formuliert werden (siehe auch Aussagen in den vorherigen Abschnitten).	Der kantonale Richtplan postuliert eine Bevorzugung des öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität. Dem MIV wird der notwendige Raum zur Verfügung gestellt. Die Massnahmen sind sorgfältig zu prüfen. Mittel- bis längerfristig sind Ausbauten des Strassenetzes unumgänglich.	teilweise
5-6	TCS	d (6)		7 / 8	Aussagen zum angrenzenden Raum ausserhalb des Agglomerationsperimeters sind im Bericht aufzunehmen.	Der Raum im Agglomerationsperimeter bzw. dessen Verkehrsinfrastruktur wird auch wesentlich von übergeordneten Verkehrsflüssen geprägt. Dazu fehlen Aussagen im Bericht. Wir weisen beispielsweise auf die Interaktionen zwischen dem Luzerner und dem Nidwaldner Agglomerationsprogramm und den damit betroffenen Verkehrsträgern hin.	Insbesondere in den Kapiteln 4 und 5 sowie im Kapitel 6.8 werden Aspekte ausserhalb des Agglomerationsperimeters behandelt. Die zwischen Luzern und Nidwalden relevanten Projekte, insbesondere MIV-1 Gesamtsystem Bypass und ÖV-5 Doppelspur Zentralbahn in Hergiswil, werden im Bericht und in den Massnahmenblättern behandelt.	ja, ist bereits weitgehend erfüllt
3-9	Horw	a		8	Der Tiefbahnhof Luzern ist eine Massnahme von höchster Priorität.	Der Tiefbahnhof Luzern inkl. Durchmesserlinie ist die zwingende Voraussetzung für eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrsnetzes und für spürbare Leistungssteigerung und geniesst daher zu Recht höchste Priorität.	Die übergeordnete Bedeutung des Tiefbahnhofs ist bekannt. Die zeitliche Realisierung und Priorisierung liegt jedoch nicht allein in der Kompetenz des Kantons Luzern und wird deshalb überprüft und zweckmässig angepasst.	teilweise
3-9	Horw	b		8	A2 und A14 sind auf dem Abschnitt Lopper bis Emmen mit Verkehrstelematikanlagen für die bedarfsgerechte Steuerung des Verkehrs auszurüsten.	Auf den A2 und A14 sind im Abschnitt Lopper bis Emmen die Möglichkeiten der Verkehrslenkung und Verkehrsverflüssigung maximal auszuschöpfen. Dazu sind die Autobahnstücke kurzfristig mit den dazu erforderlichen Verkehrstelematikanlagen auszurüsten. Dadurch kann innert überschaubarer Frist mit verhältnismässigem Aufwand ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen generiert werden.	Im Zusammenhang mit dem Projekt Cityring wurden Anlagen zur Steuerung des Verkehrs realisiert. Die Erfahrungen mit der Verkehrssteuerung werden nach Abschluss des Projekts ausgewertet und bilden eine Grundlage für zukünftige Massnahmen (vgl. zudem neue Massnahme GV-2).	teilweise
3-9	Horw	c		8	Wir stimmen der Massnahme öV-Knoten Luzern Süd zu.	Wir unterstützen die Absicht, in Horw den öV-Knoten Luzern Süd zu realisieren. Die konsequente Umsetzung wird eine Neukonzeption des Busnetzes im Raum Luzern Süd durch den Verkehrsverbund Luzern auf den Fahrplanwechsel 2013/14, den Zeitpunkt der Einführung des Viertelstundentakts auf der S4/S5, bedingen.	Wird zur Kenntnis genommen.	zK

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-9	Horw	d		12	Die Schaffung eines überkommunalen koordinierten Parkplatzreglements inkl. Bewirtschaftung ist zu begrüssen. Die Inangriffnahme kann aber durchaus wesentlich vor 2015 erfolgen.	Das Parkplatzreglement soll sich auf grössere Parkierungsanlagen beschränken und kann sofort umgesetzt werden.	Das Massnahmenblatt und die Massnahme werden weiterentwickelt und können dementsprechend möglicherweise schon vor 2015 wesentliche Ergebnisse zeigen (vgl. Massnahme MO-5).	ja
3-9	Horw	e	3.1	52	Bevölkerungswachstum Horw bis 2030: Plus 4'000 Einwohner.	Nach unserer Einschätzung ist das Wachstum Horws zu tief angesetzt. Die soeben abgeschlossene Ortsplanung, welche insbesondere die Nachverdichtung an zentralen gut erschlossenen Lagen fördert, lässt auf ein ausdünnungsbereinigtes Wachstum von ca. 4'000 Einwohnern schliessen. Zudem liegt die durchschnittliche Personenzahl pro Haushalt im Jahr 2010 mit 2.33 im Vergleich mit den anderen Agglomerationsgemeinden bereits recht tief, was nicht auf eine lineare Fortsetzung des Ausdünnungsprozesses schliessen lässt.	Das Wachstum gemäs OP Revision 2010 wird übernommen. Betreffend Personen pro Haushalt liegt die gesamtschweizerische Tendenz bei 2.1 Einwohnern pro Haushalt. Es wird diesbezüglich keine Korrektur der Berechnung vorgenommen.	teilweise
3-9	Horw	f	3.2	64	Die MIV-Zufahrt zum Bahnhof aus Richtung Süden hat nur noch über die Zentralstrasse oder den Inselquai zu erfolgen.	Problem Pilatusstrasse: Die Abbiegebeziehungen des MIV ab der Pilatusstrasse zur Bahnhofvorfahrt behindern nicht nur den öV gravierend, sondern den Gesamtverkehrsfluss auf der Achse Pilatusstrasse-Seebrücke. Die MIV-Zufahrt zum Bahnhof aus Richtung Süden hat daher über die Zentralstrasse oder den Inselquai zu erfolgen. Damit wird es möglich, die rechte Fahrspur zwischen Pilatusplatz bis zur Seebrücke als Busspur zu reservieren und der Verkehr auf der linken Fahrspur wird verflüssigt. Allenfalls sind weitere Massnahmen wie die Aufhebung der Kiss&Ride-Parkplätze beim Bahnhofnordportal (z.B. Verlegung ins Parkhaus Bahnhofplatz oder zum Parkhaus UNI und an die Zentralstrasse) zu prüfen.	Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Pilatusstrasse werden geprüft (vgl. Massnahmen GV-1.1 und GV-1.2).	teilweise
3-10	Kriens	a	-	-	Generell: Für Vernehmlassungen mit dieser Wichtigkeit und Komplexität sind den Gemeinden in Zukunft mehr Zeit zu gewähren, damit sie auch intern einen geordneten Ablauf garantieren können.	Die themenübergreifende Zusammenarbeit (Raumplanung, Umwelt, Verkehr) benötigt auch bei einer Gemeinde Zeit. Zwei Monate sind deutlich zu wenig für die Vernehmlassung einer Vorlage mit dieser Wichtigkeit.	Es besteht insgesamt ein enger Zeitplan für die Einreichung des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation beim Bund bis 30. Juni 2012. Die zweimonatige Frist für die Mitwirkung muss dementsprechend als ausreichend erachtet werden. Sie lehnt sich insbesondere an die Mitwirkungsfrist bei einer Anpassung des kantonalen Richtplans an (vgl. §13 Abs. 2 PBG).	nein
3-10	Kriens	b	-	-	Generell: Die Massnahmen öV von AggloMobil due sind noch in das Agglomerationsprogramm zweite Generation aufzunehmen.	Der Gemeinderat Kriens spürt bis jetzt die Ernsthaftigkeit der Massnahmen öV auf Gemeindegebiet von Kriens zu wenig. Er akzeptiert, dass die Planungen von AggloMobil due zum Teil parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms liefen und verlangt, dass die für Kriens vorgesehenen Massnahmen jetzt aufgenommen werden.	Dies wird mit einer Konkretisierung der Massnahmenblätter vorgenommen, vgl. Massnahmen ÖV-6 bis ÖV-10).	ja
3-8	Schwarzenberg	a	-	-	Alle Massnahmen, MIV wie öV, die darauf abzielen, eine gute Erreichbarkeit des Zentrums zu erreichen, werden unterstützt. Die gleichzeitige Förderung der Schlüsselprojekte Tiefbahnhof Luzern und Bypass Luzern werden als zentral erachtet.	Die Wohngemeinde Schwarzenberg ist auf die gute Erreichbarkeit des Zentrums (Stadt und Agglomeration) angewiesen.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja
3-8	Schwarzenberg	b	-	-	Die Massnahmen im Bereich Siedlung erachtet die Gemeinde Schwarzenberg als richtig. Die Umlandgemeinden sollten sich dennoch genügend entwickeln können.	Die Gemeinde Schwarzenberg hat nur eine Zukunft, wenn sie mass- und sinnvoll wachsen kann, weiterhin Wohnort bleibt und nicht nur Freizeitraum wird.	Die Umlandgemeinden werden sich auch in Zukunft bezüglich Einwohnerwachstum entwickeln können (vgl. Kap. 3.1.3 im überarbeiteten Bericht). Es muss für jede Gemeinde spezifisch geprüft werden, ob die vorhandenen Bauzonen(reserven) dafür ausreichen oder ob Neueinzonungen erforderlich sein werden.	teilweise
3-16	Luzern	a	-	11	Die öV-Konzepte Rothenburg-Emmen Nord, Littau und Emmenbrücke sollen zu einem öV-Konzept Luzern Nord zusammengefasst werden.	Durch die Abstimmung der einzelnen Konzepte bzw. die gemeinsame Erarbeitung für den gesamten Raum Luzern Nord können Synergien genutzt und eine einheitliche Bearbeitung sichergestellt werden.	Es werden vier öV-Konzepte Luzern-Nord (Rothenburg, Emmenbrücke), Luzern-West (Littau), Luzern-Ost (Rental etc.) und Luzern-Süd (Kriens, Horw) erarbeitet (vgl. neue Massnahmen ÖV-6.1 bis ÖV-6.4).	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	b	-	11 / 12	Die Massnahmen Langsamverkehr sind weiter zu konkretisieren.	Strategische Aussage „zukünftiger Mehrverkehr soll so weit als möglich mit dem öV und dem LV abgedeckt werden“ ist noch stärker mit Inhalt zu füllen.	Die Einschätzung wird geteilt. Die LV-Massnahmen werden so weit als möglich konkretisiert (vgl. Massnahmenpakete LV-1 und LV-2). Bei Massnahmen auf Gemeindestrassen erfolgt dies bilateral mit den Gemeinden.	ja
2-3	NW	a	-	8	Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erscheinen zweckmässig und zielführend.		Wird zur Kenntnis genommen (vgl. Richtplanfestlegung M1 im KRP09,) insbesondere in Bezug auf die Gesamtstrategie im Kap. 5.6.	zK
1-1	VVL	a	-	8	Teilstrategie Verkehr; zweiter Abschnitt: Der zukünftige Mehrverkehr soll in der Agglomeration Luzern mit dem öffentlichen Verkehr (Erhöhung Modal Split) und dem Langsamverkehr abgedeckt werden. (Streichen: ...soweit möglich... und zweiter Teilsatz: ...wobei aber auch dem MIV der erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden muss...)	Klare Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Zentrum und der Agglomeration Luzern. Platz schaffen für wirtschaftlich notwendigen Verkehr; dies bedeutet, dass das Zentrum vom motorisierten Verkehr entlastet wird.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6).	nein
1-1	VVL	b	-	8	Die Priorisierung des Schlüsselprojekts Tiefbahnhof wird begrüsst und ist weiterhin beizubehalten.	Durch die Realisierung der öV-Infrastrukturmassnahme werden grössere Angebotsausbauten auf der Schiene möglich. Die knappen finanziellen Rahmenbedingungen erfordern eine Priorisierung der Massnahmen.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja, teilweise
1-2	vif	a	-	8	Auf den Hinweis, der Tiefbahnhof sei noch dringender als der Bypass, ist zu verzichten. (dito im Kap. 5.6.1)	Die beiden Grossprojekte stehen in allen bisherigen Planungen gleichwertig nebeneinander. Der Bypass ist wichtig für die Förderung des strassengebundenen öV. Die Agglomeration kann nicht allein mit der Bahn erschlossen werden.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja
1-2	vif	b	-	10	Umformulierung: Das Gesamtverkehrskonzept bezieht sich nicht auf das Agglomerationszentrum allein.	Das Verkehrsproblem kann nicht innerhalb des Zentrums gelöst werden. Es müssen jeweils die gesamten Hauptverkehrsachsen betrachtet werden.	Es wird einerseits eine kurzfristige Massnahme mit einem engeren Bearbeitungsperimeter (Bahnhof - Pilatusstrasse) und eine mittelfristige Massnahme, welche einen erweiterten Perimeter betrifft (jedoch nicht bis in alle Agglomerationskorridore), erarbeitet (vgl. neue Massnahmen GV-1.1 und GV-1.2)	ja
1-2	vif	s	-	-	Allgemein: Im Bericht sollen mehr Bilder aufgenommen sowie der Text präziser gefasst und gekürzt werden.	Der Bericht ist textlastig, teilweise etwas schönfärberisch und weist verschiedene Wiederholungen auf.	Das Anliegen wird aufgenommen und soweit möglich umgesetzt.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-3	SP Buchrain	a	-	Allg.	Grundsätzlich ist im Aggloprogramm auch die Situation des Schwerverkehrs zu analysieren, Strategien sowie Planungsziele sind abzuleiten und Massnahmen sind aufzuzeigen. Andernfalls ist der Bericht unvollständig! Dieser Bericht kann sonst den Anspruch einer „Gesamtverkehrsstrategie“ (vergl. S 110/ 112) nicht in Anspruch nehmen.	Zur unbefriedigenden Verkehrssituation in der Stadt und im Agglomerationsgürtel trägt auch der Schwerverkehr bei. Wie die anderen Verkehrsarten ist dieser nicht einfach nur „Gott gegeben“. Er muss in die Betrachtungen (Analyse und Massnahmen) einbezogen werden. Wo nötig sind auf dem Verordnungs- und Gesetzeswege Lenkungsmaßnahmen zu generieren. Konkrete Massnahmen zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs (vergl. S. 112) werden vermisst.	Der kantonale Richtplan im Kapitel M7 sowie das Agglomerationsprogramm enthalten Massnahmen (vgl. MO-3) zum Güterverkehr. Die diesbezügliche Strategie ist im Richtplan unter Kapitel S6 abgebildet: Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten (inkl. deren Nutzungsprofilen) im nahen Umfeld der Autobahnanschlüsse strebt der Kanton Luzern an, den Schwerverkehr möglichst von den Wohngebieten fern zu halten. Gemäss Weisung UVEK zu den Agglomerationsprogrammen (S. 35) ist die Behandlung des Themas Güterverkehr fakultativ. Die Erarbeitung eines zusätzlichen Massnahmenblatts drängt sich aus den erwähnten Gründen nicht auf.	teilweise
4-3	SP Buchrain	b	-	Allg.	Konkrete Steuerungsmassnahmen zur Bewältigung des Schwerverkehr sind umzusetzen. Insbesondere der Schwerverkehr, der durch öffentliche Körperschaften oder Zweckverbände erzeugt wird, muss wo zweckmässig und sinnvoll auf ökologisch nachhaltigen Verkehrsträgern abgewickelt werden. Im Falle der „Renergia“ und anderer Planungen muss planerisch und per Verordnung dieser Verkehr auf die Schiene gelenkt werden. Die Betriebsbewilligung ist davon abhängig zu machen.	Konkret ist die Zulieferung von Kehricht in die neue „Renergia“ in Perlen und die Abfuhr der Schlacke durch die öffentlichen Trägerschaften weitest möglich auf der Schiene abzuwickeln. Im Projekt ist der Schienenweg nur noch als Option „nicht verbaut“. Direkt angrenzend an die Liegenschaft der Renergia verlaufen 3 Gütergleise parallel zur Anlage! Die Papierfabrik betreibt einen Hubstapler zur Entleerung der Altpapier-Bahnwagen. Diese Synergien sind zu Gunsten der Agglomeration zu nutzen (per Vorschrift an die Mitglieder des Kehrichtverbrennungs-Vereins). Die Papierfabrik betreibt teilweise Bahntransport. Konsequenterweise müsste der Kanton im Sinne einer Vorreiterrolle bei diesem Vorzeigeprojekt Renergia Bahntransport vorschreiben. Andere Verbrennungsverbände haben grosse Investitionen getätigt, um den Bahntransport weitgehend auf der Bahn abzuwickeln (z.B. Kanton Waadt: „Tridel“, www.tridel.ch). Gewisse Kantone (ZG, SZ und UR), die im Verband mitwirken, betreiben bereits heute Bahntransporte ins ferne Ausserschwyz. Mit Argumenten, man müsse die Wagen aufwändig im Limmattal rangieren (Mehrkilometer) wird gegen Bahntransporte argumentiert. Dies stimmt im Falle von Perlen nicht, da das Cargo Team von Rotkreuz bis Göschenen die Bahnwagen einsammelt. Ab und von Rotkreuz wird die Zufuhr zu den Unternehmen (auch Papierfabrik) wieder vorgenommen. Die Fahrt ins Limmattal kann gerade eben im Falle von Rotkreuz gespart werden! Bahntransporte für Renergia sind sinnvoll, nachhaltig und wirtschaftlich. Planerisch und per Verordnung muss dieser Verkehr auf die Schiene gelenkt werden. Die Betriebsbewilligung ist davon abhängig zu machen. Es ist unverständlich, kurzsichtig und inkonsequent, wenn teure Strasseninvestitionen in Milliardenhöhe im Kanton für Autobahnen geplant werden, wegen Überlastung des Strassennetzes. Gleichzeitig trifft der Standortkanton keine Steuerungsmassnahmen, um Bahntransporte zu fördern.	Der Umlad des Kehrichts auf die Bahn ist aufwändig und unflexibel. Die Erschliessung der neuen KVA erfolgt über den neuen Autobahnanschluss Buchrain. Es gibt mit dem optimierten Logistikkonzept keine zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung in Root und Buchrain durch den LKW-Verkehr. Die diesbezügliche Strategie ist im Richtplan unter Kapitel S6 abgebildet: Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten (inkl. deren Nutzungsprofilen) im nahen Umfeld der Autobahnanschlüsse strebt der Kanton Luzern an, den Schwerverkehr möglichst von den Wohngebieten fern zu halten. Gemäss Weisung UVEK zu den Agglomerationsprogrammen (S. 35) ist die Behandlung des Themas Güterverkehr fakultativ. Die Erarbeitung eines nebst MO-3 zusätzlichen Massnahmenblatts drängt sich aus den erwähnten Gründen nicht auf.	nein
4-6	FDP LU	a	-	Allg.	Die aufgezeigten Massnahmen sind aus nachvollziehbaren Gründen noch wenig konkret und lassen viel Spielraum offen. Das Ziel des Berichtes - die Stossrichtung aufzuzeigen - ist erreicht. Trotzdem wäre es aus unserer Sicht wünschenswert, klarere Aussagen zur Priorisierung aus der Sicht der Regierung zu erhalten.	Für die politische Diskussion ist es wichtig, den Standpunkt und die Absichten der Regierung zu kennen. Dies betrifft insbesondere die Priorisierung, die angedachte terminliche Abfolge sowie auch Grössenordnungen des Finanzbedarfs.	Bei allen Massnahmen muss die Priorisierung noch definitiv vorgenommen werden (vgl. Kap. 7). Die Priorisierung wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht.	ja
4-6	FDP LU	b	-	8	Die beiden Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass sind auf gleicher Ebene darzustellen.	Diese beiden Projekte werden unterschiedlich finanziert, stehen also damit nicht in direkter Konkurrenz. Es ist darauf zu achten, dass diese wichtigen Projekte nicht gegeneinander ausgespielt und gleichwertig dargestellt werden. Andernfalls könnten sich hindernde Widerstände aufbauen. öV und MIV sollen sich gegenseitig als Gesamtsystem ergänzen und sind damit voneinander abhängig. Dies sollte noch vermehrt betont werden. Eine allgemeine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs unterstützt die FDP. Die Liberalen klar.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-7	SVP LU	g	-	-	Als Begleitdokument zum Agglo-Programm 2. Teil ist es auch von Vorteil, eine Art Management-Summary über den ersten Teil zu erhalten.		Dieses liegt im Kapitel 1.2 vor. Zudem wird ein Umsetzungsbericht betreffend dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeitet und bis Mitte 2012 den Bundesbehörden miteingereicht sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.	ja, liegt bereits vor
4-7	SVP LU	l	-	-	Wir halten gerne fest, dass dieses Aggloprogramm eher einem öV –Agglobericht gleichkommt, als einer Gesamtschau. Wir stellen in diversen Äusserungen fest, dass eine ablehnende Haltung gegenüber dem MIV besteht. Aus Sicht der SVP sind alle Verkehrsträger gleich zu behandeln, und der MIV, als Hauptkostenträger des Verkehrs, soll auch eine entsprechende Würdigung erfahren. Aus Sicht der SVP stellt dieses Werk eine gute Grundlage dar. Ein Weiterarbeiten aufgrund dieser hier aufgelisteten Massnahmen und die 1 :1 Umsetzung der Prioritäten ist aber falsch und findet bei der SVP keine Unterstützung. Wir fordern die involvierten Stellen auf, diesbezügliche Nachbesserungen zu erarbeiten und vor einer Vernehmlassung auch unsere Punkte aufzunehmen. Andernfalls läuft die Verwaltung Gefahr, dass dieser 2. Teil des Agglo Programmes Schiffbruch erleiden wird.		Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6). Demensprechend sind auch Massnahmen über die verschiedenen Verkehrsträger öV, MIV und LV vorgesehen. Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	teilweise
5-8	VBL	a	-	8	Die Priorisierung des Schlüsselprojekts Tiefbahnhof wird begrüsst und ist beizubehalten.	Erst durch die Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern werden grössere Angebotsausbauten auf der Schiene möglich. Aufgrund der finanziell knappen Rahmenbedingungen erscheint es derzeit nicht wahrscheinlich, dass gleichzeitig zwei Schlüsselprojekte mit grossem Finanzbedarf umgesetzt werden können (Tiefbahnhof und Bypass). Mit der Priorisierung des Tiefbahnhofs wird dem Ziel der angestrebten nachhaltigen Entwicklung entsprochen.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja, teilweise
5-8	VBL	b	-	8	Die Erhöhung des Modal Splits in der Agglomeration sollte quantifiziert werden.	Durch die Festlegung der anzustrebenden Modal-Splits Ziele können die öV-seitigen notwendigen Angebotsausbauten aufgebaut werden.	Diese Ergänzung wird vorgenommen (vgl. Kap. 3.5.9). Der Modal-Split soll in den nächsten vier Jahren von 16 auf 18% erhöht werden.	teilweise
5-22	Pro Velo	a	-	11 / 12	Die LV-Massnahmen sind zu konkretisieren, Verweis auf RRRKonzept. Neue (Gross-)Überbauungen sind konsequent auf LV-Benutzung auszurichten (PP und Zufahrtswege).	Gemäss Strategie (S.8) soll der Modal Split zugunsten des öV/LV erhöht werden. Dies bedingt klare Äusserungen/Vorgaben zuhanden den Bauherren.	Die Einschätzung wird geteilt. Die LV-Massnahmen werden bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms so weit als möglich konkretisiert (vgl. Massnahmenpakete LV-1 und LV-2 sowie auch MO-1 und MO-5). R7-2, S8-3 und M6-1 des kantonalen Richtplans 09 bilden eine relevante Grundlage für die Verbesserung der öV-Erschliessung.	teilweise
5-20	ACS	a	-	Allg.	Einflussnahme auf Stufe Bund bezügl. vorheriger Planungen und deren Auswirkungen.	Wir beteiligen uns am Agglo Programm 2 ohne zu wissen, wie die Auswirkungen des ersten Teiles aufgenommen wurden, bzw. umgesetzt sind. Wir laufen so Gefahr, Planungsleichen zu erstellen. Macht es Sinn einen Teil 2 zu vernehllassen und zu planen, ohne dass der erste Teil abgeschlossen ist? Wie sieht es mit dem haushälterischen Umgang mit den Steuergeldern aus?	Für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation (vgl. Kap. 1.2 im Bericht) wurde im August 2011 eine Leistungsvereinbarung mit dem UVEK unterzeichnet und diverse Massnahmen werden - gestützt auf (Mit)Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen - laufend umgesetzt, teilweise über eine längere Zeitdauer. Zudem wird ein Umsetzungsbericht betreffend dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeitet und bis Mitte 2012 den Bundesbehörden miteingereicht sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation ist somit gut abgestützt und macht Sinn. Der Bund beurteilt das Agglomerationsprogramm der 2. Generation unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes des Agglomerationsprogramms der 1. Generation.	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-20	ACS	b	-	Allg.	Die sprachliche Sachlichkeit wird bemängelt. Es sollen zudem keine Wertungen gemacht werden.	Diverse Textstellen lesen sich für den MIV Nutzer und Vertreter zu Mindest, vorwurfsvoll und wenig qualifiziert. Diverse Textpassagen wie z.B. sichere Strassen und eine angenehme Atmosphäre, etc. sind der Sache nicht dienlich und wertend – hier gegenüber dem MIV abwertend.	Die definitiven Dokumente werden bezüglich der Formulierungen noch überprüft und so sachlich und objektiv als möglich verfasst.	ja
5-20	ACS	c	-	8 / 9	Jegliches Wachstum des MIV fehlt.	Im Text auf Seite 8 wird der öV einseitig bevorzugt. Es fehlt eine klare Aussage, dass der zu erwartende Mehrverkehr in der Agglo nur unter Berücksichtigung ALLER Verkehrsarten abgewickelt werden kann.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6). Die Betrachtung über einen längeren Zeitraum zeigt, dass sowohl in den MIV (u.a. Anschluss Kriens-Schlund, Anschluss + Zubringer Buchrain, Seetalplatz, Bypass) als auch in den öV (diverse neue S-Bahn Haltestellen, Tiefenerlegung Zentralbahn, Tiefbahnhof) beträchtliche Investitionen getätigt wurden bzw. geplant sind. Diese Argumentation wird an geeigneter Stelle dargestellt und damit der vermeintliche Konflikt zwischen MIV und öV/LV ausgeräumt.	teilweise
5-20	ACS	d	-	Allg.	Bahn und Bus sind im öV gleichwertig in der Bedeutung. Die Aussage, dass das Rückgrat des öV die Bahn sei, ist falsch und ungerechtfertigt.	Die Erschliessung von Stadtteilen und Orten mit dem Bus ist genauso bedeutend wie die bahnmässige Erschliessung. Ergo ist dieser Tatsache vermehrt Bedeutung zu schenken. Eine Wertung dieser Verkehrsträger gehört nicht in einen solchen Bericht.	Folgende Umformulierung wird - z. B. im Kap. 2.2.3 - vorgenommen: Die Bahn übernimmt die Basis- und Groberschliessung.	ja
5-12	IHZ	a	-	Allg.	Die Stossrichtung des Agglomerationsprogramms wird im Grundsatz transparent aufgezeichnet und deckt sich im Allgemeinen mit den Bedürfnissen der IHZ. Für die Wirtschaft ist gute Erreichbarkeit wichtig, da es sich dabei um einen nicht zu vernachlässigenden Kosten- und somit Wettbewerbsfaktor handelt.		Wird zur Kenntnis genommen.	zK
5-14	Pro Bahn	a	-	11	Bei Massnahmenübersicht öffentlicher Verkehr ist die Stadtbahn mit Langzeithorizont aufzunehmen.	Die Stadtbahn (Tram) gehört zwingend ins Agglo-Programm und muss dringend in die Langzeitplanung (Weitsichtigkeit) aufgenommen werden, hat sie doch enorme Vorteile gegenüber dem Bus, wie: Kapazität, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit u.a.. Aktuell wird die S-Bahn indirekt als Stadtbahn geplant (engmaschiges Haltestellennetz in der Stadt Luzern: Langensand-Steghof, Paulusplatz usw.). Das löst aktuell zusätzliche Kosten für den Bau der S-Bahnhaltestellen aus. Die Reisezeiten der S-Bahnen werden verlängert und die vielen Halte machen den Sinn einer S-Bahn hinfällig. S-Bahn sind an Subknoten heranzuführen und von dort findet eine Feinverteilung mit Bussen statt; in weiterer Zukunft mit der Stadtbahn.	Gestützt auf verschiedene Abklärungen wird ganz klar auf ein öV-System mit Schiene als Basiserschliessung sowie dem Bus als Grob- und Feinerschliessung gesetzt. Ein weiteres öV-System mit grundsätzlich anderen Infrastrukturen ist für die Grösse der Agglomeration Luzern nicht zweckmässig.	nein
5-14	Pro Bahn	b	-	11	Bei der Massnahmenübersicht öffentlicher Verkehr ist der Zeithorizont beim Tunnel Hergiswil mit „nach 2018“ auf 2015 – 2018 vorzusehen.	In Hergiswil ist in jedem Fall eine Lösung möglich, die allgemein verträglich ist. Es wurden nicht alle Möglichkeiten geprüft. Eine schnelle Lösung ist dringend nötig, weil ein Angebotsausbau nach NW/OW dringend nötig ist (über die Stunde verteilter Viertelstundentakt und Halt der Schnellzüge in Hergiswil als Subknoten zwischen drei Kantonen).	Das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern bildet die Grundlage für den attraktiven Fahrplan 2014 mit dem 15-Minutentakt der S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern. Ein dringender Handlungsbedarf besteht damit nicht. Der Kanton Nidwalden favorisiert die Variante "Tunnel lang". Im Jahr 2013 werden die Ergebnisse vorliegen und anschliessend soll der Variantenentscheid gefällt werden. Eine Aufnahme im Agglomerationsprogramm der 2. Generation für den Zeithorizont 2015 bis 2018 ist damit nicht möglich (vgl. Massnahme ÖV-5).	nein
5-15	IGöV	a	-	8	Teilstrategie Verkehr: Die Formulierung, wonach der Mehrverkehr soweit möglich mit dem öV und Langsamverkehr abgedeckt werden soll, wobei auch dem MIV der erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden soll, ist zu ändern in: „Der Mehrverkehr soll grundsätzlich bzw. mit erster Priorität, aufgrund der besseren Flächeneffizienz, mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abgedeckt werden. Die Kapazitäten des MIV sollen nicht länger der Nachfrage entsprechend ausgebaut werden.“	Kapazitätsausbauten und Reisezeitverkürzungen zugunsten des MIV führen zu Mehrverkehr und damit Engpässen an anderen Stellen des Verkehrsnetzes. Es müssen verstärkte Anstrengungen zur Verkehrsvermeidung (Verdichtung, keine Zersiedlung, keine konsequente Nutzungstrennung) und Verkehrsverlagerung (vom MIV zum LV bzw. öV) unternommen werden. Der öV und LV sind flächeneffiziente Verkehrsmittel, welche in der gebauten Stadt wesentliche Vorteile gegenüber dem MIV haben und entsprechend konsequent bevorzugt werden sollen. Dazu gehören auch unpopuläre Massnahmen wie gewisse Restriktionen gegenüber den MIV (Kapazitätsabbau, Dosierung).	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6).	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-15	IGöV	b	-	8	<p>Priorisierung: Es wird sehr begrüsst, dass die klare Aussage zur Priorisierung des Tiefbahnhofs gegenüber dem Bypass vorliegt. Dabei soll die Forderung zur Realisierung der Durchmesserlinie noch stärker betont werden. Hingegen ist die Forderung nach dem Bypass zu relativieren. Wenn am Bypass festgehalten wird, ist die Nennung konkreter flankierender Massnahmen im Agglomerationszentrum (z.B. Sperrung Seebrücke für den MIV, Reduktion MIV-Kapazität, durchgehende Bus- und Velospuren, ...) Pflicht.</p>	<p>Die Argumentation, wonach der Tiefbahnhof Bedingung für die Weiterentwicklung des öV-Systems ist, wird unterstützt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass bei Realisierung der Durchmesserlinie für vermutlich einen Drittel Mehrkosten wohl der dreifache Nutzen des gegenüber dem Tiefbahnhof als Kopfbahnhof erreicht werden kann. Deshalb soll die Durchmesserlinie nicht erst „zu einem späteren Zeitpunkt“ vorgesehen werden, sondern bereits im ersten Ausbauschritt, um diesen zu erwartenden Mehrnutzen möglichst rasch zu erreichen. Der Bypass trägt nicht zur Entlastung des Agglomerationszentrums bei, sondern verstärkt durch den zu erwartenden Mehrverkehr vielmehr die Stausituationen in der gesamten Agglomeration. Zudem ist nicht anzunehmen, dass sich der Bund (obwohl es zwei verschiedene Kassen betrifft) innerhalb der gleichen Generation gleich zweimal zu rund 2 Mia. Investitionen in der Agglomeration Luzern entschliesst. Es ist bspw. interessant zu sehen, wie die Seebrücke für Veranstaltungen „einfach so“ gesperrt werden kann, ohne dass ein nennenswerter Verkehrskollaps entsteht. Dies zeigt, dass die Nachfrage auf die zur Verfügung stehende Kapazität reagiert und so entweder Verkehr vermieden oder verlagert werden kann (was das Ziel einer intelligenten Verkehrsplanung sein soll).</p>	<p>Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.</p>	nein
5-15	IGöV	c	-	11	<p>Tabelle Buspriorisierung: Es ist, wie in der Tabelle des MIV beispielhaft gezeigt, zu präzisieren, welche Abschnitte für Buspriorisierung vorgesehen sind.</p>	<p>Die kritischen verlustzeitreichen Abschnitte im Busnetz sind bekannt, ebenso die infrastrukturellen Möglichkeiten zur Realisierung von Busspuren, Dosierstellen oder ähnlichen Massnahmen. Diese sollen auch vorne im Bericht gezeigt werden.</p>	<p>Es sind eine Vielzahl von Busförderungsmassnahmen konkret bezeichnet, vgl. Massnahmenpaket ÖV-11.</p>	teilweise
5-15	IGöV	d	-	12	<p>Tabelle Langsamverkehr, Einzelmassnahmen: Es fehlen der nachfragegerechte Ausbau der Veloparkierung am Bahnhof Luzern sowie die Fortführung des Langsamverkehrstrassees auf der heutigen Zentralbahn ab Steghof über die Gleisfelder Richtung Fruttstrasse.</p>	<p>Der Veloverkehr trägt als letzte bzw. erste Meile der Wegketten entscheidend zur Reduktion der MIV-Belastung im Agglomerationszentrum bei. Eine gesicherte und wettergeschützte Parkmöglichkeit unterstützt die Bemühungen zur Entlastung der Stadt und Agglomeration. Die Fortführung des Langsamverkehrstrassees über die Gleisfelder verkürzt die Wege des Langsamverkehrs und unterstützt die Verkehrsverlagerung.</p>	<p>Mit der Aufnahme der Velostation als A-Massnahme im AP 2G wird das Anliegen nach einem nachfragegerechten Ausbau der Veloparkierung beim Bahnhof Luzern erfüllt (vgl. MO-1). Eine Verlängerung der Langsamverkehrsachse Zentralbahntrasse (via zukünftiger S-Bahnhaltestelle Steghof) ist im AP Luzern 2G enthalten (vgl. LV-2.2c).</p>	nein
5-15	IGöV	as	-	Allg.	<p>Generell: Der Aspekt des geringeren Flächenbedarfs des öV und Langsamverkehr gegenüber dem MIV kommt nicht bzw. zu wenig zum Ausdruck. Dieser soll einleitend zur Begründung z.B. von Buspriorisierungen erwähnt werden.</p>	<p>Gedankenspiel im Zusammenhang des Aspektes, welcher oben schon mehrmals angesprochenen Flächeneffizienz von MIV, öV und Langsamverkehr aufzunehmen. Man stelle sich vor, was passieren würde, wenn die gesamte Verkehrsnachfrage plötzlich per MIV (womöglich ebenfalls mit dem statistischen Belegungsgrad von 1.1 Personen pro Auto) abgewickelt werden müsste. Wie viele Spuren wären in der Stadt nötig? Wie viele auf der Autobahn? Und man stelle sich umgekehrt vor, wenn, wo möglich und sinnvoll, die Nachfrage ausschliesslich per Langsam- und öffentlichen Verkehr abgewickelt würde.</p>	<p>In der Strategie des Agglomerationsprogramms sowie im Richtplan werden auf die Vorteile des öV hingewiesen. Eine Ergänzung der Argumentation wird soweit möglich vorgenommen, z. B. im Kap. 6.4.3.</p>	ja
5-15	IGöV	ar	-	Allg.	<p>Überlegungen öV vs. MIV: Auf die Nachhaltigkeit von Strassenausbauten (bspw. Bypass) wird nirgends eingegangen. Die Strassen sind während zwei mal zwei Stunden pro Tag überdurchschnittlich ausgelastet und in noch kleineren Zeitbereichen überlastet. Wären nicht zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen, die Verkehrsnachfrage zeitlich besser zu verteilen, um die Verkehrsspitzen zu brechen und auf die Ausbauten zu verzichten, statt stetig immer höhere Kapazitäten anzubieten und in der Folge an anderen Orten Kapazitätsengpässe beheben zu müssen? Bei den Ausbauten zur Schieneninfrastruktur lässt sich die gleiche Frage auch stellen. Im konkreten Fall der Agglomeration Luzern besteht hingegen dringender Bedarf nach einer Umgestaltung des ÖV-Systems in Bezug auf mehr Effizienz und besserer Wettbewerbsfähigkeit, was nur mit einem Tiefbahnhof im Rahmen einer Durchmesserlinie und entsprechender Anpassung des Busnetzes möglich ist.</p>		<p>Die Überlegungen sind teilweise nachvollziehbar. Die Anforderungen an das Verkehrssystem sind hoch. Es sind jedoch beide übergeordneten Schlüsselmassnahmen, Gesamtsystem Bypass und Tiefbahnhof, dringend erforderlich.</p>	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-15	IGoV	at	-	Allg.	Tarifverbunde: Es fehlt, bspw. im Rahmen der weiteren Mobilitätsmassnahmen, der Hinweis, dass Tarifverbunde aneinander angeglichen und durchlässig gemacht werden sollen. Dieser Punkt ist als Massnahme aufzunehmen.	Die ÖV-Reise endet nicht an der Kantonsgrenze; insbesondere für Gelegenheitsreisende ist die Tarifregelung kaum verständlich. Zudem ist aufgrund der guten Anschlüsse bei Reiseketten die Anschlusssicherung bei zusätzlichem Billettlösen (im anderen Verbund) gefährdet. Eine bessere Durchlässigkeit durch die Tarifverbunde würde das Gesamtsystem öV attraktiver machen, ohne dass dafür teure Infrastrukturbauten notwendig wären.	Das Massnahmenblatt MO-4 wird ergänzt (Vereinfachung des Zonensystems).	teilweise
5-17	IFU	a	-	Allg.	Es ist beim Bund hinzuwirken, dass die Planung weiterer Agglomerationsprogramme (Generationen) sich auf die Umsetzung der Vorprogramme abstützt.	Auswirkungen der ersten Generation ist noch nicht bekannt und kann deshalb nur theoretisch für die zweite Generation einfließen.	Für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation (vgl. Kap. 1.2 im Bericht) wurde im August 2011 eine Leistungsvereinbarung mit dem UVEK unterzeichnet und diverse Massnahmen werden - gestützt auf (Mit)Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen - laufend umgesetzt, teilweise über eine längere Zeitdauer. Zudem wird ein Umsetzungsbericht betreffend dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeitet und bis Mitte 2012 den Bundesbehörden miteingereicht sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation ist somit gut abgestützt und macht Sinn. Der Bund beurteilt das Agglomerationsprogramm der 2. Generation unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation.	ja
5-17	IFU	b	-	8 / 9	Im Aggloprogramm muss künftig auch dem MIV ein Wachstum zugestanden werden. Tiefbahnhof und Bypass inkl. Spangen Nord und Süd sind mit gleicher Priorität zu behandeln. Zusätzliche Buspriorisierungen können nur vorgenommen werden wenn diese nicht zu Lasten des MIV gehen. Dies bedingt entsprechende Alternativen wie Spangen Nord und Süd bzw. Umfahrungen.	Es darf keine einseitige Bevorzugung des öV geben. Es fehlt die klare Aussage, dass der erwartete Mehrverkehr in der Agglomeration Luzern bewältigt werden kann, sofern alle Verkehrsformen miteinbezogen werden. Wir sind erstaunt, dass die Berichterstatter und auch der Regierungsrat die Erkenntnis noch nicht haben, dass in Luzern ein Grossteil des öV auf der Strasse abgewickelt wird. Um im Agglomerationskern den öV bevorzugen zu können, muss dieser mittels Bypass und Spangen Nord und Süd entlastet werden können. Alternative Angebote, um zusätzliche Buspriorisierungen einführen zu können, z.B. Obergrundstrasse, Pilatusstrasse, Seebrücke, Zürichstrasse und Baselstrasse, fehlen. Wir können die Umsetzung einer einseitigen Bevorzugung des öV auf der Strasse keinesfalls unterstützen. Wir erwarten hier eine entsprechende Neuformulierung dieses Punktes.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6). Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind. Wichtiges Ziel des AP 2G ist es, die Gesamtverkehrskapazität in der Agglomeration massgeblich zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Gestützt auf M1 des KRPO9 soll der öV deshalb bevorzugt werden (geringerer Raumbedarf pro transportierte Person); im Kern der Agglomeration erfolgt dies punktuell zu Lasten der MIV-Kapazitäten. Eine flächendeckende Entlastung ist jedoch erst mit der Realisierung des Bypass (inkl. Spangen) möglich und ob dannzumal MIV-Spuren reduziert werden, kann bzw soll noch nicht jetzt abschliessend festgelegt werden. In jedem Fall sind auch sämtliche betriebliche Möglichkeiten auszuschöpfen (Verkehrssystemmanagement VSM). VSM-Massnahmen haben zum Ziel, die Verkehrsabwicklung zu optimieren, was letztlich auch zu einer (leichten) Kapazitätserhöhung beiträgt. Dieses Massnahmenblatt aus dem AP 1G wird dementsprechend wieder aufgeführt (vgl. GV-2).	teilweise
5-18	IG Verkehr	a	-	-	Die Unterlagen (Bericht und Massnahmenblätter) beinhalten sehr interessante Aspekte, vor allem durch die Integration des vom UVEK verlangten Zukunftsbildes. Die Gedanken zur Zukunft von Bevölkerungsentwicklung, Verkehr, Arbeit usw. sind recht tiefgreifend.	Dies täuscht aber nicht darüber hinweg, dass die eigentlichen Angaben zum Agglomerationsprogramm zwei bzw. zur zukünftigen Verkehrsplanung recht vage sind, fehlen doch sowohl eine echte Priorisierung der Projekte als auch genauere finanzielle Angaben.	Bei allen Massnahmen werden die Kostenschätzungen (vgl. Kap. 6) und die Priorisierung (vgl. Kap. 7) noch ergänzt sowie definitiv vorgenommen. Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-18	IG Verkehr	b	-	-	Eher verwirrend ist die Tatsache, dass die Umsetzung der bisherigen Vorprogramme (Agglomerationsprogramm zwei etc.) zu wenig klar und zu wenig bekannt ist. Es muss erreicht werden, dass die zukünftigen Planungen besser auf den Stand der Umsetzung der bisherigen Programme abgestimmt werden.	Da der Stand und die Effizienz der Umsetzungen des ersten Agglomerationsprogramms noch unklar sind, können diese bezüglich des zweiten Agglomerationsprogramms nur marginal berücksichtigt werden. Die entsprechenden neuen Planungen bleiben daher weitgehend Theorie.	Für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation (vgl. Kap. 1.2 im Bericht) wurde im August 2011 eine Leistungsvereinbarung mit dem UVEK unterzeichnet und diverse Massnahmen werden - gestützt auf (Mit)Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen - laufend umgesetzt, teilweise über eine längere Zeitdauer. Zudem wird ein Umsetzungsbericht betreffend dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeitet und bis Mitte 2012 den Bundesbehörden miteingereicht sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation ist somit gut abgestützt und macht Sinn. Der Bund beurteilt das Agglomerationsprogramm der 2. Generation unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation.	teilweise
5-18	IG Verkehr	c	-	-	Es fehlt weitgehend eine Priorisierung des vorgeschlagenen Massnahmen durch den Regierungsrat, dies ist bei zukünftigen Programmen zu verbessern. Ebenso sind die finanziellen Angaben vollständiger und genauer anzugeben. Für die Erarbeitung einer echten Vernehmlassung sind Zeit-, Realisierungs- und Finanzierungspläne zu erstellen und zeitnahe zu liefern.	Die Absicht des Regierungsrates bezüglich der Umsetzung der vielen vorgeschlagenen Massnahmen ist meist unklar. Ebenso fehlen Zeit-, Realisierungs- und Finanzierungsplan weitgehend. Praktisch durchwegs steht bezüglich der Kostenfolge, dass diese noch unbekannt sei und nach der Vernehmlassung erarbeitet werde.	Bei allen Massnahmen werden die Kostenschätzungen (vgl. Kap. 6) und die Priorisierung (vgl. Kap. 7) noch ergänzt sowie definitiv vorgenommen. Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht.	ja
5-18	IG Verkehr	d	-	7 / 8	Es ist ein tragendes Kommunikationskonzept zu erstellen und in die Tat umzusetzen, um die mit der Teilstrategie Siedlung und Landschaft in Zusammenhang stehenden Massnahmen und Auswirkungen der Bevölkerung und den Wirtschaftskreisen bekannt zu machen.	Die fundierten und wohl richtigen Aussagen müssen der Bevölkerung bekannt gemacht und von dieser diskutiert werden. Nur so ist eine Akzeptanz möglich. Wie so oft wird die „Zukunft“ in Projektgruppen diskutiert, ohne aber der Bevölkerung präsentiert zu werden.	Die verschiedenen Strategien und Massnahmen werden - auch nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund Mitte 2012 - laufend weiterentwickelt und bei Vorliegen von wesentlichen (neuen) Aspekten auch kommuniziert werden. Dabei wird auch der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus eine wesentliche Rolle spielen. Zudem sind auch zweckmässige Mitwirkungsmöglichkeiten vorzusehen.	ja
5-18	IG Verkehr	e	-	8 / 9	Zwischen MIV und öV soll eine bessere Balance erreicht werden, als dies im Bericht der Fall ist.	Im Bericht wird der öV recht einseitig bevorzugt. Die Erfahrungen zeigen aber klar, dass die heutigen und zukünftigen Probleme nur mit Einbezug aller Verkehrsteilnehmer und -formen bewältigt werden kann. Dabei sind auch die durch die geforderten Massnahmen entstehenden Kosten zu berücksichtigen.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6). Demensprechend sind auch Massnahmen über die verschiedenen Verkehrsträger öV, MIV und LV vorgesehen.	ja
5-18	IG Verkehr	e	-	8 / 9	Bypass mit Spangen Nord und Süd und Tiefbahnhof sind gleichwertig zu behandeln.	Es ist falsch, den Tiefbahnhof und damit den öV prioritär zu behandeln, da der öV mit dem Zugang zu Schiene bzw. Bahnhöfen durch eine Entlastung des Agglomerationskerns vom Durchgangsverkehr durch Bypass mit Spangen Nord und Süd erst richtig ermöglicht wird (Busverkehr). Die Bearbeitung der beiden Grossprojekte durch verschiedene Bundesämter und deren Finanzierung auf unterschiedlichen Wegen lässt es als richtig erscheinen, beide Projekte als gleichwertig zu behandeln. Aufgezeigt werden soll auch, dass öV und MIV beziehungsweise die beiden entsprechenden Projekte voneinander abhängig sind.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja
5-18	IG Verkehr	e	-	8 / 9	Zwischen Bahn und Bus soll nicht ungleich bewertet werden. Die Aussage „Im Bereich öV bildet die Bahn das Rückgrat der regionalen Entwicklung in der Agglomeration Luzern“ muss korrigiert werden.	Die Erreichbarkeit der Bahn ist für einen recht grossen Teil der Bevölkerung nur mit Bussen möglich. Auch dürften die Kosten im Busbetrieb niedriger sein. Dies muss im Bericht aufgezeigt werden.	Folgende Umformulierung wird - z. B. im Kap. 2.2.3 - vorgenommen: Die Bahn übernimmt die Basis- und Groberschliessung.	ja
5-18	IG Verkehr	e	-	8 / 9	Für eine zusätzliche Förderung des öV sind entsprechende alternative Lösungen für den MIV anzubieten (Spange Nord / Süd etc.).	Eine Durchsetzung der Buspriorisierung gegenüber dem MIV dürfte in der Bevölkerung nur möglich sein, wenn dieser alternative Lösungen angeboten wird. Dabei unterstützen wir die Förderung des öV.	Der kantonale Richtplan legt in M1 eine Bevorzugung des öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität fest. Dem MIV wird der notwendige Raum zur Verfügung gestellt. Die Massnahmen sind sorgfältig zu prüfen. Mittel- bis längerfristig sind Ausbauten des Strassennetzes unumgänglich.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-18	IG Verkehr	e	-	8 / 9	Der Bericht ist mit Aussagen zum angrenzenden Raum ausserhalb des Agglomerationsparameters zu ergänzen.	Übergeordnete Verkehrsflüsse zum Beispiel auf den Nidwalder Verkehrswegen beeinflussen unseren Verkehr nachhaltig. Entsprechende Bezüge fehlen im Bericht.	Das Agglomerationsprogramm Luzern berücksichtigt auch die Gebiete der Gemeinden Hergiswil und Küssnacht sowie darüber hinaus (vgl. insbesondere Kap. 4 und 5 sowie 6.8). Der Kanton Nidwalden hat zudem ein eigenes Agglomerationsprogramm erarbeitet, welches mit Luzern koordiniert ist.	ja, ist bereits weitgehend erfüllt
3-21	Rothenburg	c	-	11	Die öV-Konzepte Rothenburg-Emmen Nord, Littau und Emmenbrücke (heutige Linie 13) sollen zu einem öV-Konzept Luzern Nord zusammengefasst werden.	Durch die Abstimmung der einzelnen Konzepte bzw. die gemeinsame Erarbeitung für den gesamten Raum Luzern Nord können Synergien genutzt und eine einheitliche Bearbeitung sichergestellt werden.	Es werden vier öV-Konzepte Luzern-Nord (Rothenburg, Emmenbrücke), Luzern-West (Littau), Luzern-Ost (Rontal, Adligenswil etc.) und Luzern-Süd (Kriens, Horw) erarbeitet (vgl. ÖV-6.1 bis ÖV-6.4).	teilweise
4-8	CVP LU	e	-	-	Wir empfehlen, die grosse Bedeutung dieses Projekts im Aggloprogramm zweite Generation noch besser darzustellen.	Der Ausbau Seetalplatz war Bestandteil des Aggloprogramms der ersten Generation; auch für das neue Aggloporgramm stellt der Ausbau des Seetalplatzes eine Schlüsselmassnahmen dar. Er bringt nicht nur Vorteil für den motorisierten Individualverkehr sondern ermöglicht auch den Ausbau des ÖV-Knotens in Luzern Nord und damit eine Entlastung der Strassen nach Luzern, bis zum Bhf Luzern.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	ja
4-8	CVP LU	-	-	-	Die sehr ausführlichen und differenzierten Unterlagen geben unseres Erachtens einen guten Einblick, wie sich Stadt und Agglomeration raumplanerisch entwickeln sollen. Die Entwicklung der Mobilität und der Besiedlung werden verständlich dargelegt. Wir anerkennen, dass sich das Aggloprogramm zweiten Generation auf das ursprüngliche Programm 2005 (die erste Generation) stützt. Zudem werden verschiedene bereits erarbeitete Planungsberichte und -instrumente miteinbezogen (Mobilitätstrategie, Richtplan 09, P+R Konzept, etc.). Das ist richtig und wichtig.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	ja
4-8	CVP LU	-	-	-	Zusammenfassend halten wir fest, dass wir das Agglomerationsprogramm zweite Generation unterstützen. Wichtig erscheint uns, dass gegenüber der Öffentlichkeit und dort insbesondere gegenüber der Landschaft stets die Bedeutung des Aggloprogramms für den ganzen Kanton Luzern aufgezeigt wird. Da und dort werden Bedenken im Rahmen der Mittelverteilung aufkommen. Diese Ängste sind ernst zu nehmen.		Wird gerne zur Kenntnis genommen. Die Kommunikationsmassnahmen sind zu intensivieren.	ja

Bericht

Kapitel 1 Einleitung

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-6	TCS	a			Beim Bund ist darauf hinzuwirken, dass die Planung weiterer Aggloprogramme besser auf die erfolgte Umsetzung der Vorprogramme abgestimmt wird.	Auswirkungen und Nutzen des ersten Aggloprogramms sind noch nicht bekannt und können deshalb nur theoretisch in die Planung des zweiten Aggloprogramms einfließen. Mit der aktuellen kurzen Folge von Aggloprogrammen entstehen deshalb Planungskosten, die keinen Nutzen bringen werden. Die öffentliche Hand ist verpflichtet, mit den anvertrauten Geldern sparsam umzugehen. Dem widerspricht das aktuelle Vorgehen.	Für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation (vgl. Kap. 1.2 im Bericht) wurde im August 2011 eine Leistungsvereinbarung mit dem UVEK unterzeichnet und diverse Massnahmen werden - gestützt auf (Mit)Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen - laufend umgesetzt, teilweise über eine längere Zeitdauer. Zudem wird ein Umsetzungsbericht betreffend dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeitet und bis Mitte 2012 den Bundesbehörden miteingereicht sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation ist somit gut abgestützt und macht Sinn. Der Bund beurteilt das Agglomerationsprogramm der 2. Generation unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation.	teilweise
5-6	TCS	b			Bei einer künftigen Vernehmlassungsvorlage für ein Aggloprogramm sei durch den Regierungsrat eine Priorisierung der Einzelmassnahmen vorzunehmen. Die Kosten seien bei allen Massnahmen zu quantifizieren, ein bevorzugter Realisierungs- und Finanzierungsplan sei zu erarbeiten und mit in die Vernehmlassung zu geben. Zudem seien die Aussagen in vielen Bereichen klarer zu formulieren und die Sprache der Verfasser sei zu versachlichen.	Bei der grossen Anzahl von vorgeschlagenen Massnahmen ist es für eine seriöse Stellungnahme zwingend, die Meinung des Regierungsrats zur geplanten Umsetzung zu kennen. Dazu braucht es ein entsprechendes Realisierungsprogramm und einen darauf abgestimmten Finanzierungsplan. Zudem ist für die Beurteilung einer Massnahme immer auch deren Kostenfolge von grosser Wichtigkeit. Viele dieser Angaben fehlen. So fehlen Angaben zu den Folgekosten der vorgeschlagenen Investitionen. Dies ist nach heutigen Ansprüchen an Informationen und Beurteilungsgrundlagen ungenügend und widerspiegelt die teilweise Oberflächlichkeit der Unterlagen. Ein Beispiel zur gewählten Sprache: Seite 112, letztes Alinea: ...sicherere Strassen...und eine angenehme Atmosphäre sorgen insgesamt für mehr Wohn- und Lebensqualität. Verkehrsräume sind immer mit Lärm und Gefahren verbunden und ausser - man sitzt in einem Auto der Luxusklasse - wohl nie angenehm. Derartige Beispiele lassen sich mehrere finden (und lassen vereinzelt die notwendige Sachlichkeit der Berichtsverfasser vermissen).	Die Dokumente werden bezüglich den Formulierung noch überprüft und so sachlich und objektiv als möglich verfasst. Bei allen Massnahmen werden die Kostenschätzungen (vgl. Kap. 6) und die Priorisierung (vgl. Kap. 7) noch ergänzt sowie definitiv vorgenommen. Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht. Dies alles soll auch bei späteren Agglomerationsprogrammgenerationen berücksichtigt werden.	zK
3-18	Meierskappel	a	1.3	18	Der Perimeter ist anzupassen.	Die Gemeinde Meierskappel wurde dem Ergänzungsperimeter (gelb) erst kürzlich auf Grund des Beitritts zu LuzernPlus angefügt.	Der Perimeter wird überall entsprechend angepasst.	ja
3-20	Hergiswil	b	1.4	19	Bypass Luzern: Kantonsübergreifender Verkehrskoordination höchste Beachtung schenken, um nicht die Auswirkungen des Mehrverkehrs in Hergiswil und Nidwalden zu haben. Zudem befürwortet Hergiswil die Weiterführung der Einfahrspur AB aus Obwalden.	Der koordinierten Weiterführung des Verkehrs von Nord nach Süd aber auch in umgekehrter Richtung ist von und zur Einmündung Schlund höchste Beachtung zu schenken. Hergiswil will die Auswirkungen der Verkehrsbelastung nicht im eigenen Dorf (analog Sperrwochenende zufolge Sanierung Sonnenbergtunnel) spüren.	Im Zusammenhang mit dem Projekt Cityring wurden Anlagen zur Steuerung des Verkehrs realisiert. Die Erfahrungen mit der Verkehrssteuerung werden nach Abschluss des Projekts ausgewertet und bilden eine Grundlage für zukünftige Massnahmen.	zK
1-2	vif	c	1.2	15	Ziel öV umformulieren. Statt „auch langfristig ungehindert“ => „möglichst störungsfrei“	Völlig losgelöst vom übrigen Verkehr wird der Bus nie verkehren können.	Folgende Umformulierung wird vorgenommen: "langfristig möglichst ungehindert".	ja
1-2	vif	d	1.4	19	Der Terminplan betreffend Tiefbahnhof ist anzupassen: VP Ende 2012, Inbetriebnahme 2027.		Der Terminplan wird aktualisiert.	ja
4-4	SP LU	a	1.2	19	Die SP Kanton Luzern lehnt weiterhin den Bypass ab.	Bypass ist keine Lösung. Wir müssen dezidiert auf den öV setzen. Wir setzen voll auf den Tiefbahnhof und vielfältigen Umsteigemöglichkeiten. (P&R)	Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes.	nein
4-6	FDP LU	c	1.2	15	Betr. Busspuren: "langfristig ungehindert" kann missverständlich sein und sollte z.B. mit "langfristig möglichst ungehindert" ersetzt werden.	Ein solches Ziel ist nicht mit vernünftigen Mitteln realisierbar. Die Busse werden immer ins übrige Verkehrssystem integriert sein und können somit nicht „ungehindert“ verkehren.	Folgende Umformulierung wird vorgenommen: "langfristig möglichst ungehindert".	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-7	SVP LU	a	1.2	15	Es ist grundsätzlich richtig, dass über die Agglo der Stadt Luzern ein Planungsbericht erlassen wird und auch diesbezügliche Programme ausgearbeitet werden. Was allerdings unklar anmutet ist die Tatsache, dass wir heute zu einer zweiten Generation Aussagen machen müssen, dies ohne über die Auswirkungen der Umsetzung der ersten Generation genügend Fakten und Wissen gesammelt zu haben.	Es stellt sich für die SVP die Frage, ob der Zeitpunkt richtig ist und ob hier nicht mit Unsummen von Steuergeldern Werke erarbeitet werden, welche auf Annahmen beruhen.	Für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation (vgl. Kap. 1.2 im Bericht) wurde im August 2011 eine Leistungsvereinbarung mit dem UVEK unterzeichnet und diverse Massnahmen werden - gestützt auf (Mit)Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen - laufend umgesetzt, teilweise über eine längere Zeitdauer. Zudem wird ein Umsetzungsbericht betreffend dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeitet und bis Mitte 2012 den Bundesbehörden miteingereicht sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation ist somit gut abgestützt und macht Sinn. Der Bund beurteilt das Agglomerationsprogramm der 2. Generation unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation.	teilweise
5-21	VCS	a	1.4	19	Abschnitt Bypass: Ergänzung um Verkehrszahlen 80% des Verkehrs auf der Autobahn um Luzern ist Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration Luzern. Nur rund 20% (Durchgangsverkehr) würde die Autobahn durch den Bypass entlastet.	Die Verkehrsproblematik in der Stadt und Agglomeration Luzern, lässt sich durch den Bypass und Spange Nord und Spange Süd nicht lösen. Diese neuen Strassen induzieren zusätzlichen Verkehr. Es gibt mehr Platz für die Autos und damit wird auch mehr gefahren wie Studien schon lange beweisen. Den Verkehr wird man ohne strikte Lenkungsmaßnahmen nicht aus der Stadt bringen. Die nötigen flankierenden Massnahmen zum Bypass werden nicht aufgezeigt (Strassenrückbau, Durchfahrtsunterbrüche, Umweltzonen, Road pricing).	Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes. Die Annahme, der Bypass übernehme nur einen Verkehrsanteil von 20%, ist falsch.	nein
5-21	VCS	b	1.4	19	Tiefbahnhof Luzern: Zeitplan realistisch angeben.	Der Zeitplan ist zu optimistisch. Im öV Bericht wird die Inbetriebnahme für 2030 vorgesehen. Um dies zu beschleunigen, könnte sich der Kanton zum Beispiel noch stärker in der Finanzierungsfrage engagieren, mit einer Vor- oder sogar Mitfinanzierung. Das würde wohl den Prozess beim Bund etwas beschleunigen. Zudem würden durch eine Unterstützung des Zimmerberg light auch einige hundert Mio. frei für die erste Phase FABI.	Der Terminplan wird angepasst. Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmaßnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmaßnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	ja
6-2	Hiss	b	1.2	14	In die Bereiche für Schlüsselarealplanungen ist der Kasernenplatz, der Flussraum und die Uferbereiche der Reuss unterhalb der Spreuerbrücke aufzunehmen.	Der Kasernenplatz wird seit Jahrzehnten durch die grossen Verkehrsflächen und Verkehrsbelastungen geprägt (2009 täglich über 42'000 MFZ). Die Lage des Arealen und das städtebauliche und wirtschaftliche Potential einer Neugestaltung mit Änderung der Verkehrsführung rechtfertigen eine Zuordnung zu den wichtigen Schlüsselarealplanungen. Die Möglichkeiten einer nachhaltigen Stadtentwicklung in diesem Gebiet sind in der Studie „down by the riverside“ des Büros arch-idee aus dem Jahr 2011 aufgezeigt. (Auszug in Beilage enthalten)	Der Kasernenplatz wird als Schlüsselarealplanung (Städtebau) aufgenommen (vgl. Massnahme SI-5.2), der Flussraum der Reuss teilweise (vgl. Massnahmen LE-4.4).	teilw. ja

Bericht

Kapitel 2 Ist-Zustand

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-7	Parking Luzern	a	2.1	36	Als verkehrsintensive Einrichtungen sind neben einzelnen Einkaufszentren auch Detailhandelsgebiete wie die Altstadt oder die City zu erwähnen resp. zu berücksichtigen.	Altstadt und City sind volkswirtschaftlich bedeutende Teile des "Einkaufszentrum Stadt".	Hier handelt es sich um ein Abgrenzungsproblem. Diese Abgrenzung wird als nicht zweckmässig erachtet.	nein
3-4	Emmen	a	2.1	29	Der Satzteil: „..., dass die Bahnerschliessung der öV-Güteklassen 4/5 ausschliesslich in der Stadt Luzern und in der Gemeinde ausgewiesen wird...“ ist nach dem Wort „Gemeinde“ mit „Emmen“ zu ergänzen.	Vollständigkeit.	Der Satz wird entsprechend ergänzt.	ja
5-6	TCS	f	2.1	36	Tabelle ist zu überprüfen und u.a. mit den Angaben zum Pilatusmarkt neu und alt in Kriens zu ergänzen.	Tabelle ist unvollständig.	Die Tabelle wird überprüft und ergänzt (vgl. Anhang IV, Karte III).	ja
3-5	Buchrain	a		40 / 62	Verbesserung vom Angebot für den öffentlichen Verkehr.	Die S-Bahn im Viertelstundentakt zwischen Luzern und Rotkreuz bildet ein attraktives Rückgrat der öV-Erschliessung mit grossen Kapazitäten und schnellen Verbindungen in Richtung Luzern und Zug – Zürich. Überprüfung für eine vorzeitige Einführung vom Viertelstundentakt ab Ebikon in Richtung Zug – Zürich zu Hauptzeiten. Verlängerung der Trolleybuslinie 1 ins Rontal mit ausreichender Kapazität und dichtem Takt. Zubringerlinien aus den umliegenden Gemeinden zum neuen Bushub in Ebikon, welcher zwingend beim Bahnhof Ebikon sein muss. Tangentiale Netzergänzungen sind zu überprüfen. Einführung von einem Schnellbusangebot von Buchrain nach Luzern mit der Reduktion von Haltestellen ab Ebikon. Wir weisen darauf hin, dass die vorgesehene Planung zurzeit auf der Rontalachse (Ebikon, Dierikon, Root, Gisikon) zwei schnelle Linien erhält. Eine mit Bus und eine mit der Bahn. Mit dieser Planung können wir uns nicht einverstanden erklären und erwarten, dass Buchrain ein Schnellbusangebot erhält. Das Entwicklungsgebiet Perlen mit seiner steigenden Zahl der Arbeitsplätze, welche nachgewiesen sind, muss in die Planung besser einbezogen werden. Eine neue Busverbindung in Richtung Bahnhof Gisikon/Root ist zwingend und ein Ausbau der Anschlüsse ab Perlen in Richtung Luzern notwendig. Was sind die Auswirkungen bei der Realisierung von Tiefbahnhof für die Bahnhofplatzgestaltung inklusive bestehendes Parkplatzangebot? Besteht ein sogenannter Plan B, sofern der Tiefbahnhof nicht realisiert werden kann? Erfolgt nur eine Planung mit dem Ausbau oder Erweiterung von den bestehenden Linien oder auch eine Planung auf der sogenannten grünen Wiese? Mit gewissen kreativen Ansätzen, so zum Beispiel, dass die Busse von Kriens und Emmen bis zum Pilatusplatz verkehren. Uns fehlen die klaren Aussagen zur Finanzierung in der mittel- und langfristigen Entwicklung. Welche Strategie wird für die Finanzierung von Grossprojekten wie zum Beispiel der Tiefbahnhof verfolgt?	Die Einführung einer vorzeitigen Verdichtung des Angebots auf der S-Bahn ist nicht möglich. Der Viertelstundentakt auf der S-Bahn ist erst mit dem Tiefbahnhof möglich. Mit dem Konzept AggloMobil due sind folgende Änderungen vorgesehen: - Ausbau des öV-Verknüpfungspunktes Ebikon (öV-6.2) - Verlängerung Trolleybuslinie 1 bis Ebikon Bahnhof (öV-7) - Anbindung Buslinien an öV-Verknüpfungspunkt Ebikon (öV-6.2) - Ergänzung Bussystem mit tangentialen Verbindungen (öV-8): Neue Linie 18 Ebikon-Kantonsspital-Littau, Linie 27/26 Ebikon-Adligenswil Die Einführung von Schnellbussen ist nicht vorgesehen. Folgende Vorteile bieten die neuen öV-Verknüpfungspunkte: • Mehr Auswahl: An dem Umsteigeknoten stehen für die Weiterfahrt der städtische Nahverkehr (Feinerschliessung auf der heutigen Radialstrecke und als Bonus weiter über den Bahnhof Luzern), die zuverlässige und schnelle S-Bahn und meist noch weitere Buslinien zur Verfügung. • Baulich optimierte Bushubs: Die neuen ÖV-Umsteigepunkte werden baulich optimiert, damit das Umsteigen bequem und dank kurzer Wege rasch geht. • Attraktive dezentrale ÖV-Verknüpfungspunkte: In den neuen Bushubs gibt es viel Personenbewegungen, was diese Umsteigepunkte attraktiv für Gebietsentwicklung macht (Shops, Wohnungen, ...). Angenehmer Nebeneffekt ist die Entlastung des Hauptknotens Luzern Bahnhof. • Wirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugressourcen: Die vielen zum Bahnhof Luzern fahrenden Busse stehen im Zulauf zum Bahnhof im Stau, resp. sich gegenseitig im Weg. Weniger, dafür grössere Busse schaffen Luft im dichten Innenstadverkehr. • Gleiche oder schneller Fahrzeit: Mit der S-Bahn stehen schnelle und zuverlässige Verbindungen ins Zentrum und in die nächsten Zentren zur Verfügung.	teilweise
3-10	Kriens	c	2.1	36	Verkehrsintensive Einrichtungen Kriens – Pilatus-Bahnen - 1'300 Parkplätze, ersetzen durch: Kriens – Pilatusmarkt- 1'300 Parkplätze	Fehler bei der Bezeichnung der verkehrsintensiven Einrichtung (die Pilatus-Bahnen haben nicht 1'300 Abstellplätze).	Die Tabelle wird überprüft und ergänzt (vgl. Anhang IV, Karte III).	ja
3-14	Ebikon	k	2	49, 111, 125	Modal Split von öV und MIV (vgl. Kommentar).	Der tiefe Modal Split des öV im Agglomerationsgürtel ist im Vergleich zum hohen MIV-Anteil unterdurchschnittlich. Deshalb sind die Buspriorisierungen im Agglomerationsgürtel mit grösster Priorität umzusetzen. Dies betrifft insbesondere auch die Massnahmen auf der K17 in Ebikon und im Rontal.	Ein attraktiverer öV ist ein wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms. Dieses Ziel wird mit verschiedenen Massnahmen umgesetzt, u.a. mit Buspriorisierungen (vgl. Massnahmenpaket ÖV-11).	ZK

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	c	2.1	25	Im Rahmen der Ist-Analyse sind in einer Grafik die wichtigsten Kenngrößen der Agglomeration Luzern mit anderen Agglomerationen zu vergleichen.	Anhand eines solchen Vergleichs kommen die Stärken und Schwächen gegenüber anderen Agglomerationen deutlich zum Vorschein. Diese Beurteilung gehört zu einer vollständigen Umfeldanalyse.	Es besteht insgesamt ein sehr enger Zeitplan für die Einreichung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation beim Bund bis 30. Juni 2012. Aus Zeit- und Ressourcengründen muss auf die Erarbeitung eines solchen Vergleichs verzichtet werden. Der Bund wird dies bei der Beurteilung aller eingereichten Agglomerationsprogramme möglicherweise erarbeiten und zur Verfügung stellen.	nein
3-16	Luzern	d	2.1	36	Liste vervollständigen.	Es fehlen wichtige Parkierungsanlagen auf Stadtgebiet wie z. B. Lido, Allmend, Bahnhofparking 1-3 usw.	Die Tabelle wird überprüft und ergänzt (vgl. Anhang IV, Karte III).	teilw. Ja
3-16	Luzern	e	2.1	39	Der Anteil des Verkehrs an den CO2-Emissionen ist steigend. In diesem Sinne ist der Text entsprechend zu ergänzen.	Dies ist eine wichtige Aussage für die Beurteilung der Ist-Situation.	Die Aussage im Antrag ist zutreffend. Eine entsprechende Ergänzung im Text (vgl. Kap. 2.1.9) trägt zur Beurteilung der Ist-Situation bei.	ja
3-16	Luzern	f	2.3	46	In der Legende ist der „Korridor Reuss“ durch „Kordon Innenstadt“ zu ersetzen.	Die Bezeichnung ist (vermutlich) falsch; die beiden Kordons sollen zur Erklärung bildlich dargestellt werden.	Die Bezeichnung ist an sich richtig, sie soll aber konkretisiert werden (vgl. Kap. 2.3.3 und 7.3.5).	ja
3-16	Luzern	g	2.5	50	Im Bereich des Mobilitätsmanagements ist die "MAP Luzern" (Mobilitätskarte für die Region Luzern) zu erwähnen.	Vollständigkeit.	Der Text wird entsprechend ergänzt (vgl. Kap. 2.5.3).	ja
3-16	Luzern	h	2.5	50	Mobilitätszentrale www.luzernmobil.ch geht am 20.10. 2011 online. Hier ist der Text zu korrigieren.	Vollständigkeit.	Der Text wird entsprechend angepasst (vgl. Kap. 2.5.3).	ja
3-16	Luzern	i	2.5	51	Das Referenzgebiet soll in der Legende zu Abb. 9 angegeben werden.	Selbsterklärend.	Das Referenzgebiet ist der Kanton Luzern. Dieser Angabe wird ergänzt (vgl. Kap. 2.5.8).	ja
2-3	NW	b	2.1	30	Die Zahlen in der Tabelle 5 Arbeitsplatzentwicklung 2001-2008 betreffend Hergiswil weichen von jenen im Agglomerationsprogramm Nidwalden (AP NW) ab. Die Zahlen sind entsprechend anzupassen bzw. die Unterschiede kurz zu erläutern.	Sowohl im AP NW als auch im AP LU wird auf die Betriebszählung 2001, 2008, BFS verwiesen. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso die Zahlen im AP LU und im AP NW (siehe S.18) nicht deckungsgleich sind.	Im Agglomerationsprogramm Luzern werden bei der Darstellung der Arbeitsplatzentwicklung nur der 2. und 3. Sektor berücksichtigt. Dies wird in der Überschrift zur Tabelle 5 präzisiert.	ja
2-3	NW	c	2.1	32/33/35	Die Tabellen 6/8/9 sind mit den Angaben aus dem AP NW zu ergänzen.	Teilweise sind die für das AP LU relevanten Zahlen betreffend Hergiswil im AP NW aufgeführt (siehe S. 21).	Die Zahlen aus dem Agglomerationsprogramm Nidwalden sind teilweise unvollständig, sie werden soweit möglich ins Agglomerationsprogramm Luzern übernommen.	teilweise
1-1	VVL	c	2.2	41	Ist-Analyse Angebot Bahn: Nachteile des Bahnhofs Luzern ohne Knoten sind deutlicher hervorzuheben (Auswirkungen auf Feinverteiler und S-Bahn sowie für die Gemeinden und Zentralschweiz).	Vorteile des Tiefbahnhofs können so deutlicher aufgezeigt werden; besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Beurteilung.	Der Text wird im Kap. 2.2.3 ergänzt: "Der Bahnhof Luzern funktioniert nicht nach dem zeitlichen Knotenprinzip und das Bahnangebot ist nicht konsequent vertaktet. Dies führt zu schlechten Umsteigesituationen Bahn-Bahn und Bahn-Bus, indem die Reisenden teilweise völlig unzumutbare Zeitverluste beim Umstieg in Kauf nehmen müssen." Die Schwachstellen werden im Kapitel 3 aufgeführt.	ja
1-1	VVL	d	2.2	41	Ist-Analyse Bus: Nachteile für Busse, die im Zentrum im Stau stecken bleiben, deutlicher aufzeigen.	Bereits heute werden bei der VBL in der Hauptverkehrszeit am Abend neun Fahrzeuge mehr eingesetzt, um das gleiche Angebot wie am Morgen fahren zu können. Dies führt zu sehr hohen Betriebskosten, ohne ein zusätzliches Angebot. Das Gesamtverkehrssystem im Zentrum ist an seiner Leistungsgrenze angelangt; jene Verkehrsmittel mit der grössten Kapazität und Leistungsfähigkeit sollen bevorzugt werden.	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen (vgl. Kap. 2.2.3 und 3.2.3)	ja
1-1	VVL	e	2.2	42	Defizite des öffentlichen Verkehrs noch deutlicher hervorheben: fehlende tangentielle Verbindungen zwischen Agglomerationsgemeinden (alles führt über Zentrum); kein Entlastung durch S-Bahn in den Korridoren, da kein Viertelstundentakt; nur wenige Verknüpfungspunkte Bahn-Bus in den Agglomerationsgemeinden; nur wenige Durchmesserlinien im Zentrum; keine optimalen Verknüpfungspunkte Bus-Bus im engeren Agglomerationszentrum.	Je deutlicher die Schwachstellen aufgezeigt werden, desto höher sind die Beurteilungen der Massnahmen im Nutzenvergleich.	Entsprechende Ergänzungen werden vorgenommen (vgl. Kap. 2.2.3 und 3.2.3)	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
1-1	VVL	f	2.2	43	Angaben Querschnittsbelastung 2030 fehlt; Aufzeigen, wie stark die Korridore im 2030 belastet sind.	Es fehlen grösstenteils Infrastrukturausbauten auf der Schiene, wodurch die Buskorridore noch weiter belastet werden.	Diese Angaben werden soweit möglich und sinnvoll in den Kapiteln 3.2.2 und 3.2.3 ergänzt.	teilweise
1-2	vif	e	2.1	36	Bei den verkehrsintensiven Einrichtungen soll auf die resultierenden Verkehrsprobleme, die Fahrtenregelungen sowie auf die Zielsetzung bezüglich Verzicht auf weitere grosse Einkaufszentren hingewiesen werden.	Es fehlt eine Analyse im Kapitel.	Entsprechende Hinweise werden im Text ergänzt (u.a. zu Richtplan, Detailhandelskonzepte, ESP-Planungen usw., vgl. Kap. 2.1.7).	ja
1-2	vif	f	2.2	42	Nachfrageentwicklungen öV müssen im gesamten Bericht überprüft und angepasst werden, so dass sie konsistent sind.	Es wurden/werden neuere Grundlagen erarbeitet.	Die Angaben werden in verschiedenen Kapiteln überprüft und angepasst.	ja
4-2	Grüne	a	2.3	45	Analyse Ist-Zustand ergänzen, um Angaben zu Anteilen von Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr sowie Aussagen zum Platzbedarf des MIV inkl. Parkierung zu erhalten.	Die aktuellen Ausführungen sind zu knapp und zu summarisch, um als Grundlage für geeignete Massnahmen zu dienen.	Das Agglomerationsprogramm ist kein detaillierter technischer Bericht. Es baut auf diversen Grundlagen auf.	nein
4-2	Grüne	b	2.5	49	Dem sehr schlechten Modal Split im Agglomerationsbereich ist näher auf den Grund zu gehen. Die Gründe für den grossen Unterschied zwischen Kernstadt und Agglomerationsgürtel müssen untersucht und dargelegt werden.	Die Erhöhung des Modal Split im Agglomerationsgürtel ist absolut zentral für die Lösung der Verkehrsprobleme in der Region Luzern. Damit gezielte Massnahmen ergriffen werden können, muss bekannt sein, worauf der heutige viel zu tiefe öV-Anteil zurückzuführen ist.	Eine ausführlichere Analyse wird erst mit dem Gesamtverkehrsmonitoring (vgl. Kap. 9.4.3) möglich sein. Im Kap. 3.5.1 wird der Handlungsbedarf erwähnt (u.a. Hinweis auf die Erhöhung des Modal-Splits von 16 auf 18% innerhalb von vier Jahren).	teilweise
4-4	SP LU	b	2.5	49	Ziel muss es sein, den Modal Split im Agglomerationsgürtel auf das Niveau der Stadt (42%) zu bringen.	Mit 16% ist der Modal Split viel zu tief. Es soll eine Attraktivierung vieler Gebiete geben inkl. bessere Wohn- und Lebensqualität, Entschärfung von auch sozialen Problemen. In jeder Hinsicht braucht es ein besseres öV-Angebot und techn. Massnahmen.	Eine ausführlichere Analyse wird erst mit dem Gesamtverkehrsmonitoring (vgl. Kap. 9.4.3) möglich sein. Im Kap. 3.5.1 wird der Handlungsbedarf erwähnt (u.a. Hinweis auf die Erhöhung des Modal-Splits von 16 auf 18% innerhalb von vier Jahren).	teilweise
4-4	SP LU	c	2.5	51	Sicherheit – weniger Unfälle.	Die SP setzt sich weiterhin für den konsequenten Einsatz von Tempo 30 ein.	Die Verbesserung der Sicherheit ist ein wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms und wird mit verschiedenen Massnahmen umgesetzt. Es bestehen bereits viele Zonen mit Tempo 30 in der Agglomeration Luzern (vgl. Kap. 2.5.7 und 3.5.6).	teilweise
4-7	SVP LU	b	2.1	36	Einzelne Details scheinen unvollständig oder gar fehlend zu sein wie beispielsweise bei den Parkflächen in der Agglomeration.		Die Tabelle wird überprüft und ergänzt (vgl. Anhang IV, Karte III).	ja
5-8	VBL	c	2.2	41	Zu der unregelmässigen Verteilung der Fernverkehrsanschlüsse über die Stunde (Luzern ist kein Knoten) ist zu ergänzen, dass die Anschlüsse von/zum Bus als Frei- und Mittelverteiler nicht optimal hergestellt werden können.	Die Vorteile des Tiefbahnhofs und das zukünftig möglich werdende Bahnangebot (S-Bahn und Fernverkehr) sollten quantitativ aufgezeigt werden, damit die Notwendigkeit dieser Schlüsselinfrastruktur verdeutlicht wird. Ebenfalls ist darzustellen, was der Tiefbahnhof für die Fernverkehrsbindung von Luzern mit Reisezeitangaben konkret bedeutet. Die Angebotsvorteile für die Agglomeration Luzern und die ganze Zentralschweiz sind für die Nutzen-Kosten-Beurteilung seitens Bund entscheidend.	Der Text wird im Kap. 2.2.3 ergänzt: "Der Bahnhof Luzern funktioniert nicht nach dem zeitlichen Knotenprinzip und das Bahnangebot ist nicht konsequent vertaktet. Dies führt zu schlechten Umsteigesituationen Bahn-Bahn und Bahn-Bus, indem die Reisenden teilweise völlig unzumutbare Zeitverluste beim Umstieg in Kauf nehmen müssen." Die Schwachstellen werden im Kapitel 3 aufgeführt.	ja
5-8	VBL	d	2.2	41	Zum Angebot Bus ist anzufügen, dass das System Bus- und Trolleybus die Haupttransportleistung in der Agglomeration Luzern erbringt. So steigen an einem durchschnittlichen Werktag alleine in der Stadt Luzern über 110'000 Personen in vbl Auto- oder Trolleybusse ein.	Im Jahr 2010 wurden mit Bussen im Kanton Luzern 61.7 Mio. Fahrgäste befördert. Mit der Bahn wurden vergleichsweise 28.9 Mio. Personen befördert. Die grosse Bedeutung hinsichtlich Beförderungsleistung des Bus- und Trolleybussystems im Rahmen des Gesamtverkehrssystems kommt zu wenig zum Ausdruck.	Der Text wird entsprechend ergänzt (vgl. Kap. 2.2.3).	teilweise
5-8	VBL	f	2.2	42	Zukünftig werden kernnahe attraktive Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Buslinien untereinander und/oder die Anbindung an die Bahn benötigt. Nur damit kann der öV-Knoten Bahnhof Luzern entlastet werden.	Die Buslinien müssen heute infolge fehlenden anderweitigen Umsteigepunkten bis zum Bahnhof Luzern geführt werden.	Dies wird mit spezifischen Massnahmen (vgl. ÖV-6 bis ÖV-10) angegangen.	ZK
5-8	VBL	g	2.2	43	Angaben Querschnittsbelastungen fehlerhaft.	Busfrequenzen zwischen Bahnhof Luzern und Kantonalbank liegen bei 52'500 DWV (Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr).	Die Zahlen werden angepasst (vgl. Kap. 2.2.4).	ja
5-8	VBL	h	2.2	43	Die hohe Transportleistung des öV (bis zu 52'500 DWV in der Pilatusstrasse) ist entscheidend für das Funktionieren des Gesamtverkehrssystem der Luzerner Innenstadt.	Die hohen Zahlen der öV-Querschnittsbelastungen zeigen, dass die Transportleistung des öV im Vergleich zum Flächenverbrauch für das Funktionieren des Gesamtverkehrssystems in der Innenstadt entscheidend ist.	Diese Tatsache ist bekannt. Sie wird im Bericht präzisiert (vgl. Kap. 2.2.4) und mit verschiedenen Massnahmen weiter umgesetzt.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-8	VBL	i	2.3	45	Es ist zu ergänzen, dass die zentrumsnahen radialen Hauptachsen die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht haben und deswegen Transportmittel mit höher Beförderungsleistung im Vergleich zum Flächenverbrauch gefördert werden müssen (öV und Langsamverkehr).	Bereits heute setzten die Verkehrsbetriebe Luzern bis zu neun zusätzliche Fahrzeuge ein, um trotz schlechten Betriebsbedingungen den Fahrplan einhalten zu können und genügend öV-Kapazitäten bereitzustellen. Eine klare Aussage im Agglomerationsprogramm, dass das Gesamtverkehrssystem im Innenstadtbereich die Leistungsgrenze erreicht hat, wäre korrekt und wegweisend für weitere Planungen. Im Innenstadtbereich geht es darum, die Verkehrsmittel mit den grössten Leistungsfähigkeiten (öV und Langsamverkehr) zu fördern, da kapazitätsmässige Ausbauten nicht mehr möglich oder sinnvoll sind.	Diese Tatsache ist bekannt. Sie wird im Bericht präzisiert (Kap. 2.2.4 und Kap. 3.2.3) und mit verschiedenen Massnahmen weiter umgesetzt (vgl. beispielsweise GV-1 und GV-2).	ja
5-8	VBL	j	2.5	50	Als Hauptzielsetzung des Verkehrsmanagements wird die Förderung des öffentlichen Verkehrs genannt. Dies wird begrüsst. Zur Kontrolle und Steuerung des Verkehrsmanagements wird ein projektbegleitetes Controlling gefordert. Hierfür sind Betriebsdaten (Verlust- und Reisezeiten) der strassengebundenen Transportunternehmungen beizuziehen.	Busbeschleunigungsmassnahmen sind für einen fahrplanmässigen stabilen Betrieb notwendige Voraussetzung. Neben Eigentrasse stehen dabei auch Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements im Vordergrund. Diese Massnahmen sollten permanent mit einem Controlling begleitet werden, damit die notwendigen Optimierungen zeitnah und zielführend vorgenommen werden können.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Für das Agglomerationsprogramm ist ein spezifisches Controlling gemäss KRP09 A5-3 verankert (vgl. auch Kap. 9.4).	teilweise
5-22	Pro Velo	b	2.5	49	Es fehlt eine vertiefte Analyse des schlechten Modal Split in der Agglomeration Luzern.	Gemäss Strategie (S.8) soll der Modal Split zugunsten öV/LV erhöht werden. Dies bedingt klare Äusserungen/Vorgaben zuhanden den Bauherren.	Eine ausführlichere Analyse wird erst mit dem Gesamtverkehrsmonitoring (vgl. Kap. 9.4.3) möglich sein. Im Kap. 3.5.1 wird der Handlungsbedarf erwähnt (u.a. Hinweis auf die Erhöhung des Modal-Splits von 16 auf 18% innerhalb von vier Jahren), zudem wird der Langsamverkehr mit verschiedenen Massnahmen gefördert (vgl. LV-1 und LV-2 sowie MO-1 und MO-5).	teilweise
5-21	VCS	c	2.1	27	Die öV Güteklassenaufstufung soll mit vergleichbaren Agglomerationen verglichen werden. Das Dokument ist mit Ausführungen zu ergänzen, welche Siedlungsdichte welche öV-Güteklasse erlaubt.	Interessant sind nicht die Zahlen alleine für Luzern, sondern im Vergleich zu anderen Agglomerationen. Weiter wäre es interessant zu erfahren, wie viele Personen im Umkreis einer öV-Güteklasse 4 und 5 wohnen müssen, damit der öV mit einem guten Kostendeckungsgrad funktionieren kann. Noch wichtiger ist, dass die Siedlungsstruktur so verdichtet und in Cluster organisiert wird, damit möglichst viele BewohnerInnen mit der öV-Güteklasse 4 und 5 angeschlossen werden. Alle diese Ausführungen fehlen.	Bezüglich den öV-Angebotsstufen wird auf Kap. 2.1.2 verwiesen. Es besteht insgesamt ein sehr enger Zeitplan für die Einreichung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation beim Bund bis 30. Juni 2012. Aus Zeit- und Ressourcengründen muss auf die Erarbeitung eines solchen öV-Angebotsstufenvergleichs verzichtet werden. Generell kann festgehalten werden, dass eine grössere Siedlungsdichte zweckmässig sein kann, je höher die öV-Angebotsstufe ist, vgl. z.B. "Urbane Raum mit attraktiver öV-Erschliessung" (vgl. Kap. 4.4.). Dies wird dann gestützt auf die Karten I im Anhang IV in den verschiedenen siedlungsplanerischen Massnahmen auch umgesetzt. Eine eindeutige gegenseitige Zuordnung von Einwohnerdichte und öV-Angebotsstufe sowie deren parzellenscharfe räumliche Zuordnung ist jedoch nicht möglich und auch nicht sinnvoll, denn die Siedlungsdichte hängt auch von anderen Aspekten wie der Topografie, der Dichte in angrenzenden Gebieten udgl. ab und ist somit spezifisch auf kommunaler Stufe optimal festzulegen.	nein
5-21	VCS	d	2.1	33	Massnahmen ergänzen, wie die Bauzonenreserven besser gesteuert werden können.	Es muss diskutiert werden, wie eine Steuerung eingebaut werden kann, welche auch für Gemeinden finanziell tragbar sind: z.B. Mehrwertabschöpfung, Einzonungsstopp, Einzonungen mit Auszonungen kompensieren. Die Gemeinden müssen ein Interesse daran haben, dass nur noch dort gebaut wird, wo eine öV-Güteklasse von 4-5 angeboten werden kann. Nur so wird ein Umsteigeeffekt erzielt und bewahrt die Agglomeration vor einer überproportionalen Verkehrszunahme.	Es sind verschiedene Massnahmen im Bereich Siedlungsentwicklung nach Innen enthalten, die nun noch weiter konkretisiert werden (vgl. SI-1 bis SI-7). Dass nur noch dort gebaut werden soll, wo eine öV-Angebotsstufe von 4 oder 5 vorliegt, ist nicht zweckmässig und auch nicht machbar. Es gibt verschiedene Bauzonenreserven an zweckmässiger Lage mit öV-Angebotsstufen unter 4, die baulich genutzt werden sollen (vgl. Karte I im Anhang IV).	nein
5-21	VCS	e	2.2	41	Doppelgelenktrrolleybus Kriens bis Ebikon.	Dieser muss in den Massnahmen aufgelistet werden.	Betriebliche Massnahme werden u.a. im Massnahmenblatt ÖV-7 "Kapazitätserweiterung des Bussystems" aufgenommen.	ja
5-21	VCS	f	2.2	42	Die Verdichtung der Busfrequenzen ist nicht Grund für Konflikte im Strassenverkehr. Beschreibung der effektiven Probleme.	Nicht die Verdichtung der Busfrequenzen ist Grund, dass auf den engen Strassenverhältnissen auf den Zufahrtssachsen von den Agglomerationsgemeinden zum Stadtzentrum Luzern es zu erheblichen Konflikten zwischen MIV und dem öV kommt. Hauptgrund ist die Zunahme des MIV, der einen überproportionalen Platzbedarf pro transportierte Person im Vergleich zum Bus hat. Die Busse verkehren in den sehr frühen Morgenstunden ohne Probleme auf diesen Achsen.	In den Spitzenstunden kommt es aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme (dichter Takt der Busse, MIV, LV) zu Staus.	zK

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-21	VCS	g	2.3	45	Verkehrsbelastung MIV ausführlicher behandeln.	Die Ausführungen sind sehr knapp. Um ein Verkehrsmanagement einzuführen, muss einiges mehr über den MIV bekannt sein. Nirgends stehen Zahlen zu Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Nirgends wird aufgezeigt, was ein Parkplatzmanagement für Auswirkungen auf den MIV hat. Nicht aufgezeigt wird zudem der Platzbedarf des MIV (rollend und stehend). Immer wird auf den wirtschaftlich wichtigen MIV verwiesen. Es ist aber in der Stadt Zürich zum Beispiel erwiesen, dass 75% der Umsätze der Geschäfte von den öV und LV NutzerInnen gemacht werden.	Das Agglomerationsprogramm ist kein detaillierter technischer Bericht. Es baut auf diversen Grundlagen auf.	nein
5-21	VCS	h	2.5	49	Eine Begründung für den tiefen Modal Split in der Agglomeration ist aufzuzeigen und mögliche Massnahmen für eine Verbesserung sind zu definieren.	Es muss klarer erarbeitet werden, welche Gründe zu diesem unvorteilhaften Modal Split in der Agglo führen, und wie dieser zu Gunsten des öV verbessert werden kann. Neben den weichen Massnahmen wie Mobilitätsmanagement, Verkehrsleitsystem müssen auch harte Massnahmen wie Frequenzerhöhung öV Angebot, Strassenrückbau, Durchfahrtsunterbrüche, Pfortnerung, Umweltzonen, Road pricing in Betracht gezogen werden. Ziel ist es auch in der Agglo einen Modal Split öV von 42% zu erreichen. Für die zukünftig viertgrösste Stadt der Schweiz ist dies das Minimum.	Eine ausführlichere Analyse wird erst mit dem Gesamtverkehrsmonitoring (vgl. Kap. 9.4.3) möglich sein. Im Kap. 3.5.1 wird der Handlungsbedarf erwähnt (u.a. Hinweis auf die Erhöhung des Modal-Splits von 16 auf 18% innerhalb von vier Jahren).	teilweise
5-21	VCS	i	2.5	51	Unfälle: der Sicherheitsgewinn bei den verletzlicheren Verkehrsteilnehmern ist schwankend, insbesondere die Getötetenzahlen können – wenn man nur ein einzelnes Jahr betrachtet – jeweils starken Schwankungen unterliegen. Massnahmen sind aufzuzeigen, um die Sicherheit auch bei den verletzlichsten Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.	Die Anzahl der Getöteten Fussgänger im 2010 hat gegenüber dem Vorjahr um rund einen Viertel zugenommen. Die meisten Fussgängerunfälle ereignen sich beim Queren der Strasse, im Innerortsbereich und zu Hauptverkehrszeiten. Durch eine konsequente Senkung der Geschwindigkeiten liessen sich zahlreiche Unfälle vermeiden oder in ihrer Schwere reduzieren. Bei einer Kollision zwischen einem Fussgänger und einem Fahrzeug mit Tempo 30 sterben 10 Prozent der Fussgänger – bei Tempo 50 sind es bereits 70 Prozent.	Die Verbesserung der Sicherheit ist ein wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms und wird mit verschiedenen Massnahmen umgesetzt. Es bestehen bereits viele Zonen mit Tempo 30 in der Agglomeration Luzern (vgl. Kap. 2.5.7 und 3.5.6).	teilweise
5-9	LSW	a	2.1	37	Die Landschaftsanalyse ist weiter zu vertiefen.	Der für die Landschaftsanalyse verwendete Landschaftsbegriff definiert sich an den Freiräumen anstatt – entsprechend zur Europäischen Landschaftskonvention – auch die Siedlung miteinzubeziehen. Gerade für ein Agglomerationsprogramm ist es naheliegend und zwingend, die sozio-ökonomischen Aspekte und die Bedeutung der Landschaft zu bearbeiten (vgl. Grêt-Regamey Adrienne et al.; Landschaftsqualitäten in Agglomerationsräumen, vdf 2011, in print).	Für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation ist die Analyse stufengerecht.	nein
5-9	LSW	b	2.1	38	Der Perimeter des BLN-Gebietes Vierwaldstättersee ist darzustellen und in der Bearbeitung zu berücksichtigen.	Die richtig festgestellte Bedeutung des Landschaftsraums Vierwaldstättersees kommt in der Zuweisung zum BLN-Gebiet Vierwaldstättersee zum Ausdruck. Dieses muss im Rahmen des Agglomerationsprogramms ausgewiesen und in der Planung berücksichtigt werden, sind doch weite Gebiete der Agglomeration davon betroffen (Horwer Halbinsel, Luzerner und Küssnachter Becken).	Das BLN-Gebiet ist kein Ausschlussgebiet für eine Siedlungsentwicklung und auch keine Schwachstelle. Es wird somit lediglich eine textliche Ergänzung vorgenommen (vgl. Kap. 2.1.8).	teilweise
5-15	IGöV	e	2.2	41	Angebot Bahn: Es fehlt in der Analyse der Hinweis, dass die S-Bahn im ersten Agglomerationsgürtel nur eine marginale Bedeutung hat und der Grossteil des öV-Nachfragevolumen durch die Buslinien erbracht wird. Zudem fehlt in der Tabelle beim Angebot zwischen Rotkreuz und Baar der 60'-Takt des Fernverkehrs.	Die S-Bahn kann aufgrund des geringen Angebotes (im Vergleich zu den Buslinien geringes Taktangebot) zu wenig Nachfrage übernehmen. Dies zeigt sich als Schwäche im Lichte des Gesamtverkehrssystems (S-Bahn als Grob- und Mittelverteiler, Bus als Feinverteiler) und ist eine der argumentativen Herleitungen für den Tiefbahnhof inklusive Durchmesserlinie und zusätzliche S-Bahnstationen im Kerngebiet der Agglomeration. Nur mit dichteren Takten bei der S-Bahn und zusätzlichen S-Bahnstationen kann die S-Bahn als leistungsstarker Grob- und Mittelverteiler funktionieren und das Busnetz wesentlich entlasten.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Der Hinweis wird in der Analyse ergänzt (vgl. Kap. 2.2.3).	ja
5-15	IGöV	f	2.2	42	Angebot Bus: Die Eigenbehinderungen im öV sollen ebenfalls erwähnt werden.	Argumentative Unterstützung zur Nachfrageverlagerung von Bus auf Bahn, womit eine bessere Transporteffizienz erreicht werden kann und die auf den Buslinien verbleibenden Verkehrsbedürfnisse konfliktfrei abgewickelt werden können.	Es fehlen genügend Haltekanten für Durchmesserlinien beim Bahnhof. Teilweise sind die Haltekanten bereits heute nicht genug lang (Perron 1 und 2). Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen (vgl. Kap. 2.2.3).	ja
5-15	IGöV	g	2.2	42	Tabellen Entwicklung Nachfrage und Verkehrsleistung: Auf vielen Regionallinien bestehen bessere Taktintervalle als auf den S-Bahn-Hauptachsen (welche gleichzeitig im Richtplan verankerte Hauptentwicklungsachsen sind), weshalb beim Bus überproportionale Leistungszuwächse vorkommen, die Leistung der Bahn hingegen unterproportional wuchs. Dies ist aus raumplanerischen Überlegungen eigentlich ein Missverhältnis, das im Sinne einer Takterhöhung der S-Bahn korrigiert werden muss. Evtl. diese Erkenntnis im Bericht aufführen.	Argumentative Unterstützung zum Ausbau des S-Bahnangebotes. Damit können die Regionalbuslinien an die S-Bahnlinien angebunden werden und die „Hierarchie“ bezüglich Transportkette und raumplanerischen Gesichtspunkten (Entwicklungsachsen) kann hergestellt werden. Der Vergleich der beiden Tabellen lässt den Schluss zu, dass bei der Bahn eine stärkere Nachfrage für kürzere Strecken (Ausbau Angebot in Agglomeration, dichtere Takte, zusätzliche S-Bahnstationen), hingegen bei den Buslinien eine höhere Nachfrage für längere Strecken zu verzeichnen ist (Ausbau Regionallinien, dichtere Takte, Linienverlängerungen, Tangentiallinien). Die mit der S-Bahn Luzern begonnene Strategie der Verlagerung von MIV auf öV und von Bus auf Bahn zeigt also Wirkung. Diesen Prozess gilt es fortzuschreiben, jedoch mit stärkerem Fokus auf die Verlagerung Bus-Bahn und die Entwicklung in der Agglomeration.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Der Text wird präzisiert (vgl. Kap. 2.2.3).	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-18	IG Verkehr	f	2.1	36	Tabelle ist zu ergänzen.	Tabelle unvollständig.	Die Tabelle wird überprüft und ergänzt (vgl. Anhang IV, Karte III).	ja
3-21	Rothenburg	b	2.1	25 / 52	Bevölkerungszahlen überprüfen.	Die im Bericht aufgeführten Bevölkerungszahlen von Rothenburg entsprechen beim Ist-Zustand wie auch bei der Prognose (vgl. aktuelle Zonenplanrevision Bereich Wohnen) nicht den aktuellen Zahlen. Diese sind zu bereinigen.	Die Berechnungsmethodik ist für alle Gemeinden die selbe: Ausgehend von der Einwohnerzahl 2010 und der LUSTAT-Prognose für das Jahr 2025 wird die Einwohnerzahl linear für das Jahr 2030 extrapoliert. Die Berechnungsmethodik wird nicht verändert.	nein

Bericht

Kapitel 3 Schwachstellen, Entwicklungstrends und Handlungsbedarf

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
6-1	Bühlmann	a	3.2	62	Die Zufahrten zum Bahnhof Luzern ist auf einen möglichst frühen Zeitpunkt hin (ab 2015; und somit gegenüber den Planungen der SBB vorzeitig) mit ETCS Level 2 auszurüsten.	Gemäss dem aktuellen Standbericht des BAV zum ETCS, Seite 8 (European Train Control System ETCS. Standbericht 2010, als PDF im Anhang und abrufbar unter http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00570/01501/index.html?lang=de), soll das gesamte Normalspurnetz bis 2015 auf ETCS Level 1 LS umgerüstet sein. Gemäss S. 7 soll ETCS Level 2 aber erst ab 2025 auf dem ganzen Normalspurnetz eingeführt werden - Luzern miteingeschlossen. Da der Baubeginn des Tiefbahnhofs gemäss dem vorliegendem Bericht zum Agglomerationsprogramm S. 121 frühestens 2018 in Angriff genommen werden kann, soll mit ETCS 2 bis zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme Mitte der 2020er-Jahre aus der bestehenden Schieneninfrastruktur herausgeholt werden, was noch herausgeholt werden kann. ETCS 2 ist bereits auf mehreren Streckenabschnitten in der Schweiz erfolgreich in Betrieb. Luzern hat seinerseits mit der Pilotstrecke Sempach-Zofingen, auf welcher ETCS 2 erprobt wurde, einen Beitrag zu dessen erfolgreichen Einführung geleistet (und grössere Betriebsstörungen in Kauf genommen). Luzern konnte jedoch noch keinen Profit aus der Einführung von ETCS 2 in Bezug auf den Flaschenhals Zufahrten Bahnhof Luzern schlagen. Es soll daher eine möglichst rasche Einführung von ETCS Level 2 von 2015-18 (also Priorität A) gefordert werden.	Zusammen mit den SBB werden aktuell kapazitätssteigernde Massnahmen geprüft (Projekt AP Zentralschweiz). Lösungen liegen noch nicht vor.	zK
4-1	L20	d	3	52 -72	Schwachstellenanalyse erweitern.	Der Fokus liegt zu sehr auf Verkehrsfragen. Die Themen Siedlung, Landschaft, Natur wurden nicht genügend detailliert analysiert. Dies führt zu einer unausgewogenen Sicht. Es scheint, dass vor allem im Verkehrsbereich Schwachstellen sind. Dies ist aber nur so, weil an den andern Orten nicht genügend tief analysiert wurde.	Die Schwachstellenanalyse im Bereich Siedlung, Landschaft und Umwelt wird - unter Berücksichtigung des vom Bund definierten Umfangs betreffend "Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr" - als mehrheitlich ausreichend erachtet; sie wird textlich ergänzt (vgl. Kap. 3.1.4 bis 3.1.6) und zusätzlich wird noch eine Schwachstellenkarte im Bereich Siedlung und Landschaft erstellt (vgl. Anhang V, Karte I).	teilweise
3-4	Emmen	b	3	52-61	Das Kapitel 3 „Schwachstellen, Entwicklungstrends und Handlungsbedarf“ soll mit Grafiken ergänzt werden, die die wichtigsten Schwachstellen quantifizieren und lokalisieren sollen.	Durch eine deutlichere Darstellung der Schwachstellen wird es einfacher, die Wirkung der Massnahmen nachzuweisen.	Der Antrag wird bei der Überarbeitung berücksichtigt. Für die Bereiche öV und MIV sowie Siedlung/Landschaft werden analog dem Langsamverkehr A3-Schwachstellenkarten entwickelt. Diese befinden sich im Anhang V des Berichts.	ja
3-4	Emmen	c	3.1	61	„Es sollten verbrauchsregulierende und steuernde Massnahmen (...) eingeführt werden.“ Der Konjunktiv wirkt abschwächend. Solche Massnahmen müssen eingeführt werden.	Durch solche Massnahmen, vor allem durch finanzielle raumplanerische Instrumente, hätten die Gemeinden finanzielle Mittel, um den Flächenverbrauch aktiv zu reduzieren. Das Fehlen solcher Instrumente ist gegenwärtig eine der grössten Schwachstellen der Raumplanung.	Der Hinweis ist inhaltlich nachvollziehbar. Die Formulierung wird aber nicht darauf ausgerichtet. Der Konjunktiv wurde gewählt, weil solche Massnahmen nicht im Agglomerationsprogramm umgesetzt werden können, sondern in andern Instrumenten (namentlich RPG).	nein
3-4	Emmen	d	3.2	65	Abb. 10: Neuralgische Punkte: Die Seetalstrasse beim Seetalplatz ist in diese Abbildung aufzunehmen.	Die Buslinien entlang der Seetalstrasse weisen bereits heute während den Spitzenstunden Verspätungen aufgrund von Stausituationen auf.	Dies wird in der Schwachstellenkarte ÖV ergänzt (vgl. Anhang V, Karte II).	ja
3-4	Emmen	e	3.5	70	Es besteht ebenfalls Handlungsbedarf zur Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr in Emmen-Dorf.	Im Anhang zwar abgebildet aber auf S. 70 nicht erwähnt.	Dies wird berücksichtigt (vgl. Kap. 3.4.3).	ja
3-16	Luzern	j	3	52	Im Kapitel 3 "Schwachstellen, Entwicklungstrends und Handlungsbedarf" fehlen aussagestarke Bilder. Für die verschiedenen Bereiche sind die wichtigsten Schwachstellen zusammenzufassen und zu visualisieren. Die Überlastungssituationen müssen für den MIV, öV und LV deutlich erkennbar sein (örtlich und quantifiziert).	Je deutlicher die Schwachstellen dargestellt werden, desto einfacher wird es sein, die Gesamtwirkung der Massnahmen nachzuweisen, damit die Bundesbeiträge ausgerichtet werden können.	Der Antrag wird bei der Überarbeitung berücksichtigt. Für die Bereiche öV und MIV sowie Siedlung/Landschaft werden analog dem Langsamverkehr A3-Schwachstellenkarten entwickelt. Diese befinden sich im Anhang V des Berichts.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	k	3.1	59	"Bikenutzungen und Hundeauslauf sind zu koordinieren..." Es ist anzugeben wie bzw. eine entsprechende Massnahme zu definieren oder festzuhalten und zu bestimmen, wer diese Problematik angeht.	Der Konflikt Velo – Hunde ist ein dauernder Konflikt, der besonders auf urbanen, stadtnahen Erholungsrouten und –wegen zum Problem wird.	Es wird nur eine textliche Erwähnung vorgenommen (jedoch inkl. Nutzungskonflikt betreffend Pferde, vgl. Kap. 3.1.5). Eine entsprechende Massnahme zur Lösung der Konflikte mit Hunden und Pferden würde den Rahmen des Agglomerationsprogramms sprengen.	teilweise
3-16	Luzern	l	3.1	60	Die Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern wurde vom Stadtparlament am 9. Juni 2011 grossmehrheitlich beschlossen. Am 27. November 2011 findet die Volksabstimmung statt. Text korrigieren.	Vollständigkeit.	Die Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern wurde vom Stadtparlament am 9. Juni 2011 grossmehrheitlich beschlossen. Am 27. November 2011 wurde sie in der Form des "Gegenvorschlags Energiereglement" von den Abstimmenden der Stadt Luzern mit 68% Ja-Stimmen unterstützt. (vgl. Kap. 3.1.6)	ja
3-16	Luzern	m	3.1	61	„Es sollten verbrauchsregulierende und steuernde Massnahmen...“ Wieso Konjunktiv? Text korrigieren im Sinne von Massnahmen vorsehen.	Dies ist eine ausgewiesene Schwachstelle der bisherigen Raumplanungspolitik.	Der Hinweis ist inhaltlich nachvollziehbar. Die Formulierung wird aber nicht darauf ausgerichtet. Der Konjunktiv wurde gewählt, weil solche Massnahmen nicht im Agglomerationsprogramm umgesetzt werden können, sondern in andern Instrumenten (namentlich RPG).	nein
3-16	Luzern	n	3.4	69	Die Aufzählung der Netzlücken ist zu ergänzen mit: - Kasernenplatz/Geissmattbrücke - Pilatusplatz	Auf diese Knoten führen wichtige Radverkehrsachsen zu, welche nicht verbunden sind.	Die Schwachstellen sind auf der Schwachstellenkarte Langsamverkehr im Anhang V, Karte IV eingezeichnet. In der Aufzählung im Kap. 3.4 sind Beispiele aufgeführt.	teilweise
3-16	Luzern	o	3.4	69	Im Kapitel 3.4 "Langsamverkehr" ist zu erwähnen, dass im Bereich des Langsamverkehrs die Datengrundlagen fehlen oder ungenügend verfügbar sind.	Transparenz in der Analysequalität.	Die Einschätzung wird insofern geteilt, dass keine flächendeckende Analyse des Langsamverkehrs verfügbar ist. Das hat auch damit zu tun, dass sich das Basisnetz im Bereich Langsamverkehr aus Kantonsstrassen- und Gemeindestrassenabschnitten zusammensetzt, welche nicht aus einer Hand geplant werden. Dies ist jedoch nicht ein luzernspezifisches Problem und muss deshalb nicht erwähnt werden. Folgender Hinweis wird im Kapitel 3.4.1 ergänzt: Die vorhandenen LV-Daten wurden soweit verfügbar und zweckmässig für die Schwachstellenanalyse verwendet.	teilweise
3-16	Luzern	p	3.4	69	Im Kapitel 4.4.1 "Veloverkehr" ist ein Hinweis auf das Potential des Veloverkehrs zu machen.	Das Potential des Veloverkehrs wird oftmals unterschätzt, da es in erster Linie ein Fortbewegungsmittel für kurze Wege ist. Gerade aber für kurze Wege wird häufig das Auto verwendet, obwohl in der Stadt und Agglomeration häufig kein Zeitvorteil gegenüber dem Fahrrad generiert werden kann. Aus der Mikrozensus Erhebung 2005 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz geht hervor, dass 30% der Autofahrten nicht länger als 3 km und 45% nicht länger als 5 km sind. Hier wäre das Velo und natürlich das E-Bike sehr wettbewerbsfähig (10'-20' Wegzeit).	Der Hinweis ist wertvoll und wird bei der Überarbeitung berücksichtigt (vgl. Kap. 3.4.1).	ja
3-16	Luzern	q	3	72	Es ist in einem neuen Kapitel 3.6 "Gesamtverkehrskonzeption" darauf hinzuweisen, welchen Stellenwert ein Gesamtverkehrskonzept hat und dass ein solches für das Agglomerationszentrum fehlt.	Dies unterstreicht die nachfolgende Gesamtverkehrsstrategie im AP 2G und macht deutlich, wie wichtig die Massnahme "Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern" für eine nachhaltige Mobilität ist, insbesondere im Zeitraum vor Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs.	Das Agglomerationsprogramm stellt als Ganzes ein Gesamtverkehrskonzept dar. Die weitere Konkretisierung des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum ist als Massnahme GV-1 geplant.	teilweise
3-16	Luzern	r	3	72	Das Kapitel 3 ist mit einem Kapitel 3.6 zu ergänzen, welches die Schwachstellen und Probleme des Gesamtverkehrssystems 2030 aufzeigen, welche entstehen, wenn keine Massnahmen realisiert werden (Synthese der Schwachstellenanalyse Gesamtverkehr).	Um den Handlungsbedarf noch deutlicher aufzuzeigen, ist die Überlastungssituation für das Jahr 2030 abzubilden. Es ist zwar sehr hilfreich, wenn die Schwachstellen und Probleme der einzelnen Verkehrssysteme aufgezeigt werden, aus Sicht der Stadt Luzern braucht es aber zwingend eine Synthese, welche die Problematik des Gesamtverkehrssystems und dessen Schwachstellen aufzeigt. Die Überlastungssituation ohne Tiefbahnhof ist dramatisch.	Die Schwachstellen im Kapitel 3 werden ergänzt und in einem neuen Kapitel 3.6 zusammengefasst. Der Text im Kap. 3.2.1 wird zudem folgendermassen ergänzt: "Der Bahnhof Luzern funktioniert nicht nach dem zeitlichen Knotenprinzip und das Bahnangebot ist nicht konsequent vertaktet. Dies führt zu schlechten Umsteigesituationen Bahn-Bahn und Bahn-Bus, indem die Reisenden teilweise völlig unzumutbare Zeitverluste beim Umstieg in Kauf nehmen müssen. Gemäss dem Rahmenplan...."	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-3	NW	d	3.1	53	In der Tabelle 16 Bevölkerungsentwicklung 2010-2030 wird für die Gemeinde Hergiswil im Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von 6402 prognostiziert. Diese Prognose entspricht nicht dem anzustrebenden Bevölkerungswachstum gemäss AP NW S. 57 (5870 im Jahr 2030). Die Zahlen sind entsprechend anzupassen bzw. dahingehend zu präzisieren, dass die Prognose nicht unbedingt dem anzustrebenden Bevölkerungswachstum entspricht.	Die Differenz von 532 Einwohnern im Jahr 2030 zwischen AP NW und AP LU ist nicht nachvollziehbar.	Der Wert in der Tabelle ist eine Fortschreibung der bisherigen Entwicklung. Die Prognose (5'870 Einwohner) aus dem Agglomerationsprogramm Nidwalden wird übernommen (vgl. Kap. 3.1.1).	ja
3-20	Hergiswil	a	3.1	53	Bevölkerungsprognose auf 10-12% beschränken.	Wachstum im Innern, keine Ausdehnung des Siedlungsgebietes gegenüber heutigen Grenzen und somit beschränktes, qualitatives Wachstum gewünscht. Kernaussage des Siedlungsleitbildes (in Arbeit).	Für den Kanton Luzern wird von Lustat bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von rund 17% prognostiziert, welches grundsätzlich übernommen, aber räumlich differenzierter - auch für die ausserkantonalen Agglomerationsgemeinden - weiterverwendet wird. Wenn die Gemeinde Hergiswil bis 2030 ein Wachstum von 10 - 12% aufweisen will und auch eine entsprechende Ortsplanung betreibt, so ist dies zu respektieren. Die Prognose (5'870 Einwohner) aus dem Agglomerationsprogramm Nidwalden wird übernommen (vgl. Kap. 3.1.1)	ja, teilweise
3-20	Hergiswil	f	3.5	69 / 132	Langsamverkehr: Ergänzung.	Hergiswil prüft Tempo 30 und andere Massnahmen - auch auf der Seestrasse - im Rahmen des Siedlungsleitbildes.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen (vgl. Kap. 3.5.6).	ja
3-20	Hergiswil	g	3.2	62	Netzbelastung: Ergänzung.	Es gibt keine Aussage zur erreichten Kapazitätsgrenze Zentralbahn im Bereich der Einspurstrecke Hergiswil. Die durchgehende Doppelspur von Horw bis Lopper ist für jede Kapazitätssteigerung der Zentralbahn zwingend. Diese Doppelspur kann nur in einem Tunnel (sh. h) sein.	Das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern bildet die Grundlage für den attraktiven Fahrplan 2014 mit dem 15-Minutentakt der S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern. I.Z. mit einem weiteren Ausbauschritt favorisiert der Kanton Nidwalden die Variante "Tunnel lang". Im Jahr 2013 werden die Ergebnisse vorliegen. Konkrete Aussagen sind im nächsten Agglomerationsprogramm möglich.	teilweise
1-1	VVL	g	3.1	52	Schwachstellen, Entwicklungstrends und Handlungsbedarf: Es fehlen aussagekräftige Abbildungen und Darstellungen (Bilder).	Die Überlastungssituation soll deutlich erkennbar sein.	Der Antrag wird bei der Überarbeitung berücksichtigt. Für die Bereiche öV und MIV sowie Siedlung/Landschaft werden analog dem Langsamverkehr A3-Schwachstellenkarten entwickelt. Diese befinden sich im Anhang V des Berichts.	ja
1-1	VVL	h	3.1	72	Synthese der Schwachstellen: Um den Handlungsbedarf aufzuzeigen soll eine Synthese der Schwachstellen öV, MIV und LV aufgezeigt werden.	Damit soll in der Gesamtverkehrsstrategie unterstrichen und verdeutlicht werden, dass es ein Gesamtverkehrskonzept Agglomeration braucht; die Überlastung des Verkehrssystems ohne Tiefbahnhof ist dramatisch.	Es wird ein neues Kapitel 3.6 erstellt, welches u.a. die Schwachstellen zusammenfasst. Für öV, MIV und LV werden noch je separate Schwachstellenkarten erstellt (vgl. Anhang V). Eine zusammenfassende Synthesekarte ist kartografisch sehr schwierig umzusetzen und auch nicht zwingend erforderlich.	teilweise
1-2	vif	g	3.1	60	Der Kantonsrat hat die 3 Mio. für den Lärmschutz nicht bewilligt. Richtig ist, dass im Bauprogramm für den Lärmschutz 3 Mio. pro Jahr beschrieben sind.		Die Aussage wird präzisiert (vgl. Kap. 3.1.6).	ja
1-2	vif	h	3.2	65	Abbildung 10 soll ergänzt werden.	Die Abbildung bezieht sich nur auf die VBL-Buslinien. Es fehlen AAGR, ARAG und PostAuto. Es fehlen beispielsweise die Behinderungen am Seetalplatz und in Kriens.	Die Abbildung wird ergänzt bzw. in die Schwachstellenkarte (vgl. Anhang V, Karte II) integriert.	ja
1-2	vif	i	3.2	67	Trend zur Elektromobilität: Aussage streichen.	Prognosen gehen davon aus, dass in den nächsten Jahrzehnten nur ein minimaler Anteil Elektrofahrzeuge verkehren wird. Brennstoffzellen benötigen sehr viel Energie.	Bereits heute ist ein grosser Teil elektrisch (Trolley und S-Bahn). Es handelt sich hierbei um die Zukunftstechnik. Aus AggloMobil due ist folgendes zu erwähnen: Es sollen grössere Fahrzeuge statt ein dichteter Takt angestrebt werden und dies ist zurzeit nur mit Trolleybusse bzw. Doppelgelenktrolleybussen möglich.	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
1-2	vif	j	3.4	70	Die Ortsdurchfahrt von Adligenswil ist nicht stark belastet – Adligenswil ist aus der Aufzählung zu streichen.		Die Auflistung wird angepasst.	ja
4-2	Grüne	c	3.1	61	Handlungsbedarf Flächenverbrauch: Der Abschnitt ist um steuernde Massnahmen mit Mehrwertausgleich- und -abschöpfung zu ergänzen.	Eine Umsetzung der Mehrwertabschöpfung durch den Kanton schafft finanziellen Spielraum zur Entschädigung bei Auszonungen. Die Abschöpfung ein-, auf- und umzonungsbedingter Mehrwerte stellt die Symmetrie her zur Entschädigung im Falle materieller Enteignung bei Rück- und Abzonungen.	Zurzeit besteht keine verbindliche detaillierte Rechtsgrundlage für den Kanton Luzern betreffend Mehrwertabschöpfung. Ob sich im Zusammenhang mit der auf nationaler Ebene eingereichten Landschaftsinitiative und dem Gegenvorschlag in Form der zurzeit im Parlament diskutierten RPG Revision in absehbarer Zeit solche neuen verbindlichen Rechtsgrundlagen ergeben werden, ist noch offen.	nein
4-6	FDP LU	d	3.2	67	Elektromobilität: Diese Aussage sollte relativiert werden.	Auch in den nächsten Jahrzehnten wird nur ein kleiner Anteil Elektrofahrzeuge verkehren. Ebenso ist die Technologie der Brennstoffzellen noch weit von der Wirtschaftlichkeit entfernt und zudem energieintensiv.	Bereits heute ist ein grosser Teil elektrisch (Trolley und S-Bahn). Es handelt sich hierbei um die Zukunftstechnik. Aus AggloMobil due ist folgendes zu erwähnen: Es sollen grössere Gefässe statt ein dichteter Takt angestrebt werden und dies ist nur mit Trolleybusse bzw. Doppelgelenktrolleybussen möglich.	nein
5-8	VBL	k	3.1	59	Der Ausbau des Trolleybusnetzes als umweltfreundliche Mobilitätsform sollte als Massnahme aufgeführt werden.	Im Bereich des Schadstoffausstosses und bei den Lärmemissionen weisen Trolleybusse deutliche Vorteile gegenüber konventionellen Dieselbussen auf.	Dies wird mit verschiedenen Massnahmen umgesetzt (vgl. ÖV-6 bis ÖV-9).	ja
5-8	VBL	m	3.2	64	Die Liste der Schwächen ist zu ergänzen: - schlechte Betriebsbedingungen durch hohes MIV-Verkehrsaufkommen; - ungenügende öV-Beschleunigung an neuralgischen Punkten; - ungenügende öV-Infrastruktur am Bahnhof; - fehlende attraktive kernnahe Umsteigepunkte.	Die Auswertungen der Verlustzeiten zeigen, dass während den Hauptverkehrszeiten massiv tiefere Reisegeschwindigkeiten gefahren werden können. Auf gewissen Abschnitten (vgl. Abbildung neuralgische Punkte) erhöht sich der Zeitbedarf während der Hauptverkehrszeit teilweise bis über Faktor drei. Diese Zeitverluste stehen in direktem Zusammenhang mit dem hohen MIV-Verkehrsaufkommen und zu wenig wirksamen oder fehlenden Bus-Beschleunigungsmassnahmen. Ein weiteres Problem ist die mangelhafte oder nicht vorhandenen Infrastruktur, welche attraktive Umsteigebeziehungen ermöglicht. Dabei werden Umsteigebeziehungen zwischen Bus - Bus und /oder Bahnlinien verstanden, beispielsweise Horw, Ebikon, Pilatusplatz etc.	Die Liste wird ergänzt (vgl. Kap. 3.2.2).	ja
5-8	VBL	n	3.2	65	Im Abbildungsverzeichnis ist zu präzisieren, dass es sich um die neuralgischen Punkte in der Abendspitzenstunde handelt.	Die Neuralgischen Punkte unterscheiden sich örtlich zwischen Morgen- und Abendspitze.	Die Präzisierung wird vorgenommen.	ja
5-8	VBL	l	3.2	66	Ebenfalls sind kernnahe Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Buslinien in die Mängelliste aufzunehmen: Pilatusplatz, Kreuzstutz, Schlossberg, Luzernerhof, Kantonalbank und Wey.	Zur Entlastung des Bahnhofs Luzern als öV-Drehscheibe der Agglomeration braucht es kernnahe Umsteigepunkte. Erst dadurch werden attraktive Umsteigebeziehungen ausserhalb des Bahnhofs Luzern möglich. Die betrieblichen Konzepte werden derzeit im Rahmen des Projekts Agglo Mobil Due erarbeitet. Die Konsequenzen auf die Infrastruktur müssen ins Agglomerationsprogramm einfließen.	Die Liste wird ergänzt (vgl. Kap. 3.2.2 und ÖV-10).	ja
5-8	VBL	o	3.2	67	Das Trolleybusssystem mit Eigentrasse weist annähernd ähnlich hohe Werte bezüglich Leistungsfähigkeit wie ein Tram auf. Die Leistungsfähigkeit des Trolleybusystems kann mit zusätzlicher Eigentrasse erhöht werden.	Die im Agglomerationsprogramm prognostizierte Entwicklung der Nachfrage auf den öV-Linien von 50 bis 60 Prozent bedingt neben grösseren Fahrzeugen einen angemessenen Verkehrsfluss für den öV. Nur mit zusätzlichen Busbeschleunigungsmassnahmen kann die notwendige Leistungsfähigkeit bereitgestellt werden.	Dies wird bereits mit verschiedenen Massnahmen umgesetzt (vgl. ÖV-11).	ja
5-22	Pro Velo	c	3.4	69	Ergänzung der Netzlücken in der Stadt Luzern: Xylophonweg bis Kasernenplatz Querung Neustadtstrasse – Winkelriedstrasse Querungen Raum Pilatusplatz	„Kleine“ zentrale Netzlücken verhindern eine Erhöhung des Modal Split.	In Kapitel 3.4.2 werden die wichtigsten Schwachstellen beispielhaft aufgeführt. Die erwähnten drei Schwachstellen werden jedoch auf der Schwachstellenkarte im Anhang V, Karte IV soweit möglich ergänzt (teilweise bereits vorhanden, z.B. Schwachstelle Pilatusplatz).	teilweise
5-22	Pro Velo	d	3.4	69	Aufbau einer aussagekräftigen Frequenzzählung des „Rad-Verkehrs“.	Es fehlt statistisches Zahlenmaterial um eine Entwicklung transparent zeigen zu können.	Das Anliegen wird im Rahmen des Projekts Monitoring Gesamtverkehr Luzern (vgl. Kap. 9.4.3) geprüft und soweit möglich berücksichtigt.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-22	Pro Velo	e	3.4	69	Im Kapitel 3.4 fehlt eine Aussage zum Potential des Velos / evt E-bike.	Bekanntlich ist das Velo (e-bike) für Strecken bis 5km (bis ca. 20Min Wegzeit) das effizienteste Fortbewegungsmittel. Dies sollte vermerkt und veranschaulicht werden.	Der Hinweis ist wertvoll und wird bei der Überarbeitung berücksichtigt (vgl. Kap. 3.4.1).	ja
5-21	VCS	j	3.1	61	Flächenverbrauch / Boden: steuernde Massnahmen aufzeigen: Mehrwertausgleich / Mehrwertabschöpfung, Einzonungsstopp, Einzonungen mit Auszonungen kompensieren.	Der Mehrwertausgleich ist bereits im heutigen RPG (Art. 5, Abs. 1) vorgesehen, wurde aber bisher lediglich von zwei Kantonen (BS und NE) sowie ein paar wenigen Gemeinden eingesetzt. Der Kanton Luzern hätte es mit der konkreten Umsetzung in der Hand, sich den nötigen finanziellen Spielraum für Rückzonungen zu verschaffen. Die Abschöpfung ein, auf- und umzonungsbedingter Mehrwerte stellt die Symmetrie her zur Entschädigung im Falle materieller Enteignung bei Rück- oder Abzonungen.	Zurzeit besteht keine verbindliche detaillierte Rechtsgrundlage für den Kanton Luzern betreffend Mehrwertabschöpfung. Ob sich im Zusammenhang mit der auf nationaler Ebene eingereichten Landschaftsinitiative und dem Gegenvorschlag in Form der zurzeit im Parlament diskutierten RPG Revision in absehbarer Zeit solche neuen verbindlichen Rechtsgrundlagen ergeben werden, ist noch offen. Einzonungen müssen sich gemäss KRP 09 KA S1-5 auf einen ausgewiesenen Bedarf abstützen bzw. andernfalls mit Auszonungen kompensiert werden. Eine diesbezügliche Präzisierung des Textes ist zweckmässig (vgl. Kap. 3.1.3).	teilweise
5-14	Pro Bahn	c	3.2	66	Hinzufügen bei Umsteigepunkte: Handlungsbedarf besteht an den Bahnhöfen in Ebikon, Horw, Rothenburg und Verkehrshaus.	Verkehrshaus sollte als S-Bahn-Knoten aufgenommen werden. Die S-Bahn-Station besteht bereits, jedoch nicht an geeigneter Stelle. Die Verkehrshausstation mit entsprechender besserer Erschliessung an den öV könnte als Feinerschliessung für Quartier Würzenbach, Adligenswil, Udligenswil, Büttenen und Meggen dienen. Die überlasteten Zulaufstrecken Luzernerhof und Haldenstrasse würden entlastet. Betriebliche Massnahmen bei der S-Bahnhaltestelle Verkehrshaus sind Voraussetzung.	Die S-Bahn-Haltestelle Verkehrshaus hat nur eine geringe Umsteigefunktion. Die Fahrt vom Verkehrshaus mit der S-Bahn ist fast gleich lang wie die Fahrt mit dem Bus (ohne Stau). Die S-Bahn dient lediglich als Alternative. Die Zulaufstrecken auf der Strasse müssen dem öV-Aufkommen entsprechend ausgebaut werden. Künftig sollen sogar noch mehr Busse auf dieser Strecke verkehren (siehe öV-9).	nein
5-14	Pro Bahn	d	3.2	67	Kapitel 3.2.4, Abschnitt 2 – zusätzliche Schlussätze hinzufügen: Längerfristig ist eine Stadtbahn vorzusehen. Die künftigen Massnahmen sind so festzulegen, dass sie für eine allfällige spätere Stadtbahn kompatibel sind.	Begründung siehe Antrag A.	Die Einführung eines neuen Verkehrssystems ist in keiner Planung vorgesehen. Die bestehenden Systeme (Bahn, Trolleybus und Bus) sollen ausgebaut werden.	nein
5-15	IGöV	h	3.2	62	Fünf Umsetzungsschritte: Der dritte Schritt soll in zeitlicher Nähe des ersten Schrittes realisiert werden. Der vierte Schritt soll mit dem ersten Schritt kombiniert werden. Der fünfte Schritt ist utopisch. Die Anstrengungen (finanzielle Mittel und Kräfte) sollen besser da gebündelt werden, wo der dringendste Bedarf und die grösste Netzwirkung vorhanden sind und somit gar nicht aufgeführt werden, um die Glaubwürdigkeit zu behalten.	Mit einer Durchmesserlinie statt zwei übereinanderliegenden Kopfbahnhöfen lässt sich mit verhältnismässig geringen Mehrkosten ein markant höherer Zusatznutzen erreichen, weshalb die Durchmesserlinie schon im ersten Schritt oder (aus baubetrieblichen Gründen) zumindest in unmittelbarer zeitlicher Nähe realisiert werden soll. Mit der Durchmesserlinie werden Direktverbindungen möglich, sinken die Fahrzeiten auf Tangentialbeziehungen, verringern sich die konfliktreichen Umsteigeströme im Hauptbahnhof und erhöht sich die Effizienz des S-Bahnnetzes wesentlich. Die Einbindung der Küssnachterlinie erhöht die Attraktivität der S-Bahn gegenüber dem Bus aus dem Raum Meggen/Verkehrshaus und trägt so zur Verlagerung bei. Zudem werden S-Bahn-Durchmesserlinien möglich, wenn der Durchgangsbahnhof erstellt ist. Die Neubaustrecke Richtung Rothenburg oder Sempach dürfte ein sehr schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen. Das Netzergänzungsvolumen sollte mit diesem Schritt nicht überladen werden. Zwar entstehen ohne Entflechtung höhere fahrplanmässige Zwänge zwischen Fern- und S-Bahnverkehr; deren Lösung müsste aber kostengünstiger möglich sein.	Die Umsetzungsschritte basieren auf dem Rahmenplan SBB. Die Umsetzung richtet sich nach den vorhandenen Mitteln. Der 5. Schritt ist als Langfristziel zu verstehen. Eine entsprechende Grafik zu den verschiedenen Schritten wird eingefügt (vgl. Kap. 3.2.1).	zK
5-15	IGöV	i	3.2	62	Dringlichkeit Tiefbahnhof: Die Dringlichkeit des Tiefbahnhofs (als Durchmesserlinie) soll noch stärker betont werden, ebenso der Hinweis (S. 63), dass der im Netzausbau des Bundes vorgesehene Doppelspurabschnitt Rotsee durch den Tiefbahnhof zu ersetzen ist.	Zwar werden die Punkte erwähnt (auf S. 63), dürften aber in der Kurzfassung prägnanter dargelegt werden.	Die übergeordnete Bedeutung des Tiefbahnhofs ist bekannt, die zeitliche Realisierung und Priorisierung liegt jedoch nicht allein in der Kompetenz des Kantons Luzern und wird deshalb überprüft und gegebenenfalls zweckmässig angepasst, ebenso die Formulierungen im Kapitel 3.2.1.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-15	IGöV	j	3.2	63	Stärken: Als Stärke soll der 7.5'-Takt gelten, nicht der 15'-Takt. Die Unterscheidung in Stadt und Kernagglomeration soll geändert werden in „Hauptachsen und Nebenachsen“.	Die IGöV erachtet es nicht als Stärke, dass auf den Buslinien in der Kernagglomeration der 15'-Takt gilt. Dies sollte Mindeststandard sein; ein 7.5'-Takt wäre eine Stärke (was auf vielen Linien auch Realität ist). Die Stadt und Kernagglomeration sind ein einziger funktionierender Raum; die Abstufung der Taktraster anhand der Stadtgrenze greift zu kurz und berücksichtigt die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse zu wenig. So sollen bspw. die ESP in der Kernagglomeration von dichteren Takten bedient werden als gewisse Stadtquartiere.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Im Rahmen von Agglomeration wird das Angebot gemäss der Nachfrageentwicklung dimensioniert. U.a. sollen grössere Fahrzeuge eingesetzt werden anstelle von mehr Angebot. Dies auch mit dem Ziel, die Korridore und das Zentrum zu entlasten.	nein
5-15	IGöV	k	3.2	64	Schwächen: Als zusätzliche Schwächen sollten fehlende Tangentiallinien, ungenügendes S-Bahnangebot in Kernagglomeration, zu grosse Fremdbehinderungen durch den MIV und zu wenig Buspriorisierung aufgenommen werden.	Selbsterklärende Punkte.	Die Schwachstellen werden ergänzt (vgl. Kap. 3.2.2).	ja
5-15	IGöV	l	3.2	64	Chancen: Die S-Bahn muss in den drei Korridoren zum öV-Rückgrat werden und darf nicht nur Ergänzung/Alternative zum Bus sein.	Die S-Bahn muss so ausgebaut werden (dichtere Takte, zusätzliche S-Bahnstationen), dass sie fähig ist, eine markante Nachfrageverlagerung vom Bus (und MIV) aufzunehmen.	Ein substanzieller Ausbau des S-Bahnsystems kann erst mit der Realisierung des Tiefbahnhofs erfolgen. Dies wird bezüglich den Chancen bzw Risiken präzisiert.	teilweise
5-15	IGöV	m	3.2	64	Chancen: Bergen ausgelastete Strassen nicht auch eine gewisse Gefahr für den ÖV?	Die Gefahr von Fremdbehinderungen ist real, sofern nicht umfassende Busbevorzugungsmassnahmen umgesetzt werden.	In den Massnahmenblättern ÖV-11 werden verschiedene Buspriorisierungsmassnahmen aufgezeigt.	teilweise
5-15	IGöV	n	3.2	64	Chancen: Politische Beschlüsse können zumindest auf nationaler Ebene eher als Gefahr formuliert werden, weil der Raum Luzern nicht als erste Priorität betrachtet wird.	Die finanziellen Mittel sollen für die Schlüsselmassnahme(n) ja weitgehend vom Bund kommen, also sind die unsicheren politischen Beschlüsse zugunsten dieser Massnahmen eher eine Gefahr denn eine Chance. Eine Chance wären die Beschlüsse eher, wenn es Kantonsmittel betreffen würde.	Diese Betrachtungsweise von Chancen und Risiken wird zur Kenntnis genommen. Die Kommunikationstätigkeit auch gegenüber den Bundesbehörden ist wichtig und soweit als möglich zu intensivieren.	teilweise
5-15	IGöV	o	3.2	64	Abschnitte mit erschwerten Busbetrieb: Es handelt sich um 106 Busse pro Stunde und Richtung und nicht um ebenso viele Buslinien.		Die Aussage wird präzisiert (vgl. Kap. 3.2.3).	ja
5-15	IGöV	p	3.2	66	Umsteigepunkte: Präzisieren, ob Rothenburg Dorf oder Station gemeint ist. Es fehlt in der Aufzählung der Bahnhof Emmenbrücke (im Zusammenhang auch mit dem Seetalplatz bzw. der Verschiebung des Bahnhofs).	Aufgrund des Massnahmenblattes ist anzunehmen, dass es sich um Rothenburg Station handelt. Der Umsteigepunkt Emmenbrücke ist für das Ortsbusnetz sehr wichtig im Zusammenhang mit dem Seetalplatz.	Dies wird im Kap 3.2.2 und im Rahmen der Massnahmenblätter (vgl. ÖV-6.1) konkretisiert.	ja
5-15	IGöV	q	3.2	67	Trends öV-Systeme der Zukunft: Dass ein Tram angebracht wäre, wird als eine zu pauschale Aussage betrachtet, welche unter Umständen kaum finanzierbare Begehrlichkeiten wecken kann. Das heutige Bussystem bietet mehrheitlich eine theoretisch genügend hohe Kapazität, welche in der Praxis aufgrund von Paketbildungen (Fremd- und Eigenbehinderungen) hingegen nicht ausgeschöpft werden kann.	Das öV-System der Agglomeration Luzern soll nicht um ein zusätzliches System erweitert werden. Die anzustrebende Verlagerung der Nachfrage auf die S-Bahn und das ergänzende Bussystem vermögen die Nachfrage bestens abzudecken. Die Weiterentwicklung des S-Bahnsystems kostet zwar mehr, bringt für das Gesamtsystem aber einen höheren Nutzen.	Die Einschätzung wird geteilt.	zK
5-15	IGöV	r	3.2	67	Nachfrageentwicklung 2030: In den Hauptaussagen fehlen im Bereich des überdurchschnittlichen Wachstums die Gebiete Horw und Bahnhof/Tribschen.	Beide Gebiete sind Teil von ESP-Planungen und durch die S-Bahn und/oder Bushauptkorridore angeschlossen.	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen (vgl. Kap. 3.2.5).	teilweise
5-15	IGöV	s	3.5	71	Mobilitätsmanagement: Die Mobilitätszentrale soll künftig nicht nur virtuell, sondern auch an zentraler Stelle physisch sichtbar werden, im Sinne einer Verkaufs- und Beratungsstelle, wo alle Angebote aus dem Bereich der (nachhaltigen) Mobilität aus einer Hand kommen.	Beispiele Freiburg im Breisgau, Baden AG	Die Umsetzung ist angesichts der verschiedenen Interessen der Beteiligten, der Örtlichkeiten im Bahnhof Luzern und der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in den nächsten Jahren nicht realistisch.	nein

Bericht

Kapitel 4 Zukunftsbild

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-1	SZ	a	4.1	73	Küssnacht ist in der Grafik mit einem gelben Punkt einzuzichnen und der Verkehrsstrom zu den Seegemeinden mit einem grauen Balken darzustellen, analog Richtung Regionalzentrum Hochdorf.	Küssnacht ist regionales Zentrum für Einkauf und Kultur.	Küssnacht ist wie Malers eine Stützpunktgemeinde innerhalb der Agglomeration Luzern und hat dementsprechend keine überregionale Bedeutung wie z.B. Rotkreuz. Es handelt sich hier nicht um überregionale Verkehrsströme, weshalb kein grauer Balken darzustellen ist.	nein
2-1	SZ	b	4.4	90	Unter „3. Äussere Landschaft“ wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen von LEKs ökologische Vernetzungen beinhaltet sind. Das Umweltdepartement legt Wert darauf, dass diese Vernetzungen so angelegt werden, dass dadurch die Effektivität des Wildtierkorridors SZ4/ZG4 (Rigi-Hohle Gasse-Rooterberg-Reusstal) verbessert wird.	Es müssen noch mehr Vernetzungselemente geschaffen werden, um Verbindungslücken im Wildtierkorridor SZ4/ZG4 zu schliessen.	Dies wird so zur Kenntnis genommen und gestützt auf das Massnahmenblatt LE-3 im Themenbereich ökologische Vernetzung weiterverfolgt.	z.K.
2-1	SZ	c	4.4	91	Unter „4. Naturnahe Erholung Meggerwald-Chiemen/Rooterberg-Dottenberg und Blattenberg“ wird darauf hingewiesen, dass ein dichtes Netz an attraktiven Wanderwegen geschaffen werden soll. Das Umweltdepartement weist darauf hin, dass die grundsätzlich begrüßenswerten Bemühungen um Wanderwege unter Rücksicht auf Flora und Fauna realisiert werden. So sind menschliche Störungen der Wildtiere insbesondere durch Wanderwege im Bereich des Wildtierkorridors SZ4/ZG4 möglichst zu vermeiden.	Der Erholungsdruck auf die Natur nimmt ständig zu. Demzufolge ist es essenziell, dass Massnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass dieser Druck keine negativen Auswirkungen auf die Wildtierbestände hat.	Eine textliche Ergänzung wird unter Ziffer 4.a. vorgenommen: "...extensive Erholungsnutzung unter Schonung der Wildtiere".	ja
4-1	L20	e	4	73 - 92	Zukunftsbild um funktionale Gliederung ergänzen.	Es fehlt eine Vorstellung zur funktionalen Gliederung der Agglomeration. Wo soll der Einkauf im Vordergrund stehen, wo Industrie, wo Dienstleistung, wo Schulen, etc. Ohne diese besteht die Gefahr, dass ein buntes Gemisch überall entsteht und dies führt wiederum z.B. zu unnötigen und vermeidbaren Verkehrsströmen.	Das Zukunftsbild beinhaltet bereits eine wesentliche funktionale Gliederung.	nein
4-1	L20	f	4.2	77	Präzisierung: Defizite in Gestaltung - Luzern Süd.	Dies betrifft vor allem den Bereich Schlund. Deutlich mehr Gestaltungswillen bei der Überführung des Agglomerationswildwuchses in eine zukunftsfähige Urbanität (Siedlungsgestaltung, Freiraumgestaltung, öffentlicher Raum). Im Bahnhofgebiet trifft das nicht zu.	Die Präzisierung wird soweit zweckmässig unter Ziffer 1.d. vorgenommen sowie mit den Massnahmen SI-12 und SI-13 weiterverfolgt.	teilw. Ja
4-1	L20	g	4.3	79, M23	79, M23 Ergänzung: Siedlungstrenngürtel in Horwer Halbinsel.	Ökologische Wichtigkeit, Naherholung.	Eine entsprechende Ergänzung wird im Zukunftsbild 3a vorgenommen. Die Horwer Bevölkerung hat sich für eine wesentliche Freihaltung der Horwer Halbinsel ausgesprochen. Dies soll entsprechend mit einer Signatur im Zukunftsbild aufgenommen werden. Das Massnahmenblatt SA-1 Siedlungsbegrenzungen wird in Bezug auf das weitere Vorgehen zur Konkretisierung der Siedlungsbegrenzungen ergänzt und präzisiert.	ja
4-1	L20	h	4.3	83, M29	Ergänzung: Die Horwer Halbinsel muss frei bleiben.	Ökologische Wichtigkeit, Naherholung, so geplant, soll nicht aufgehoben werden.	Dies wird mit einer Ergänzung der Siedlungsbegrenzung Horwer Halbinsel aufgenommen (vgl. Zukunftsbild 3a und Massnahme SA-1).	ja
4-1	L20	i	4.4	89	Weglassen: Horwer Halbinsel, Meggerhorn: Seeufer nicht in intensiver Nutzung.	Zu schlecht mit öV erschlossen, ökologischer Werterhalt.	Das Zukunftsbild 4 wird angepasst. In Horw beinhaltet das Gebiet Winkel eine intensive Nutzung. Das Meggerhorn ist kein Seeufer mit intensiver Nutzung.	teilw. Ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-7	Küssnacht	b		473 / 98	Küssnacht ist in der Grafik als regionales Zentrum für Einkauf und Kultur mit einem gelben Punkt darzustellen.	Küssnacht ist ein regionales Zentrum für Einkauf und Kultur.	Küssnacht ist wie Malters eine Stützpunktgemeinde innerhalb der Agglomeration Luzern und hat dementsprechend keine überregionale Bedeutung wie z.B. Rotkreuz.	nein
3-7	Küssnacht	c		473 / 98	Der Verkehrsstrom zu den Seegemeinden (Weggis und Vitznau) ist mit einem grauen Balken - analog zum Verkehrsstrom Richtung Regionalzentrum Hochdorf - darzustellen.	Der motorisierte Individualverkehr von den Seegemeinden in Richtung Agglozentrum Luzern und via A4 nach Luzern Nord und Zug/Zürich hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Auf der Kantonsstrasse zwischen Küssnacht und Greppen werden bereits heute täglich 11'500 Fahrzeuge, im Zentrum Küssnacht 18'000 und Richtung A4 sogar 22'000 Fahrzeuge gezählt.	Es handelt sich hier nicht um überregionale Verkehrsströme, weshalb kein grauer Balken darzustellen ist.	nein
3-11	Rain	b	4.3	79	Im Zukunftsbild 3a sollte für Rain der Siedlungsraum nicht nur das ursprüngliche Dorfzentrum sondern auch das Gebiet Sandblatten umfassen.	Die Begrenzung des Siedlungsraum sollte alle wichtigen Siedlungsgebiete von Rain umfassen.	Das Zukunftsbild 3a wird angepasst. Der Kreis Rain wird in Richtung Sandblatten verschoben.	ja
3-11	Rain	c	4.3	84	Die Formulierung in 2.b mit einer Begrenzung der Siedlungsentwicklung auf das Siedlungsgebiet 2010 und die Anforderungen an Neueinzonungen (städtebauliche Konzepte) schaffen zu starke Restriktionen. Das Agglomerationsprogramm Luzern zweite Generation ist entsprechend anzupassen.	Für die Gemeinde würde ein faktisches "Einzonungsverbot" resultieren und die Gemeindeautonomie würde in dieser Hinsicht enorm eingegrenzt. In der Folge verhindert dies ein massvolles, kontinuierliches Wachstum, welches für eine gesunde finanzielle Basis der Gemeinden notwendig ist. Zudem sollten die Anforderungen an Neueinzonungen so gestellt sein, dass sie auch für ländliche Gemeinden umsetzbar sind.	Diese Prioritäten der Siedlungsentwicklung im Zukunftsbild stützen sich auf die Vorgaben des Raumplanungsgesetzes und den Kantonalen Richtplan, insbesondere S1-5.	nein
3-6	Seegemeinden	b		473 / 98	Küssnacht ist in der Grafik als regionales Zentrum für Einkauf und Kultur mit einem gelben Punkt darzustellen. Der Verkehrsstrom zu den Seegemeinden (Greppen, Weggis und Vitznau) ist mit einem grauen Balken - analog zum Verkehrsstrom Richtung Hochdorf - darzustellen.	Küssnacht ist ein regionales Zentrum für Einkauf und Kultur.	Küssnacht ist wie Malters eine Stützpunktgemeinde innerhalb der Agglomeration Luzern und hat dementsprechend keine überregionale Bedeutung wie z.B. Rotkreuz. Es handelt sich hier nicht um überregionale Verkehrsströme, weshalb kein grauer Balken darzustellen ist.	nein
3-14	Ebikon	a	4.3	79	Im Gebiet Ebikon-Rotsee ist ebenfalls eine Siedlungsbegrenzung aufzunehmen.	Eine Siedlungsausdehnung hin zum Rotsee ist nicht erwünscht.	Eine Siedlungszäsur, welche sich auf den kantonalen Richtplan mit dessen Siedlungstrennräumen stützen würde, ist hier nicht erforderlich. Im Zukunftsbild 3a wird jedoch eine Siedlungsbegrenzung eingefügt.	teilweise
3-14	Ebikon	b	4.3	83	Im Gebiet Ebikon-Rotsee ist ebenfalls eine Siedlungsbegrenzung aufzunehmen.	Eine Siedlungsausdehnung hin zum Rotsee ist nicht erwünscht.	Die Siedlungsbegrenzung wird im Zukunftsbild 3a aufgenommen. Das Massnahmenblatt SA-1 Siedlungsbegrenzungen wird in Bezug auf das weitere Vorgehen zur Konkretisierung der Siedlungsbegrenzungen ergänzt und präzisiert.	ja
3-16	Luzern	s	4.1	73	In den vorliegenden Zukunftsbildern ist eine Quantifizierung vorzunehmen.	Es ist entscheidend für die Ausgestaltung der Mobilitätsinfrastruktur, wie viele Menschen in der Agglomeration Luzern im Jahre 2030 wohnen und arbeiten. Ebenso wichtig ist die Quantifizierung der Mobilitätsströme auf den Hauptachsen an den Grenzen des Agglomerationsraumes (zum Beispiel Überlagerung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs mit dem Agglomerationsverkehr auf dem Nationalstrassennetz). Auch die Pendlerströme von/nach Zürich, Bern und Basel sind wichtige Indikatoren.	In der Analyse ist diese Quantifizierung vorhanden.	nein
3-16	Luzern	t	4.3	85	Neueinzonungen nur zulassen, wenn minimale öV-Güteklassen eingehalten sind.	Dies sind ausgewiesene Erschliessungsdefizite gemäss Analyse Ist-Zustand in Kap. 2.	In Ziffer 4.b. wird eine textliche Ergänzung vorgenommen: "mit nutzungsgerechter öV-Erschliessung". Zudem wird das entsprechende Massnahmenblatt SA-2 ergänzt..	ja
3-16	Luzern	u	4	92	Aus den sechs Bildern für die drei Verkehrsarten öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr ist in einem neuen Kapitel 4.5 eine Gesamtverkehrssynthese zu erarbeiten.	Die Darstellung der drei Verkehrsnetze im Jahr 2030 erscheint uns zwingend erforderlich, um den Handlungsbedarf zu den heute bestehenden Verkehrsnetzen einwandfrei zu identifizieren und zu begründen. Zusätzlich müsste an einem Gesamtverkehrssystem 2030 aber auch der Nachweis erbracht werden, dass es funktioniert (quantitativ und qualitativ) im Sinne einer nachhaltigen urbanen Mobilität.	Aufgrund der Überlagerung der Anforderungspläne wird im Kap 5.6 eine Gesamtverkehrsstrategie in Form einer Synthese (grafisch und textlich) erstellt.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-3	NW	e	4.1	73	Das Zukunftsbild ist sehr umfassend und stimmt die Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstrukturen gesamtheitlich aufeinander ab. Die Abbildungen sind übersichtlich und mit den entsprechenden textlichen Ausführungen sehr gut verständlich. Es wird jedoch angeregt, zu Beginn des Kapitels 4 eine kurze Einleitung über Inhalt, Sinn und Zweck des Zukunftsbildes zu ergänzen.	Das Zukunftsbild ist ein zentrales Element des AP LU. Eine kurze Einleitung über Inhalt, Ziel und Zweck würde diesen Stellenwert unterstreichen und die Leserführung optimieren.	Es wird eine kurze Einleitung ergänzt (vgl. neues Kap. 4.1)	ja
2-3	NW	f	4.4	89	Das in der Gemeinde Hergiswil ausgeschiedene Naherholungsgebiet in Siedlungsnähe (siehe AP NW Karte Nr. 23) ist im Zukunftsbild 4 und auf den entsprechenden Karten in geeigneter Weise zu berücksichtigen.	Vor dem Hintergrund, dass Hergiswil im Perimeter des AP LU liegt, erachten wir die Berücksichtigung des Naherholungsgebietes als notwendig.	Dieses Naherholungsgebiet hat eher eine lokale Bedeutung.	nein
3-20	Hergiswil	e	4	83	Schaffung von Wohngebieten für exklusive Bedürfnisse. Erklärung.	Hergiswil unterstützt dieses Vorhaben, ohne aber die Siedlungsgebiete weiter gegen den Berg auszubauen. Im Rahmen des Siedlungsleitbildes (in Arbeit) wird dieses Thema aufgenommen.	Die Zukunftsbilder 3a und 3b werden angepasst, die Signaturen werden auf den neuen Siedlungsrand gesetzt.	ja
1-2	vif	k	4.3	80	1.c: Verkehr und Siedlung sind im ganzen Agglomerationsgebiet aufeinander abzustimmen – nicht nur im Agglomerationsumland.		Entwicklung im Agglomerationsumland; die Ziffern 1.c. und 1.d. haben fast die identische Aussage, dies wird präzisiert und unter Ziffer 1.c. zusammengefasst.	ja
4-2	Grüne	d	4.3	79 / 83	Zukunftsbilder 3a Siedlungsstruktur/3b Wohnen: Siedlungszäsuren und -begrenzungen ergänzen: Wichtig sind insbesondere Begrenzungen gegenüber den grösseren Freiräumen (Aggloparks) wie Sonnenberg, Horwer Halbinsel, Dietschiberg, Rotsee/Sedel.	Der Begrenzung der Zersiedelung ist im Rahmen des Agglomerationsprogramms eine hohe Bedeutung zuzumessen. Entsprechend klar und abschliessend sollten unerwünschte Entwicklungen benannt werden. Es braucht klare Grundlagen, um diese Entwicklungen auch wirklich verhindern zu können.	Es werden im Zukunftsbild 3a folgende Anpassungen vorgenommen: Dietschiberg (vgl. Entwicklungsstrategie der Stadt), Horwer Halbinsel (vgl. Beschlüsse der Gemeinde) und Rotsee/Sedel.	ja
4-5	GLP LU	a	4	-	Generell fehlt das Abschätzen energetischer Konsequenzen, so z.B. die Entwicklung des künftigen Energieverbrauchs sowie deren Bereitstellung oder aber Massnahmen zur Begrenzung des Energieverbrauchszuwachses.		Dies ist Aufgabe der Region und der Gemeinden und nicht eine Kernaufgabe des Agglomerationsprogramms. Vgl. aber Massnahme U-1.	nein
5-9	LSW	d	4.3	79 / 80	MB 23 Die bestehenden Siedlungszäsuren auf der Horwer Halbinsel sind durch entsprechende Markierung kartografisch zu verdeutlichen.	Die Horwer Halbinsel liegt grösstenteils im BLN-Gebiet Vierwaldstättersee und stellt ein wichtiges Naherholungsgebiet dar. Eine weitere Siedlungsentwicklung ist deshalb hier nicht vorzusehen. Insbesondere ist der Hang des Seeacher (oberhalb Langensand) als exponierter, nicht überbauter Hang freizuhalten und zu verhindern, dass sich die Siedlung entlang des Luzerner Beckens zu einem durchgehenden Band entwickelt (vgl. «Charta Vierwaldstättersee Ziel 03»). Deshalb sind beim Haslihorn, zwischen St. Niklausen und Langensand sowie im Gebiet Rosenau Siedlungszäsuren vorzusehen. Die Siedlung Stegen/Fälmis ist als separater Siedlungskern zu definieren und deshalb auch eine Siedlungszäsur im Bereich Hofrüti vorzusehen (vgl. Richtplan 1986).	Das Anliegen wird aufgenommen (vgl. Zukunftsbild 3a).	ja
5-9	LSW	f	4.3	83 / 85	MB 29 Punkt 4: «Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse» ist zu streichen. Das Massnahmenblatt 29 ist zu streichen	Die Bereitstellung extensiv genutzter Wohngebiete kann mit dem Ziel der häuslicheren Bodennutzung nicht in Einklang gebracht werden (Art. 1 RPG). Die entsprechend ausgewiesenen Gebiete liegen zudem in den sensiblen Seeufergebieten und widersprechen damit Art. 3. Abs. 2 lit c RPG. Hinzu kommt, dass diese Gebiete grösstenteils im BLN-Gebiet Vierwaldstättersee ausgewiesen werden. Die Auswirkungen auf die Ortsplanungen der Gemeinden sind unklar (z.B. Parkzone Meggen).	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Erarbeitung eines regionalen Konzepts für die Bezeichnung exklusiver Wohnlagen ist eine Aufgabe für die regionalen Entwicklungsträger gemäss KRPO9 S5-2. Vgl. Massnahme SA 4.	nein
5-9	LSW	g	4.3	85	Neueinzonungen.	Grundsätzlich sind die Bauzonen (zu) gross bemessen. Rückzonungen sind zu fördern. Sollten im Einzelfall Einzonungen erfolgen, sind diese durch entsprechende Auszonungen zu kompensieren.	Dieser Ansatz ist in der Agglomeration aufgrund des absehbaren Bevölkerungswachstums nicht richtig. Grundsätzlich richten sich Neueinzonungen nach Art 15 RPG und S1-5 des kantonalen Richtplans. Vgl. auch Massnahme SA-2.	nein
5-9	LSW	h	4.4	89	Es ist eine bessere Abstimmung mit den Naturschutzgebieten vorzunehmen.	Die Naturschutzgebiete (z.B. Steinibachried) stehen ohnehin schon unter sehr hohem Druck. Dieser ist zu vermindern und darf nicht noch verstärkt werden.	Naturschutzgebiete sind bereits geschützt. Der Schutz wird nicht geschmälert, sondern ggf verbessert (vgl. Massnahmen LE -2 bis LE-7).	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-9	LSW	i	4.4	89/ 91	Die Kategorie «Seeuferraum mit intensiver Nutzung» ist aufzuheben und die Seeufergebiete generell zu behandeln.	Verschiedene dieser Gebiete sind nicht – wie gefordert – mit dem öV gut erschlossen (z.B. Meggerhorn, Horwer Winkel). Die intensive Nutzung ist auf weniger ausgedehnte Gebiete zu konzentrieren. Hingegen ist die Bewirtschaftung der übrigen seeufernahen Gebiete detaillierter darzustellen und insbesondere aufzuzeigen, wo Zugänglichkeit zum See geschaffen wird.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Es gibt (schon seit langem) Seeabschnitte mit intensiver Nutzung.	nein
5-9	LSW	k	4.4	89	Auch die Zugangstore zu den Naherholungsgebieten (z.B. Bireggwald, Pilatushang, Meggerwald, Hundsrücken/Sedel, Eigenthal) sind besser zu definieren und infrastrukturell aufzuwerten. Massnahmenblatt S. 52	Durch eine deutlichere Definition der Zugangstore (insbesondere Anbindung an den öV) werden die Naherholungsgebiete aufgewertet und tragen tendenziell zur Minderung des Verkehrsaufkommens bei.	Aus der Optik des Agglomerationsprogramms muss zweckmässigerweise eine Beschränkung auf die Zugangstore von (über)regionaler Bedeutung erfolgen.	nein
5-9	LSW	l	4.4	91	Der Flussraum zwischen Spreuerbrücke und Reusszopf ist verstärkt in die Betrachtungen der ökologischen Aufwertung und der Zugänglichkeit explizit einzubeziehen.	Der Flussraum im Bereich Spreuerbrücke bis Reusszopf wird seit je ökologisch, städtebaulich und hinsichtlich der Erholung vernachlässigt, obwohl es sich um einen der zentralsten Räume handelt und dieser über viel Potenzial verfügt.	Eine textliche Ergänzung wird unter Ziffer 6.b. vorgenommen.	ja
5-15	IGöV	t	4.1	74	Optimale Erreichbarkeit: Unter Punkt c) fehlt die Aufführung von Tangentiallinien zwischen den Entwicklungsschwerpunkten.	Die Agglomeration Luzern muss die Konzentration der radialen Verkehrsströme soweit möglich und sinnvoll aufbrechen, um die Konflikte im Zentrum zu verringern und gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähiger zu werden.	Dies wird unter Ziffer 3.b. präzisiert und im Kap. 5.3.1 ergänzt.	ja
5-15	IGöV	u	4.2	78	Zentren der Entwicklungsräume: Die Erschliessung untereinander soll auch mit dem öV stattfinden. Grösstes Defizit ist dabei die Verbindung der Entwicklungsräume Nord und Rontal.	Die Verbindungen der Entwicklungsräume (insb. deren Zentren) darf nicht nur über die Stadt erfolgen, sondern muss auch per öV tangential möglich sein.	Dies ist unter Ziffer 3.b. bereits erwähnt, wird aber noch präzisiert.	teilweise
5-15	IGöV	v	4.3	86	Zukunftsbild Arbeiten: Auf das strategische Arbeitsgebiet Inwil ist zu verzichten. Hingegen soll das im Richtplan eingetragene strategische Arbeitsgebiet Rothenburg aufgeführt werden.	Der vorgesehene Standort Inwil liegt fernab jeder vernünftigen öV-Erschliessung ist mit dem Langsamverkehr nicht innert nützlicher Frist erreichbar und beeinträchtigt den Landschaftsraum am Agglomerationsrand wesentlich. Die Nähe zum Autobahnanschluss begünstigt insbesondere transportintensives Gewerbe und keineswegs hochwertige Arbeitsplätze. Hingegen wird der Standort Rothenburg als sinnvoller erachtet, weil die S-Bahnstation in unmittelbarer Nachbarschaft liegt und der neue Autobahnanschluss den zu erwartenden Bedarf nach MIV- und Lastwagenfahrten wohl zu schlucken vermag. Es ist auf eine ausgewogene Platzierung von Arbeitsplätzen zu achten. Einerseits haben Arbeitsplätze am Agglomerationsrand die angenehme Erscheinung zur Folge, dass die Gegenlastrichtung der Pendlerbewegungen unterstützt wird, was die Kapazitätseingänge der Lastrichtung mildern oder mindestens für eine bessere Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturen und Angebote sorgen kann, andererseits entsteht dadurch eine höhere tangential Nachfrage, welche kaum vernünftig mit dem öV abgedeckt werden kann.	Das strategische Arbeitsgebiet Inwil wird nicht gestrichen bzw. die strategische Arbeitsgebiete in Rothenburg und Gisikon werden gemäss KRP 09 ergänzt im Zukunftsbild 3c.	teilweise
5-15	IGöV	w	4.3	88	Strategisches Arbeitsgebiet: Eine genügende bzw. attraktive öV-Erschliessung ist in den Kriterien für die Ansiedlung unbedingt aufzunehmen. Und der volkswirtschaftliche Nutzen darf sich nicht nur auf den Steuerertrag beschränken, sondern muss u.a. auch die Art und Anzahl der Arbeitsplätze berücksichtigen.	Ohne eine attraktive öV-Erschliessung und die entsprechende Lage im Verkehrsnetz wird das Pendeln per MIV gefördert und werden so die Verkehrsprobleme verschärft.	Das Anliegen wird aufgenommen und in Ziffer 5.b. dargestellt.	ja
3-21	Rothenburg	a	4.3	79	Es sind auf kantonaler Ebene bzgl. innerer Verdichtung gesetzliche Grundlagen zu schaffen.	Im Bericht wird vom Anstreben resp. Forcieren einer inneren Verdichtung gesprochen. Wir begrüssen diese Zielsetzung. Es ist jedoch unrealistisch das Gefühl zu haben, ohne ein entsprechendes Regelwerk die Verdichtung erwirken, fördern bzw. durchsetzen zu können. Mit welchen Massnahmen will der Kanton in Anbetracht des fehlenden Regelwerks im Planungs- und Baurecht diese innere Verdichtung / Nachverdichtung regeln, sicherstellen? Ohne greifbare Bestimmungen wird sich ausserhalb der städtischen Siedlungen keine Verdichtung durchsetzen lassen.	Die anstehende Revision des Planungs- und Baugesetzes (PBG), welche seit Februar 2012 einer breiten Mitwirkung unterzogen wird, sieht Regelungen bezüglich einer verstärkten Anwendung der Siedlungsentwicklung nach innen vor.	zK

Bericht

Kapitel 5 Strategie

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-1	SZ	d	5	98	Das Symbol für attraktiven 30'-Takt-Regionalverkehr (Kreis) ist mit dem Symbol für Fernverkehr (Quadrat) zu ergänzen. Zusätzlich ist Küsnacht mit einem roten Punkt (attraktiver Bahnhof für Fern- und Regionalverkehr, analog Stans) darzustellen.	Auf der Bahnlinie zwischen Luzern und Küsnacht verkehrt die S-Bahn (Luzern-Brunnen S3) sowie der Voralpenexpress (Luzern-Romanshorn).	Die Bahnlinie zwischen Luzern und Küsnacht ist per Definition keine Fernverkehrs- sondern eine Regionalverkehrslinie. Küsnacht ist eine Stützpunktgemeinde innerhalb der Agglomeration Luzern und hat keine überregionale Bedeutung. Im Jahr 2010 sind bei der zb-Haltestelle Stans knapp 4'000 Fahrgäste pro Tag ein- und ausgestiegen, also wesentlich mehr als in Küsnacht. In den letzten Jahren sind diese Zahlen kontinuierlich gewachsen.	nein
2-1	SZ	e	5	99	Die Verkehrsverbindung von Weggis nach Küsnacht ist als wichtige Hauptstrasse einzuzeichnen. Zusätzlich ist die Südumfahrung Küsnacht als leistungsfähige Infrastrukturergänzung aufzuführen.	Der motorisierte Individualverkehr, von den Seegemeinden in Richtung Zürich hat in den letzten Jahren stark zugenommen.	In dieser Grafik sind nur die Strasseninfrastrukturen von überregionaler Bedeutung relevant.	nein
2-1	SZ	f	5	99	Die Südumfahrung Küsnacht soll als leistungsfähige Infrastrukturergänzung aufgeführt werden.	Die Südumfahrung Küsnacht fehlt in diesem Kapitel.	In diesem Kapitel sind nur die Strasseninfrastrukturen von überregionaler Bedeutung relevant und aufzuführen.	nein
2-1	SZ	g	5	101	Küsnacht ist mit einem hellgrünen Punkt (öV-Knoten mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten) aufzuführen und die Feinverteilung von Weggis her einzutragen.	Küsnacht ist ein öV-Knoten und fehlt in der Abbildung. Die öV-Pendlerzahlen in der Region wachsen stetig.	In Küsnacht wird aufgrund der Bedeutung als Stützpunktgemeinde kein grüner Punkt eingefügt. Die Feinverteilung wird jedoch in Richtung Greppen / Weggis / Vitznau dargestellt.	teilweise
2-1	SZ	h	5	101	Antrag: s. Massnahmenblätter.	Wir begrüssen die im Bericht Agglomerationsprogramm unter Ziffer 5.3.1. "Teilstrategie, Anforderungen an den öV" aufgezeigten öV-Knoten, S-Bahn-Verbindungen, Feinverteilungen und Taktsysteme, soweit diese den Kanton Schwyz betreffen, insbesondere den öV-Knoten Küsnacht mit den Bahnlinien S3 Luzern- Küsnacht-Immensee- Arth-Goldau und S32 Rotkreuz- Immensee- Arth-Goldau sowie den Buszubringern zum Knoten Küsnacht. Bei der S3 wird gemäss Agglomerationsprogramm ein 30-Min-Takt angestrebt. Wir möchten darauf hinweisen, dass ein Halbstundentakt auf der S3 aus unserer Sicht nur mit zusätzlichen Infrastrukturausbauten realisierbar ist (Problematik Einspurstrecke / Zugskreuzungen). Wir regen daher an, das Massnahmenblatt "Ausbau S-Bahnsystem Luzern" um eine Ziffer 4 "Massnahmen Luzern - Küsnacht - Arth-Goldau" zu erweitern.	Mit den alternierenden Voralpenexpresszügen einerseits und den S-Bahnzügen S3 kann für die aufgeführten öV-Knoten der 30-Min-Takt ermöglicht werden und weitere Haltestellen weisen dementsprechend ebenfalls eine solche Frequenz auf. Zusätzliche Infrastrukturausbauten drängen sich deshalb vorläufig nicht auf, die Ergänzung des erwähnten Massnahmenblatts wird dennoch vorgenommen (vgl. Massnahme ÖV-2.5), da die künftig allenfalls erforderlichen Infratstrukturanpassungen noch zuwenig klar sind.	teilweise
5-6	TCS	g	5	99	MIV 3: zu dieser Massnahme fehlt eine Aussage zur Bedeutung und Priorisierung. Es fehlen zudem konkrete Massnahmen. Dies ist im Aggloprogramm zu ergänzen.	Zumindest müsste im Aggloprogramm ein Korridor aufgezeigt werden. Ebenso fehlt eine Aussage zur Auswirkung dieser Massnahme auf die andern Achsen (Renggloch/Obernau, Littauerboden/Seetalplatz) und zur Priorisierung etc. Eine Beurteilung und Stellungnahme fällt deshalb schwer.	Es handelt sich im Kap. 5 um die Strategie und nicht um Massnahmen.	zK
5-6	TCS	h	5	101	Klarstellen, ob als Identifikationszentrum Emmen (Dorf) oder Emmenbrücke gemeint ist.	Unklarheit beheben.	Dies geht aus der Karte bzw. dem Zukunftsbild 2 eindeutig hervor, es handelt sich um Emmenbrücke (Bahnhofsgebiet, Gerliswilstrasse, Sonnenplatz, Gersag).	teilweise
5-6	TCS	i	5	102	Aussagen zu einer Vernetzung der Zentren mit dem motorisierten IV respektive einem entsprechend leistungsfähigen Strassennetz fehlt und ist zu ergänzen.	Diese Aussage wiedergibt die bereits mehrmals erhobene Forderung und absolute Notwendigkeit nach einer Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsformen.	Wenn die Zentren der Entwicklungsräume siedlungsverträglich an das Nationalstrassennetz angebunden sind, dann sind sie - aufgrund Verknüpfung von A2 und A14 - auch untereinander gut vernetzt. Dies kann im Kap. 5.3.2 unter der Anforderung MIV4 präzisiert werden.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-6	TCS	i	5	102	MIV 5 ist zu ergänzen mit der Aussage „unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Machbarkeit“. Dies gilt entsprechend auch für MIV 11 Seite 105.	Mit einer Kosten-/Nutzenabwägung müssen die zusätzlichen Aufwendungen jeweils beurteilt und durch die entsprechenden Nutzniesser bezahlt werden.	Die Anforderung der wirtschaftlichen Machbarkeit gilt generell und muss nicht bei jeder Textstelle explizit erwähnt werden.	nein
5-6	TCS	i	5	102	MIV 6 ist zu ergänzen mit der Aussage: Tempo-20 und Tempo-30-Zonen sind auch in engeren Zentrumsbereichen nur dort möglich, wo entsprechende Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Dies gilt entsprechend auch für MIV 11 Seite 105.	Damit Tempo-20 und Tempo-30-Zonen in den engeren Zentrumsbereichen durchgesetzt werden können, braucht es eine entsprechende Strassenraumgestaltung. Diese muss zudem für den öV und Schwerverkehr passierbar sein. Dies alles schränkt die Kapazität der Strasse erheblich ein. Aus diesem Grund können derartige Zonen in engeren Zentrumsbereichen nur umgesetzt werden, wenn entsprechende Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Beispiel Dorfkern Horw.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. In Kap. 5.3.2 Anforderung MIV6 werden die Massnahmen jedoch nicht erwähnt, da es hier um die Strategie geht; Der Text in Kap. 5.4.2 Anforderung MIV11 wird ergänzt.	teilweise
5-6	TCS	j	5	105	MIV 10: Der Ausdruck Verkehrsmanagement ist zu allgemein und soll präzisiert werden.	Verkehrsmanagement ist sehr umfassend. Es soll klar aufgezeigt werden, welche Aspekte eines Verkehrsmanagements zum Einsatz kommen werden, welche Kosten damit verbunden sind und welcher Nutzen erwartet wird.	Der Begriff Verkehrsmanagement wird in Kap. 5.4.2 Anforderung MIV10 soweit erforderlich konkretisiert. Im wesentlichen wird jedoch ein neues Massnahmenblatt GV-2 erstellt.	ja
5-6	TCS	k	5	108	MIV 13: Der Begriff Seeuferbereich ist im Text zu streichen.	Beispiele Haldenstrasse, Tribschenstrasse, Seeburgstrasse Luzern etc. In derartigen Gebieten braucht es keine zusätzlichen Massnahmen und Regelungen. Die Zufahrt zum Rotsee, als weiterer See in diesem Bereich, ist ebenfalls genügend geregelt.	Dies wird in Kap. 5.5.2 Anforderung MIV13 textlich angepasst.	ja
5-6	TCS	l	5	110-112	Auch dem MIV muss künftig in der Agglomeration ein adäquates Wachstum ermöglicht werden.	Ausser im Agglomerationszentrum ist diese Aussage zu allgemein und mit unzumutbaren Kostenfolgen verbunden. Leider macht der Entwurf des Aggloprogramms zu den Investitionskosten und den Folgekosten gerade beim öV praktisch keine genaueren Aussagen. Die Aussagen widersprechen zudem den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft. Selbst wenn die Bewilligungsbehörde für das Aggloprogramm beim Bund diese Aussagen gerne liest, dürfen wir sie nicht schreiben und müssen das falsche Bild in Bern von der Basis her korrigieren. Nur unter Einbezug aller Verkehrsformen werden die grossen Anforderungen an die künftige Mobilität einigermassen befriedigt werden können.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamtverkehrsstrategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. ergänztes Kap. 5.6.2). Die Betrachtung über einen längeren Zeitraum zeigt, dass sowohl in den MIV (u.a. Anschluss Kriens-Schlund, Anschluss + Zubringer Buchrain, Seetalplatz, Bypass) als auch in den öV (diverse neue S-Bahn Haltestellen, Tieferlegung Zentralbahn, Tiefbahnhof) beträchtliche Investitionen getätigt wurden bzw. geplant sind. Diese Argumentation wird an geeigneter Stelle dargestellt und damit der vermeintliche Konflikt zwischen MIV und öV/LV ausgeräumt.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme	
5-6	TCS	l		5110 - 112	Tiefbahnhof und Bypass mit Spangen Nord und Süd sind gleich prioritär zu behandeln.	Es erstaunt uns, dass selbst der Regierungsrat und die Berichtverfasser immer noch nicht zur Kenntnis genommen haben, dass ein Grossteil des öV auf der Strasse abgewickelt wird. Was nützt ein leistungsfähiger Tiefbahnhof, wenn ihn die Kundschaft nicht mehr erreichen kann. Ohne Entlastung des Agglomerationskerns vom Durchgangsverkehr durch die Spangen Nord und Süd und den Bypass ist eine weitere Bevorzugung des ÖV, der mit Bussen abgewickelt wird, im Agglomerationskern nicht möglich. Zudem werden die beiden Grossprojekte bei verschiedenen Bundesämtern bearbeitet und auf unterschiedliche Weise finanziert. Da wir heute nicht wissen, welche Finanzierung und welche Bundesämter (Projekte) schneller zum Ziel kommen, wäre es falsch, wenn wir eines dieser beiden Grossprojekte bereits heute benachteiligen würden. Es gilt vielmehr noch besser die gegenseitige Abhängigkeit aufzuzeigen.	In der Mitwirkungsvorlage wurde dem Tiefbahnhof aufgrund dem Zeitplan des Vorprojekts, dem laufenden (Lobbying) Verfahren FABI und aus taktischen Gründen ein rascher Realisierungsbeginn zwischen 2015 bis 2018 notiert; für den Bypass – aufgrund der zurzeit fehlenden polit. Einflussmöglichkeiten – ein solcher von >>2018. Diese (vermeintliche) ungleiche Prioritätensetzung hat zu verschiedenen Anträgen geführt, es wurde dabei eine Abkehr vom langjährigen politischen Verkehrskompromiss (Letter Of Intent) befürchtet. Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2). Obwohl es übergeordnete Massnahmen sind, werden die beiden Massnahmenblätter belassen und detaillierter dargestellt, insbesondere um im Prüfprozess alle wesentlichen Argumente dargestellt zu haben.	ja	
5-6	TCS	l (2)		5110 - 112	Kombinierter Güterverkehr Strasse - Schiene: die Aussage „Gestiegen ist dabei die Bedeutung des kombinierten Güterverkehrs Strasse – Schiene“ ist zu korrigieren.	Der kombinierte Güterverkehr Schiene – Strasse innerhalb der Schweiz ist, wie uns in der Praxis engagierte Unternehmen bestätigen, in vielen Bereichen der Wirtschaft kaum sinnvoll. Zudem baut die SBB Cargo ihr diesbezügliches Engagement dauernd ab. Die Aussage ist zu überprüfen und der Realität anzupassen.	Die Aussage zum kombinierten Güterverkehr wird gestrichen.	ja	
5-6	TCS	l (2)		5110 - 112	Beruhigung des Verkehrs in Dorf- und Stadtzentren.	Demgegenüber fehlen Aussagen zu möglichen Umschlagpunkten für Grosstransporter 40t, Kleinlastwagen etc. für die Feinverteilung im Agglozentrum. Seriöse Aussagen dazu bedingen die grundsätzliche Akzeptanz des Strassengüterverkehrs und eine seriöse Auseinandersetzung und Bearbeitung der damit zusammenhängenden Fragen durch die Berichtverfasser.	Der kantonale Richtplan enthält das Kapitel M7 Güterverkehr. Abklärungen zu Umschlagplätzen wurden durchgeführt. Die Möglichkeiten im Agglomerationszentrum sind aber äusserst beschränkt.	ZK	
5-6	TCS	l (3)		5110 - 112	Qualifizierte Aussagen zu Zeithorizonten fehlen. Der Regierungsrat muss das Aggloprogramm mit einem Realisierungsprogramm und einem darauf abgestimmten Finanzplan ergänzen.	Ebenso fehlen vertiefte Aussagen zur Menge und Organisation der Ver- und Entsorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft der Agglomeration. Sollen künftige grössere Veränderungen an der Infrastruktur (z.B. Bau des Tiefbahnhofs etc.) weiterhin zu derart katastrophalen Verkehrsverhältnissen führen wie die Sanierung des Cityrings? Wir erwarten da konkrete Aussagen.	Bei allen Massnahmen werden die Kostenschätzungen (vgl. Kap. 6) und die Priorisierung (vgl. Kap. 7) ergänzt sowie definitiv vorgenommen. Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht. Der Bau des Tiefbahnhofs kann - mit Ausnahme des Bahnhofparkings - weitgehend unabhängig von den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen erfolgen (vgl. Massnahme GV-1.3).	teilweise	
5-7	Parking Luzern	c		5.5	105	Die in MIV7 sicherzustellende Basiserschliessung ist zu quantifizieren.	Erst die Quantifizierung lässt Schlüsse zu betreffend Strassenraumzuteilung und Parkierungsräume, sowohl auf Strasse als auch in Anlagen.	Die Quantifizierung erfolgt über die Analyse sowie über die Massnahmen und nicht in der Strategie.	nein
5-7	Parking Luzern	d		5.5	108	Für die in MIV13 vorgesehene Lenkung der Erschliessung für Erholung und Tourismus im Zentrum sind Kriterien zu formulieren.	Die Kriterien sind wichtig für die Einschätzung der künftigen Entwicklungen von touristischen Einrichtungen wie KKL.	Folgende textliche Ergänzung wird vorgenommen: Die MIV-Erschliessung wird bedarfsgerecht gelenkt. Kriterien werden hier nicht formuliert. Es wird auf das neue Massnahmenblatt GV-3 Verkehrskonzept (Car) Tourismus Luzern verwiesen.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-1	L20	j	5.1	95	Präzisierung: SL4 zu schwammig formuliert.	Für Siedlungsbegrenzungen müssen klare, wasserdichte Richtlinien vom Kanton kommen, die Gemeinden haben zu grosse Eigendynamik sonst.	Die Strategie in SL 4 bleibt richtig. Die konkretere Umsetzung insbesondere bezüglich der Siedlungsbegrenzungen erfolgt in einem spezifischen Massnahmenblatt SA-1.	teilweise
4-1	L20	k	5.1	96	SL6: innerstädtische Sanierungsgebiete Wohnen fehlen in Agglomeration.	Z.B. Allmend-Krienserstrasse Horw.	Folgende textliche Anpassung wird in SL3 vorgenommen: "...bisherige unternutzte oder sanierungsbedürftige Siedlungsgebiete ...".	ja
4-1	L20	l	5.2	99	MIV1: streichen.	Überflüssig, Regionalverkehrsproblem nicht Durchgangsverkehrsproblem, falsche Priorisierung, zieht Verkehr allenfalls noch an, am Modalsplit arbeiten.	Der Bypass ist eine wichtige Massnahme gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan.	nein
4-1	L20	m	5.2	100	Total überarbeiten: LV1: Regional wichtige Radrouten fehlen: Horw- Stadt, Kriens-Stadt.	Von Kriens und Horw will man auch in die Stadt. Das Nationale Radroutennetz hat keine Relevanz für die Agglo. Hier wurde - im Gegensatz zu andern Verkehrsteilnehmern - nicht einmal eine Analyse gemacht, sondern nur bestehende allg. Konzepte wiedergegeben. Es besteht dadurch die Gefahr, dass man merkt, dass man hier offensichtlich nicht investieren will. Dies gehört aber dazu, um den Modalmix auch im Agglobereich zu verbessern.	In der vorliegenden Grafik geht es um die Radrouten von (über)regionaler Bedeutung (Anbindung der Agglomeration nach aussen). Die nationalen Radrouten Nr. 3 und 9 haben Relevanz für die Region, die Analyse erfolgt im Teilbereich Langsamverkehr, Kriens stellt bis dato keine regionale Radroute.	nein
4-1	L20	n	5.4	105	MIV8, MIV9: streichen.	Führen nur zu Mehrverkehr, Spez. Südzubringer, am Modalsplit arbeiten.	Das sind wichtige Massnahmen gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan.	nein
4-1	L20	o	5.2	110	5.6.1 Letzte Zeilen streichen I (Schlüsselmassnahmen, Nationalstrassen).	Nicht mehr nötig, falsche Priorisierung.	Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und des Agglomerationsprogramms Luzern.	nein
3-4	Emmen	f	5.2	95	Zu SL4: Der Satz „Da mittelfristig genügend Arbeitsplatzreserven vorhanden sind, werden keine neuen grösseren reinen Arbeitszonen mehr festgelegt.“ soll mit „ausser es handelt sich um projektbezogene Einzonungen an Orten mit hervorragender Erschliessung.“ erweitert werden.	Es soll die Möglichkeit offen gelassen werden, dass die Gemeinden in Ausnahmefällen Einzonungen erlauben, sofern diese projektbezogen sind, eine Baulandhortung ausgeschlossen werden kann und sich kein anderes Grundstück für die entsprechende Nutzung eignet.	Der Text in SL4 wird angepasst.	ja
3-4	Emmen	g	5.6	111	Konkretere Angaben zur Steigerung des Anteils des öV (Modalsplit) sind gewünscht.	Es wäre wünschenswert, wenn quantitative Modalsplit-Ziele aufgezeigt und mit den Zielen des Verkehrsverbundes Luzern koordiniert werden.	Konkretere Angaben werden aufgenommen (Erhöhung des Modalsplits von 16 auf 18% innerhalb von vier Jahren), vgl. z.B. Kap. 3.5.9 oder 5.6.2.	ja
3-7	Küssnacht	d	5.2	98	Das Symbol für den attraktiven 30'-Takt-Regionalverkehr (Kreis) ist mit dem Symbol des attraktiven 30' Takt Fernverkehr (Quadrat) zu ergänzen.	Auf der Bahnlinie zwischen Luzern und Küssnacht verkehrt die S-Bahn (Luzern-Brunnen S3) sowie der Interregio (Voralpenexpress Luzern-Romanshorn). Der Bahnhof Küssnacht verzeichnet heute breits ein Ein- und Aussteigen von 2'800 Personen pro Tag. Die Passagierfrequenzen auf den fünf Buslinien steigen jährlich im zweistelligen Prozentbereich. Mit dem neuen Bahn- und Busbahnhof (Eröffnung im Dezember 2011) wird das Umsteigen in Küssnacht noch attraktiver.	Die Bahnlinie zwischen Luzern und Küssnacht ist per Definition keine Fernverkehrs- sondern eine Regionalverkehrslinie. Küssnacht ist eine Stützpunktgemeinde innerhalb der Agglomeration Luzern und hat keine überregionale Bedeutung. Im Jahr 2010 sind bei der zb-Haltestelle Stans knapp 4'000 Fahrgäste pro Tag ein- und ausgestiegen, also wesentlich mehr als in Küssnacht. In den letzten Jahren sind diese Zahlen kontinuierlich gewachsen.	nein
3-7	Küssnacht	e	5.2	98	Küssnacht ist mit einem roten Punkt (attraktiver Bahnhof für Fern- und Regionalverkehr, analog Stans) darzustellen.			
3-7	Küssnacht	f	5.2	99 / 105	Die Verkehrsverbindung von Weggis nach Küssnacht ist als wichtige Hauptstrasse - analog Richtung Hochdorf und Wohlhausen - einzuzeichnen (siehe auch 5.4.2 / Massnahme MIV10 auf S. 105).	Der motorisierte Individualverkehr von den Seegemeinden in Richtung Agglozentrum Luzern und via A4 Richtung Luzern Nord und Zug/Zürich, hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Auf der Kantonsstrasse zwischen Küssnacht und Greppen werden bereits heute täglich 11'500, im Zentrum Küssnacht sogar 18'000 Fahrzeuge gezählt. Die Luzerner Seegemeinden sind attraktive Wohngebiete. Die Siedlungen und damit auch der	Im Kapitel 5.2.2 sind nur die Strasseninfrastrukturen von überregionaler Bedeutung relevant und aufzuführen.	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-7	Küssnacht	g		599 / 105	Die Südumfahrung (Abschnitt 1 und 2) Küssnacht sei als leistungsfähige Infrastrukturgängung aufzuführen (siehe auch 5.4.2 / Massnahme MIV10 auf S. 105).	Verkehr werden auch in Zukunft weiter wachsen (Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse, S. 83) und die prekäre Verkehrssituation im Zentrum von Küssnacht weiter verschärfen. Küssnacht stellt für die Region zwischen Rigi und Rontal - d.h. insbesondere für die Luzerner Gemeinden Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Meierskappel, Greppen, Weggis und Vitznau - ein wichtiges regionales Identifikations- und Arbeitsplatzzentrum dar (Zukunftsbild 2, S. 76 und 3c, S. 86), mit wichtigen zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen. Um die Aufenthaltsqualität für Bevölkerung, Arbeiten, Einkaufen und Tourismus zu verbessern, muss das Zentrum dringend mittels einer Umfahrungsstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit dem Projekt FLAMA soll in Küssnacht nach dem Bau der Südumfahrung das Zentrum verkehrsberuhigt und gestalterisch aufgewertet werden.	Im Kapitel 5.4.2 ist auf der strategischen Ebene eine Umfahrungslösung für Küssnacht sowohl in der Grafik wie auch im Text bereits erwähnt. Im Kap. 6 wird die Südumfahrung Küssnacht als konkrete Massnahme neu aufgenommen (vgl. MIV-6).	teilweise
3-7	Küssnacht	h		5101 / 104	Küssnacht sei mit einem hellgrünen Punkt (öV-Knoten mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten) einzuzeichnen.	Die Anträge werden mit den stetig wachsenden öV-Pendlerzahlen in der Region und dem neuen Bahn- und Busbahnhof begründet. Im Weiteren führt die Linie 28 der Auto AG Schwyz von Küssnacht bis Root.	Küssnacht ist eine Stützpunktgemeinde innerhalb der Agglomeration Luzern und wird auch langfristig nicht dieselbe Erschliessungsqualität wie z.B. Rotkreuz aufweisen.	nein
3-7	Küssnacht	i		5101 / 104	Von der Gemeinde Udligenswil sei die Anbindung Feinverteiler (roter Pfeil) in Richtung S-Bahn-Station Root einzutragen.		Dieser Pfeil ist (im Götzental) bereits eingetragen.	nein
3-11	Rain	a	5.1	94	Gemeinden mit Siedlungsschwerpunkt Wohnen sollte ebenfalls eine Siedlungsentwicklung ermöglicht werden und diese nicht nur wie in SL2 beschrieben auf den Kernraum der Agglomeration beschränkt werden.	Tatsache ist, dass in Gemeinden mit Siedlungsschwerpunkt Wohnen, aufgrund deren Vorzüge, eine grosse Nachfrage, auch von Personen aus dem Metropolitanraum Zürich, besteht.	Jeder Gemeinde wird ein bestimmtes Bevölkerungswachstum zugestanden. Dieses muss jedoch nicht zwingend in ein Siedlungsflächenwachstum münden. Massgebend sind die Zentren- und Achsenstrategie gemäss R1-3 sowie auch S1-5 des kantonalen Richtplans.	nein
3-6	Seegemeinden	c		599 / 105	Die Verkehrsverbindung von Vitznau nach Küssnacht ist als wichtige Hauptstrasse - analog Richtung Hochdorf und Wohlhausen - einzuzeichnen (siehe auch 5.4.2 / Massnahme MIV10 auf S. 105). Zudem ist die Südumfahrung (Abschnitt 1 und 2) Küssnacht als leistungsfähige Infrastrukturgängung aufzuführen.	Das Gebiet, welches für die Luzerner Gemeinden Meggen, Adligenswil, Udligenswil, meierskappel, Greppen, Weggis und Vitznau regionales Identifikationszentrum ist, soll auch bei weiterer Verkehrszunahme attraktives Wohn- und Tourismusgebiet bleiben, das Zentrum Küssnacht sollte vom Durchgangsverkehr entlastet werden.	Im Kapitel 5.2.2 sind nur die Strasseninfrastrukturen von überregionaler Bedeutung relevant und aufzuführen. Im Kapitel 5.4.2 ist auf der strategischen Ebene eine Umfahrungslösung für Küssnacht sowohl in der Grafik wie auch im Text bereits erwähnt. Im Kap. 6 wird die Südumfahrung Küssnacht als konkrete Massnahme neu aufgenommen (vgl. MIV-6).	teilweise
3-12	Root	g	5.6	110	Kapitel 5.6.1 Gesamtverkehrsstrategie, Streichung des folgenden Teilsatzes : "..., wobei aber auch dem MIV der erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden muss."	Dem MIV wird heute bereits der erforderliche Platz zur Verfügung gestellt. Vielmehr besteht künftig die grosse politische Herausforderung, teilweise seinen Platz zu Gunsten des öV zu reduzieren.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamtverkehrsstrategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird.	nein
3-12	Root	h	5.6	112	Kapitel 5.6.5 Strategie weitere Mobilitätsmassnahmen Erwähnung des überkommunal koordinierten Parkplatzreglementes	Wird bei den Massnahmeblätter Seite 146 erwähnt, der Konnex zum Bericht wird nicht hergestellt.	Das Thema Parkplatzreglement wird in das Kapitel 5.6.7 aufgenommen.	ja
3-12	Root	i		??	Überarbeitung und Ergänzung des Bereiches „überkommunale Energieplanung“.	Dem Thema Energieplanung wird zu wenig Beachtung geschenkt. In den Massnahmen wird erwähnt, dass der Ausbau/Aufbau von Wärmenetzen mittelfristig erfolgt. Ein Ausbau/Aufbau muss sofort erfolgen. Generell wird nur die Abwärmenutzung sei es von der KVA, Swiss Steel AG etc. thematisiert. Neue Technologien wie zum Beispiel Geothermie als eine mögliche Alternative wird nicht einmal erwähnt. Mit dem Bau der Renegia, welche bis 2015 erfolgt, muss das Verteilnetz (Wärmeversorgung) bereits zum Teil aufgebaut und die restlichen Planungen abgeschlossen sein. Die vorgeschlagene Priorität A (2015-2018) erachten wir als nicht zielführend. Die Realisierung vom Verteilnetz muss sofort angegangen werden.	Der Hinweis ist berechtigt. Die überkommunale Energieplanung hat v.a. im Kernraum der Agglomeration durch die in der Antragsbegründung erwähnten Entwicklungen teilweise eine hohe Dringlichkeit. Energiebezogene Planungsaspekte müssen aber auch in die Massnahmen der Siedlungsentwicklung nach innen (Kap. 6.2.1) und der Siedlungsbegrenzung nach aussen (6.2.2) einfließen. Insbesondere aber wird auf die Massnahme U-1 verwiesen sowie auch auf das Kapitel E5 des Kantonalen Richtplans.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	v		5	93 Die Methodik der Strategieentwicklung ist sichtbarer zu machen.	Es ist nicht eindeutig, welche Rolle die Zukunftsbilder bei der Strategieentwicklung haben.	Die Zukunftsbilder werden den einzelnen Verkehrsstrategien vorangestellt. Eine grundsätzliche Logik liegt vor. Sie soll allerdings noch soweit als möglich geschärft werden (insbesondere im Kapitel 5.6), unter gleichzeitigem Abbau von Redundanzen.	teilweise
3-16	Luzern	w	5.2	98	ÖV3: Text ergänzen mit „Die Region Luzern ist zur Mitfinanzierung bereit.“	Dies ist bedeutend für die Kosten-Nutzen-Betrachtung bzw. beim Bund verbleibende Kosten.	In der Strategie werden keine finanziellen Verpflichtungen erwähnt. Dies ist Sache von noch offenen Verhandlungen und Vereinbarungen.	nein
3-16	Luzern	y	5.2	99	ÖV6: Wie ist „sinnvoll und nötig“ definiert. Diese Aussage ist zu konkretisieren.	Die Strategie soll klar und verständlich den Weg zum Zielzustand aufzeigen.	Dies ist abhängig von der Nachfrage und wird mit den Massnahmen(blättern) konkretisiert.	nein
3-16	Luzern	x	5.2	100	Die in LV2 und LV3 geforderten gedeckten Veloabstellplätze sind als Massnahme aufzunehmen.	Seit Jahren besteht insbesondere an Verknüpfungspunkten zwischen öV und Velo ein (zum Teil grosser) Nachholbedarf an Veloabstellplätzen bzw. Velostationen. Da die öV-Betreiber, namentlich die SBB sich nicht zuständig fühlen, bleibt die Aufgabe an den Standortgemeinden hängen.	Mit der Aufnahme der Velostation Bahnhof Luzern wird das Anliegen nach einem nachfragegerechten Ausbau der Veloparkierung zumindest beim Bahnhof Luzern erfüllt. Vgl. Massnahme MO-1.	teilweise
3-16	Luzern	z	5.2	100	LV3: An den dafür geeigneten Bahnhofstellen genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stellen. Hier ist „dafür geeignet“ zu streichen.	Aus unserer Sicht gibt es keine Haltestellen, die nicht geeignet sind.	Das Anliegen ist berechtigt. Die Anpassung wird in LV3 vorgenommen.	ja
3-16	Luzern	aa	5.4	105	MIV10: Zum Verkehrssystemmanagement (VSM) soll ein Massnahmenblatt erstellt werden.	Damit der Verkehr auch in den nächsten 5 bis 15 Jahren im Agglomerationszentrum bewältigt werden kann, sind VSM-Massnahmen unabdingbar. Die Stadt Luzern will diese gleichzeitig mit dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum entwickeln.	Massnahmenblatt Verkehrssystem-Management wird neu bzw. wiederum erstellt (wie schon im AP LU 1G), vgl. GV-2	ja
3-16	Luzern	ab	5.6	110	Die Gesamtverkehrsstrategie im Kap. 5.6 ist mit einer Aussage und mit Massnahmen zu ergänzen, wie das Verkehrssystem bis zur Realisierung der Grossprojekte „am Leben erhalten werden kann“ bzw. wie sichergestellt wird, dass eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ermöglicht wird. Insbesondere müssen wir eine sehr grosse Zunahme der Mobilitätsnachfrage befriedigen (+20-40 %) innerhalb der heute zur Verfügung stehenden Verkehrsräume, um wirtschaftliche Prosperität zu gewährleisten. Der Stadtrat schlägt Ihnen dazu als Massnahme die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes vor.	Aufgrund der vorliegenden Schwachstellenanalyse sind im Agglomerationszentrum Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität in den nächsten 10 bis 15 Jahren zwingend erforderlich.	Das Aggloprogramm stellt als Ganzes ein Gesamtverkehrskonzept mit einem umfangreichen Massnahmenpaket dar. Die weitere Konkretisierung ist geplant und im Massnahmenpaket GV-1 "Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum" berücksichtigt.	ja
3-16	Luzern	ac	5.6	111	Für die öV-Strategie sind konkrete Modal-Split-Ziele festzulegen oder es ist zumindest aufzuzeigen, innerhalb welcher Planungen diese erarbeitet werden. Als Möglichkeit bietet sich eine Gesamtverkehrsplanung an. Im Agglomerationszentrum ermitteln wir dies mit Hilfe des Gesamtverkehrskonzeptes. Die Stadt Luzern hat dazu einen expliziten Auftrag vom städtischen Souverän (26.9.2010).	Es sollen die bestehenden Modal-Split-Ziele des VVL übernommen und weiterentwickelt werden.	Das Anliegen wird aufgenommen. Der Modalsplit soll innerhalb von vier Jahren von 16 auf 18% erhöht werden (vgl. Kap. 3.5.9 und 5.6.2).	ja
3-20	Hergiswil	c	5.4	104	Anbindung Bus von Ennethorw bis Hergiswil (Matt) prüfen.	Mit den Identifikationszentren (u.a. Horw) werden gute Umsteigebeziehungen Bus/Bahn geschaffen. Aus der Sicht von Hergiswil ist zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der teilweisen Reduktion der Zugshalte in Hergiswil Matt nicht eine ergänzende Busverbindung Hergiswil Matt - Ennethorw Bahnhof Horw geschaffen werden soll.	Dies ist nicht im Rahmen der Strategie, sondern auf der Stufe der Massnahmen zu prüfen (vgl. ÖV-6.3 und ÖV-9.5).	teilweise
3-20	Hergiswil	d	5.4	104	ÖV11: Korrigeanda. Aussage, dass Hergiswil als wesentlicher ÖV-Knoten das Umsteigen Bahn-Bus sicherstellt, ist nicht korrekt.	Korrekt ist, dass Hergiswil ein bedeutender Knoten mit Umsteigemöglichkeiten für die beiden Zentralbahn-Linien Luzern-Engelberg und Luzern-Interlaken ist.	Die Aussagen in Kap. 5.4.1 Anforderung ÖV11 werden korrigiert.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
1-1	VVL	i	5.6	110	Gesamtverkehrsstrategie: Es soll aufgezeigt werden, wie die steigende Nachfrage öV bewältigt werden kann, bis die grossen Infrastrukturprojekte realisiert werden können.	Dies könnte anhand von Modal-Split-Zielen festgelegt werden; hierzu ist ein klares Bekenntnis zur Förderung und Bevorzugung des öV im Agglomerationszentrum notwendig.	Das Agglomerationsprogramm stellt als Ganzes ein Gesamtverkehrskonzept dar. Die umfangreichen Massnahmenpakete sind in den verschiedenen Massnahmenblättern dargestellt - insbesondere auch für den Bereich des ÖV sowie für den Gesamtverkehr (vgl. GV-1).	ja
1-2	vif	i	5.3	102	Anforderungen MIV: Es fehlt die Anforderung nach leistungsfähigen Kantons- und Nationalstrassen zwischen Identifikationszentren und deren Einzugsgebieten.		Die Anforderung MIV4 in Kap. 5.3.2 wird präzisiert.	ja
4-2	Grüne	e	5.1	95	Raumplanerische Anforderungen: SL 4 (Siedlungsbegrenzung nach aussen) präzisieren. Der Kanton muss den Gemeinden und regionalen Entwicklungsträgern klare Vorgaben bezüglich Siedlung machen und eine zweckmässige Steuerung vorsehen.	Zur Durchsetzung einer Begrenzung der Siedlungsausdehnung braucht es wasserdichte Richtlinien, ansonsten gefährdet die Eigendynamik auf Gemeindeebene den Erfolg. Die Verantwortung muss beim Kanton bleiben. Entsprechend weist der Bund im Prüfbericht zum Richtplan 2009 auch darauf hin, dass der Kanton in verschiedenen Bereichen, insbesondere Siedlung, Lenkungsfunktionen zu erfüllen hat, die nicht an die Gemeinden oder regionalen Entwicklungsträger abgegeben werden können.	Die Strategie in SL 4 bleibt richtig. Die konkretere Umsetzung insbesondere bezüglich der Siedlungsbegrenzungen erfolgt in spezifischen Massnahmenblättern (vgl. SA-1 bis SA-3). Zudem gelten das Raumplanungsgesetz und S1-5 des kantonalen Richtplans in jedem Fall.	teilweise
4-2	Grüne	f	5.2	99	MIV 1: Absatz streichen.	Eine Leistungssteigerung auf dem Nationalstrassennetz braucht es für den Durchgangsverkehr nicht, der an der Gesamtbelastung einen geringen Anteil hat. Dagegen würde ein Ausbau den MIV innerhalb der Agglomeration attraktivieren, was der anzustrebenden Erhöhung des Modal Split im Agglogürtel zuwiderläuft. Zusätzlicher Verkehr und damit die weitere Überlastung des lokalen Strassennetz ist die Folge.	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.	nein
4-2	Grüne	g	5.2	100	LV 2: Ergänzen um konkrete Zahl der benötigten Abstellplätze und aufzeigen, wo diese geschaffen werden können.	Der Mangel an gedeckten Veloabstellplätzen im Raum Luzern Bahnhof ist eklatant. Eine Verbesserung ist wichtig für die Attraktivierung des LV.	Das Anliegen ist zwar berechtigt, die genaue Festlegung Anzahl Abstellplätze ist jedoch im Rahmen der Strategie nicht möglich. Vgl. aber die Massnahme MO-1.1.	teilweise
4-2	Grüne	h	5.4	104	öV 11: Zusätzlich Aufnehmen, dass für funktionierende Umsteigeknoten Bus-Bahn die S-Bahn mindestens im 15'-Takt verkehren muss.	Die vermehrte Ausrichtung des heute extrem auf den Bahnhof Luzern fokussierten Busnetzes auf die Bahnstationen in der Agglomeration ist langfristig richtig und wichtig. Damit dies funktioniert und das Umsteigen nicht zu einem extremen Komfortverlust für die Reisenden führt, ist ein dichter S-Bahn-Takt zwischen den einzelnen Umsteigeknoten unabdingbar.	Eine textliche Ergänzung der Anforderung ÖV11 in Kap. 5.4.1 hinsichtlich leistungsfähige und funktionierende Umsteigeknoten (als Zielsetzung) wird vorgenommen.	ja
4-2	Grüne	i	5.4	105	MIV 9: Absatz streichen.	Da der Löwenanteil des Verkehrs hausgemacht ist, bringen neue Umfahrungsstrassen keine Entlastung, sondern beschleunigen und attraktivieren den aggro-internen MIV. Dies läuft der anzustrebenden Erhöhung des Modal Splits im Agglogürtel entgegen. Allfällige Strassenausbauten sind mit harten flankierenden Massnahmen zu kompensieren, so dass kein Kapazitätszuwachs stattfindet.	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.	nein
4-2	Grüne	j	5.4	105	MIV 10: Verkehrsmanagement konkretisieren, mögliche Massnahmen erwähnen, z. B. Pfortnerung/Dosierung MIV, Strassenrückbau/Durchfahrtsunterbrüche, Road Pricing, Umweltzonen.	Vekehrsmanagement tönt schön und stört niemanden. Greifen tut es aber erst, wenn konkrete Massnahmen umgesetzt werden, die bisher leider nicht oder nur in sehr geringem Umfang realisiert wurden.	Die Konkretisierung des Begriffes wird in Kap. 5.4.2 Anforderung MIV10 soweit erforderlich vorgenommen. Zudem wird auf das neue Massnahmenblatt GV-2 zum Verkehrssystem-Management verwiesen.	ja
4-2	Grüne	k	5.6	110	Gesamtverkehrsstrategie: Auf Bypass sowie Spangen Nord und Süd ist zu verzichten: Abschnitt zum Nationalstrassenausbau streichen.	Siehe Anträge f) und i)	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.	nein
4-3	SP Buchrain	f	5.3	101 / 104	Die positive Beeinflussung des Modalsplits im Agglomerationsgürtel beabsichtigt die heutigen 16% wesentlich zu steigern. Dies ist gut so. Aber Umsteigen vermindert die Attraktivität des öV und beeinflusst die oben erwähnten Ziele und Bestrebungen negativ.	Bevor der 15 Min Takt der S-Bahn mit dem Tiefbahnhof verwirklicht ist, kann der öV nicht wirklich mit „Umsteigeverbindungen“ attraktiver gemacht werden. „Bahn 2000“ war nur erfolgreich, weil man „häufigere, schnellere, bequemere und direktere“ Verbindungen geschaffen hat. Wenn man künftig z.B. in der Linie 22 in Ebikon konsequent umsteigen müsste, ginge in diesem Teil der Modal Split sicherlich zurück, was der Stretategie zu widerläuft, da Umsteigen unattraktiv ist.	Der Modal Split soll zugunsten des ÖV erhöht werden (vgl. Kap. 3.5.9 und 5.6.2). Das Umsteigen soll so angenehm als möglich gestaltet werden (vgl. Massnahmen ÖV-6), so dass sich zusammen mit den wesentlich rascheren Fahrzeiten auf der Bahn insgesamt eine Attraktivitätssteigerung des ÖV ergibt.	z.K.
4-4	SP LU	e	5.2	98/102	Verzicht Spange Nord u. Süd.	Erwähnt.	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-4	SP LU	g	5.6	112	Massnahmen zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs.	Wichtig.	Das Kapitel M7 des kantonalen Richtplans sowie das Agglomerationsprogramm enthalten Massnahmen zum Güterverkehr (vgl. MO-3)	zK
4-5	GLP LU	b	5.2	98	Die Absicht ,den zukünftigen Mehrverkehr so weit als möglich mit dem öffentlichen Verkehr (Erhöhung Modal Split) und dem Langsamverkehr abzudecken, wird sehr begrüsst. Die hohen Investitionen beim MIV lassen diesen jedoch als gleich wichtig erscheinen. Dies wird als System-Zielkonflikt betrachtet, der kaum zu lösen ist.		Grundsätzlich richtet sich die Gesamtverkehrsstrategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. Kap. 5.6.2). Demensprechend sind auch Massnahmen über die verschiedenen Verkehrsträger öV, MIV und LV vorgesehen. Die Betrachtung über einen längeren Zeitraum zeigt, dass sowohl in den MIV (u.a. Anschluss Kriens-Schlund, Anschluss + Zubringer Buchrain, Seetalplatz, Bypass) als auch in den öV (diverse neue S-Bahn Haltestellen, Tieferlegung Zentralbahn, Tiefbahnhof) beträchtliche Investitionen getätigt wurden bzw. geplant sind. Diese Argumentation wird an geeigneter Stelle dargestellt und damit der vermeintliche Konflikt zwischen MIV und öV/LV ausgeräumt.	nein
4-5	GLP LU	c	5.2	98	Der klaren Priorisierung der raschen Schieneninfrastrukturergänzung mit dem Tiefbahnhof inkl. Erweiterung zum Durchgangsbahnhof gegenüber der Infrastrukturergänzung am Nationalstrassennetz (Bypass) stimmen wir vorbehaltlos zu.		Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind.	nein
4-5	GLP LU	d	5	98 ff	Die Priorisierung der Spangen Nord und Süd auf eine Zeitpunkt nach 2023 ist sinnvoll. Bei der Spange stellt sich generell die Frage ob diese die gewünschte Wirkung erzielen kann.	Es ist unklar wie bei Spange Süd der MIV beim Ausgang Tribtschen weitergeführt werden soll und wie die Auswirkungen auf das Gebiet Bahnhof/Seebrücke ist. Zudem ist zu wenig konkretisiert, in wie weit das Stadtzentrum tatsächlich zugunsten des öV und dem LV vom MIV entlastet wird.	Die Arbeiten sind noch im Gange. Resultate liegen noch nicht vor.	zK
4-6	FDP LU	e	5.4	105	„Verkehrsmanagement“ ist mit möglichen Massnahmen zu konkretisieren.	Hier kann (zu) vieles hinein interpretiert werden.	Im Kapitel 5 wird soweit erforderlich die Strategie beschrieben. Die Massnahmen folgen im Kapitel 6 und in den Massnahmenblättern, insbesondere in GV-2.	zK
4-6	FDP LU	f	5.6	110	„Beruhigung des Verkehrs“: Es ist zu unterscheiden zwischen Kantonsstrassen (Durchgangsstrassen) und kommunalen Strassen.	Die Durchgangsstrassen haben einen flüssigen Verkehr zu gewährleisten. Andernfalls entsteht Umwegverkehr mit entsprechender Belastung der Umwelt. Verkehrsbehindernde Massnahmen sind hier also restriktiv zu handhaben. Auf kommunalen oder Wohnstrassen hingegen können verkehrsberuhigende Massnahmen sinnvoll sein und sind dort anzustreben.	Kantonsstrassen haben eine andere Funktion als die Gemeindestrassen. In Kap. 5.6.5 wird eine Präzisierung vorgenommen.	ja
4-7	SVP LU	c	5	98 ff	Im Agglo-Programm wird in grossem Masse der öV thematisiert und kommentiert. Dem MIV wird viel zu wenig Beachtung geschenkt.	Hier ist mit gleichen Ellen zu messen; alle Verkehrsteilnehmer sind einzubinden und gleichzubehandeln. Dies auch in Anbetracht der Tatsache, dass rund 70% des öV auch auf der Strasse abgewickelt wird.	Das Aggloprogramm ist ein Gesamtverkehrskonzept. Es existieren sehr wohl auch Massnahmen für den MIV (z.B. Bypass, Spangen etc, vg. Massnahmen MIV-1 bis MIV-6).	zK

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-7	SVP LU	d	5.2	98, 121, 127	Die Prioritäten im Agglo-Programm 2 sind aus unserer Sicht falsch gesetzt. Hier sind die Parameter zu ändern; zuerst der Bypass, dann die Spangen und erst dann der Tiefbahnhof.	Der Tiefbahnhof ist zwar gut und nett, aber am wenigsten Fortgeschritten in der Planung während dem der Bypass mit den beiden Spangen um Einiges weiterentwickelt ist.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2).	nein
4-7	SVP LU	k	5.2	98 ff	Es ist wichtig, auf eine Gesamtverkehrskonzeption hinzuweisen. Klaren Umsetzungsmassnahmen hierzu fehlen jedoch. Die Erarbeitung dieser Gesamtverkehrskonzeption geniesst für die SVP absolute Priorität.		Im Kapitel 5 wird die Strategie beschrieben. Die Massnahmen folgen im Kapitel 6.	zK
5-8	VBL	p	5.4	104	ÖV12: Die S-Bahn kann keine Feinverteilung übernehmen.	Die S-Bahn übernimmt die Funktion der Grob- und Mittelverteilung. Eine Feinverteilung würde die Attraktivität der Bahn durch zusätzliche Halte beeinträchtigen. Ein attraktiver ÖV braucht ein Zusammenwirken von Bus und Bahn, also von Fein-, Mittel- oder Grobverteiler.	Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestellen übernimmt die S-Bahn auch eine Feinverteilerfunktion.	nein
5-8	VBL	q	5.5	111	Die einseitige Förderung eines Verkehrsmittels birgt die Gefahr, dass es zu einer weiteren Verkehrszunahme führt. Deswegen sind flankierende Massnahmen für den Innenstadtbereich vorzusehen.	Der Ausbau des übergeordneten Strassensystems soll die Grundlage für den Abbau des überlasteten Agglomerationszentrums bilden. Damit diese Hypothese der nachfrageorientierten Verkehrsplanung tatsächlich eintrifft, bedarf es flankierenden Massnahmen im Innenstadtbereich, damit der frei werdende Raum nicht wieder sukzessive vom MIV konsumiert wird.	Das Aggloprogramm ist ein Gesamtverkehrskonzept mit verschiedenen flankierenden (vgl. z.B. Kap. 6.5) bzw. sich ergänzenden Massnahmen.	zK
5-8	VBL	x	5		Noch zu wenig berücksichtigt wurde nach unserer Meinung die Konsequenzen auf das öV-Gesamtsystem vor und nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs Luzern.	Durch die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs wird sich die öV-Gesamtnachfrage markant erhöhen. Dies ist in der langfristigen öV-Angebotsplanung zu berücksichtigen.	Dies wird im Rahmen von Agglomobil Due bzw. Bus 2030 weiterverfolgt. Zudem wird ein Hinweis bezüglich der Stossrichtung im Massnahmenblatt GV-1.3 gemacht.	ja
5-22	Pro Velo	f	5.2	100	LV2; Die Anzahl ist zu quantifizieren (z.B. x Abstellplätze pro 100 Personenfrequenz), gleichzeitig ist der Satz zu ergänzen mit „zielorientiert gelegenen PP“.	Für eine Erhöhung des Modalsplit sind attraktive, zielorientiert gelegene PP von grösster Bedeutung. Bei grösseren Bahnhöfen wie Luzern genügt eine grosse Velostation nicht, die PP müssen um die Zugänge verstreut (zielorientiert), genügend PP angeboten werden.	Das Anliegen ist zwar berechtigt, die genaue Festlegung Anzahl Abstellplätze ist jedoch im Rahmen der Strategie nicht möglich. Vgl. aber die Massnahme MO-1.1.	teilweise
5-22	Pro Velo	g	5.2	100	LV3; Satz ergänzen mit „zielorientiert gelegenen PP“.	Für eine Erhöhung des Modalsplit sind attraktive, zielorientiert gelegene PP von grösster Bedeutung.	Dieser Begriff ist unklarer und somit unzweckmässiger.	nein
5-21	VCS	k		94	Raumplanerische Anforderungen: Der Kanton muss eine zweckmässige Steuerung vorsehen: diese wird hier nicht vorgestellt.	Im Prüfungsbericht des Bundes zum Richtplan 2009 weist dieser darauf hin, dass der Kanton in verschiedenen Bereichen, insbesondere Siedlung, Lenkungenfunktionen zu erfüllen hat, welche nicht an die Gemeinden oder die regionalen Entwicklungsträger abgegeben werden können. Für eine zweckmässige Steuerung der Siedlungsentwicklung muss der Kanton den regionalen Entwicklungsträgern konkrete Vorgaben im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung machen. Für den Bund bleibt der Kanton der Hauptansprechpartner für Fragen der Raumplanung, auch im Bereich der Koordination von Siedlung und Verkehr.	Die Vorgaben des Kantonalen Richtplans im Bereich der Siedlungsentwicklung sind gegeben (Kapitel S1 und S2). Insbesondere daraus leiten sich die konkreteren Anforderungen SL1 bis SL7 für den Agglomerationsraum ab. Eine weitere Konkretisierung und auch Steuerung wird bei den Massnahmen (vgl. Kap. 6 und Massnahmenblätter) vorgenommen. Das Massnahmenblatt SA-1 Siedlungsbegrenzungen wird in Koordination mit dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus massgeblich konkretisiert.	zK

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-21	VCS	i	5.2	99	MIV 1: ohne Bypass.	Das Nationalstrassennetz kann durch den Bau des Bypass die Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr und für den grossräumigen regionalen Ziel-Quellverkehr kaum steigern, da 80% des Verkehrsaufkommen hausgemacht (Ziel-Quellverkehr) ist. Damit löst man auch die Verkehrsprobleme der Stadt und Agglo nicht. Man kann also so nicht zusätzliche Strassenkapazität für den öV schaffen. Der Bypass hat erwiesenermassen auch keine Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Seetalplatz.	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.	nein
5-21	VCS	m	5.2	100	LV2: Berechnen wie viele und Aufzeigen wo die genügend gedeckten Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen sind: Luzern und die öV-Knoten Ebikon, Emmenbrücke, Horw.	Die Veloabstellplätze rund um die Bahnhof Luzern sind überstellt und oft nicht gedeckt. Das fördert den auch von der Stadt-Charta geforderte Umstieg auf den LV nicht. Das gleiche gilt für alle öV-Knotenbahnhöfe.	Das Anliegen ist zwar berechtigt, die genaue Festlegung Anzahl Abstellplätze ist jedoch im Rahmen der Strategie nicht möglich. Vgl. aber die Massnahme MO-1.1.	teilweise
5-21	VCS	n	5.3	102	MIV 4: keine Attraktivitätssteigerung für den MIV.	Alles unternehmen, um das Umsteigen vom Auto auf den öV zu fördern.	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm.	nein
5-21	VCS	o	5.3	104	öV 10 und 11: Busverbindung und öV-Knoten müssen mit einer Frequenz von mind. 15'-Takt verbunden sein.	Wenn öV-Knoten Emmenbrücke, Ebikon, Horw attraktive Umsteigemöglichkeiten seitens Bahn und Bus gewährleisten sollen, muss der Takt der Bahnverbindung den attraktiven Busverbindungen angepasst werden und so mindestens im 15'-Takt oder dichter verkehren.	Das Anliegen ist berechtigt und wird in Kap. 5.4.1 Anforderung ÖV11 entsprechend qualitativ aufgenommen.	ja
5-21	VCS	p	5.4	104	MIV 9. Absatz streichen.	Da der Löwenanteil des Verkehrs hausgemacht ist, bringen neue Umfahrungsstrassen keine Entlastung, sondern beschleunigen und attraktivieren den agglo-internen MIV. Dies läuft der anzustrebenden Erhöhung des Modal Splits im Agglogürtel entgegen. Allfällige Strassenausbauten sind mit harten flankierenden Massnahmen zu kompensieren, so dass kein Kapazitätzuwachs stattfindet.	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.	nein
5-21	VCS	q	5.4	105	MIV10: Konkretisieren des Begriffs Verkehrsmanagement.	Zum Beispiel: Frequenzerhöhung öV Angebot, Strassenrückbau, Durchfahrtsunterbrüche, Pfrörtnerung, Umweltzonen, Road pricing	Im Kapitel 5 wird soweit erforderlich die Strategie beschrieben. Die Massnahmen folgen im Kapitel 6 und in den Massnahmenblättern, insbesondere in GV-2.	ja
5-21	VCS	r	5.6	110	Gesamtverkehrsstrategie: Auf Bypass sowie Spangen Nord und Süd ist zu verzichten: Abschnitt zum Nationalstrassenausbau streichen.	Siehe Anträge oben.	Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.	nein
5-9	LSW	m	5.1	97	SL7: Die Anforderungen an die Erholungsnutzung sind analog zum Tourismus explizit zu erwähnen und zu behandeln.	Im Agglomerationsgebiet hat die Nah- und Nächsterholung eine mindestens ebenso grosse volkswirtschaftliche Bedeutung wie der Tourismus.	Eine textliche Ergänzung ist sinnvoll und wird in Kap. 5.1.3 Anforderung SL7 vorgenommen.	ja
5-13	QV Maihof	a	5.4	102	MIV4 – MIV6. Die Spange Nord, wie der Zubringer Lochhof fördern den Verkehr zum Schlossberg, Maihof, Ebikon, Dreilinden, Seeburg und Meggen. Der Schlossberg wird zu einem grossen, wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Die Strassenführung darf nie oberirdisch, sondern muss unbedingt unterirdisch ausgeführt werden (mit Tunneln).	Während den Arbeitstagen bildet sich speziell abends eine Staulage. Mindestens 20h – 22h pro Tag fliesst der Verkehr normal, dh. ca. 80% oder mehr funktioniert der Verkehr. Der Bus kann normal verkehren, es sei denn, die Zürichstrasse könne den Verkehr nicht mehr aufnehmen.	Die Strategie mit MIV4 bis MIV6 und die Anforderung der Siedlungsverträglichkeit wird als richtig erachtet. Die Massnahmen am Schlossberg werden mit der Lösung Spange Nord abgestimmt. Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.	zk
5-13	QV Maihof	a	5.4	102	Der Knotenpunkt Schlossberg liegt im Mitten eines bedeuteten Wohngebietes. Der QV Maihof befürchtet einen massive Verkehrszunahme. Nur eine entsprechende Untertunnelung wird das Problem wirklich lösen. Der Verkehrsfluss über die Zürichstrasse kann nie verbessert werden. Der unmögliche Knotenpunkt am Bahnhofplatz wird weiterhin bestehen.	Die Verkehrsbelastung am Schlossberg hat seit Eröffnung des Buchrain-Autobahnanschlusses merklich abgenommen. Vergleiche, Bericht 125, 6.4.3 Buspriorisierung: Wenigere aber grössere Buskombinationen kommen bei Stausituationen eher durch, als viele kleinere Busse. Die erwähnte Kostenfrage ist irrelevant.	Die Strategie mit MIV4 bis MIV6 und die Anforderung der Siedlungsverträglichkeit wird als richtig erachtet. Die Massnahmen am Schlossberg werden mit der Lösung Spange Nord abgestimmt. Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.	zk

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-13	QV Maihof	b	5.4	105	<p>Die Sedelstrasse (Spange Nord), die Verbindungsstrasse Lochhof via Friedentalstrasse, Schlossberg dürfen keinen zusätzlichen Verkehr auf den Schlossberg bringen. Besonders die Zürichstrasse kann schon heute keinen zusätzlichen Verkehr Richtung See aufnehmen. Am oft verstopften Kreisel Rosenberg, speziell Abends, ist für den abfliessenden Verkehr Richtung West, Spital, Freidental, beim Kreisel ev. ein Bypass zu erstellen.</p> <p>MIV11: Möglicherweise könnte der aus Richtung Ebikon stadteinwärts über den Schlossberg kommende Verkehr schneller abfliessen. Somit könnte der öV besser zur Station Schlossberg vorfahren. Die Abfahrt des Busses nach der Stadt könnte ev. mit einer Verkehrsampel beschleunigt werden.</p>	<p>Die Spange Nord sowie Friedentalstrasse, Lochhof-Schlossberg (MIV9) sind keine Zentrumsumfahrung. Der Schlossberg ist nicht am Siedlungsrand, sondern liegt mitten in einem dicht besiedelten Wohngebiet der Stadt Luzern!! Die Quartiere Maihof, Hochwacht, Luegisland und Wesemlin werden massiv in Ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Der zentrale Verkehrspunkt Schlossberg ist unterirdisch anzulegen. Dies ist ein zentrales Anliegen.</p>	<p>Die Strategie mit MIV4 bis MIV6 und die Anforderung der Siedlungsverträglichkeit wird als richtig erachtet. Die Massnahmen am Schlossberg werden mit der Lösung Spange Nord abgestimmt. Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.</p>	zk
5-10	UGL	a	5.2	98 ff	<p>Unter dem Titel „Gesamtverkehrsstrategie“ wird dem Tiefbahnhof (inklusive Erweiterung zum Durchgangsbahnhof) eine noch dringendere Priorität zugewiesen als dem „ebenfalls rasch zu realisierenden Bypass“.</p> <p>Zusammenfassend halten wir fest, dass ein gegenseitiges Auspielen der Projekte Bypass und Tiefbahnhof nicht zielführend und politisch unklug ist. In diesem Sinne fordern wir die Verantwortlichen des Agglomerationsprogramms zu einer entsprechenden Korrektur in diesem Bericht auf.</p>	<p>Aus wirtschaftspolitischer Sicht ist diese Darstellung in der Sache völlig falsch und sie ist, in Anbetracht des Genehmigungsverfahrens durch den Bund, in höchstem Masse kontraproduktiv. Mit solchen Aussagen wird jahrelange politische Arbeit durch einen Schlag zunichte gemacht. Bypass und Tiefbahnhof werden nach unserer Auffassung durch unterschiedliche Fonds finanziert. Diese Infrastrukturprojekte sind für unterschiedliche Aufgaben vorgesehen und dürfen nicht auf so leichtfertige Art gegeneinander ausgespielt werden.</p> <p>Die Wirtschaft ist auf einen gut funktionierenden Strassenverkehr angewiesen. Der wirtschaftlich bedingte Individualverkehr kann nicht über die Schiene erfolgen und wird auch in Zukunft strassengebunden sein. Er ist für einen schnellen und flexiblen Service unabdingbar nötig. Wenn hierfür die Stadt Luzern anstelle einer Querung umfahren werden kann, führt das umgehend zu einer deutlichen Entlastung des städtischen Zentrums; unabhängig davon, ob ein Tiefbahnhof vorhanden ist. Davon wird in erster Linie der strassengebundene öffentliche Verkehr profitieren.</p>	<p>Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2).</p>	ja
5-10	UGL	b	5.2	98 ff	<p>Die Entlastung des städtischen Zentrums vom querenden Verkehr ist eine wichtige Massnahme. Die geplanten Spangen dienen aus unserer Sicht in erster Linie der Aufnahme des Ziel- und Quellverkehrs. Mit der bis zum Schlossberg führenden Spange Nord wird jedoch weiterhin dem Verkehr mit Ziel Meggen-Merlischachen-Küssnacht nicht, oder nur ungenügend Rechnung getragen. Nach wie vor wird der Verkehr den Weg durch die Quartiere suchen, um den staugefährdeten Verkehrsknoten Hofkirche zu umfahren. In diesem Sinne regen wir an, eine weiterführende Verbindung bis in den Raum Verkehrshaus zu prüfen, damit das Zentrum und die Wohnquartiere wirklich entlastet werden können. Die Stadt Luzern braucht eine vollständige Umfahrungsmöglichkeit!</p>		<p>Ein solche neue Umfahrung steht weder auf der strategischen noch auf der Massnahmeneben an. Mit dem Anschluss Buchrain und dem Zubringer Rontal sowie dem Ausbau der Götzenthalstrasse wird im Raum Luzern Ost die Kapazität erhöht und das innerstädtische Verkehrsnetz entlastet.</p>	nein
5-15	IGöV	x	5.2	99	<p>Anforderungen an den ÖV, ÖV6: Die Verdichtung des Haltestellennetzes der S-Bahn soll argumentativ unterlegt werden (wie bei den anderen Punkten).</p>	<p>Bspw. dass die Verlagerung von Bus und MIV auf Bahn und damit die Etablierung als öV-Rückgrat (ÖV5) nur möglich ist, wenn die S-Bahn eine bessere örtliche Erschliessung bietet.</p>	<p>Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber auf der strategischen Ebene nicht weiter auszuführen. Es wird auf die Massnahmen ÖV-3.1 bis ÖV-3.4 verwiesen.</p>	zk
5-15	IGöV	y	5.2	99	<p>Anforderungen an den MIV, MIV1: Die Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes soll wohl behalten, aber nicht gesteigert werden, weder für den Durchgangs- noch den Ziel-/Quell- und Binnenverkehr.</p>	<p>Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit generiert Mehrverkehr, welcher Kapazitätseingässe und Verlustzeiten im untergeordneten Netz in der gesamten Agglomeration und der Stadt auslöst.</p>	<p>Das ist eine wichtige Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem kantonalen Richtplan und Agglomerationsprogramm.</p>	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-15	IGöV	z	5.4	104	Anforderungen an den öffentlichen Verkehr, Darstellung: Es fehlen Tangentiallinien in der Darstellung.	In Punkt ÖV10 sind sie aufgeführt, also sollen sie auch aus der Darstellung ersichtlich sein.	Aus kartografischen Gründen wird das Anliegen nicht in der Karte aufgenommen, sondern lediglich in der Legende: "Feinverteilung Bus 15' Takt oder dichter". In der Anforderung ÖV10 ist der erforderliche Takt bereits erwähnt.	teilweise
5-15	IGöV	aa	5.4	104	Anforderungen an den öV, ÖV12: Die S-Bahn soll nicht Feinverteiler werden; Grob- und Mittelverteiler sind adäquater, auch bei zusätzlichen S-Bahnstationen.	Die S-Bahn als öV-Rückgrat soll die Grob- und Mittelverteilung übernehmen, das ergänzende Busnetz die Feinverteilung. Die S-Bahn z.B. wird in den Korridoren Emmenbrücke, Ebikon und Horw die jeweilige Buslinie (bewusst Einzah, da bspw. die Regionallinien nicht mehr bis in die Stadt vorstossen sollen!) nie zu ersetzen vermögen.	Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestellen übernimmt die S-Bahn auch eine Feinverteilerfunktion.	nein
5-15	IGöV	ab	5.4	106	Anforderungen an den Langsamverkehr, Darstellung bzw. Aufzählung: Es fehlt eine Differenzierung zwischen Freizeit- und (schnellen) Pendleradrouuten. Dies ist zu ergänzen.	Die Bedürfnisse an Radverbindungen sind je nach Verkehrszweck sehr unterschiedlich; so sollen bspw. Penderrouten möglichst direkt, schnell und dennoch komfortabel sein.	Diese Differenzierung ist wenig sinnvoll.	nein
5-15	IGöV	ac	5.6	110	Gesamtverkehrsstrategie: Die Spangen Nord und Süd werden nicht als Teil der flankierenden Massnahmen Bypass gesehen, sondern sind zwingend für dessen Funktionalität und somit Teil des Bypass, nicht dessen FlaMa. Umgekehrt sind (wirkliche) flankierende Massnahmen im Stadtzentrum (bspw. Sperrung Seebücke oder andere Restriktionen gegenüber MIV) zwingend vorzusehen für die erwünschte Entlastung im Stadtzentrum.	Ohne massive flankierende Massnahmen wird nur ein massiver Kapazitätsausbau für den MIV erreicht, nicht aber die geforderte Verbesserung für den öV im Stadtzentrum erzielt.	Zum Bypass sowie den Spangen Nord und Süd gehören flankierende Massnahmen zugunsten des öV, LV und der Siedlung, sie werden zusammen mit den entsprechenden Projekten erarbeitet (vgl. Kap. 6.5. und Massnahmen MIV-1 bis MIV-3).	teilweise
5-17	IFU	c	5.2	99	Es fehlt eine Aussage zu MIV3 betr. Bedeutung und Priorisierung. Das Agglogrogramm muss diesbezüglich ergänzt werden.	Hier ist zumindest ein Korridor aufgezeigt werden sowie sollten Aussagen gemacht werden betr. Auswirkungen dieser Massnahme.	Es braucht auf der strategischen Ebene keine Priorisierung, dies erfolgt bei den Massnahmen.	z.K.
5-17	IFU	d	5.2	102	Aussagen zu einer Vernetzung der Zentren mit dem MIV bzw. über ein leistungsfähiges Strassennetz fehlen und muss ergänzt werden.	Wir unterstreichen hier nochmals die Forderung der Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsformen.	Wenn die Zentren der Entwicklungsräume siedlungsverträglich an das Nationalstrassennetz angebunden sind, dann sind sie - aufgrund Verknüpfung von A2 und A14 - auch untereinander gut vernetzt. Dies kann in Kap. 5.3.2 Anforderung MIV4 präzisiert werden.	teilweise
5-17	IFU	d	5.4	110 - 112	Künftig muss auch für den MIV in der Agglomeration ein adäquates Wachstum möglich sein. Tiefbahnhof und Bypass mit Spangen Nord und Süd sind mit gleicher Priorität zu behandeln.	Die Aussagen hiezu sind ausser im Agglomerationszentrum zu allgemein und mit unerfüllbaren Kostenfolgen verbunden. Für den öV vermissen wir genauere Angaben zu den Investitions- und Folgekostenkosten. Ein leistungsfähiger Tiefbahnhof nützt nur, wenn die Benutzer diesen auch erreichen können. Ohne Entlastung durch Bypass und Spangen Nord und Süd ist eine weitere Bevorzugung des öV mittels Bussen nicht möglich.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamtverkehrsstrategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird. Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2)	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-18	IG Verkehr	g	5.2	99	Die Aussagen zu dieser Massnahme bleiben vage, insbesondere fehlen konkrete Massnahmen. Dies ist zu verbessern.	Eine Stellungnahme im Sinne der Vernehmlassung ist nicht möglich, da weder Angaben zu einer Priorisierung, noch Auswirkungen auf das übrige Strassennetz genannt werden.	Die Massnahmen sind inkl. deren zeitliche Priorisierung konkret im Kap. 7 dargestellt. Mit Modellrechnungen können auch die Auswirkungen (auf das übrige Strassennetz) dargestellt werden (vgl. Kap. 7.3).	zK
5-18	IG Verkehr	h	5.3	101	Diese Aussagen sind sehr allgemein gehalten und das Wort „attraktiv“ wird wohl etwas missbraucht. Dies ist zu verbessern.	Eine Bewertung ist entsprechend schwierig.	Die definitiven Dokumente werden bezüglich den Formulierungen noch überprüft sowie so sachlich und konkret als möglich verfasst.	zK
5-18	IG Verkehr	i	5.3	102	Die Aussage MIV 4 ist zu präzisieren.	Effektive Aussagen zu einer Vernetzung der Zentren mit einem leistungsfähigen Strassennetz für den MIV fehlen bzw. sind höchstens vage.	Wenn die Zentren der Entwicklungsräume siedlungsverträglich an das Nationalstrassennetz angebunden sind, dann sind sie - aufgrund Verknüpfung von A2 und A14 - auch untereinander gut vernetzt. Dies kann in Kap. 5.3.2 Anforderung MIV4 präzisiert werden.	teilweise
5-18	IG Verkehr	i	5.3	102	Die Aussage MIV 5 hat Wunschcharakter und berücksichtigt nicht die wirtschaftliche / finanzielle Machbarkeit. Sie ist anzupassen.	Es fehlt eine Kosten-/Nutzenanalyse bzw. ein Hinweis auf eine entsprechende Notwendigkeit.	Eine ansprechende Strassenraumgestaltung ist ein wichtiges städtebauliches Anliegen. Umformulierung in Kap. 5.3.2 Anforderung MIV5: "Die Zentren legen grossen Wert auf eine städtebaulich gute Strassenraumgestaltung." Die Kosten-/Nutzenüberlegungen gelten bei jeder Massnahme und müssen somit nicht jedesmal erwähnt werden.	teilweise
5-18	IG Verkehr	i	5.3	102	Tempo 30 ist in gewissen Bereichen sicher angezeigt. Es fehlt aber der Hinweis, dass wenn möglich eine Umfahrungsmöglichkeit für den Durchgangsverkehr bestehen sollte.	Eine Tempo-30 Zone muss entsprechend gestaltet sein, was den Verkehr bzw. die entsprechende Kapazität schmälert. Aus diesem Grunde sind entsprechende Umfahrungsmöglichkeiten anzustreben.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. In Kap. 5.3.2 Anforderung MIV6 werden die Massnahmen jedoch nicht erwähnt, da es hier um die Strategie geht.	teilweise
5-18	IG Verkehr	j	5.4	105	Die Bezeichnung „Verkehrsmanagement“ ist zu präzisieren.	Lässt zu viel Spielraum offen.	Im Kapitel 5 wird soweit erforderlich die Strategie beschrieben. Die Massnahmen folgen im Kapitel 6 und insbesondere in Massnahme GV-2.	zK
5-18	IG Verkehr	k	5.5	108	Präzisierung des Begriffs „Seeuferbereich“ bzw. Verzicht darauf.	Es ist unklar, wo im Kanton noch eine MIV-Erschliessung im Seeuferbereich notwendig sein könnte.	Eine entsprechende Anpassung wird vorgenommen in Kap. 5.5.2 Anforderung MIV13.	ja
5-18	IG Verkehr	l	5.5	110	„Auch dem MIV muss der erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden“.	Diese Aussage ist unverbindlich, die Kostenfolge ist unklar. Die Aussagen sind nicht kompatibel zu den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft. Der Entwurf zum Aggloprogramm macht keine genaueren Angaben zu Investitions- und Folgekosten des öV. Nur unter Einbezug aller Verkehrsformen sind die grossen Anforderungen an das zukünftige Verkehrsaufkommen zu lösen.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamtverkehrsstrategie des AP 2G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird (vgl. Kap. 5.6.2). Demensprechend sind auch Massnahmen über die verschiedenen Verkehrsträger öV, MIV und LV vorgesehen und deren geschätzte Kosten werden präzisiert.	teilweise
5-18	IG Verkehr	l	5.5	110	Tiefbahnhof und Bypass mit Spangen Nord und Süd sind gleich prioritär zu behandeln.	Es ist falsch, den Tiefbahnhof und damit den öV prioritär zu behandeln, da der öV mit dem Zugang zu Schiene bzw. Bahnhöfen durch eine Entlastung des Agglomerationskerns vom Durchgangsverkehr durch Bypass mit Spangen Nord und Süd erst richtig ermöglicht wird (Busverkehr). Die Bearbeitung der beiden Grossprojekte durch verschiedene Bundesämter und deren Finanzierung auf unterschiedlichen Wegen lässt es als richtig erscheinen, beide Projekte als gleichwertig zu behandeln. Aufgezeigt werden soll auch, dass öV und MIV beziehungsweise die beiden entsprechenden Projekte voneinander abhängig sind.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2).	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-18	IG Verkehr	I	5.5	110	Die Aussage „Gestiegen ist dabei die Bedeutung des kombinierten Güterverkehrs Strasse – Schiene“ ist nicht aktuell oder gar falsch; sie ist zu korrigieren.	Der kombinierte Güterverkehr Schiene – Strasse innerhalb unseres Landes ist in vielen Bereichen kaum sinnvoll. Das Angebot durch SBB Cargo ist zu wenig effizient. Sinnvoller wären Aussagen zu der Feinverteilung der Güter im Agglobereich bzw. –zentrum.	Die Aussage zum kombinierten Güterverkehr wird gestrichen.	ja
5-18	IG Verkehr	I	5.5	110	Beruhigung des Verkehrs in Dorf- und Stadtzentren.	Eine Tempo-30 Zone muss entsprechend gestaltet sein, was den Verkehr bzw. die entsprechende Kapazität schmälert. Aus diesem Grunde sind entsprechende Umfahrungsmöglichkeiten anzustreben. Auch andere verkehrsberuhigende Massnahmen erfordern das Gleiche.	Das Ziel ist ein zweckmässiges Netz von verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen (vgl. Kap. 5.6.5) . Ausbaumassnahmen sind im Agglomerationsprogramm aufgeführt.	zK
5-18	IG Verkehr	I	5.5	110	Präzise Angaben zum Zeithorizont fehlen und müssen ergänzt werden mit einem Realisierungsprogramm und einem darauf abgestimmten Finanzierungsplan	Das Aggloprogramm ohne diese Punkte entspricht gewissermassen einem Wunschprogramm, insbesondere da auch eine allgemeine Priorisierung fehlt.	Bei allen Massnahmen müssen die Kostenschätzungen (vgl. Kap. 6) und die Priorisierung noch ergänzt sowie definitiv vorgenommen werden. Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht.	zK
5-19	QV Hochwacht	a	5.3	102	Es braucht keine „Anbindung“ des Schlossbergs an die „Spange Nord“ mittels Ausbau von Strassen (MIV 5). Die Verkehrsmengen des MIV müssen vielmehr reduziert und der öV attraktiviert werden.	Die Belastung der innerstädtischen Quartiere (der Schlossberg ist nicht der Siedlungsrand) mit den Auswirkungen des MIV ist bereits heute zu hoch. Die neu geplanten Verkehrsachsen führen mitten durch und hinein in Wohnquartiere und würden eine massive Verminderung der lokalen städtischen Lebensqualitäten bewirken.	Das Ziel ist eine Verlagerung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz. Die Spange Nord ist Bestandteil des kant. Richtplans und des Aggloprogramms Luzern.	zK
5-19	QV Hochwacht	b	5.3	105	MIV 9 überdenken, auf „Spange Nord“ verzichten. „Spange Nord“ - wenn überhaupt - wieder wie im ersten Aggloprogramm als Ausbau der Sedelstrasse planen, ohne Anschluss Lochhof, oder dann unterirdisch (in Tunnels).	Die „Spange Nord“ (MIV 9) ist keine Zentrumsumfahrung, sondern eine Verbindung zur Autobahn, die mitten in zentrumsnahe Wohnquartiere führt. Diese würde die innerstädtischen Wohnquartiere massiv in der Lebensqualität beeinträchtigen.	Das Ziel ist eine Verlagerung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz. Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert	zK
4-8	CVP LU	-	-	-	Wir unterstützen die Zielsetzungen und die strategischen Stossrichtungen. Wichtig scheint uns die partnerschaftliche Weiterentwicklung aller Verkehrsträger. Nur mit Einbezug sämtlicher Verkehrsträger (MIV und öV sowie Langsamverkehr) wird das weiter steigende Verkehrsaufkommen noch zu bewältigen sein. Es ist zu verhindern, dass im Sinne ideologischer Grabenkämpfe das eine gegen das andere ausgespielt wird.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen und für alle Verkehrsträger (öV, MIV und LV) partnerschaftlich berücksichtigt. Vgl. zudem Kap. 5.6 sowie auch Erläuterungen in der Kurzfassung.	ja
4-8	CVP LU	-	-	-	Die Absicht, die Stadt Luzern mittelfristig vom Durchgangsverkehr zu entlasten, begrüßen wir. Unseres Erachtens sind allerdings konzeptionelle Überlegungen anzustellen, wie der Durchgangsverkehr für die Zeit bis zur Realisierung der Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass/Spangen in vernünftige Bahnen gelenkt werden kann.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die möglichen und aufwärtskompatiblen Massnahmen bis zur Realisierung der übergeordneten Schlüsselprojekte werden klarer aufgezeigt (vgl. z.B. Massnahmen GV-1, ÖV-6 bis ÖV-11 und MIV-4 sowie LV-1 und LV-2).	ja

Bericht

Kapitel 6 Massnahmen

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-2	SBB	a	6.4	122	«c) Ausbaumassnahmen auf der Achse Luzern - Wohlhusen» ist wegzulassen 2. Abschnitt Zimmereggtunnel - Malters ist zu ergänzen mit «Ausbau Kreuzungsstation mit gleichzeitigen Einfahrten in Hasle LU und Littau» Anpassung im Richtplan ist notwendig. Bei Massnahme M8.2 Ausbau Bahnhof Emmenbrücke ist der Betrag auf 125-170 Mio zu korrigieren.		Der Abschnitt wird im Kap. 6.4.1 angepasst, zudem werden auch die Massnahmenblätter ÖV-2 und ÖV-4 entsprechend angepasst.	ja
6-1	Bühlmann	b	6.4	124	öV-Konzept Littau: Der S-Bahnhof Littau soll zu einer behindertengerechten Station mit Mittelperron und Personenunterführung ausgebaut werden.	Damit der Bahnhof Littau die ihm zugeordnete Rolle als Drehscheibe des öV wahrnehmen kann, ist ein Mittelperron mit behindertengerechten Zugängen von beiden Seiten (von der heutigen Bushaltestelle sowie vom Grünauring) zu erstellen. Zum einen wird der Bahnhof damit massiv aufgewertet, zum anderen entfallen die gefährlichen Gleisüberquerungen sowie das Warten der ausgestiegenen Fahrgäste (welche auf der ganzen Breite hinter der Barriere warten, um dann Richtung Norden die Geleise zu überqueren) auf der Cheerstrasse. Da der Ausbau auf Halbstundentakt am Bahnhof Littau noch auf sich warten lässt, soll der bisherige Stundentakt mit Verstärkung zu den Spitzenzeiten möglichst für alle potentiellen Benutzer so attraktiv wie möglich gemacht werden. Zudem nützt das neue Rollmaterial (in diesem Falle der BLS), für welches sich der Verkehrsverbund Luzern auf dem gesamten S-Bahnnetz stark macht, herzlich wenig, wenn die bahnhofseitige Infrastruktur nicht angepasst wird.	Das Aggloprogramm sieht den Ausbau des öV-Knotens Littau vor (vgl. Massnahme ÖV-6.4b). Die konkrete Lösung ist noch offen.	ja
6-1	Bühlmann	c	6.4	123	Im Zeitraum 2015-18 soll eine stündlich verkehrende und Anschluss von und auf die S6 bietende Buslinie vom Bahnhof Malters via Rengloch nach Kriens Busschleife, Pilatusmarkt/Horw Bahnhof eingerichtet werden.	Küssnacht und Malters werden auf Seite 1 des Berichts speziell markiert als wichtige, sich nicht direkt im Agglomerationsgürtel befindende Gemeinden hervorgehoben. Nach dem im Dezember 2011 abgeschlossenen Umbau des Bahnhofs Malters ist jedoch nicht mit einer raschen Realisierung des angestrebten 30'-Taktes der S6 (S. 101) zu rechnen, da diese Massnahme einen doppelspurigen Gleisabschnitt im Gebiet Zimmereggtunnel/Malters erfordert (S. 122). Um Malters als öV-Knoten weiter zu attraktivieren, soll daher eine direkte Buslinie nach Kriens/Horw eingerichtet werden. In Malters kreuzt sich jeweils zur halben Stunde die S6. Ein Bus Malters ab xx.35 würde daher nicht nur Malters, sondern auch den weiter entfernten Gemeinden des Hinterlandes/Entlebuch eine attraktive öV-Verbindung nach Kriens bieten. Damit wäre eine weitere Tangentialverbindung nicht mehr länger nur dem MIV überlassen.	Dies wird mit AggloMobil due thematisiert. Allerdings ist die Nachfrage zu gering. Der Fokus liegt auf den kernnahen Tangenten.	nein
6-1	Bühlmann	d	6.4	104 / 123	Es soll folgende tangentiale Busverbindung mit der Priorität A (Umsetzung 2015-18) ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden: Kriens-Emmenbrücke Sprengi via Autobahn.	Eine öV-Tangentiallinie Kriens-Emmenbrücke wird im Bericht zwar erwähnt (S. 123), soll aber über den Pilatusplatz geführt werden. Eine Führung via Autobahn hat den Vorteil, schneller zu sein als via Pilatusplatz. Zudem entlastet diese direkte Verbindung den entsprechenden Autobahnabschnitt – auf welchem hauptsächlich der wachsende Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration Luzern verkehrt. Diese Massnahme ermöglicht eine effizientere Nutzung bereits bestehender Infrastruktur und ist kurzfristig umsetzbar.	Kernnahe Tangenten haben den Vorteil, dass sie dort verkehren, wo die Nachfrage am grössten ist und die Kapazität ausgebaut werden muss. So kann mit der Linie 3 von Kriens nach Emmenbrücke via Pilatusplatz der Abschnitt Kriens-Pilatusplatz ausgebaut werden, ohne dass das Zentrum (Pilatusstrasse) weiter belastet wird.	nein
6-1	Bühlmann	e	6.4	104 / 123	Es soll folgende tangentiale Busverbindung mit der Priorität A (Umsetzung 2015-18) ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden: Emmenbrücke Sprengi-Ebikon Bahnhof oder Root D4 via neuer Autobahnausfahrt Buchrain.	Diese attraktive Tangentialverbindung fehlt heute, und ist auch nicht geplant (abgesehen von der langfristigen Option Durchgangsbahnhof Luzern). Auch diese Tangentialverbindung entlastet den entsprechenden Autobahnabschnitt – auf welchem hauptsächlich der wachsende Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration Luzern verkehrt. Die neue Infrastruktur Autobahnanschluss Buchrain soll für den öV genutzt werden. Diese Massnahme ermöglicht eine effizientere Nutzung bereits bestehender Infrastruktur und ist kurzfristig umsetzbar.	Dies wird mit AggloMobil due thematisiert. Allerdings ist die Nachfrage zu gering. Der Fokus liegt auf den kernnahen Tangenten.	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
6-1	Bühlmann	f	6.4	104 / 123	Es soll folgende tangentielle Busverbindung mit der Priorität A (Umsetzung 2015-18) ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden: Littau Bahnhof, Littau Dorf – Kantonsspital – Schlossberg – Bahnhof Ebikon.	Heute fehlt eine attraktive, durchgehende Buslinie von Littau über das Kantonsspital Richtung Ebikon Bahnhof, welche eine Umfahrung des chronisch verstopften Abschnitts um den Bahnhof Luzern ermöglichte. Mit dieser Verbindung wird das mit Parkplatzproblemen kämpfende Kantonsspital neu direkt aus Richtung Ebikon und Littau erschlossen. Ein evt. in ferner Zukunft realisierter S-Bahnhof Kreuzstutz sowie eine Durchmesserlinie machen diese Verbindung nicht hinfällig. Diese Massnahme ermöglicht eine effizientere Nutzung bereits bestehender Infrastruktur und ist kurzfristig umsetzbar.	Dies wird mit AggloMobil due thematisiert und sinngemäss aufgenommen (vgl. Massnahmen ÖV-8.2)	ja
6-1	Bühlmann	g	6.4	104 / 123	Es soll folgende tangentielle Busverbindung mit der Priorität A (Umsetzung 2015-18) ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden: Kriens – Root D4 via Autobahn.	Ein nur in den Morgen- und Abendstunden verkehrender Schnellbus soll auf der Autobahn ab Kriens, Schachenstrasse bis Root D4 verkehren. Die neue Infrastruktur Autobahnanschluss Buchrain soll damit für den öV genutzt werden. Auch diese Tangentialverbindung entlastet den entsprechenden Autobahnabschnitt – auf welchem hauptsächlich der wachsende Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration Luzern verkehrt. Diese Massnahme ermöglicht eine effizientere Nutzung bereits bestehender Infrastruktur und ist kurzfristig umsetzbar.	Es sind nur kernnahe Tangentiallinien mit Haltestellen auf der ganzen Strecke sinnvoll.	nein
6-1	Bühlmann	h	6.5	113 / 127	Auf die Massnahme MIV M6.1 Spange Süd ist zu verzichten.	Angebot und Nachfrage spielen auch im Verkehr: Die Spange Süd macht das optimal mit Langsamverkehr und öV erschliessbare Tribschenquartier überhaupt erst attraktiv für die Anreise mit dem MIV, was nicht mit den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms übereinstimmt (z.B. S. 74 Punkt „e: Die Verbindungen im Kernraum der Agglomeration Luzern sind möglichst siedlungsverträglich.“). Ein Verzicht auf dieses in Bau und Unterhalt sehr teure Stück Infrastruktur ist zudem auch finanziell nachhaltiger.	Die Spange Süd ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und des Agglomerationsprogramms. Die Lösung ist noch offen.	nein
6-1	Bühlmann	i	6.4	122	Auf die Massnahme öV M10.2 Tunnel Zentralbahn Hergiswil ist zu verzichten, und stattdessen das ursprüngliche Projekt eines oberirdischen Doppelspurausbau wieder aufzugreifen.	Diese Massnahme weist ein enorm schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Der Bund hatte bereits Geld für die Realisierung einer oberirdischen Doppelspur gesprochen. Diese hätte eine grosse Flexibilität für den weiteren Ausbau der S-Bahn nach Ob- und Nidwalden ab 2013 ermöglicht. Sollte bei einer Tunnelstrecke keine Station Herwiswil Matt realisiert werden, so liegt mit der oberirdischen Führung ein aus Sicht des ÖV's sogar besseres Projekt vor, zumal auch ein evt. Tunnelbahnhof Hergiswil Matt nicht attraktiv sein wird. Das Agglomerationprogramm soll sich nicht hinter dieses Luxusproblem der Gemeinde Hergiswils stellen, welches für den Rest Nidwaldens, Luzerns und ganz Obwaldens gewaltige Nachteile nebst mindest zehn mal höheren Kosten mit sich bringt.	Das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern bildet die Grundlage für den attraktiven Fahrplan 2014 mit dem 15-Minutentakt der S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern. Ein dringender Handlungsbedarf besteht damit nicht. Der Kanton Nidwalden führt ein Variantenstudium betreffend des Doppelspurausbau in Hergiswil durch. Im Jahr 2013 werden die Ergebnisse vorliegen.	nein
6-1	Bühlmann	j	6.4	41 / 123	Der Trolley Nr. 1 soll bis Honau Hirschen verlängert werden.	Der Perimeter „Agglomeration Luzern“ umfasst im Rontal gemäss S. 18 die Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root, Gisikon und Honau. Es ist jedoch nur geplant, den 1er „evt.“ (öV-Konzept Rontal; S. 123) bis zum Bahnhof Ebikon zu verlängern. Die anstehende Neuorganisation des ÖVs im Rontal sollte hingegen genutzt werden, um Zitat S. 67 „... den städtebaulich vernachlässigten Agglomerationsraum aufzuwerten und dem öffentlichen Verkehr die notwendige Präsenz und den Komfort zu geben, die er benötigt, damit sein Anteil nachhaltig erhöht werden kann.“ Damit der öV diese Funktion übernehmen kann, soll nicht erneut zugewartet werden, bis sich das ganze Rontal zu Zitat „vernachlässigtem Agglomerationsraum“ (S. 67) entwickelt hat. Die Verlängerung des 1ers über den Bahnhof Ebikon hinaus rechtfertigt sich dadurch, dass der ESP Rontal sowie der entstehende Ebisquare mit den geplanten 1600 Parkplätzen (S. 36) erst dadurch erstklassig erschlossen werden können, und von Anfang an ein hoher öV-Anteil generiert werden kann. Die Verlängerung über den ESP und den sich anbietenden Schlusspunkt Bahnhof Gisikon-Root ist dadurch legitimiert, dass die Gemeinde Honau bis heute, obwohl sie sich im Agglomerationsperimeter Luzern (S. 18) befindet, überhaupt nicht mit dem öV an Luzern angeschlossen ist – es verkehrt einzig der TransSeetalExpress in Richtung Rotkreuz und Hochdorf, was innerhalb des Perimeters schwerlich als gut erschlossen bezeichnet werden kann. Der Hauptzweck einer solch langen Trolleylinie liegt darin, der strategischen Entwicklungsachse Rontal starkes Rückgrat der Feinverteilung zu dienen – wozu die Geographie geradezu Hand bietet. Als Ettape kann Honau auch von der vorläufigen, künftigen Endstation des 1ers aus mit einem Bus bedient werden. Das Trolleynetz soll sich der gewachsenen Realität der Agglomeration Luzern anpassen.	Ein Ausbau der Linie 1 (vorzugsweise Trolleybusausbau) soll dort stattfinden, wo eine Nachfragesteigerung nur mit grösseren Gefässen möglich ist, d.h. bis Ebikon Bahnhof (höchstens bis Schindler, später eventuell bis Ebisquare, welcher einen Schwerpunkt ausserhalb des öV-Knotens bildet; vgl. Massnahmen ÖV-6.2 und ÖV-7.1). Die Weiterführung des Trolleybusses bis Gisikon (oder weiter) ist zurzeit kein Thema.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
6-1	Bühlmann	k	6.4	41 / 123	Der Trolley Nr. 2 soll von Emmenbrücke Sprengi aus aufgesplittet werden auf zwei neue Trolley-Äste Richtung Emmenbrücke Schönbühl und Rothenburg Bertiswil.	Damit die Trolleylinien die ihnen zugeordnete Funktion als Rückgrat des strassengebundenen ÖVs (S. 41) übernehmen können, ist das Netz der wachsenden Agglomeration anzupassen. Im Bereich Luzern Nord böte sich eine Gabelung des Zers Richtung Emmenbrücke Schönbühl (ein sich entwickelndes Wohngebiet) als auch Richtung Rothenburg an. Die genaue Lage des Endpunktes eines Linienastes in Rothenburg sollte in enger Abstimmung mit der lokalen Raumplanung erfolgen. Der Bahnhof Rothenburg Dorf würde aber auf jeden Fall ans Trolleynetz angebunden. Die Option dieser Verlängerung/Gabelung des Zers soll im Rahmen des öV-Konzepts Rothenburg-Emmen Nord geprüft werden.	Ein Trolleybusausbau soll dort stattfinden, wo eine Nachfragersteigerung mit grösseren Gefässen möglich ist. Ein Infrastrukturausbau im Siedlungsgebiet Schönbühl ist nicht realistisch.	nein
6-1	Bühlmann	l	6.4	15 / 121	Beim Bau des Tiefbahnhofs sollen Vorleistungen für eine unterirdische, einspurige Abzweigung erbracht werden, damit eines Tages die Bahnlinie von Küssnacht a.R. in den Tiefbahnhof geführt werden kann.	Die S3 benötigt aktuell von Luzern nach Küssnacht a.R. 19 Minuten. Diese Fahrzeit ist doppelt so lange wie diejenige, welche der Zug in die andere, auf Seite 1 ebenfalls speziell als Regionalzentrum hervorgehobene Gemeinde Malers benötigt. Der alte, lange, sicherheitstechnisch veraltete und einspurige Schlossbergtunnel könnte somit aufgegeben werden. Die Linie nach Küssnacht ist auch die einzige weitere Bahnlinie, die geografisch sinnvoll in den Tief- und späteren Durchgangsbahnhof geführt werden könnte, was die bestehende Zufahrt weiter entlasten würde. Zudem hätte man danach zwei Möglichkeiten für die Einrichtung von Durchmesser-S-Bahnlinien. Es soll daher abgeklärt werden, ob eine solche Linienführung technisch, betriebsmässig und finanziell möglich ist, und daher Vorleistungen für eine unterirdische, einspurige Abzweigung Richtung Küssnacht erbracht werden sollten. Wenn schon so viel Geld für den Tiefbahnhof ausgegeben werden soll, sollten alle Möglichkeiten zur weiteren Entwicklung (Stichwort Aufwärtskompatibilität) und besseren Nutzbarmachung durchdacht werden. Bisher war allen zum Tiefbahnhof verfügbaren Materialien kein einziger Hinweis zu entnehmen, dass eine solche Möglichkeit in Betracht gezogen worden wäre.	In der laufenden Planung des Tiefbahnhofs wird die Anschlussmöglichkeit des Küssnacherastes berücksichtigt (vgl. Massnahmen ÖV-1 und insbesondere ÖV-2).	ja
2-1	SZ	i	6.5	127 ff.	Die Südumfahrung Küssnacht soll unter der Massnahmenübersicht Motorisierter Individualverkehr aufgeführt werden.	Die Südumfahrung Küssnacht fehlt in der Übersicht.	Die Südumfahrung Küssnacht hat eine spürbare Bedeutung für Küssnacht selbst und dessen Ortskernaufwertung, kann jedoch auch zu einer besseren Erschliessung der Luzerner Seegemeinden beitragen, weshalb sie gestützt auf die strategische Festlegung im Kap. 5.4.2 neu als Massnahme MIV-6 ins Agglomerationsprogramm Luzern aufgenommen wird (Abschnitte 1 und 2).	ja
5-4	QV Würzenbach	a	6.4	64 / 124	Es ist eine Direktverbindung des Gebietes Adligenswil/Luzernerstrasse – Schädritüti in Richtung Luzern Bahnhof mittels Trolleybus aufzunehmen.	1. Behebung der Angebotsmängel der Linie 26 (siehe beiliegendes Schreiben) 2. Notwendige Qualitätsverbesserung zur Erhöhung des Modalsplitts öV 3. Gefährliche Umsteigebeziehung am Knoten Brüelstrasse, die sich nur mit einer Direktverbindung Luzern – Brüelstrasse – Adligenswil lösen lässt	Der Trolleybusausbau auf der Schädritüti-Strasse bis Adligenswil ist kein Thema. Hingegen soll die Direktlinie Adligenswil-Schädritüti-Strasse-Luzern Bahnhof realisiert werden (siehe öV-9.3).	teilweise
5-4	QV Würzenbach	b	6.4	66 / 125	Durchgehende Busspuren zwischen Pilatusplatz und Luzernerhof sind während der Hauptverkehrszeiten einzurichten.	Während der Hauptverkehrszeiten bilden sich täglich Stau, die Reisegeschwindigkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Produktivität der Busse ist ungenügend und muss verbessert werden.	Das Massnahmenblatt GV-1 Gesamtverkehr Agglomerationszentrum Luzern beinhaltet das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern. Ein Hauptziel besteht in der Verbesserung der Zuverlässigkeit des öV. Die Lösung ist noch offen.	teilweise
4-1	L20	p	6.2	118	6.2 ff: Kosten überall präzisieren.	Eine fehlende Auseinandersetzung mit den Kosten weist auf eine mangelnde Investitionsbereitschaft hin.	Die Kosten insbesondere der infrastrukturellen Massnahmen werden alle noch ergänzt und präzisiert (vgl. Kap. 6.3ff). Die Kosten der nichtinfrastrukturellen, planerischen Massnahmen gehen mehrheitlich zulasten der Gemeinden, sie können zurzeit nicht seriös geschätzt werden (vgl. Kap. 6.2). Diese Anpassungen werden in der bereinigten Fassung vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund eingereicht.	ja
3-4	Emmen	h	6.6	130	Die Zeitpunkte der beiden Massnahmen „Emmen, Mooshüslistrasse“ und „Emmen, Rüeggisingerstrasse“ sind auf „nach 2018“ zu setzen.	Aufgrund der finanziellen Lage und der in den nächsten Jahren kommenden Entwicklungen in der Gemeinde Emmen, welche auch Investitionen von Seiten der Gemeinde benötigen, ist kaum mit einer Umsetzung dieser Massnahmen vor 2018 zu rechnen.	Das Anliegen wird berücksichtigt (vgl. Massnahmen LV-1.3d und LV-1.3e)	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-7	Küssnacht	a	6.5	127	Das Strassenbauprogramm des Kantons Schwyz ist als Grundlage beizuziehen.	Die Südumfahrung Küssnacht als regional bedeutendes Projekt für die Anbindung der Luzerner Seegemeinden an die das Agglozentrum Luzern ist im Strassenbauprogramm SZ enthalten.	Die Südumfahrung Küssnacht hat eine spürbare Bedeutung für Küssnacht selbst und dessen Ortskernaufwertung, kann jedoch auch zu einer besseren Erschliessung der Luzerner Seegemeinden beitragen, weshalb sie gestützt auf die strategische Festlegung im Kap 5.4.2 neu als Massnahme MIV-6 ins Agglomerationsprogramm Luzern aufgenommen wird. Dabei wird das Strassenbauprogramm des Kantons Schwyz soweit erforderlich als Grundlage miteinbezogen.	ja
3-7	Küssnacht	j	6.2	117	Die Ausarbeitung eines touristisches Nutzungskonzept für die Seebodenalp sei unter der Massnahmenübersicht Landschaft, Erholung und Umwelt (Punkt 6.2.3) aufzuführen.	Das Gebiet Seebodenalp soll als Naherholungsgebiet mit dem alpischen Charakter attraktiv bleiben. Da ein Massentourismus nicht erwünscht ist, soll mit einem Nutzungskonzept aufgezeigt werden, welche touristischen Nutzungen sich mit dem Naturschutzgebiet vereinbaren lassen. Im Weiteren ist seit Jahren der zukünftige Zugang zur Seebodenalp offen. Die Konzession der Luftseilbahn Küssnacht-Seebodenalp läuft im Jahr 2017 aus.	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen, vgl. Massnahmen LE-5.2 und LE-7.3).	ja
3-7	Küssnacht	k	6.5	127	Der Ausbau der Zugerstrasse zwischen Küssnacht und dem Autobahnschluss Fänn von 2 auf 4 Spuren sei unter der Massnahmenübersicht zum motorisierten Individualverkehr (Punkt 6.5) aufzuführen.	Die Zugerstrasse verbindet die Verkehrsströme von Meggen und von Greppen her und führt sie im Fänn auf die Autobahn Richtung Zug/Zürich, Gisikon-Luzern sowie Schwyz/Gotthard (DTV 22'500). Mit der permanenten Verkehrszunahme hat die Zugerstrasse bereits heute die Kapazitätsgrenze häufig erreicht. Geplant ist ein Ausbau von 2 auf 4 Spuren.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Der Kanton Schwyz hat keinen entsprechenden Antrag gestellt. Aus Sicht der gesamten Agglomeration Luzern gibt es verschiedene Hauptstrassenabschnitte mit einem DTV von über 20'000 Fahrzeugen, bei denen - u.a. aufgrund von Verkehrsmanagementmassnahmen - kein Spurausbau vorgesehen ist. Das aus dem DTV von 22'500 auf der Zugerstrasse abgeleitete Ausbauvorhaben ist aus gesamthafter Agglomerationsicht nicht eindeutig begründet und nicht prioritär.	nein
3-6	Seegemeinden	a	6.5	127	Das Strassenbauprogramm des Kantons Schwyz ist als Grundlage beizuziehen. Die Südumfahrung Küssnacht ist als bedeutendes regionale Projekt enthalten.	Die Südumfahrung Küssnacht ist als bedeutendes regionale Projekt enthalten. Sie dient der Anbindung der Seegemeinden ans Zentrum.	Die Südumfahrung Küssnacht hat eine spürbare Bedeutung für Küssnacht selbst und dessen Ortskernaufwertung, kann jedoch auch zu einer besseren Erschliessung der Luzerner Seegemeinden beitragen, weshalb sie gestützt auf die strategische Festlegung im Kap 5.4.2 neu als Massnahme MIV-6 ins Agglomerationsprogramm Luzern aufgenommen wird (Abschnitte 1 und 2). Dabei wird das Strassenbauprogramm des Kantons Schwyz soweit erforderlich als Grundlage miteinbezogen.	ja
3-12	Root	a	6.2	117	Überarbeitung und Ergänzung des Bereiches „überkommunale Energieplanung“.	1) Dem Thema Energieplanung wird zu wenig Beachtung geschenkt. In den Massnahmen wird erwähnt, dass der Ausbau/Aufbau von Wärmenetzen mittelfristig erfolgt. Ein Ausbau/Aufbau muss sofort erfolgen. 2) Generell wird nur die Abwärmenutzung sei es von der KVA, Swiss Steel AG etc. thematisiert. Neue Technologien wie zum Beispiel Geothermie als eine mögliche Alternative wird nicht einmal erwähnt. Mit dem Bau der Renegia welche bis 2015 erfolgt, muss das Verteilnetz (Wärmeversorgung) bereits zum Teil aufgebaut und die restlichen Planungen abgeschlossen sein. Die vorgeschlagene Priorität A (2015-2018) erachten wir als nicht zielführend. Die Realisierung vom Verteilnetz muss sofort angegangen werden.	Der Hinweis ist nachvollziehbar. Die überkommunale Energieplanung hat v.a. im Kernraum der Agglomeration durch die in der Antragsbegründung erwähnten Entwicklungen teilweise eine hohe Dringlichkeit. Energiebezogene Planungsaspekte müssen aber auch in die Massnahmen der Siedlungsentwicklung nach innen (Kap. 6.2.1, Massnahmen SI-1 bis SI-7) und der Siedlungsbegrenzung nach aussen (6.2.2, Massnahme SA-2) einfließen. Vgl. zudem Massnahme U-1.	teilweise
3-13	Adligenswil	a	6.4	64 / 124	Es ist eine Direktverbindung des Gebietes Adligenswil/Luzernerstrasse – Schädritüti in Richtung Luzern Bahnhof mittels Hybridbus (statt Trolleybus) aufzunehmen	Behebung von Angebotsmängel, Anschlussunterbrüche Brüelstrasse, Reduktion bzw. Wegfall Wartezeit von 13 Minuten (Umsteigen) Verbesserung der Verkehrssicherheit im Knoten Brüelstrasse	Die Direktlinie Adligenswil-Schädritüti-Strasse-Luzern Bahnhof ist aufgenommen (siehe Massnahme ÖV-9.3). Ob ein Hybridbus eingesetzt werden kann oder ein anderes Fahrzeug wird hier nicht weiter thematisiert.	ja
3-13	Adligenswil	b	6.6	69/129	Rad-/Gehweganlage und verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Kantonsstrasse innerhalb Dorfzentrum Adligenswil (zwischen Kreisel Obmatt-Kreisel Rössli-Einfahrt Meiersmatt)	Erhöhung der Sicherheit aller Beteiligten (MIV, LV und Fussgänger), Beruhigung des Verkehrsflusses	Massnahmen auf kommunalen Strassen sind möglich. Bei den Kantonsstrassen ist gestützt auf M3-3 des kantonalen Richtplans darauf hinzuweisen, dass Gestaltungen nur ausserhalb des Strassenraums unter Einhaltung der Verkehrssicherheit möglich sind (Standards Kantonsstrassen), vgl. Kap. 6.5.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-15	Dierikon	a	6.5	128	M7.3b Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Radverkehrsanlage ist auch der bestehende Strassenkörper zu sanieren und auszubauen. Diese Massnahmen sind dringend.	Die Radverkehrsanlage muss teilweise in den Steilhang gebaut werden, Deshalb ist es sinnvoll gleichzeitig den Strassenausbau vorzunehmen. Die schweren Holztransporte der Firma Schilliger Haltikon sind bei der gegenwärtigen Strassenbreite ein Sicherheitsrisiko.	Das Projekt gemäss Bauprogramm Kantonsstrassen berücksichtigt die Strassensanierung (vgl. Massnahmen LV-1.1k).	ja
3-15	Dierikon	b	6.2	117	Überarbeitung und Ergänzung des Bereiches "überkommunale Energieplanung".	1) Dem Thema Energieplanung wird zu wenig Beachtung geschenkt. In den Massnahmen wird erwähnt, dass der Ausbau/Aufbau von Wärmenetzen mittelfristig erfolgt. Ein Ausbau/Aufbau muss sofort erfolgen. 2) Generell wird nur die Abwärmenutzung sei es von der KVA, Swiss Steel AG etc. thematisiert. Neue Technologien wie zum Beispiel Geothermie als eine mögliche Alternative wird nicht einmal erwähnt. Mit dem Bau der Renergia welche bis 2015 erfolgt, muss das Verteilnetz (Wärmeversorgung) bereits zum Teil aufgebaut und die restlichen Planungen abgeschlossen sein. Die vorgeschlagene Priorität A (2015-2018) erachten wir als nicht zielführend. Die Realisierung vom Verteilnetz muss sofort angegangen werden	Der Hinweis ist nachvollziehbar. Die überkommunale Energieplanung hat v.a. im Kernraum der Agglomeration durch die in der Antragsbegründung erwähnten Entwicklungen teilweise eine hohe Dringlichkeit. Energiebezogene Planungsaspekte müssen aber auch in die Massnahmen der Siedlungsentwicklung nach innen (Kap. 6.2.1, Massnahmen SI-1 bis SI-7) und der Siedlungsbegrenzung nach aussen (6.2.2, Massnahme SA-2) einfließen. Vgl. zudem Massnahme U-1.	teilweise
3-15	Dierikon	c	6.4	49, 11, 125	Modal Split von öV und M1V (Kommentar).	Der tiefe Modal Split des ÖV im Agglomerationsgürtel ist im Vergleich zum hohen MIVAnteil unterdurchschnittlich. Deshalb sind die Buspriorisierungen im Agglomerationsgürtel mit grösster Priorität umzusetzen. Dies betrifft insbesondere auch die Massnahmen zum Umsteigebahnhof Ebikon und der Buspriorisierung in Luzern. Massnahme M18.2b1; Ausbau> 2018 ist viel zu spät.	Die Buspriorisierungen auf Kantonsstrassen richten sich zeitlich nach dem Bauprogramm Kantonsstrassen (vgl. Massnahmenpaket ÖV-11.1).	teilweise
3-16	Luzern	ad	6.2	117	Für das geforderte Verkehrskonzept Tourismus soll ein Massnahmenblatt erstellt und die Federführung der Stadt Luzern zugewiesen werden. Das entsprechende Konzept hat auch die wirtschaftlichen Aspekte zu berücksichtigen.	Der Tourismus hat in der Stadt Luzern einen hohen Stellenwert. Die Stadt Luzern ist bereit, diesen Lead zu übernehmen.	Ein separates Massnahmenblatt wird seitens Stadt Luzern erstellt (vgl. Massnahme GV-3).	ja
3-16	Luzern	ae	6.6	129	In die Liste der zu optimierenden bzw. zu ergänzenden Netzelemente sind auch folgende aufzunehmen: - Velotunnel Bahnhof Luzern (Verbindung Hirschmattquartier - Uni Luzern - Velostation Bahnhof - Langsamverkehrsachse Zentralbahntrasse	Die zusätzlich aufgeführten Netzelemente tragen massgeblich zur Förderung des Langsamverkehrs bei.	Die Velostation Bahnhof Luzern war schon als M 17.9 im AP LU 1G als B-Massnahme enthalten und wird im AP 2G aufgenommen (vgl. MO-1.1). Die Massnahme LV-Achse Zentralbahntrasse ist als M17.2b im AP LU 1G als A-Massnahme enthalten. Eine erneute Aufnahme ins AP Luzern 2G ist deshalb nicht notwendig. Diese beiden Massnahmen sind Teil der Leistungsvereinbarung zum AP Luzern der ersten Generation und sollen bei der Umsetzung durch den Bund mitfinanziert werden. Die Massnahme Velotunnel ist abhängig von der weiteren Projektierung und Umsetzung Tiefbahnhof Luzern (vgl. ÖV-1	teilweise
3-16	Luzern	af	6.7	134	Das „Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement“ ist beizubehalten.	Wir unterstützen diese Absicht sehr!	Wird zur Kenntnis genommen (vgl. Massnahme MO-5).	zK
2-2	OW	a	6	121, 127, 129	Es wird dringend empfohlen die Doppelnennung der Massnahmen M 10.2 (Tunnel Zentralbahn Hergiswil), M 4.3 (Bypass Luzern) und LV-2 C-6 (Neues Netzelement), welche die Gemeinde Hergiswil betreffen, in den Agglomerationsprogrammen Luzern und Nidwalden umfassend zu bereinigen und in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden in erster Linie im Agglomerationsprogramm Luzern zu behandeln.	Die Gemeinde Hergiswil gehört gemäss der Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik nicht zur Agglomeration Stans und ist deshalb nicht in deren Agglomerationsprogramm beitragsberechtigt.	Die Massnahmen Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil, Bypass Luzern im Bereich Hergiswil-Horw sowie Langsamverkehr in Hergiswil werden aufgrund der Bfs-definierten Zugehörigkeit von Hergiswil zur Agglomeration Luzern im Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation behandelt sowie noch neu und eindeutig definiert (vgl. Massnahmen ÖV-5, MIV-1.3 sowie LV-1.2 und LV-2.2e). Die Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden bzw. Stans bzw. mit dem Kantonalen Richtplan Nidwalden wird dabei mittels klaren Querverweisen gewährleistet.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-3	NW	g	6.4	122	Die Kosten betreffend Tunnel Zentralbahn Hergiswil sind mit den Erkenntnissen aufgrund der Machbarkeitsstudie zu aktualisieren.	Gegenwärtig wird ein Vorprojekt für einen doppelspurigen Tunnel in der Gemeinde Hergiswil erarbeitet. Das Zeitprogramm sieht vor, dass Mitte 2012 erste Erkenntnisse dazu vorliegen. Diese können somit noch ins AP LU übernommen werden. Die Projektleitung wird zeitgerecht mit den Angaben bedient werden.	Erst im Jahr 2013 werden die Ergebnisse des Variantenstudiums inkl. Kostenschätzung vorliegen und anschliessend soll der Variantenentscheid gefällt werden. Vorläufig werden deshalb die Kosten aus dem AP LU 1G übernommen. Die Massnahme ÖV-5 kann im Aggloprogramm 2. Generation erst für die B-Liste ab 2019 vorgesehen werden.	nein
3-20	Hergiswil	h	6.4	122	Doppelspurtunnel Hergiswil Schlüssel - Hergiswil Dorf: Ergänzung (M 10.2).	Dieser Tunnel ist die einzige richtige und zielführende Variante zum Ausbau der Kapazitäten von Luzern nach Obwalden und Nidwalden. Der Tunnel bringt auch eine echte Entlastung in Bezug auf den Lärm und lässt Optionen offen für eine Siedlungsentwicklung im Rahmen des Siedlungsleitbildes. Ein offene Linienführung doppelspurig lehnt Hergiswil kategorisch ab. Das freiwerdende Trasse bietet in Zukunft die einzige Möglichkeit, den Langsamverkehr von MIV (Seestrasse) zu entflechten und die wichtigen Zentren der Gemeinde attraktiv zu verbinden.	Im Jahr 2013 werden die Ergebnisse des Variantenstudiums vorliegen und anschliessend soll der Variantenentscheid gefällt werden. Eine Aufnahme im Aggloprogramm 2. Generation für den Zeithorizont 2015 bis 2018 ist damit nicht möglich, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt; dies wird bei der Priorisierung entsprechend berücksichtigt (vgl. Kap. 7 und Massnahme ÖV-5).	teilweise
1-1	VVL	j	6.4	125	Buspriorisierung: Die Verbesserungen durch Buspriorisierungen werden begrüsst; weitere Abschnitte müssen aufgenommen werden (neuralgische Punkte).	Die Massnahmenblätter werden im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Angebotskonzepts AggloMobil due mit den erforderlichen Ausbauten bei der Infrastruktur ergänzt, die Punkte sollten im Bauprogramm Kantonsstrassen aufgenommen werden.	Die Buspriorisierungen (vgl. Massnahme ÖV-11 und Bauprogramm) werden bereits bisher und auch zukünftig zwischen den Beteiligten abgesprochen.	ja
1-2	vif	m	6.1	113	6.1.2: Es fehlt ein Hinweis zu den diversen Strassenmassnahmen zu Gunsten des Busbetriebs (Busspuren).		Der Hinweis wird aufgenommen, das Kapitel. 6.1 wird ergänzt.	ja
1-2	vif	n	6.3	119	Bei den Kantonsstrassen soll darauf hingewiesen werden, dass Gestaltungen nur ausserhalb des Strassenraums unter Einhaltung der Verkehrssicherheit möglich sind (Standards Kantonsstrassen).		Der Hinweis wird aufgenommen (vgl. Kap. 6.5).	ja
1-2	vif	o	6.4	123 123 ff	Wort Massentransportmittel ersetzen durch Transportmittel (hier und in div. Massnahmenblättern) Der Hinweis zu den Kostenträgern vif und VVL soll gestrichen werden. Die Aussage bezüglich „Reduktion von MIV-Kapazitäten...“ ist problematisch. Besser wäre „Optimierung Gesamtverkehrssystem im Abschnitt zu Gunsten öV“. Diverse Massnahmen öV: siehe Hinweis Massnahmenblätter (d) bezüglich Trolleybusverlängerung und Strassenraumgestaltung.	Massentransport i.Z. mit einem Bus ist übertrieben. Diese pauschale Zuordnung ist nicht immer korrekt. Konkrete Angaben zur Finanzierung folgen in den Massnahmenblättern.	Die Anliegen werden soweit als möglich aufgenommen, das Kapitel 6.4 wird massgeblich ergänzt und präzisiert).	ja
1-2	vif	p	6.4	125	Massnahme 18.2b4 betrifft den Abschnitt Ebikon, Knoten Migros – Root, Ronnegg.	Die Massnahme ist falsch beschrieben.	Das Kapitel 6.4.3 wird massgeblich angepasst, vgl. insbesondere auch Massnahmenpaket ÖV-11.1.	ja
1-2	vif	q	6.6	129	Ausbau Veloroute 9 SchweizMobil im Abschnitt Seetalplatz-Buchrain.	Zusätzliches Massnahme „Optimierung bestehender Netzelemente“.	Diese Massnahme wird aufgenommen, vgl. Massnahme LV-1.1j	ja
1-2	vif	r	6.7	133	Der letzte Absatz Seite 133 ist mit Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu ergänzen. Das Beispiel Seetalplatz könnte erwähnt und beschrieben werden. Evtl. ist eine zusätzliche Massnahme zu definieren.		Das gesamte Agglomerationsprogramm befasst sich mit dem Thema der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, es kann aber insbesondere auf die Massnahmen SI-5 und MO-5 verwiesen werden. Die Massnahme Seetalplatz ist im AP LU 1G verankert und deshalb hier nicht separat aufzuführen.	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-2	Grüne	l	6.2	115-118	Massnahmen im Bereich Siedlung, Raumordnung, Landschaft Umwelt sind mit Kostenschätzungen zu versehen.	Im Gegensatz zum Verkehrsbereich, wo zu den meisten Massnahmen relativ präzise Beschreibungen und Kostenschätzungen existieren, sind die Massnahmen im Siedlungsbereich ziemlich rudimentär ausgearbeitet. Dies erweckt den Eindruck, dass eine mangelnde Bereitschaft besteht, in diese Massnahmen auch tatsächlich zu investieren.	Im Kap. 6 werden die Kosten insbesondere der infrastrukturellen Massnahmen noch ergänzt und präzisiert. Dies wird in der bereinigten Fassung vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund eingereicht. Die Kosten für Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Umwelt (vgl. Kap. 6.2) sind sehr spezifisch und können zumeist erst zu einem späteren Zeitpunkt genügend genau ermittelt werden, sie sind für den Infrastrukturfonds des Bundes nicht relevant.	teilweise
4-3	SP Buchrain	c	6.4	123	Kernnahe Tangentiallinien sind als kernentlastende Massnahme zu konkretisieren.	Konkrete Massnahmen sind aufzuzeigen.	Das Anliegen wird aufgenommen, vgl. Massnahme ÖV-8	ja
4-3	SP Buchrain	d	6.7	133	„...Die kant. Entwicklungsschwerpunkte sind ausreichend mit Anschlussgleisen erschlossen. ...“. Bei neuen Projekten in den Entwicklungsräumen ist die Bewilligung derselben von Nachweisen über die Benutzung dieser Anschlussgleisen abhängig zu machen (auf Gesetzes- oder Verordnungsebene).	Es ist unbegreiflich, weshalb das transportintensive Verteilzentrum Aldi im ESP Perlen zu keinem Bahntransport verpflichtet wurde. Auch bei Ikea diente das Anschlussgleis nur zur Erlangung der Baubewilligung. Nicht nur beim Personenverkehr sondern auch beim Schwerverkehr ist der Modalsplitt zu Gunsten der Schiene per Gesetz oder Verordnung zu beeinflussen.	Es gibt keine verordneten Modalsplits. Das Kapitel M7 des kantonalen Richtplans sowie das Agglomerationsprogramm enthalten Massnahmen zum Güterverkehr, namentlich das Massnahmeblatt MO-3 Umladeterminale Rothenburg. Die diesbezügliche Strategie ist im Richtplan unter Kapitel S6 abgebildet: Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten (inkl. deren Nutzungsprofilen) im nahen Umfeld der Autobahnanschlüsse strebt der Kanton Luzern an, den Schwerverkehr möglichst von den Wohngebieten fern zu halten.	nein
4-3	SP Buchrain	e	6	12/88 /134/137	Die Förderung des Schienenverkehrs hat bei Entwicklungsschwerpunkten auch den Bahngüterverkehr zu umfassen.	Diese Förderung hat in Rothenburg, Emmen, Perlen und ESP Rontal durch lenkende, flankierende Massnahmen zu erfolgen (Man kann nicht nur von der SBB den Ausbau des Umschlagplatzes von Rothenburg verlangen)!! Standplätze für LKW-Anhänger sind wie Parkplätze bei den Bahnhöfen Sache des Kantons oder der Standortgemeinde.	Das Kapitel M7 des kantonalen Richtplans sowie das Agglomerationsprogramm enthalten Massnahmen zum Güterverkehr, namentlich das Massnahmeblatt MO-3 Umladeterminale Rothenburg. Die diesbezügliche Strategie ist im Richtplan unter Kapitel S6 abgebildet: Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten (inkl. deren Nutzungsprofilen) im nahen Umfeld der Autobahnanschlüsse strebt der Kanton Luzern an, den Schwerverkehr möglichst von den Wohngebieten fern zu halten.	nein
4-5	GLP LU	e	6	119 ff	Es ist auffallend, dass die Kosten in den Bereichen MIV und Schieneninfrastruktur klar quantifiziert sind, während in den Bereichen Raumentwicklung, öV (Bussystem) und LV, obschon zeitlich mit hoher Priorität versehen, jegliche Angaben zu Kosten fehlen. Hier ist ein klarer Mangel des Berichts.		Im Kap. 6 werden die Kosten insbesondere der infrastrukturellen Massnahmen noch ergänzt und präzisiert. Dies wird in der bereinigten Fassung vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund eingereicht. Die Kosten für Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Umwelt (vgl. Kap. 6.2) sind sehr spezifisch und können zumeist erst zu einem späteren Zeitpunkt genügend genau ermittelt werden, sie sind für den Infrastrukturfonds des Bundes nicht relevant.	teilweise
4-7	SVP LU	i	6		Bei den Temporegimen auf den Strassen muss mit 50 / 80 und 120 auf Kantonsstrassen operiert werden. Ein Abweichen von diesen Vorgaben ist aus unserer Sicht unstatthaft und falsch. Das Einführen von Tempo 30 Zonen soll nur in Ausnahmefällen vorgenommen werden und auch nur dann, wenn die strassengebundenen Verkehrsträger (auch öV) alternative Umfahrungsrouten angeboten erhalten. Diese Aussage, wonach die Verkehrsberuhigung in Dorf und Stadtzentren anzustreben seien, ist für uns tendenziös und teilweise nicht in der Kompetenz der Verwaltung; Gemeinden können auf ihren eigenen Strassen eine eigene Tempoherrschaft vornehmen.		Das Ziel ist ein zweckmässiges Netz von verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen mit entsprechenden Geschwindigkeitsregelungen. Die Gemeinden können gestützt auf ein verkehrstechnisches Gutachten beim Kanton die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen beantragen. Dieser prüft die Eingabe und erlässt gegebenenfalls eine entsprechende Verfügung mit Publikation. Diese kann angefochten werden.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-7	SVP LU	j		598 ff	Bei der Strategie wird darauf verwiesen, dass dem MIV in der Agglo ein adäquates Wachstum ermöglicht werden soll. Im ganzen Bericht fehlen entsprechende Massnahmen zu Gunsten des MIV.		Im Kap 6.5 sind verschiedene Massnahmen zur Förderung des MIV enthalten (vgl. Massnahmenpakete MIV-1 bis MIV-5 sowie MIV-6), die insbesondere auf das kantonale Bauprogramm und dessen finanzielle Möglichkeiten abgestimmt sind.	nein
5-8	VBL	r	6.3	119	Auf die Beeinträchtigung des öV-Betriebs infolge des MIV-Verkehrsaufkommens ist ebenfalls einzugehen. Insbesondere die Abbiege-Beziehungen auf den Bahnhofplatz stören den Busbetrieb.	Die langsamen Beförderungsgeschwindigkeiten des öV zwischen Pilatusplatz und Bahnhof alleine durch die hohe Anzahl Busse (224 in der Abendspitzenstunde) zu begründen ist in Anbetracht der mehrfach höheren Belastung des Abschnitts durch den MIV irreführend. In der Werktäglichen Abendspitzenstunde verkehren 224 Busse auf der Pilatusstrasse. Im Vergleich zum MIV, mit 1'600 Fahrten im gleichen Zeitraum, relativiert sich diese Zahl stark. Auf dem Bahnhofplatz verkehren in der Abendspitze viermal mehr Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs als Busse, wodurch für den öV Verlustzeiten entstehen.	Buspriorisierungsmassnahmen werden wo möglich realisiert (vgl. Massnahmenpaket ÖV-11) Abbiegebeziehungen zum Bahnhofplatz werden mit der Massnahme GV-1 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern vertieft untersucht.	teilweise
5-8	VBL	s	6.3	119	Die Optimierung der Pilatusstrasse und die Schlüsselarealplanung Pilatusplatz werden begrüsst.	Auf dem Abschnitt Pilatusstrasse resultieren täglich grosse Verlustzeiten durch Kapazitätsengpässe. Am Pilatusplatz treffen Buslinien aus mehreren Richtungen aufeinander. Durch eine Ausgestaltung als öV-Plattform mit entsteht die Möglichkeit attraktive Umsteigebeziehungen zu schaffen und den Bahnhof Luzern zu entlasten.	Wird zur Kenntnis genommen (vgl. Massnahmen SI-5.1 sowie GV-1.1 und GV-1.2).	zK
5-8	VBL	t	6.4	123	Die erwähnten Massnahmen „Verbesserung der Buspriorisierung, Schaffung von weiteren Busspuren und die Reduktion von MIV-Kapazitäten an neuralgischen Punkten“ werden begrüsst und sind für ein zukunftsfähiges und wirtschaftliches Gesamtverkehrssystem entscheidend.	Gemäss einer Studie des Verkehrsverbunds Luzern belaufen sich die jährlichen zusätzlichen Kosten infolge des hohen Verkehrsaufkommen in der Abendspitze auf 1.15 Mio. CHF.	Wird zur Kenntnis genommen (vgl. v.a Massnahmenpaket ÖV 11).	zK
5-8	VBL	u	6.4	125	Die Massnahmen zur Busbeschleunigungen werden begrüsst. Damit für den öV die maximale Wirkung erzielt werden kann, sind Massnahmen an den neuralgischen Punkten zu priorisieren. Die Liste ist um weitere neuralgische Punkte zu erweitern (zB: Haldenstrasse, Luzernerhof, Kantonalbank, Bundesplatz, Kreuzstutz, Sonnenplatz).	Abb. 10 des Berichts zeigt die neuralgischen Punkte im Busnetz während der Abendspitzenstunde. An diesen Punkten herrschen regelmässig prekäre Verkehrsbedingungen.	Wird zur Kenntnis genommen und soweit möglich aufgenommen (vgl. v.a Massnahmenpakete GV-1, ÖV-11 und auch ÖV-10).	teilweise
5-8	VBL	v	6.5	127	Damit der öV von den erwähnten Verbesserungen durch die Spangen Nord und Süd profitieren kann, sind gleichzeitig flankierende Massnahmen im Innenstadtbereich vorzusehen. Die Notwendigkeit dieser flankierenden Massnahmen ist zu erwähnen.	Ohne flankierende Massnahmen kann der Verkehr nicht auf die Spangen Nord und Süd gelenkt werden. Durch den Ausbau der MIV-Kapazität ohne regulatorische Eingriffe (flankierende Massnahmen) droht sogar eine noch stärkere Belastung des Zentrums.	Ein wichtiges Ziel des AP 2G ist es, die Gesamverkehrskapazität in der Agglomeration massgeblich zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Gestützt auf M1 des KRP09 soll der öV deshalb bevorzugt werden (geringerer Raumbedarf pro transportierte Person); im Kern der Agglomeration erfolgt dies punktuell zu Lasten der MIV-Kapazitäten. Eine flächendeckende Entlastung ist jedoch erst mit der Realisierung des Bypass (inkl. Spangen) möglich und welche flankierenden Massnahmen dann erforderlich sind und ob dannzumal MIV-Spuren reduziert werden, kann bzw soll noch nicht jetzt abschliessend festgelegt werden (vgl. Kap. 6.5) In jedem Fall sind auch sämtliche betriebliche Möglichkeiten auszuschöpfen (Verkehrssystemmanagement VSM). VSM-Massnahmen haben zum Ziel, die Verkehrsabwicklung zu optimieren, was letztlich auch zu einer (leichten) Kapazitätserhöhung beiträgt. Dieses Massnahmenblatt aus dem AP 1G wird dementsprechend wieder aufgeführt als GV-2.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-22	Pro Velo	h	6.6	129	Es gibt weitere nennenswerte Optimierungen bestehender Netzelemente.	Zusätzliche Optimierungen auf Stadtgebiet Luzern unter Führung/Zuständigkeit des Kt. Verbindung Zentralstrasse (Hirschmattquartier) – Bhf/UNI – Inseliquai Umnutzung Zentralbahntrasse (Sternmatt – Allmend –Horw).	Die Massnahme LV-Achse Zentralbahntrasse ist als M17.2b im AP LU 1G als A-Massnahme enthalten. Eine erneute Aufnahme ins AP Luzern 2G ist deshalb nicht notwendig. Diese Massnahme ist Teil der Leistungsvereinbarung zum AP Luzern der ersten Generation und soll bei der Umsetzung durch den Bund mitfinanziert werden. Die Massnahme Velotunnel ist abhängig von der weiteren Projektierung und Umsetzung Tiefbahnhof Luzern (vgl. ÖV-1 und GV-1.3).	teilweise
5-21	VCS	s	6.2	115-118	Massnahmen im Bereich Siedlung, Raumordnung, Landschaft Umwelt sind mit Kostenschätzungen zu versehen.	Im Gegensatz zum Verkehrsbereich, wo zu den meisten Massnahmen relativ präzise Beschreibungen und Kostenschätzungen existieren, sind die Massnahmen im Siedlungsbereich ziemlich rudimentär ausgearbeitet. Dies erweckt den Eindruck, dass eine mangelnde Bereitschaft besteht, in diese Massnahmen auch tatsächlich zu investieren.	Im Kap. 6 werden die Kosten insbesondere der infrastrukturellen Massnahmen noch ergänzt und präzisiert. Dies wird in der bereinigten Fassung vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund eingereicht. Die Kosten für Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Umwelt (vgl. Kap. 6.2) sind sehr spezifisch und können zumeist erst zu einem späteren Zeitpunkt genügend genau ermittelt werden, sie sind für den Infrastrukturfonds des Bundes nicht relevant.	teilweise
5-9	LSW	e	6.1	116	Es sind auch die Gebiete zu definieren, die einer städtebaulichen Erneuerung bedürfen (Schaffung von Frei- und Grünräumen usw.).	Nebst der Verdichtung und Umnutzung sind auch Gebiete mit städtebaulichen Defiziten (z.B. Mangel an Frei- und Grünflächen) zu bezeichnen und aufzuwerten. Verdichtung darf nicht dazu führen, dass letztlich keine Grün- und Freiflächen mehr bestehen. Der Charakter stark durchgrünter Quartiere muss erhalten bleiben. Defizitgebiete sind aufzuwerten. Strassenbegleitgrün (Baumreihen, entsiegelte Flächen, Rabatten) ist von grosser stadtoökologischer Bedeutung.	Das Agglomerationsprogramm ist dafür nicht das richtige raumplanerische Instrument (i.R. eher in Ortsplanungsrevisionen, Gestaltungsplänen etc.). Vgl. aber immerhin Massnahme LE-1.	nein
5-9	LSW	n	6.1	116	Aspekt «Förderung exklusiver Wohnlagen» streichen.	vgl. oben: 83/85 (MB 29)	Dieser Auftrag besteht für den Agglomerationsraum bzw. für LuzernPlus aufgrund der Koordinationsaufgabe S5-2 des kantonalen Richtplans.	nein
5-12	IHZ	b	6.4	121 ff	Aus wirtschaftspolitischer Sicht ist die explizite Priorisierung des Tiefbahnhofs resp. Durchgangsbahnhofs gegenüber dem Bypass falsch.	In Anbetracht des Genehmigungsverfahrens, der Finanzierungsquellen, der unterschiedlichen Aufgaben aber auch der geleisteten politischen Vorarbeit ist diese Priorisierung problematisch resp. kontraproduktiv.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2 und 7.6.2)	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-12	IHZ	c	6.4	121 ff	Aus Sicht einer integralen Mobilitätspolitik sollen unseres Erachtens beide Projekte, der Tiefbahnhof wie der Bypass, dieselben Prioritäten geniessen. Die erwähnte Prioritätenlegung ist somit aus dem Dokument zu streichen.	Die IHZ und ihr Vorstand haben sich verschiedentlich klar hinter den Tiefbahnhof gestellt. Die Wirtschaft ist aber genauso auf den gut funktionierenden Strassenverkehr angewiesen. Dabei handelt es sich sowohl um Gütertransporte wie auch den Individualverkehr.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2 und 7.6.2)	ja
5-14	Pro Bahn	e	6.4	122	Massnahme M10.2 – Tunnel Hergiswil Text ergänzen: Tunnel kurz Zeithorizont 2015 – 2018 Tunnel lang Zeithorizont nach 2018	Begründung siehe Antrag B.	Das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern bildet die Grundlage für den attraktiven Fahrplan 2014 mit dem 15-Minutentakt der S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern. Ein dringender Handlungsbedarf besteht damit nicht. Im Jahr 2013 werden die Ergebnisse des Variantenstudiums für den Doppelspurausbau in Hergiswil vorliegen und anschliessend soll der Variantenentscheid gefällt werden (vgl. Massnahme ÖV-5). Eine Aufnahme im Aggloprogramm 2. Generation für den Zeithorizont 2015 bis 2018 ist damit nicht möglich, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt; dies wird bei der Priorisierung entsprechend berücksichtigt (vgl. Kap. 7.6).	teilweise
5-14	Pro Bahn	f	6.4	122	Neue S-Bahnhaltestellen -> Verzicht auf die Haltestellen: Luzern Langensand-Steghof Luzern Ruopigen Luzern Gütsch-Kreuzstutz Luzern Paulusplatz	Der Auftrag einer S-Bahn ist nicht die Feinerschliessung innerhalb der Stadt. Die Fahrzeit wird dadurch unnötig durch die vielen Halte aus der Agglomeration verlängert. Es entstehen zusätzliche Kosten für den Bau der Haltestellen (ca. 100 Mio – die für den Tiefbahnhof gebraucht werden können; sinnvollere Mittelverwendung). Die S-Bahn erhält im Stadtbereich den Charakter einer Stadtbahn und verhindert damit eine spätere viel effektivere Stadtbahn-Lösung.	Die neuen Haltestellen sind Bestandteil des kantonalen Richtplans. Sie sind im Agglomerationsprogramm enthalten (Massnahmenpaket ÖV-3) und sollen geprüft werden - der Entscheid ist noch offen.	nein
5-14	Pro Bahn	g	6.4	122	Neue Massnahme einfügen: S-Bahnhaltestelle Verkehrshaus: Verbesserter Umstieg Bahn – Bus (in alle Richtungen), Park & Ride, Langsamverkehr	Begründung siehe Antrag C.	Die Haltestelle wurde neu realisiert. Ein weiterer Ausbau zu einem Umsteigeknoten drängt sich nicht auf, da die Haltestelle zu nahe beim Bahnhof Luzern liegt.	nein
5-14	Pro Bahn	h	6.4	122	Ausbau S-Bahnsystem: letzter Massnahmenpunkt auf dieser Seite: Hinzufügen: Ausbau ¼ Stunden Takt für alle S-Bahn-Linien	Nur attraktive S-Bahn-Verbindungen mit einer optimalen Feinerschliessung laden zum Umsteigen auf den ÖV ein.	Die Realisierung des 15'-Takts ist ein wesentliches Ziel des Projekts Tiefbahnhofs und wird im Kap. 6.4.1 sowie in der Massnahme ÖV-2 erwähnt. Ohne massive Infrastrukturausbauten ist dieses dichte Angebot jedoch nicht machbar.	ja
5-14	Pro Bahn	i	6.4	123	Massnahme öV-Knoten Ebikon: „ev.“ weglassen bei Trolleybusverlängerung zum Bahnhof Ebikon	Die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 nach Bahnhof Ebikon ist zwingend notwendig. Der Bahnhof Ebikon soll als Subknoten die Feinerschliessung sicherstellen.	Das Kapitel 6.4.2 und das Massnahmenblatt ÖV-6.2 werden massgeblich präzisiert. Wichtig auf der Strecke von Luzern nach Ebikon sind grosse Busse, eine Elektrifizierung wird soweit sinnvoll weiterverfolgt.	ja
5-14	Pro Bahn	j	6.4	123	Massnahme öV-Knoten Rothenburg: Einführung Tangentiallinie Rothenburg Station – Emmenbrücke Bahnhof – Ebikon Bahnhof	Führt zur Zentrumsentlastung in Luzern.	In der Agglomeration werden kernnahe Tangentiallinien eingeführt werden (vgl. Massnahmenpaket ÖV-8). So kann eine grössere Anzahl Personen abgeholt und das Zentrum entlastet werden.	nein

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-14	Pro Bahn	k	6.7	133	Kapitel 6.7 Weitere Mobilitätsmassnahmen, Abschnitt 4 – Zonenpläne: Textpräzisierung: ... einzigen Zonenplan zusammengefasst und grundsätzlich durch ein vereinfachtes Zonensystem erheblich vereinfacht werden.	Der heutige Zonenplan ist viel zu komplex und detailliert. Das wirkt sich 100 %-ig auf die Bedienerfreundlichkeit am Billettautomaten und generell auf die Verständlichkeit des Zonensystems aus.	Dies wird so weit als möglich umgesetzt, vgl. Massnahme MO 4.	ja
5-14	Pro Bahn	l	6.8	137	Letzter Abschnitt: Textpräzisierung: ...und auch der Zimmerberglösung als weitere	Eine Variantenprüfung zwischen Zimmerbergbasistunnel II und Zimmerberg-Light hat nicht stattgefunden. Ein Gutachten, das die Stadt Luzern diesbezüglich in Auftrag gegeben hat, hat gezeigt, dass die Light-Variante die einzige optimale Lösung ist. Mit der Formulierung im Aggloprogramm wird der Entscheid vorweggenommen. Deshalb sollte die Formulierung offen sein.	Der Bund hat die beiden Varianten verglichen und favorisiert den Zimmerbergbasistunnel II. Die bestehende Formulierung ist variantenneutral.	nein
5-15	IGöV	ad	6.2	117	Massnahmenübersicht Landschaft, Erholung und Umwelt: Die Carparkierung ist mit ein Grund für die teilweise prekären Verkehrsverhältnisse in den Stadt Luzern. Eine Verlegung der Carparkplätze in die Peripherie (z.B. Allmend, Mattenhof), mit entsprechendem Zubringerangebot in die Innenstadt, ist als Strategie und in der Folge als Massnahme in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen.	Es bestehen insbesondere schwerwiegende Probleme am Schwanenplatz, Löwenplatz und im Bereich Bahnhof mit der Verbindung vom Inseli. Mit der Verlegung der Parkplätze muss eine begleitende Infrastruktur (Verkaufsflächen, sanitäre Einrichtungen) geschaffen werden, sowie insbesondere eine funktionierende Shuttle-Lösung per S-Bahn, mindestens im 15'-Takt angeboten werden, bspw. ab Allmend / Mattenhof mit der Zentralbahn.	Es wird ein diesbezügliches Massnahmenblatt GV-3 aufgenommen.	ja
5-15	IGöV	ae	6.4	121	Schieneinfrastruktur: Die Formulierung, wonach der Tiefbahnhof „zu einem späteren Zeitpunkt“ zur Durchmesserlinie ausgebaut werden kann, soll umformuliert werden in „der Tiefbahnhof soll möglichst rasch zur Durchmesserlinie ausgebaut werden“.	Der Ausbau des Tiefbahnhofs zur Durchmesserlinie bringt sehr viele Vorteile und einen massiv höheren Nutzen gegenüber vergleichsweise „geringen“ Mehrkosten, einerseits betrieblich, andererseits bezüglich Direktverbindungen, Fahrzeitgewinn, Effizienz, etc. Kurz: Die Verlagerung von MIV zum öV und von Bus auf Bahn kann erst mit einer Durchmesserlinie die volle Wirkung entfalten. Deshalb soll möglichst schon im ersten Ausbauschnitt die Realisierung der Durchmesserlinie erfolgen.	Der angestrebte Zustand mit der Durchmesserlösung wird in den Vordergrund gestellt. Die hohen Kosten machen aber eine Etappierung wahrscheinlich (vgl. Kap. 6.4.1 und Massnahme ÖV-1).	ja
5-15	IGöV	af	6.4	121	Schieneinfrastruktur: Der Abschnitt ist zudem mit der Einführung der Küssnachterlinie in den Tiefbahnhof zu ergänzen.	Die Einführung der Küssnachterlinie in den Tiefbahnhof mit einer Schlaufe ab dem Stadttunnel bringt eine zusätzliche Entlastung im Bereich Gütsch, kürzere Reisezeiten, damit eine Verlagerung von Bus auf Bahn und Optimierungsmöglichkeiten im Fahrplan Richtung Meggen. Zudem ist die Voraussetzung für attraktive Durchmesserlinien geschaffen, wenn der Durchgangsbahnhof erstellt ist.	In der laufenden Planung des Tiefbahnhofs wird die Anschlussmöglichkeit des Küssnachterastes berücksichtigt (vgl. Massnahmen ÖV-1 und insbesondere ÖV-2).	ja
5-15	IGöV	ag	6.4	121	Schieneinfrastruktur, Auflistung Massnahmen, Tiefbahnhof: Tiefbahnhof Luzern inkl. Durchgangsbahnhof.	Zwar ist die erste Realisierungstranche 2015-2018 nicht realistisch für den Tiefbahnhof, aber als Mittel um die Dringlichkeit aufzuzeigen, sicherlich angebracht.	Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof soll nun noch prägnanter dargestellt werden. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem soll die Formulierung überall so präzisiert werden, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2 und 7.6.2). Obwohl es übergeordnete Massnahmen sind, werden die beiden Massnahmenblätter (vgl. ÖV-1 und MIV-1) belassen und detaillierter dargestellt, insbesondere um im Prüfprozess alle wesentlichen Argumente dargestellt zu haben.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-15	IGöV	ah	6.4	121	Schieneinfrastruktur, Auflistung Massnahmen, 15'-Takt Rontal: Der 15'-Takt Rontal ist nicht als „Platzhalter“ aufzuführen, sondern unter der Massnahme „Ausbau S-Bahnsystem Luzern im Hinblick auf eine Taktverbesserung [...]“.	Die Aufführung als Platzhalter und die Nichterwähnung in der dafür vorgesehenen Massnahme ist verwirlich.	Die Formulierung wird in Kap. 6.4.1 und Massnahmenblatt ÖV-1 weggelassen, da die Mitfinanzierung des Bundes für die übergeordneten Schieneinfrastrukturen neu verhandelt werden muss.	nein
5-15	IGöV	ai	6.4	122	Schieneinfrastruktur, Auflistung Massnahmen, Ausbau S-Bahnsystem: Ist die Entflechtung Hübeli in Teil a) (Ausbaumassnahmen Achse Luzern – Sursee) oder Teil b) (Ausbaumassnahmen Achse Luzern – Hochdorf) enthalten? Ggf. präzisieren.	Entflechtung Hübeli zur kreuzungsfreien Ausfädelung Seetalinie ist wichtige Einzelmassnahme zur Leistungssteigerung beider Achsen.	Im Rahmen der Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz werden die zweckmässigen Massnahmen konkretisiert (vgl. auch Massnahmenblatt ÖV-2).	ja
5-15	IGöV	aj	6.4	123	öV-Optimierungen, Massnahmenliste, Verbesserungen bei der Buspriorisierung: Die Reduktion von MIV-Kapazitäten ist nicht eventuell vorzusehen, sondern ist zwingende Voraussetzung für die Priorisierung der flächeneffizienten Verkehrsmittel Bus und Langsamverkehr.	Wenn die flächeneffizienten Verkehrsmittel Bus, Velo und Fussverkehr bevorzugt behandelt werden sollen, muss insbesondere in der gebauten Stadt die Fläche für den motorisierten Individualverkehr kleiner werden. Funktionierende Beispiele für die Reduktion von MIV-Spuren lassen sich in etlichen französischen, spanischen oder deutschen Städten finden.	Der kantonale Richtplan beinhaltet in der Richtungsweisenden Festlegung M1 für die Agglomeration eine Bevorzugung des öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, dem MIV wird der notwendige Raum zur Verfügung gestellt. Die Massnahmen sind sorgfältig zu prüfen. Mittel- bis längerfristig sind Ausbauten des Strassennetzes unumgänglich.	nein
5-15	IGöV	ak	6.4	123	öV-Optimierungen, Massnahmenliste, Verbesserungen bei der Buspriorisierung, Tabelle: Das „eventuell“ ist bei den betreffenden Punkten zu streichen.	Die Anpassungen im Strassenraum sowie der Bau der Fahrleitungen sind wichtige Bestandteile eines attraktiven Busbetriebs (störungsfreies und emissionsarmes Vorwärtskommen).	Die Massnahmen werden konkretisiert und konzentriert (vgl. Massnahmenpaket ÖV-11 und kantonales Bauprogramm sowie auch Massnahmen ÖV-6).	teilweise
5-15	IGöV	al	6.4	125	Buspriorisierung: In der Aufzählung fehlt die Busbevorzugung im Raum Haldenstrasse.	Die Verlustzeiten auf der Achse aus Richtung Verkehrshaus sind zu vermeiden mit einer entsprechenden Busbevorzugung.	Diese Buspriorisierung besteht bereits.	nein
5-15	IGöV	am	6.5	127	Massnahmenübersicht MIV: Im ersten Absatz ist ehrlicherweise zu erwähnen, dass der Bypass vor allem lokale Bedürfnisse befriedigt (bei 80% Anteil regionalem Verkehr).	Dies unterstützt auch die Argumentation, wonach der Tiefbahnhof eine höhere Priorität geniessen soll als der Bypass. Auch beim Tiefbahnhof steht der regionale Nutzen gegenüber dem nationalen im Vordergrund, jedoch wird damit das Gesamtverkehrssystem in der ganzen Agglomeration massiv verbessert, währenddessen der Bypass zu zusätzlichen Engpässen in der Agglomeration führt.	Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und des Agglomerationsprogramms Luzern. Die Annahme, er übernehme nur einen Verkehrsanteil von 20%, ist falsch.	nein
5-15	IGöV	an	6.5	127	Massnahmenübersicht MIV: Im zweiten Abschnitt sollen flankierende Massnahmen in der Innenstadt als zwingender Bestandteil des Bypass aufgeführt werden (massive Restriktionen gegenüber MIV bis zur Sperrung der Seebücke für den MIV), damit Wirkung des Bypass überhaupt erzielt werden kann.	Ohne massive flankierende Massnahmen kann der Bypass die erwünschte Wirkung der Entlastung Innenstadt nicht erfüllen, sondern dient nur als Kapazitätsausbau der Autobahn.	Die flankierenden Massnahmen werden erwähnt (vgl. Kap. 6.5). Ein Sperrung der Seebücke ist jedoch kein Thema.	teilweise
5-15	IGöV	ao	6.7	132	Einzelmassnahmen Langsamverkehr: Ausbau der Veloparkierung am Bahnhof fehlt.	Ein Ausbau der Veloparkierung rund um den Bahnhof ist zwingend. Mit gesicherten und wettergeschützten Abstellplätzen wird das Velo für die erste und letzte Meile attraktiver und es besteht die Chance für eine Verlagerung zum Langsamverkehr.	Mit der Aufnahme der Velostation im AP 2G wird das Anliegen nach einem nachfragegerechten Ausbau der Veloparkierung beim Bahnhof Luzern erfüllt (vgl. MO-1.1).	ja
5-15	IGöV	ap	6.7	132	Einzelmassnahmen Langsamverkehr: Die Verbindung über die Seebücke ist zu verbessern (breitere Trottoirs, sichere Veloachse) und der Weg von und zum Bahnhof sicherer und direkter zu gestalten.	Es bestehen insbesondere an Schönwettertagen zahlreiche Konflikte zwischen flanierenden und schnell gehenden Fussgängern, ebenso sind verschieden schnelle Velofahrer aufgrund beengter Platzverhältnisse im Konflikt (auch mit dem MIV).	Die Seebücke und der Ausbau des Schweizerhofquais wurde erst vor kurzer Zeit auf für den Langsamverkehr optimiert. Allfällige weitere Optimierungen müssen im Rahmen der Massnahme GV-1 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum weiterverfolgt werden.	teilweise

Bericht

Kapitel 7 Bewertung und Priorisierung der Massnahmen

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-15	IGöV	aq	7	138	<p>Priorisierung der Massnahmenpakete: Die Priorisierung des Tiefbahnhofs gegenüber dem Bypass wird sehr unterstützt und muss zwingend im vom Regierungsrat zu verabschiedenden Schlussbericht zu Händen des Bundes Bestand haben. Wichtig erscheint noch der Hinweis, dass die Massnahme Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie rasch umgesetzt werden muss, um das Verkehrssystem überhaupt verbessern zu können.</p>	vgl. Kapitel Massnahmen.	<p>Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kt. Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind (vgl. Kap. 5.6.2 und 7.6.2).</p>	teilweise

Bericht

Kapitel 8 Weiteres Vorgehen, Umsetzung

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-11	Rain	e	8.3.3	145	Die angestrebte Verbindlichkeit für die Umsetzung der Massnahmen wird in einigen Punkten in Frage gestellt.	Sie stellt möglicherweise eine unzulässige Einmischung in die Gemeindeautonomie und Befugnisse der Stimmberechtigten dar.	Wo die Gemeinden zuständig sind, werden namentlich deren Kreditkompetenzen nicht beeinträchtigt. Es soll aber davon ausgegangen werden können, dass die Gemeinden die Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich auch umsetzen. Darauf wird der Bund Wert legen. Erforderlich werden daher verbindliche Vorgaben im kantonalen Richtplan und nötigenfalls Vereinbarungen zwischen Kanton und Gemeinde sein.	nein
3-15	Dierikon	d	8.3.3	145	8.3.3 Ergänzung des letzten Satzes: Umsetzung dieser Massnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Gemeinde-AFP verbindlich vorgegeben.	Es liegt im Interesse des Kantons, dass noch finanzstarke Agglo-Gemeinden kommende Aufgaben so finanzieren können, dass nicht die Finanzierung im NFA in Frage gestellt werden muss.	Weder die Finanzkompetenzen noch die Finanzplanung der Gemeinden werden beeinträchtigt. Es soll aber davon ausgegangen werden können, dass die Gemeinden jene Massnahmen, die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen, in ihrer Finanzplanung berücksichtigen und auch umsetzen. Nötigenfalls werden die Einzelheiten in einer Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde zu regeln sein.	ja
4-7	SVP LU	e	-	-	Die finanziellen Auswirkungen des gesamten Berichtes fehlen. Um eine optimale Beurteilung machen zu können gehören im Mindesten Kostenschätzungen (approx. +/- 30%) dazu.		Bei allen Massnahmen werden die Kostenschätzungen (vgl. Kap. 6, in der Regel. +/- 30%) und die zeitliche Priorierung (vgl. Kap. 7) ergänzt sowie definitiv vorgenommen. Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht.	ja
4-7	SVP LU	f	-	-	Gleichzeitig fehlt auch ein Projekt- bzw. Zeitplan, welcher diesem Vorhaben zu Grunde liegt.		Bei allen Massnahmen werden die Kostenschätzungen (vgl. Kap. 6, in der Regel. +/- 30%) und die zeitliche Priorierung (vgl. Kap. 7) ergänzt sowie definitiv vorgenommen. Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Mitte 2012 eingereicht.	ja
4-7	SVP LU	h	-	-	Bei der Projektorganisation ist auch der Nutzer MIV (Verbände und Organisationen) aufzunehmen. Die derzeitige Aufbauorganisation vergisst diese wichtigen „Kunden“ wohl bewusst, dafür werden einzelne Umweltverbände einzeln aufgeführt.		Bei den Echoraumveranstaltungen waren noch weitere als die im Kap. 2.1 aufgeführten Verbände und Organisationen (z.B. der TCS). Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen (vgl. Kap. 1.5.1).	ja
5-15	IGöV	ar	8	140	Verankerung in Bundesinstrumenten: Dass die Durchmesserlinie nur eine Option ist, ist zu streichen. Die Durchmesserlinie ist zwingender Bestandteil der Entwicklung zu einem nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in der Agglomeration Luzern.	Nur mit der Durchmesserlinie lassen sich die erwünschten Verbesserungen im ÖV und in der Folge auch im Bereich des MIV erzielen und gleichzeitig eine hohe Netzwirkung im Vergleich zu den stattlichen Kosten erreichen.	Der angestrebte Zustand mit der Durchmesserlösung wird in den Vordergrund gestellt. Die hohen Kosten machen aber eine Etappierung wahrscheinlich (vgl. Kap. 6.4.1 und Massnahme ÖV-1).	ja
4-8	CVP LU	-	-	-	Die strategischen Verkehrsprojekte (Tiefbahnhof, Bypass, Spange Süd/Nord, Seetalplatz) stellen den Bund und den Kanton Luzern vor grosse finanzielle Herausforderungen. Der Verteilungskampf der vorhandenen Mittel wird in Zukunft kaum weniger hart geführt. Der Kanton Luzern muss daher bei den zuständigen Bundesstellen geeint und engagiert auftreten, um die nötigen Bundesmittel zu sichern. Das bedingt, dass sich alle politischen Kräfte im Kanton für das Aggloprogramm und damit auch für die strategischen Verkehrsprojekte einsetzen.		Dieses Anliegen wird zustimmend zur Kenntnis genommen sowie im Agglomerationsprogramm selbst aufgeführt. Die Kommunikationstätigkeit wird zudem intensiviert.	ja

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-8	<i>CVP LU</i>	-	-	-	Unseres Erachtens soll die Weiterentwicklung der Mobilität und der Ausbau der benötigten Infrastruktur nicht nur vom Staat bezahlt werden. An den Kosten für die Mobilität bzw. deren Infrastruktur dürfen die Benutzer angemessen beteiligt werden.		Dieses Anliegen ist nachvollziehbar, wird allerdings schweizweit vertieft diskutiert werden müssen, z.B. im Rahmen der Vorlage FABI (Finanzierung der Bahninfrastruktur) des Bundes.	teilweise

Bericht

Kapitel 9 Anhang

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-1	Real	a	IV	155	Karte IV: Basisnetz MIV Kantonsstrasse Perlen markieren.		Strasse durch Perlen hat regionale Bedeutung, ist jedoch keine Kantonsstrasse. Die Karte wird ergänzt vgl. Anhang IV, Karte V.	ja
3-1	Gisikon	a	IV		Auf den beiden Karten auch Gisikon sichtbar eintragen: Fehler auf der IV Karte, Grenze ist sichtbar, Ortsname wird aber verdeckt.	Um falsche Spekulationen und Gerüchte zu verhindern.	Die Karte wird korrigiert (vgl. Anhang IV, Karten I).	ja
4-1	L20	q	IV	157	Ergänzen: Schwachstellen Veloverkehr: Allmendstrasse/Horwerstrasse, Moosmattstrasse-Bleicherstrasse .	Veloführung genügt nicht ihrer Bedeutung. Nicht durchgedacht für Zubringer Stadt/Bahnhof von Horw und Kriens. Nur Schwachstellen, keine Lösungen werden vorgeschlagen.	Dies wird überprüft und soweit möglich angepasst (vgl. Anhang V, Karte IV)	teilweise
3-2	Meggen	b	IV	151	Anhänge "Unüberbaute Gebiete im Bahn- (und Bus-)erschliessungsgebiet der Agglomerationen". In der Gemeinde Meggen gibt es nicht so viele unüberbaute Bauzonen, wie die Karte suggeriert. Hingegen gibt es viele Gebiete mit Verdichtungspotential. Wir regen an, für diese separate Karten zu erstellen.		Der Antrag ist nachvollziehbar, jedoch in der Umsetzung sehr aufwändig. Alle Gebiete im Einzugsbereich der Haltestellen müssten individuell auf ihr Nachverdichtungspotential untersucht werden. Die Nachverdichtung wird generell im entsprechenden Massnahmenblatt SI-2 thematisiert.	nein
3-10	Kriens	d	II		Entwicklungspotenziale: Die Areale PL-2 (Hinter Schlund) und PL-3 (Grabenhof) sind als Entwicklungspotenziale bis 2030 zu bezeichnen (statt ab 2030).	Für das Areal Hinter Schlund wird die Stadt Luzern als Grundeigentümerin im Jahr 2012 den Gestaltungsplan bei der Gemeinde Kriens einreichen. Die Entwicklung des Areals Grabenhof hängt ab von der Umzonung und der Strategie Familiengärten. Ab dem Jahr 2021 dürfte das Areal Grabenhof baureif sein.	Die Priorisierung wird entsprechend angepasst (vgl. Anhang IV Karte II).	ja
3-10	Kriens	e	III		Basisnetz MIV: Die Hergiswaldstrasse als Verbindung Kriens - Eigenthal ist als Gemeindestrasse von regionaler Bedeutung zu bezeichnen.	Im Massnahmenblatt "Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren" wird das Eigenthal als Tourismusschwerpunkt bezeichnet. Die Verbindung von Kriens nach Eigenthal mit Postauto und Neubau Hergiswaldbrücke hätte eigentlich die Funktion einer Kantonsstrasse, ist aber zumindest eine Verbindung von regionaler Bedeutung.	Die Karte wird ergänzt vgl. Anhang IV, Karte V.	ja
3-15	Dierikon	c	KARTE V		Das Velonetz muss farblich prägnanter dargestellt werden.	Die Darstellung des Velonetzes mit schwarzen Linien kommt zu wenig gut zum Ausdruck. Im Gegenzug ist die grüne Linie der Agglomeration sehr prägnant.	Die Darstellung im Anhang IV Karte VI wird verbessert.	ja
3-15	Dierikon	d	Karte V, VII, VIII		Die Rudolf-Steiner Schule in Ebikon als Regionale Bildungseinrichtung darstellen.	Die Schule nimmt Schüler aus der gesamten Region auf.	Dies würde den Rahmen des Aggloprogramms sprengen.	nein
3-15	Dierikon	e	Karte VII		Schwachstelle Veloverkehr (rot) ist von der Stadtgrenze im Bereich Maihof bis zur Gemeindegrenze Dierikon zu ergänzen.	Hängt mit der Höhe und Dichte des Verkehrsaufkommens zusammen sowie mit zu schmalen (Gebiet Fildern ausserorts Tempo 80 km/h) bzw. fehlenden Radstreifen (Zentralstrasse).	Die Darstellung orientiert sich am Kantonalen Radroutenkonzept, welches im Bereich Maihof bis zur Gemeindegrenze Dierikon keinen durchgehenden Handlungsbedarf erwähnt.	nein
3-15	Dierikon	f	Karte VII		Die Schöllslistrasse in Ebikon ist als Schwachstelle Veloverkehr (rot) einzuzeichnen.	Die Schöllslistrasse ist sehr steil und weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf, vor allem während den Hauptverkehrszeiten (Hinweis: die Adligenswilerstrasse ist ebenfalls als Schwachstelle eingetragen).	Die Schöllslistrasse ist für bergwärts fahrende VelofahrerInnen nicht optimal breit, es wurden jedoch bereits Radstreifen markiert. Die Schwachstellenkarte wird nicht ergänzt.	nein
4-3	SP Buchrain	g	Anhang III		Buslinie 22: 15'/30' Takt ist dringlich auch an Randstunden und Wochenenden.	An Sonntagen existiert am Morgen nur der 60' Takt, der in Luzern die Züge in den Korridoren Bern und Basel nicht erreichbar macht. Wenn der Modalsplitt >> 16% erreichen soll, muss nun rasch zu Gunsten des 15/30' Taktes gehandelt werden. Das Argument „... am Sonntag habe es keine Frequenzen..“ stimmt nicht. Die Frequenzen steigen, wenn das Angebot gut ist (siehe Beispiel „Bahn 2000“).	Das Randzeitenangebot wird im Projekt AggloMobil due behandelt und kann zu entsprechenden Massnahmen führen. Der Anhang III mit dem Angebot 2011 wird aktualisiert.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Kap.	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-8	VBL	w	Anhang III		Angebot der S-Bahnen und Buslinien: Die Aufteilung in Regionalbusse und Stadt- und Ortsbus ist nicht korrekt. Alle vbl-Linien mit Ausnahme der Linie 22 gehören zur Kategorie Stadt- und Ortsverkehr.	In der Gesetzgebung sind die Begriffe Regional- und Ortsverkehr definiert.	Der Anhang III wird entsprechend präzisiert.	ja
3-21	Rothenburg	d	Karte IV	154	Karte IV „Basisnetz MIV“ korrigieren. Die orange Einfärbung bei der Stationsstrasse im Abschnitt Flecken – Gimmermee ist zu entfernen.	Gemäss kommunalem Verkersrichtplan 2006 sieht die Massnahme S5 auf der Stationsstrasse im Abschnitt Flecken – Gimmermee verkehrsberuhigende Massnahmen vor. Zielsetzung: zugunsten der Attraktivierung diesen Abschnitt beruhigen. Im Basisnetz MIV (Karte IV) ist die Stationsstrasse gemäss Legende als Gemeindestrasse von regionaler Bedeutung taxiert. Im Hinblick auf die Absicht von verkehrsberuhigenden Massnahmen auf diesem Strassenabschnitt ist diese Darstellung zu korrigieren.	Die Karte wird ergänzt vgl. Anhang IV, Karte V.	ja
3-21	Rothenburg	e	Karte IIIV	155, 129	Bericht und Karte IV „Schwachstellen Veloverkehr“ ergänzen.	Es fehlt die Massnahme am Radwegnetz „Fortsetzung Rad-/Gehweg entlang der Chlewaldstrasse (Einmündung Oberhocken bis Gemeindegrenze Rothenburg Rain)“.	Die Schwachstelle auf der Chlewaldstrasse (Gemeindestrasse) wird aufgenommen (vgl. Anhang V Karte IV).	ja

4. Anträge zu den Massnahmenblättern vom 31. August 2011

Massnahmenblätter

Siedlung, Raumordnung, Landschaft, Umwelt

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-5	ewl	a	54 / 55	Überkommunale Energieplanung: Die geschätzten Kosten können optimiert werden.	Viele Grundlagen sind mit real bereits erarbeitet worden (Projekt Ersatz KVA Ibach und Projekt Fernwärme Rontal).	Der Hinweis wird verdankt im Hinblick auf die Weiterbearbeitung der Massnahme U-1. Bei konkreten Planungen werden die vorhandenen und verfügbaren Grundlagen der ewl und der real beigezogen.	Ja
4-1	L20	a	43	Landschaftsentwicklungskonzept	Gut, für Horwer Halbinsel wichtig. Steht in eklatantem Widerspruch zur Idee/Massnahme (M S. 29), wo exakt an den heikelsten Orten von einer regional koordinierten Weiterentwicklung bis hin zu Neueinzonungen die Rede ist.	Es besteht kein materieller Widerspruch (Horw als eigentliches Musterbeispiel), vgl. LE-2 und SA-4.	nein
4-1	L20	b	47	Präzisieren und ergänzen: Seeufferräume, 10 km/h Zone Luzerner Seebucht erweitern.	Die Formulierung ist zu allgemein und zu wenig konkret (z.B. Ausweitung der 10 km Zone Meggerhorn - Örtlistein Horw).	Eine redaktionelle Anpassung wird vorgenommen im Hinblick auf die Aufwertung der Uferabschnitte, vgl. LE-4	ja
4-1	L20	c	52	Ergänzen: Zugänglichkeit Tourismus.	Es fehlt ein Punkt: Zugänglichkeit zu den Naherholungsgebieten (Zugangstore) (z.B. Waldegg für den Allmend-Bireggwald, Felmis für die Horwer Halbinsel und Rank für das Gebiet Winkel).	Das Anliegen ist im Massnahmenblatt LE-2 Landschaftsentwicklungskonzept für innere Landschaften sinngemäss enthalten.	nein
4-1	L20	d	29	Exklusive Wohnlagen: Massnahme streichen.	Die Massnahme entspricht nicht den Bundesmassnahmen zum Schutz der Ufergebiete und widerspricht den Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes (BLN Gebiet).	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Erarbeitung eines regionalen Konzepts für die Bezeichnung exklusiver Wohnlagen ist eine Aufgabe für die regionalen Entwicklungsträger gemäss KRPO9 S5-2. Vgl. Massnahme SA-4.	nein
3-4	Emmen	a	6	Die Gebiete Gerliswilstrasse und Meierhöfli sollten auf der Karte dargestellt werden.	Vollständigkeit.	Diese Gebiete werden als Schlüsselareal in der Massnahmen SI-5 behandelt.	ja
3-4	Emmen	b	14	Schlüsselarealplanungen: Das Gebiet „Gerliswilstrasse: Centralplatz-Sprengi“ ist in die Standortliste aufzunehmen.	Die Gemeinde Emmen hat auch im angesprochenen Standort die Zielsetzung dieser Massnahme, weshalb auch die Gerliswilstrasse in die Schlüsselarealplanungen aufgenommen werden soll.	Dieses Gebiete wird als Schlüsselareal SI-5.8 aufgenommen.	ja
3-5	Buchrain	a	6	Nachverdichtung	Die Nachverdichtung wird unterstützt und begrüsst.	Dies wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. Massnahme SI-2.	z.K.
3-5	Buchrain	b	12	Ergänzung bei den Massnahmen bezüglich Lösungsvorschläge für die Verkehrsprobleme und Sicherstellung der Finanzierung mit genauem Ausführungstermin vor der Realisierung.	Bevor die Realisierung von Überbauungen gefördert wird, müssen die Verkehrsprobleme für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Finanzierung und die Ausführung terminiert und gelöst sein.	Dies wird zur Kenntnis genommen; im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden verschiedene Verkehrsmaßnahmen vorgesehen.	z.K.
3-5	Buchrain	c	34	Strategisches Arbeitsgebiet Inwil.	Die strategische Ausrichtung vom Arbeitsgebiet Inwil wird unterstützt.	Dies wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. Massnahme SA-5.	z.K.
3-5	Buchrain	d	41	Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten.	Die Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten wird unterstützt.	Dies wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. Massnahme LE-6.	z.K.

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-5	Buchrain	e	54	Die Überkommunale Energieplanung muss gesamthaft überarbeitet werden.	Dem Thema Energieplanung wird zu wenig Beachtung geschenkt. In den Massnahmen wird erwähnt, dass der Ausbau/Aufbau von Wärmenetzen mittelfristig erfolgt. Ein Ausbau/Aufbau muss sofort erfolgen. Generell wird nur die Abwärmenutzung, sei es von der KVA, SwissStel etc., thematisiert. Neue Technologien wie zum Beispiel Geothermie als eine mögliche Alternative werden nicht einmal erwähnt. Hinweise zur Wasserkraft fehlen wie auch für die Windnutzung. Mit dem Bau der Renergia, welcher bis 2016 erfolgt, muss das Verteilnetz (Wärmeversorgung) bereits zum Teil aufgebaut sein und die restlichen Planungen abgeschlossen sein. Die vorgeschlagene Priorität A (2015-2018) erachten wir als nicht zielführend. Die Realisierung vom Verteilnetz muss sofort angegangen werden. Zusammenfassend muss festgehalten werden, dass der Bereich „Überkommunale Energieplanung“ in dieser Form zu wenig aussagekräftig ist und im Aggloprogramm kaum Beachtung findet. Die „Überkommunale Energieplanung“ muss überarbeitet und ergänzt werden.	Die überkommunale Energieplanung ist eine Aufgabe und ein strategischer Schwerpunkt von LuzernPlus. Die Energieplanung ist jedoch gemäss Vorgabe des Bundes nicht ein zentraler Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Das Massnahmenblatt U-1 wird soweit sinnvoll ergänzt.	teilweise
3-9	Horw	a	3, 6, 9,...	"Ortsplaner, spezialisiertes Büro, Testplanungsteams, Jurist" und dergleichen unter "Beteiligten Stellen" streichen.	Bei zahlreichen Massnahmen wird der Ortsplaner unter "Beteiligte Stellen" aufgeführt. Dies dürfte für die meisten Gemeinden nicht stimmen, da die Ortsplanungsbüros stets nur im Auftrag der Gemeinde tätig sind. Daher sind "Ortsplaner, spezialisiertes Büro, Testplanungsteams, Jurist" und dergleichen zu streichen.	Dies wurde in Analogie zum Kantonalen Richtplan aufgeführt. Im Richtplan gibt es auch jeweils eine Federführende Stelle sowie diverse Beteiligte für die zweckmässige Aufgabenerfüllung.	Nein
3-9	Horw	b	20	Tabelle Zulässigkeit ändern: DTV von < 4 Fahrten / 100 m2 aGF: zulässig DTV von > 4 Fahrten / 100m2 aGF nur zulässig, wenn andernorts weniger als 4 Fahrten / 100 m2 generiert werden.	Das Massnahmenblatt suggeriert, dass Nutzungen mit weniger als 15 Fahrten DTV / 100 m2 aGF als zulässig und unproblematisch einzustufen sind. Dies ist aber völlig falsch, da Horw z.B. im Gebiet des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw – ein Areal von mehr als 10 ha – die Fahrten gestützt auf den überkommunalen Richtplan über den ESP Luzern Süd, auf durchschnittlich 4 / 100 m2 aGF beschränken musste. Wir beantragen daher, gestützt auf unsere Erfahrung, Nutzungen mit einem DTV von < 4 Fahrten / 100 m2 aGF als zulässig zu bezeichnen. Nutzungen, welche mehr als 4 Fahrten / 100m2 aGF beanspruchen können demnach nur bewilligt werden, wenn andernorts weniger Fahrten generiert werden. Für das System First Come - First Served bedarf es keiner Planung.	Das Massnahmenblatt SI-7 wird soweit als möglich ergänzt. Es dient insbesondere dazu, bei Bauvorhaben frühzeitig zu erkennen, ob das generierte Fahrtenaufkommen mit dem Verkehrsnetz verträglich ist (bei ca. <= 4 Fahrten DTV / 100m2 aGF) oder ob vertiefte Verkehrsnachweise erforderlich sind (bei ca. >= 4 Fahrten DTV / 100m2 aGF) . Das kommunale Baubewilligungsverfahren wird dadurch vereinfacht, jedoch nicht ersetzt.	teilweise
3-10	Kriens	a	14	Schlüsselarealplanungen: Die Gemeinde Kriens (insbesondere das Zentrum und das ESP-Gebiet Eichhof – Mattenhof – Schlund) ist auch in die Massnahme Schlüsselarealplanung aufzunehmen.	Die Zielsetzung lautet: "Die Standorte mit spezifischen Planungen auch städtebaulich sowie bezüglich den baulichen Dichten und den Nutzungen massgeblich aufzuwerten und zu kleineren und grösseren Zentren zu entwickeln." Diese Zielsetzung hat auch die Gemeinde Kriens im Bezug auf die Zentrumsplanung und das Gebiet Mattenhof.	Das Massnahmenblatt SI-5 Schlüsselarealplanungen wird entsprechend ergänzt.	ja
3-10	Kriens	b	17	Regionales Flächenmanagement für Arbeitszonen: Arbeitszonen mit guter öV-Anbindung sind mit Priorität zu entwickeln. Alle übrigen Arbeitszonen sollen vor der Bebauung oder Weiterentwicklung mit dem öffentlichen Verkehrsnetz erschlossen werden (grossflächige Arbeitszonen vorzugsweise mit der S-Bahn).	Die Nutzung und Weiterentwicklung von Arbeitszonen, deren öV-Anbindung mangelhaft oder inexistent ist, führt zu einer Verschärfung der Überlastung auf dem Strassennetz.	Einschätzung wird geteilt. Eine entsprechende textliche Ergänzung wird in Massnahme SI-6 vorgenommen.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-10	Kriens	c	29	Exklusive Wohnlagen: Die Definition von exklusiven Wohnlagen am Sonnenberg soll sich auf Flächen innerhalb der von der Gemeinde Kriens definierten Siedlungsbegrenzung beschränken (bestehende Bauzone oder Flächen im übrigen Gemeindegebiet). Auf Neueinzonungen ausserhalb dieser Siedlungsbegrenzung ist zu verzichten.	Die Schaffung von exklusiven Wohnlagen durch Neueinzonungen widersprechen dem Grundsatz des häuslicherischen Umgangs mit der endlichen Ressource Boden. Auswertungen der Steuerkraft einzelner Quartiere in der Stadt Luzern zeigten auf, dass exklusive Wohnlagen kaum volkswirtschaftliche positive Effekte erzeugen, wenn der Steuerertrag pro Hektare Wohnfläche als Richtgrösse verwendet wird.	Eine textliche Präzisierung in Massnahme SA-4 ist notwendig: in der Regel keine Neueinzonungen zur Schaffung von neuen exklusiven Wohnlagen.	ja
3-10	Kriens	d	39	Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration: Bei der Rubrik "Zuständigkeiten" sollen die Gemeinden als "Federführung" eingesetzt werden, da diese eine sehr enge Bindung zur Bevölkerung und zu den einzelnen Ortsteilen aufweisen können.	Die Erstellung von Freiraum-Masterplänen wird als sehr wichtig und zentral für das Standortmarketing einer Gemeinde beurteilt. Gerade die Gestaltung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Freiräume inkl. Strassenräume ist für die Bevölkerung immer mehr von Wichtigkeit.	Dieser Antrag ist bereits erfüllt (LE-1).	z.K.
3-10	Kriens	e	41	Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten: In den Naherholungsgebieten sind Strassen, die in erster Linie der Land- und Forstwirtschaft dienen, konsequent mit einem Fahrverbot zu belegen.	Landwirtschafts- und Forststrassen, die als Durchgangsstrassen missbraucht werden (z.B. alte Eigenthalerstrasse) oder unnötig sind, sollen unterbrochen werden und damit den wandernden oder velofahrenden Erholungssuchenden zur Verfügung gestellt werden.	Eine textliche Ergänzung wird vorgenommen in LE-6: Eine entsprechende Verkehrslenkung ist notwendig.	ja
3-10	Kriens	f	52	Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren: Das Massnahmenblatt „Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren“ soll als Typ "infrastrukturell" bezeichnet werden.	Wenn die Zugänglichkeit nicht mit infrastrukturellen Massnahmen verbessert wird, macht das Massnahmenblatt kaum Sinn.	Das Anliegen ist berechtigt. Die Anpassung wird in LE-7 vorgenommen.	ja
3-10	Kriens	g	54	Überkommunale Energieplanung: Die überkommunale Energieplanung soll mit höchster Priorität weiterverfolgt werden. Dabei darf der Fokus nicht nur auf das vorhandene Energiepotential (Abwärme etc.) gelegt werden, sondern es müssen auch Überlegungen zur zukünftigen Energienachfrage von einzelnen Gebieten gestellt werden.	Gebiete mit einer hohen Dynamik und einem hohen Entwicklungspotential (z.B. Eichhof, Schweighof/ Mattenhof, Bahnhof Horw etc.) sind prioritär zu behandeln.	Die überkommunale Energieplanung ist eine Aufgabe und ein strategischer Schwerpunkt von LuzernPlus. Die Energieplanung ist nicht ein zentraler Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Die vorgeschlagene Priorisierung von Gebieten mit einem hohen Entwicklungspotential ist richtig. Es wird in U-1 eine Ergänzung vorgenommen, indem die Gemeinden Vorranggebiete bezeichnen sollen (also z.B. möglichst vorgezogene Planungen bei Schlüsselarealen). Die kommunalen Energieplanungen, das Gebietsmanagement von Entwicklungsschwerpunkten und die Schlüsselarealplanungen sind aufeinander abzustimmen.	ja
3-14	Ebikon	a	26	Neueinzonungen - keine Beschaffung von Fruchtfolgeflächen in der Gemeinde Ebikon.	Die Kompensation von Fruchtfolgeflächen müsste ausserhalb der Gemeinde Ebikon erfolgen.	Bei gut öV-erschlossenen Einzonungen soll eine Kompensation von FFF in der Standortgemeinde selbst geprüft werden. Sie ist jedoch nur soweit möglich und sinnvoll im Rahmen der übergeordneten Interessenabwägung umzusetzen. Dies wird in SA-2 ergänzt.	teilweise
3-14	Ebikon	b	38	Freiraumkonzept Kernraum Agglomeration.	Die Gemeinde Ebikon ist interessiert an der Zusammenarbeit.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. LE-1.	z.K.

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-15	Dierikon	a	54	Ergänzung des Planes mit " - - - mögliches Verteilnetz KVA neu"	Die Abwärme der KVA neu und Perlen Papier könnten einiges zum umweltfreundlichen Heizen beitragen. Die Aufnahme eines möglichen Verteilnetzes in den Plan gäbe dem Vorhaben mehr Gewicht.	Die überkommunale Energieplanung ist eine Aufgabe und ein strategischer Schwerpunkt von LuzernPlus. Die Energieplanung ist jedoch gemäss Vorgabe des Bundes nicht ein zentraler Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Das Massnahmenblatt U-1 wird soweit sinnvoll ergänzt. Die Signatur wird im Plan aufgenommen (mögliches Fernwärmenetz Rontal).	ja
3-16	Luzern	a	20	Verkehrintensivere Einrichtungen: Einführung Parkplatzbewirtschaftung ab 1. Minute vorsehen.	Eine konsequente Bewirtschaftung dieser Parkplätze ist im Sinne des vorgeschlagenen koordinierten Parkplatzreglements (Bericht Seite 124).	Dies wird im Massnahmenblatt MO-5 Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement vertieft behandelt. Es bestehen zurzeit jedoch keine konkreten kantonalen Gesetzesgrundlagen, sondern es wird eine Einzelfallbeurteilung im Rahmen von Bebauungsplänen vorgenommen.	teilweise
3-16	Luzern	b	26 / 27	Neueinzonungen sind mit erhöhten Anforderungen in den Bereichen Frei- und Umgebungsgestaltung (Ökologie, Gestaltung) und Energie zu verknüpfen.	Kompensatorische Massnahme.	Das Anliegen ist berechtigt. Eine textliche Ergänzung im Massnahmenblatt SA-2 (grössere) Neueinzonungen (aufgrund Bedarf und guter öV-Erschliessung) wird vorgenommen.	ja
3-16	Luzern	c	38/39	Die Anforderungen an Freiraumkonzepte sollten wie folgt ergänzt werden: 1) ökologische Qualität und Vernetzung von Frei- und Grünflächen 2) "plan lumière" (ev. streichen) 3) Naturerlebnisqualitäten und -angebote von Frei- und Grünflächen 4) Lenkungskonzept	Der Naturerlebniswert von Freiräumen im Kernraum ist vor dem Hintergrund der inneren Verdichtung von grosser Bedeutung. Wegen der Vielzahl von Anspruchs- und Nutzergruppen kommt lenkenden Massnahmen bei der Vermeidung bzw. Lösung von Nutzungskonflikten eine wichtige Bedeutung zu.	Der Antrag stellt eine wünschenswerte Präzisierung dar. Diese wird im Massnahmenblatt LE-1 "Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration" vorgenommen.	ja
3-16	Luzern	d	43, 45	LEK sollten zusätzliche ökologische Entwicklungs- und Aufwertungskonzepte umfassen.	Der Antrag ergibt sich aus den üblichen Anforderungen an ein LEK .	Das Anliegen ist berechtigt. Eine entsprechende textliche Ergänzung in den Massnahmenblättern LE-2 Landschaftsentwicklungskonzepte für innere Landschaften und LE-3 Landschaftsentwicklungskonzepte für äussere Landschaften wird vorgenommen.	ja
3-16	Luzern	e	47	Bezeichnung der Massnahme anpassen in "Schutz- und Nutzungskonzepte Seeuferräume" (entsprechend auch im gesamten Abschnitt anpassen). Bei den Massnahmen folgende Ergänzung vornehmen: Erarbeitung von ökologischen Leitbildern und Aufwertungskonzepten für die unterschiedlichen Uferabschnitte.	Ein ausgewogenes, breit abgestütztes Konzept, muss verschiedene Aspekte (Nutzung, Gestaltung, Schutz) gleichermaßen und integral berücksichtigen. Vgl. auch frühere konzeptionelle Planungsgrundlagen (z.B. Schutz- und Nutzungskonzept Vierwalstättersee, 1995) und Aussagen im kantonalen Richtplan (2009).	Das Anliegen ist berechtigt. Die Bezeichnung des Massnahmenblattes LE-4 sowie die vorgeschlagene Ergänzung werden vorgenommen.	ja
3-16	Luzern	f	50	Die Bezeichnung "Rotseearena" ist anzupassen. Die korrekte Bezeichnung ist "Naturarena Rotsee".	Aktualisierung.	Die Korrektur ist berechtigt. Die Bezeichnung wird in LE-4 angepasst.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	g	56	Zusätzliche Massnahme aufnehmen: Überkommunal koordinierte Parkplatzbewirtschaftung.	Dies ist für die beabsichtigte Verkehrssteuerung von zentraler Bedeutung.	Das Massnahmenblatt zur Parkplatzbewirtschaftung ist bereits vorhanden und wird entsprechend ergänzt, vgl. MO-5.	teilweise
3-17	Malters	a	14 / 15	Bei den Beispielen ist der Bebauungsplan „Zentrum-Bahnhof-Weihermatte“ als weiteres Schlüsselareal aufzuführen.	Die Vorprüfung bei der Dienststelle rawi und die öffentliche Auflage ist bereits erfolgt.	Dieses Gebiet wird in SI-5 als weit vorangeschrittenes Beispiel, aber nicht als konkret noch zu startende Arealbeplanung aufgenommen.	teilweise
2-3	NW	a	52	Bei der Massnahme "Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren" ist bei den Massnahmen zusätzlich eine Koordination mit den Gemeinden in Erholungsgebieten ausserhalb des Kantons Luzern vorzusehen.	Wenn Attraktivitätssteigerungen höhere Besucherzahlen in den Erholungsgebieten bringen (z.B. in Fräckmünd Hergiswil NW) so ist dort das Angebot auf die höhere Nachfrage / höhere Belastung auszurichten (mit Besucherlenkung o.ä.).	Das Anliegen ist berechtigt. Eine entsprechende Ergänzung wird in LE-7 vorgenommen.	ja
1-2	vif	a		Allgemein: Die Massnahmenblätter sind zu aktualisieren (Projektstand, Kosten, Termine usw.).		Im Kap. 6 werden die Kosten insbesondere der infrastrukturellen Massnahmen noch ergänzt und präzisiert, im Kap. 7 werden die Massnahmen priorisiert. Dies wird in der bereinigten Fassung vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund eingereicht.	ja
1-2	vif	b	3ff	Die Massnahmenblätter Siedlung, Raumplanung, Landschaft, Umwelt; Nachverdichtung; Bauzonenreserven mit optimaler Dichte; Realisierung von Überbauungen fördern; Schlüsselplanungen; Neueinzonungen sind mit einem Hinweis auf die Abstimmung Siedlung und Verkehr zu ergänzen.		Dies ist - wo zweckmässig - bereits vorhanden als Verweis auf KRP09 KA R7-2.	z.K.
4-2	Grüne	a	3, 6, 9, 12, 17	Präzisieren: Massnahmen nur auf Gebiete mit gutem öV-Anschluss anwenden.	Die Entwicklung ist nur an gut mit dem öV erschlossenen Lagen zu fördern. Für schlecht erschlossene Gebiete sollte stattdessen eine Auszonung in Betracht gezogen werden.	Im Grundsatz ist dieses Anliegen richtig. Dieses ist bei allen Massnahmen bereits berücksichtigt.	z.K.
4-2	Grüne	b	20	Verkehrsgutachten soll bereits ab 10 Fahrten DTV pro 100 m2 aGF erforderlich sein. Für Nutzungen mit mehr als 5 Fahrten DTV pro 100 m2 muss der Nachweis einer angemessenen öV-Erschliessung erbracht werden.	Die Grenzen der Entwicklung liegen bei der Kapazität des Verkehrsnetzes und der Umweltbelastung, nicht bei der verfügbaren Nutzfläche. Durchschnittlich werden pro 100 m2 Nutzfläche heute 5 Fahrten DTV erzeugt. Die Grenze ist beim Doppelten (statt dem dreifachen) dieses Wertes anzusetzen. Zusätzlich soll ab 5 Fahrten DTV pro 100 m2 die Bauherrschaft eine angemessene öV-Erschliessung nachweisen, um von Anfang an den Umstieg zu fördern.	Das Massnahmenblatt SI-7 wird soweit als möglich ergänzt. Es dient insbesondere dazu, bei Bauvorhaben frühzeitig zu erkennen, ob das generierte Fahrtenaufkommen mit dem Verkehrsnetz verträglich ist (bei ca. <= 4 Fahrten DTV / 100m2 aGF) oder ob vertiefte Verkehrsnachweise erforderlich sind (bei ca. >= 4 Fahrten DTV / 100m2 aGF); dabei wird die Güte der öV-Erschliessung mitberücksichtigt. Das kommunale Baubewilligungsverfahren wird dadurch vereinfacht, jedoch nicht ersetzt.	z.K.
4-2	Grüne	c	23	Massnahmen Siedlungsbegrenzung: Ergänzen: Wo nötig sind Auszonungen vorzunehmen. Bei Einzonungen sind kompensatorische Auszonungen vorzusehen. Die Mehrwertabschöpfung soll eingeführt werden.	Siehe Antrag c) zum Bericht.	Neueinzonungen und kompensatorische Auszonungen sind grundsätzlich gemäss KRP09 S1-5 bereits verankert. Bezüglich Mehrwertabgabe fehlen seitens des Bundes Grundlagen (vgl. Diskussion Revision RPG).	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-2	Grüne	d	26	Punkt 7: Kompensatorische Auszonungen sind zwingend bei Neueinzonungen.	Die weitere Zersiedlung wird nur verhindert, wenn die Bauzonenfläche nicht erweitert wird. Um Fruchtfolgeflächen zu schützen, sollte der Grundsatz der Kompensation im Richtplan als direkter Auftrag verankert sein (Rückmeldung Bund zum Richtplan 2009).	Neueinzonungen und kompensatorische Auszonungen sind grundsätzlich gemäss KRP09 S1-5 bereits verankert.	nein
4-2	Grüne	e	29	Exklusive Wohnlagen: Massnahme streichen.	Die volkswirtschaftlichen Effekte sind zu bezweifeln, einerseits durch den grossen Platzbedarf pro Person (Flächenverbrauch und Bodenversiegelung) und andererseits durch eher tiefere Steuereinnahmen als in verdichteten Räumen. Auf die Aufnahme von exklusiven Wohnlagen in den Richtplan ist deshalb zu verzichten. Zudem kollidiert die Massnahme mit dem Schutz der Ufergebiete.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Dieser Auftrag besteht für den Agglomerationsraum bzw. für LuzernPlus aufgrund der Koordinationsaufgabe S5-2 des kantonalen Richtplans.	nein
4-2	Grüne	v	34	Die Massnahme "Strategische Arbeitsgebiet Inwil" ist in dieser Form aus dem Agglomerationsprogramm zu streichen.	Das Strategische Arbeitsgebiet Inwil liegt leider fernab von jeder Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Eine gute Anbindung ist für die Ansiedlung eines Grossunternehmens jedoch unbedingt erforderlich. Nur so können übermässige Verkehrs- und Umweltbelastung vermieden werden.	Das strategische Arbeitsgebiet Inwil wird nicht gestrichen bzw. die strategische Arbeitsgebiete in Rothenburg und Gisikon werden gemäss Kantonalem Richtplan ergänzt (vgl SA-5).	nein
4-2	Grüne	f	41, 45, 47	Sammelparkierungen Erholungsschwerpunkte: Parkplatzbewirtschaftung vorsehen, um den Verkehr an den Erholungsschwerpunkten zu steuern.	Voraussetzungen müssen geschaffen werden, um künftig auch den Freizeitverkehr (heute bereits 45% des Gesamtverkehrs) vermehrt mit öV und LV abzuwickeln.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Es ist aber jeweils spezifisch zu prüfen, vgl. LE-6 und LE-7 sowie auch MO-5.	ja
4-2	Grüne	g	52	Ergänzen: Lenkung Zufahrt MIV mit Fahrtenmodell und Parkplatzbewirtschaftung.	Siehe Antrag f)	Eine Parkplatzbewirtschaftung bei Erholungsschwerpunkten ist zu prüfen und ggf einzuführen (vgl. LE-6). Die Lenkung der Zufahrt des MIV mit einem Fahrtenmodell wird hingegen nicht als sinnvoll erachtet.	teilweise
4-3	SP Buchrain	a	20	Neue Planungen müssen mit konkreten Auflagen versehen werden, um messbare Ist-Kriterien erfolgreich zu Soll-Werten zu führen. Alles andere ist nicht zielführend.	Den Modalsplit will man im Agglomerationsgürtel wesentlich steigern (>> 16%). Ebenso ist auch für den Schwerverkehr vorzusehen (z.B. beim Projekt Renergia). Auch dort muss der Modalsplit messbar positiv mit günstigen Rahmenbedingungen beeinflusst werden.	Das wird in der Regel in Bebauungs- und Gestaltungsplänen so gehandhabt; vgl. auch KRP 09 Kap S8 insb. S8-3.	nein
4-3	SP Buchrain	b	54	Ein Energiekonzept ist dringend und erstrebenswert. Gross-Überbauungen wie z.B. am Nordhang von Buchrain oder Ebisquare sind mit Auflagen zur Benutzung von nachhaltiger Energie zu verpflichten. Das Energiekonzept soll forciert und auch für Buchrain nutzbar gemacht werden. Mit Anreizen ist die Umsetzung aber kräftig zu unterstützen.	Gross-Überbauungen wie z.B. am Nordhang von Buchrain oder Ebisquare sind mit Auflagen zur Benutzung von nachhaltiger Energie zu verpflichten. Dort ist die Fernwärme von Renergia verfügbar. Auch in bestehenden Quartieren in Buchrain und Ebikon/Dierikon ist die Erschliessung dafür zu fördern.	Das Anliegen ist im Zusammenhang mit U-1 als politisches Zeichen der Zeit nachvollziehbar und zu begrüssen. Die Gemeinden prüfen eine Anschlusspflicht, z.B. im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen.	ja
4-5	GLP LU	a	3 ff	Massnahmen zur Nachverdichtung und zur Ausnutzung von Baulandreserven innerhalb der Agglomeration werden unterstützt, insbesondere bei gut durch ÖV erschlossenen Gebieten. Dies gilt speziell auch für Arbeitszonen. Neueinzonungen sind zurückhaltend vorzunehmen.		Dies wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	z.K.
4-5	GLP LU	b	3 ff	Strategische Arbeitsgebiete (z.B. Inwil) sind unter Beachtung aller Auswirkungen genau zu untersuchen.		Dies wird zur Kenntnis genommen; in SA-5 ist eine umfangreiche Vorgehens- und Abklärungsliste aufgeführt.	z.K.

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-22	Pro Velo	a	26	Folgende zusätzliche Voraussetzung aufnehmen: Ein Neubau muss attraktive VPP ausweisen.	Für eine Erhöhung des Modalsplits sind attraktive, zielorientiert gelegene PP von grösster Bedeutung.	Die Bemessung von Veloparkplätzen wird in MO-5 thematisiert.	ja
5-21	VCS	a	3, 6, 9, 12, 17,	Massnahmen nur bei gutem öV-Anschluss. Massnahmen auch für Auszonungen vorbereiten.	Hier sollen nur Massnahmen getroffen werden für Gebiete an gut öV erschlossener Lage (öV-Güteklasse 4 und 5). Bei allen anderen Gebieten soll eine Auszonung in Betracht gezogen werden.	Das Agglomerationsprogramm setzt diesen Antrag mit verschiedenen Massnahmen bereits um.	z.K.
5-21	VCS	b	20	Fahrtenerzeugung: Verträglichkeit für das Verkehrssystem soll bereits ab 10 Fahrten DTV pro 100 m2 aGF mit einem Gutachten nachzuweisen sein. Für Nutzungen mit mehr als 5 Fahrten DTV pro 100 m2 muss der Nachweis nach einer angemessenen öV-Erschliessung erbracht werden.	Die Grenzen der Entwicklung liegen nicht beim Flächenangebot, sondern bei der Kapazität des Strassennetzes und der Umweltbelastung. Durchschnittlich werden pro 100 m2 Nutzfläche heute 5 DTV erzeugt. Deshalb soll nur das Doppelte (und nicht das Dreifache) einer durchschnittlichen Verkehrserzeugung (d.h. 10 Fahrten DTV pro 100m ² Nutzfläche) als Grenze bezeichnet werden. Zusätzlich sollen ab 5 DTV pro 100m ² Nutzfläche der Nachweis durch die Bauherrschaft einer angemessenen öV-Erschliessung (Güteklasse 4 oder 5) erbracht werden, damit der Umstieg von Anfang an klappt.	Das Massnahmenblatt SI-7 wird soweit als möglich ergänzt. Es dient insbesondere dazu, bei Bauvorhaben frühzeitig zu erkennen, ob das generierte Fahrtenaufkommen mit dem Verkehrsnetz verträglich ist (bei ca. <= 4 Fahrten DTV / 100m ² aGF) oder ob vertiefte Verkehrsnachweise erforderlich sind (bei ca. >= 4 Fahrten DTV / 100m ² aGF); dabei wird die Güte der öV-Erschliessung mitberücksichtigt. Das kommunale Baubewilligungsverfahren wird dadurch vereinfacht, jedoch nicht ersetzt.	teilweise
5-21	VCS	c	23	Massnahmen: Wenn nötig Auszonungen vornehmen. Bei Einzonungen immer kompensatorische Auszonungen vornehmen. Dafür Mehrwertabschöpfung einführen.	Siehe Bemerkungen oben zu Mehrwertabschöpfung	Neueinzonungen und kompensatorische Auszonungen sind grundsätzlich gemäss KRPO9 S1-5 bereits verankert. Bezüglich Mehrwertabgabe fehlen seitens des Bundes Grundlagen (vgl. Diskussion Revision RPG).	nein
5-21	VCS	d	26	Punkt 7: Kompensatorische Auszonungen sind zwingend bei Neueinzonungen.	Um die Zersiedlung und den Landverschleiss zu verhindern. Um die Fruchtfolgeflächen zu schützen, sollte der Grundsatz der Kompensation bei Beanspruchung im Richtplan als direkter Auftrag verankert sein (Rückmeldung Bund zum Richtplan 2009).	Neueinzonungen und kompensatorische Auszonungen sind grundsätzlich gemäss KRPO9 S1-5 bereits verankert.	nein
5-21	VCS	e	29	Auf die Massnahme "Exklusive Wohnlagen" ist zu verzichten.	Die volkswirtschaftlichen Effekte sind zu bezweifeln, einerseits durch den grossen Platzbedarf und damit Bodenversiegelung und Flächenverbrauch pro Person und andererseits durch eher tiefere Steuereinnahmen als in verdichteten Räumen. Zudem fressen die zusätzlichen Infrastrukturanforderungen an die Gemeinden die erhofften höheren Steuereinnahmen weg.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Dieser Auftrag besteht für den Agglomerationsraum bzw. für LuzernPlus aufgrund der Koordinationsaufgabe S5-2 des kantonalen Richtplans.	nein
5-21	VCS	f	38	Freiraumkonzepte mit Lärmschutzmassnahmen.	Bei der notwendigen Infrastruktur sollen immer auch mögliche Lärmschutzmassnahmen geprüft werden.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Lärmschutzmassnahmen müssen gestützt auf die Lärmschutzverordnung allenfalls spezifisch geprüft werden. Ein Schutz von Freiräumen z.B. vor Verkehrslärm ist jedoch nicht rechtlich geregelt.	nein
5-21	VCS	g	41	Parkplatzbewirtschaftung für Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten	Alles mögliche Vorkehren, damit der Freizeitverkehr (heute 45% des gesamten Verkehrsaufkommen) auf den öV und LV umsteigt.	Das Anliegen wird in LE-6 Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten und auch in MO-5 aufgenommen, muss jedoch jeweils spezifisch geprüft werden. Raumplanerisch wird mit der Massnahme der Verkehr an den Erholungsschwerpunkten gesteuert.	ja
5-21	VCS	h	45, 47	Sammelparkierungen immer mit Parkplatzbewirtschaftung	Dito oben.	Das Anliegen wird in LE-4 bis LE-7 sowie in MO-5 aufgenommen, muss jedoch jeweils spezifisch geprüft werden.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-21	VCS	i	52	Lenkung Zufahrt MIV mit Fahrtenmodell und Parkplatzbewirtschaftung.	Dito oben.	Eine Parkplatzbewirtschaftung bei Tourismusschwerpunkten ist zu prüfen und ggf einzuführen (vgl. LE-7). Die Lenkung der Zufahrt des MIV mit einem Fahrtenmodell wird hingegen nicht als sinnvoll erachtet.	teilweise
5-9	LSW	a	47	Die Bootsplätze sind unter Berücksichtigung der interkantonalen Vereinbarung zu koordinieren.	Die Bootsplätze sind auf wenige zentrale Standorte zu konzentrieren. Bei Grösse und Gestaltung sind die Aspekte von Natur- und Landschaftsschutz zwingend zu berücksichtigen.	Das Anliegen ist berechtigt. Eine Ergänzung bezüglich überkantonaler Koordination der Bootsplätze und Konzentration an geeigneten Standorten wird im Massnahmenblatt LE-4 "Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume" vorgenommen.	ja
6-2	Hiss	c	50	In die Bereiche für Schlüsselarealplanungen Natur und Erholung ist auch der Flussraum der Reuss unterhalb der Spreuerbrücke bis zum Zusammenfluss mit der Kleinen Emme aufzunehmen.	See- und Flussufer sind wichtige Naherholungsgebiete und ökologische Ausgleichflächen und auch von zentraler Bedeutung für die Standortqualität von Luzern. Der Blick auf weitere Schweizer Städte zeigt, dass an diesen Orten das Potential an den Flussufern erkannt wurde und beispielhafte Massnahmen zur Aufwertung realisiert wurden. In der Studie „down by the riverside“ des Büros arch-idee werden entsprechende Vorschläge für den Flussraum unterhalb der Spreuerbrücke gemacht und eine Anknüpfung der Flanier- und Erholungsbereiche zur Region Luzern Nord und zu den Erholungsgebieten an Reuss (Reusspark ab Reusszopf bis Root) Kleiner Emme und Rotsee gemacht. (Auszug in Beilage enthalten)	Das Anliegen ist berechtigt. Eine entsprechende Ergänzung wird im Bericht im Kapitel 4.5 Leitsatz 6c vorgenommen, er gilt sinngemäss für das Massnahmenblatt LE-4 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume.	ja
6-2	Hiss	d	47	Nutzungskonzepte Flussräume: s. Antrag zu Schlüsselarealplanung Natur und Erholung		Siehe 1 Zeile weiter oben.	ja
6-2	Hiss	e	29	Gebiete für "Exklusive Wohnlagen" sind zu streichen.	Die genannten Gebiete richten sich nach Lage, Preis und den entsprechenden Verordnungen des Bau- und Zonenreglementes. Die grössflächige Ausweisung exklusiver Wohngebiete ist nachteilig und unnötig. Massvolle Richtplanungen und die strikte Auslegung der gesetzlichen Auflagen sorgen dafür, dass an sensiblen Lagen (z.B. Seeufer) und im BLN-Gebiet keine Verbauung wertvoller Landschaftsräume entsteht.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Dieser Auftrag besteht für den Agglomerationsraum bzw. für LuzernPlus aufgrund der Koordinationsaufgabe S5-2 des kantonalen Richtplans.	nein
4-8	CVP	i	50	Es ist nicht ersichtlich, welche Massnahmen in welcher Priorität behandelt werden.	Im Vergleich zu den Massnahmen Verkehr sind die Schlüsselareale Natur und Erholung zu grob skizziert. Das Thema ist zu wichtig, um auf die lange Bank zu schieben.	Eine Priorisierung der Massnahmen wird bei der Konkretisierung der Massnahmenblätter LE-4 "Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume" und "Spezischer Freizeitraum von reg. Bedeutung" noch soweit möglich vorgenommen. Entscheidend für die Priorisierung sind allerdings die Ressourcen insbesondere der Gemeinden.	teilweise
4-8	CVP	j		Es ist nur restriktiv einzuzonen. Die Verdichtung muss Vorrang haben. Es braucht regulierende und steuernde Massnahmen.		Dies ist mit allen Massnahmen des Agglomerationsprogramm so vorgesehen. Die Siedlungsentwicklung nach Innen steht im Vordergrund. Neueinzonungen sollen nur noch erfolgen, wenn der Bedarf und eine gute öV-Erschliessung gegeben sind. Eine entsprechende Präzisierung wird im Massnahmenblatt SA-2 (grössere) Neueinzonungen (aufgrund Bedarf und guter öV-Erschliessung) vorgenommen.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-21	Rothenburg	a	3, 23	<p>Die Siedlungsbegrenzungslinie ist – soweit es die gesetzlichen Abstandsvorschriften gegenüber der bestehenden Ergasleitung zulassen – Richtung Norden/Westen zu verschieben. Weiter ist die Siedlungsbegrenzungslinie im Gebiet Rüeckringen zu verkürzen und in östliche Richtung soweit zu verschieben, dass mindestens die in unserem Siedlungsleitbild Bereich Wohnen aus dem Jahre 2008 aufgezeigte Entwicklung möglich bleibt.</p> <p>Die in den Plänen eingetragene grüne Siedlungsbegrenzungslinie soll als Anordnungs-/Ermessensspielraum verstanden werden.</p>	<p>Rothenburg liegt gemäss kantonalem Richtplan auf der Hauptentwicklungsachse Luzern-Sursee-Zofingen/Olten. Weder der kantonale Richtplan noch unser Siedlungsleitbild Bereich Wohnen aus dem Jahre 2008 sieht eine Siedlungsbegrenzung in nördlicher und westlicher Richtung vor. Ergänzend verweisen wir auf unsere Vernehmlassung vom 10. Februar 2011 zum Zukunftsbild der Agglomeration Luzern 2030 (vgl. Beilage). Um Missverständnisse auszuräumen (dies auch in Anlehnung der laufenden Ortsplanungsrevision Bereich Wohnen), ist - unter Berücksichtigung unserer erwähnten Vernehmlassung vom 10. Februar 2011 - eine Präzisierung bzgl. der in den Plänen eingetragenen grünen Siedlungsbegrenzungslinie angezeigt. D.h. die Linieninnenkante darf nicht als massgebende Begrenzung verstanden werden.</p> <p>Im Weiteren ist die Siedlungsbegrenzungslinie im Gebiet Rüeckringen in östliche Richtung soweit zu verkürzen (Abkröpfung) und zu verschieben, dass mindestens die in unserem Siedlungsleitbild Bereich Wohnen aus dem Jahre 2008 aufgezogene Entwicklung möglich bleibt.</p>	<p>Im Zukunftsbild 3b werden die Anpassungen gemäss aktueller Ortsplanung inkl. Vorprüfungsbericht soweit erforderlich vorgenommen. Im Rahmen der Massnahme SA-1 Siedlungsbegrenzungen erfolgt eine Konkretisierung.</p>	teilweise

Massnahmenblätter

Gesamtverkehr Agglomerationszentrum Luzern

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-6	TCS	m	57	Diese Massnahme muss planerisch vorgezogen werden und erste Umsetzungen, welche zu markanten Verbesserungen führen, sind spätestens 2014 vorzunehmen.	Diese Massnahme sucht Lösungen für Probleme, welche den ÖV, den LV und den IV im Agglomerationszentrum stark betreffen. Der heutige Zustand ist unzumutbar. Aus der Darstellung der Massnahme ist nicht ersichtlich, ob eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes und des dortigen Verkehrsregims Bestandteil ist oder nicht. Falls nein, ist die Massnahme auf den Bahnhofplatz auszuweiten. Zudem sind neue Denkansätze zu suchen und die alten bisherigen Pfade, welche zu keinen Lösungen führten, möglichst zu verlassen. An dieser Massnahme muss mit oder ohne Aggloprogramm mit grosser Priorität gearbeitet werden, da sie einen zentralen Problempunkt des Verkehrs in der Agglomeration betrifft. Dies ist ein Beispiel, bei welchem die Zusammenarbeit Kanton / Gemeinde extrem wichtig ist. Nur eine optimale Zusammenarbeit führt zu befriedigenden Lösungen. Die Benutzer der Verkehrsinfrastrukturen beurteilen nur die Gesamtlösung.	Dies ist mit kurzfristigen Massnahmen so vorgesehen, vgl. Massnahme GV-1.1.	ja
4-1	L20	o	57	Massnahmen Gesamtverkehr: In der Ausrichtung gut, ergänzen um Massnahmen für Agglomerationskorridore.	Die Verkehrssituation ist nicht nur in der Kernstadt ein Problem sondern auch von den einzelnen Zubringern her. Für die wichtigen Achsen sind Massnahmen zu formulieren, die den Modalsplitt in die gewünschte Richtung treiben.	Es wird einerseits eine kurzfristige Massnahme GV-1.1 mit einem engeren Bearbeitungsperimeter (Bahnhof - Pilatusstrasse) und eine mittel- bis längerfristige Massnahme GV-1.2, welche einen erweiterten Perimeter betrifft (jedoch nicht bis in alle Agglomerationskorridore), erarbeitet.	teilweise
5-4	QV Würzenbach	a	---	Ergänzung: Massnahme: Trolleybusausbau Brüelstrasse - Adligenswil	1. Behebung der Angebotsmängel der Linie 26 (siehe beiliegendes Schreiben) 2. Notwendige Qualitätsverbesserung zur Erhöhung des Modalsplitts öV 3. Gefährliche Umsteigebeziehung am Knoten Brüelstrasse, die sich nur mit einer Direktverbindung Luzern - Brüelstrasse - Adligenswil lösen lässt	Es ist vorgesehen, die Linie 73 von Adligenswil über die Schädritstrasse nach Luzern zu führen (nicht mehr über Dreilinden). Dadurch profitieren aus diesem Gebiet mehr Kunden von einer Direktlinie zum Bahnhof. Die Umsteigebeziehung in Brüelstrasse entfällt (siehe ÖV-9.3).	teilweise
5-4	QV Würzenbach	b	58	Durchgehende Busspur zwischen Luzernerhof und Pilatusplatz während der Hauptverkehrszeiten	Während der Hauptverkehrszeiten bilden sich täglich Stau, die Reisegeschwindigkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Produktivität der Busse ist ungenügend und muss verbessert werden.	Das ist im Rahmen der Konkretisierung der Massnahmen GV-1.1 und GV-1.2 zu prüfen.	teilweise
3-4	Emmen	c	57	Mittelfristig sind auch tangentiale Buslinien zu erstellen, die das Agglomerationszentrum entlasten. So sind z.B. im ersten Agglomerationsgürtel zwischen Adligenswil, Ebikon, Emmen, Emmenbrücke, Littau, Kriens und Horw solche tangentiale Buslinien zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.	Tangentiale Penderbeziehungen werden bedeutender. Um Umsteigevorgänge im Agglomerationszentrum reduzieren zu können, braucht es direkte Verbindungen zwischen den Gemeinden der Agglomeration.	Die Agglomerationsgemeinden sollen mit kernnahen Tangentiallinien verbunden werden. So sind neue Tangentiallinien Kriens-Horw, Kriens-Emmen und Littau-Ebikon vorgesehen (siehe ÖV-8).	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-9	Horw	c	57	Die MIV-Zufahrt zum Bahnhof aus Richtung Süden hat nur noch über die Zentralstrasse oder den Inseliquai zu erfolgen.	Problem Pilatusstrasse: Die Abbiegebeziehungen des MIV ab der Pilatusstrasse zur Bahnhofsvorfahrt behindern nicht nur den OeV gravierend, sondern den Gesamtverkehrsfluss auf der Achse Pilatusstrasse-Seebrücke. Die MIV-Zufahrt zum Bahnhof aus Richtung Süden hat daher über die Zentralstrasse oder den Inseliquai zu erfolgen. Damit wird es möglich, die rechte Fahrspur zwischen Pilatusplatz bis zur Seebrücke als Busspur zu reservieren und der Verkehr auf der linken Fahrspur wird verflüssigt. Allenfalls sind weitere Massnahmen wie die Aufhebung der Kiss&Ride-Parkplätze beim Bahnhofnordportal (z.B. Verlegung ins Parkhaus Bahnhofplatz oder zum Parkhaus UNI und an die Zentralstrasse) zu prüfen.	Das ist im Rahmen der Konkretisierung der Massnahmen GV-1.1 und GV-1.2 weiter zu prüfen.	teilweise
3-10	Kriens	h	57	Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern Als mittelfristige Massnahmen müssen zwingend weitere tangentielle Fahrverbindungen eingeführt werden. Zusätzlich ist die Priorität auf die Einführung von kernnahen Tangenten zu setzen. Bei der Rubrik "Zuständigkeiten" ist es sehr wichtig, dass die Gemeinden als beteiligte Stellen eingesetzt werden, da diese die Situation vor Ort sehr gut kennen und stetig in Kontakt mit der Bevölkerung sind.	Die Reisezeit zwischen den Agglomerationsgemeinden sind lang. Vereinzelt bestehen Tangentialverbindungen. Zahlreiche Buslinien sind in den Hauptverkehrszeiten überfüllt und stehen im Stau. Anschlüsse gehen verloren und Fahrpläne können nicht mehr eingehalten werden. Die notwendigen Massnahmen verursachen zusätzliche Betriebskosten. Tangentiallinien, wie beispielsweise die Buslinie 16 zwischen Kriens und Horw, bestehen wenige.	Die Agglomerationsgemeinden sollen mit kernnahen Tangentiallinien verbunden werden. So sind neue Tangentiallinien Kriens-Horw, Kriens-Emmen und Littau-Ebikon vorgesehen (siehe öV-8). Wo sinnvoll und erforderlich werden die Gemeinden rechtzeitig beigezogen, z.B. im Rahmen von Agglomobil Due.	teilweise
3-10	Kriens	i	60	Aufwertung von Fussverkehr in Ortszentren und wichtigen Arealen. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Verminderung der Lärm- und Abgasemissionen muss der Kanton bereit sein, auf Kantonsstrassen in Ortszentren Tempo 30-Strecken zu akzeptieren und falls notwendig einzurichten, wie das bereits in anderen Kantonen der Fall ist.	Die angestrebte Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten wird begrüsst. Dafür braucht es jedoch Planungsprozesse, die über die rein technische Verkehrsplanung hinausgehen und alle Beteiligten gleichermaßen einbinden. Ein möglicher Ansatz dazu bietet das "Berner Modell", welches bereits in verschiedenen Kantonen und im nahen Ausland (z.B. Stadt Salzburg) mit Erfolg angewendet wird.	Der Kanton Luzern orientiert sich am Modell 50/30 der BFU. Die verkehrsorientierten Strassen werden mit Tempo 50 signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmer ergänzt. Die siedlungsorientierten Strassen sollen nach Prüfung in Tempo 30-Zonen eingebunden werden. Der Kantonsrat hat Tempo 30 auf Kantonsstrassen abgelehnt.	nein
3-10	Kriens	j	61	Es ist ein regionales Fusswegnetz zu erarbeiten.	Im vorliegenden Bericht fehlt ein Konzept für ein übergeordnetes Fusswegnetz analog dem kantonalen Radroutenkonzept. Die Gemeinden müssen stärker in die Pflicht genommen werden, kommunale und überkommunale Fusswegnetze zu planen und zu realisieren.	Primär die Gemeinden planen das Fusswegnetz in den kommunalen Erschliessungsrichtplänen. Bei der Erarbeitung des neuen Agglomerationsprogramms hat der Kanton zusammen mit den Gemeinden die notwendigen Massnahmen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.	nein
3-14	Ebikon	c	57	Auf der Achse Bahnhof Luzern - Seebrücke - Maihof sind ebenfalls weitere Buspriorisierungen vorzunehmen, damit der öV störungsfreier abgewickelt werden kann.	Störungen der Zu- und Wegfahrten zum bzw. vom Bahnhofplatz Luzern wirken sich negativ auf das ganze öV-System in der Agglomeration Luzern aus. Wenn der öV wirklich gefördert werden soll, muss ihm mehr Platz zur Verfügung gestellt werden.	Dies wird im mittelfristigen Massnahmenteil GV-1.2 vertieft geprüft.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	h	57	Die Federführung bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Agglomerationszentrum Luzern liegt bei der Stadt Luzern. Für die Mobilitätsentwicklung sind quantitative Modal-Split-Ziele festzulegen. Diese Massnahme ist bereits 2012 auszulösen.	Beim Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern handelt es sich hauptsächlich um Massnahmen auf dem Stadtgebiet Luzern. Zuständig für die Planung des Verkehrs-systems in der Stadt Luzern ist das Tiefbauamt der Stadt Luzern in Zusammenarbeit mit Kanton, Verkehrsverbund Luzern und LuzernPlus. Die Federführung der hier erwähnten kurzfristigen Massnahmen liegt bereits bei der Stadt Luzern. Um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem (quantitativ und qualitativ) im Sinne einer nachhaltigen urbanen Mobilität zu entwickeln, sind konkrete Modal-Split-Ziele festzulegen. Zudem hat die Stadt Luzern an der Volksabstimmung vom 26. September 2010 dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zugestimmt, in welchem formuliert ist, quantitative Ziele festzulegen. Aufgrund der akuten Verkehrsprobleme im Agglomerationszentrum und der langen Erarbeitungszeit von rund 2 Jahren für das Gesamtverkehrskonzept ist die Planung im 2012 auszulösen. Somit können die ersten Massnahmen 2014/15 im Detail geplant und umgesetzt werden.	Die Stadt liefert wesentliche Inputs, der formelle Lead liegt beim Kanton (u.a. im Steuerungsgremium). Der Modal-Split soll im Sinne des öV-Berichts gesteigert werden. Eine raschmögliche Umsetzung ist im Interesse aller Beteiligten.	teilweise
2-3	NW	d	68 / 91 / 117 / 132	Es wird wohlwollend zur Kenntnis genommen, dass folgende Massnahmen des AP NW betreffend Hergiswil aufgrund ihrer überkommunalen Bedeutung in den Massnahmenblättern des AP LU aufgeführt sind: - M x.y, S.68: Tunnel Zentralbahn Hergiswil (M-ÖV3, B-Liste) - M 4.3 C, S.91: Gesamtsystem Bypass Luzern, Umgestaltung A2, 3. Fahrspur (V-HE-MIV2.1, A-Liste): Die Massnahme ist gemäss den Angaben im entsprechenden Massnahmenblatt des AP NW (Massnahmenblätter S.49) zu ergänzen. Insbesondere ist die Massnahme als A-Massnahme (2015-2018) aufzuführen. - LV-1 B1, S.117: Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse (V-HE-LV1.K1, A-Liste): Eine Priorisierung fehlt. Es ist die Priorisierung als A-Massnahme vorzunehmen. - LV-1 B2: Umgestaltung Seestrasse innerorts (V-HE-LV1.K2, B-Liste) - LV-2 C6, S.132: Umnutzung des zb-Trasses zu Gunsten des LV (V-HE-LV2-K1, C-Liste)	Die Priorisierung stimmt z.T. nicht mit der Planung des AP NW überein. Es wird angeregt, die Priorisierung des Kantons Nidwalden aufzunehmen. Die Angaben des AP LU sollen mit jenen des AP NW abgeglichen sein. - Die Massnahme "Umgestaltung A2, 3. Fahrspur" ist im AP NW als A-Massnahme vorgesehen. - Die Massnahme "Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse" ist im AP NW als A-Massnahme vorgesehen.	Die Priorisierung wird überprüft und soweit möglich und sinnvoll angepasst (vgl. Kap. 7).	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-3	NW	e		<p>An der Koordinationssitzung vom 6. Juni 2011 mit Vertretern der Gemeinde Hergiswil sowie der Baudirektion und des rawi wurde entschieden, die nachfolgenden im AP NW vorgesehenen Massnahmen nicht im AP LU aufzunehmen. Dies aufgrund ihrer lokalen Bedeutung oder der Taxierung als Vorleistung (vor der relevanten Phase 2015-2018). Da es sich vornehmlich um Massnahmen handelt, die in der Hoheit der Gemeinde liegen, nehmen wir dies zustimmend zur Kenntnis.</p> <p>Nicht im AP LU aufgenommene Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - V-HE-MV1.K1: Sanierung Knoten Mühlestr./A2-Ausfahrt (Vorleistung) - V-HE-MV3.1: Neues Netzelement / Streckensanierung oberhalb A2 (B-Liste) - V-HE-MV4.1: Neue Tempo 20/30 Zonen (A-Liste) - V-HE-LV1.V1: KH1 Hergiswil, Umgestaltung/Ausbau des Veloweges im Bereich Bootshafen (Vorleistung) - V-HE-LV2.KV1: Neues Netzelement im oberen Bereich der Sonnenbergstrasse (Vorleistung) - V-HE-LV2.K2: Neues Netzelement im Allmendli (A-Liste) - V-KM1: Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R und B+R-Anlagen bzw. -plätze 		Diese Auflistung der nicht aufgenommenen Massnahmen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	ja
1-2	vif	c	57	Das Gesamtverkehrskonzept bezieht sich nicht auf das Agglomerationszentrum allein .	Das Verkehrsproblem kann nicht innerhalb des Zentrums gelöst werden. Es müssen jeweils die gesamten Hauptverkehrsachsen betrachtet werden.	Es wird einerseits eine kurzfristige Massnahme GV-1.1 mit einem engeren Bearbeitungsperimeter (Bahnhof - Pilatusstrasse) und eine mittel- bis längerfristige Massnahme GV-1.2, welche einen erweiterten Perimeter betrifft (jedoch nicht bis in alle Agglomerationskorridore), erarbeitet.	teilweise
4-2	Grüne	h	57/58	Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern: Ergänzen um Massnahmen der wichtigsten Agglomerationskorridore.	Massive Behinderungen des öV bestehen nicht nur im Stadtzentrum Luzern, sondern auch auf den wichtigen Einfallsachsen, insbesondere aus Richtung Ebikon, Kriens und Emmenbrücke. Auch dort sollen kurz- und mittelfristig Massnahmen zur reibungsfreieren Abwicklung des Busverkehrs getroffen werden.	Es wird einerseits eine kurzfristige Massnahme GV-1.1 mit einem engeren Bearbeitungsperimeter (Bahnhof - Pilatusstrasse) und eine mittel- bis längerfristige Massnahme GV-1.2, welche einen erweiterten Perimeter betrifft (jedoch nicht bis in alle Agglomerationskorridore), erarbeitet.	teilweise
4-5	GLP LU	c	57 ff	Der nahe Realisierungshorizont (2011-2014) der Massnahmen für den ÖV auf der Achse Bahnhof Luzern - Pilatusplatz wird sehr begrüsst. Die weiterführenden Massnahmen im Bereich Schweizerhofquai - Bahnhof Luzern - Plautsplatz - Bundesplatz sollten zeitlich vorgezogen werden.	Es besteht Handlungsbedarf betreffend der Situation von ÖV und LV in Hauptverkehrszeiten.	Es wird einerseits eine kurzfristige Massnahme GV-1.1 mit einem engeren Bearbeitungsperimeter (Bahnhof - Pilatusstrasse) und eine mittel- bis längerfristige Massnahme GV-1.2, welche einen erweiterten Perimeter betrifft (jedoch nicht bis in alle Agglomerationskorridore), erarbeitet.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-5	GLP LU	e	60	Bei den "Aufwertungen Fussverkehr in Ortszentren und wichtigen Arealen" sollte der Schwerpunkt der Aufgaben bei der Sicherheit und Attraktivität für den LV liegen. Die entsprechenden Verkehrsmassnahmen sollen wie geplant mit den Anforderungen aus der Siedlungsentwicklung koordiniert werden.		Die Massnahme wird zwecks Klarheit entweder den Siedlungsmassnahmen mit dem Fokus der zunächst städtebaulichen Entwicklung (z.B. SI-5) inkl. den daraus anschliessend abgeleiteten LV-Massnahmen oder dann direkt den öV- oder Langsamverkehrsmassnahmen mit dem Fokus der Attraktivierung und Sicherheitserhöhung zugeordnet.	teilweise
4-6	FDP LU	a	57	Das Gesamtverkehrskonzept soll sich nicht nur auf das Agglomerationszentrum beziehen.	Um Verkehrsprobleme zu lösen, sind alle Hauptverkehrsachsen gesamthaft zu überprüfen.	Es wird einerseits eine kurzfristige Massnahme GV-1.1 mit einem engeren Bearbeitungsperimeter (Bahnhof - Pilatusstrasse) und eine mittel- bis längerfristige Massnahme GV-1.2, welche einen erweiterten Perimeter betrifft (jedoch nicht bis in alle Agglomerationskorridore), erarbeitet.	teilweise
5-16	Auto AG	a	57	Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern. Mit dem Bau des Tiefbahnhofs Luzern ist es zwingend, dass der strassengebundene öffentlicher Verkehr optimal angeschlossen wird und die Zeit für Umsteigeverbindungen reduziert werden kann. Das Thema und die Visionen vom Busbahnhof Luzern (Überdachung der Gleisanlagen) sind wiederum aufzunehmen und weiterzuverfolgen.		Dies ist im längerfristigen Massnahmenhorizont im Zusammenhang mit der Tiefbahnhoffrealisierung zu prüfen, vgl Massnahme GV-1.3).	ja
5-8	VBL	a	57	Neben der Anzahl Busse sind im Massnahmenblatt auch die MIV-Belastungen zu erwähnen.	In der Werktäglichen Abendspitzenstunde verkehren 224 Busse auf der Pilatusstrasse. Im Vergleich zum MIV, mit 1'600 Fahrten im gleichen Zeitraum, relativiert sich diese Zahl. Auf dem Bahnhofplatz verkehren in der Abendspitze viermal mehr Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs als Busse, wodurch für den öV Verlustzeiten entstehen.	Das Anliegen wird aufgenommen in GV-1.1.	ja
5-22	Pro Velo	b	57	Pt.2: Es dürfen keine attraktiven Velorouten aufgehoben werden.	Für eine Erhöhung des Modalsplit sind attraktive, durchgehende und direkte Routen von grösster Bedeutung.	Das Anliegen wird aufgenommen, vgl. GV-1.2.	ja
5-21	VCS	j	57	Zufahrt Bahnhof Luzern: Um konkrete Massnahmen ergänzen.	Die Zufahrt ist in erster Linie durch den MIV überlastet, nicht durch die mehr als 100 Busse pro Stunde! Muss ausgearbeitet werden als Auftrag aus dem am 25.1.2011 erheblich erklärten kantonalen Postulat P 732 (Adrian Borgula) über die Verbesserung und Optimierung der Zufahrt von Bussen zum Bahnhof Luzern.	Dies ist mit kurzfristigen Massnahmen so vorgesehen, vgl. Massnahme GV-1.1. Ergänzend kommt die Massnahme GV-1.2 hinzu.	ja
5-21	VCS	k	57/58	Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern: Ergänzen um Massnahmen der wichtigsten Agglomerationskorridore.	Massive Behinderungen des öV bestehen nicht nur im Stadtzentrum Luzern, sondern auch auf den wichtigen Einfallsachsen, insbesondere aus Richtung Ebikon, Kriens und Emmenbrücke. Auch dort sollen kurz- und mittelfristig Massnahmen zur reibungsfreieren Abwicklung des Busverkehrs getroffen werden.	Es wird einerseits eine kurzfristige Massnahme GV-1.1 mit einem engeren Bearbeitungsperimeter (Bahnhof - Pilatusstrasse) und eine mittel- bis längerfristige Massnahme GV-1.2, welche einen erweiterten Perimeter betrifft (jedoch nicht bis in alle Agglomerationskorridore), erarbeitet.	teilweise
5-20	ACS	a	57	Muss absolute Priorität geniessen und asap in Angriff genommen werden.	Diese Gesamtkonzeption sucht Lösungen welche alle Verkehrsträger miteinbezieht. Die derzeitige Situation ist untragbar.	Dies ist mit den kurzfristigen Massnahmen vorgesehen und wird im Rahmen der Massnahme GV-1.1 weiter geprüft.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-14	Pro Bahn	a	58	Fortsetzung der Ausgangslage/Zielsetzung: Punkt: Die Prüfung von zusätzlichen Haltekanten am Bahnhof Luzern -> textliche Präzisierung: Wenn möglich Einführung von weiteren Durchmesserlinien und dadurch Bereitstellung von zusätzlichen Haltekanten am Bahnhof Luzern beim Perron 1 und 2.	Massnahme möglichst konkretisieren. Dadurch können die Umsteigewege für die Passagiere verkürzt werden. Auch das Ein- und Wiederausbiegen auf vom Bahnhofbusplatz Richtung Seebücke bzw. Pilatusstrasse kann dadurch auf ein Minimum beschränkt werden.	In GV-1.2 wird dies als grundsätzliche Zielsetzung genannt im Hinblick auf die Attraktivitätssteigerung des öV und die Produktivitätsverbesserung. Zudem sind Aussagen zu zusätzlichen Haltekanten im Bericht AggloMobil due aufgenommen. GV-1.3 befasst sich ebenfalls mit der mittel- bis längerfristigen Förderung des öV.	ja
4-8	CVP	c		Als dringliche verkehrsträgerübergreifende Massnahme ist ein Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum vorgesehen. Insbesondere im Zeitraum vor dem Bau des Tiefbahnhofs ist dies entscheidend.		Das ist im Rahmen der Konkretisierung der Massnahmen GV-1.1 und GV-1.2 so vorgesehen.	ja
5-17	IFU	a	57	Diese Massnahme muss vorgezogen werden so dass erste Umsetzung die eine markante Verbesserung bringen spätestens 2014 umgesetzt werden können.	Der heutige Zustand ist unzumutbar.	Dies ist mit der kurzfristigen Massnahme vorgesehen und wird im Rahmen der Massnahme GV-1.1 weiter geprüft.	ja
5-18	IG Verkehr	s	57	Diese Massnahme wird seit langem in den Verkehrskommissionen etc. diskutiert, ohne aber „an Gelände zu gewinnen“. Sie muss planerisch vorgezogen und rasch umgesetzt werden, ohne dass sie MIV-feindlich gestaltet werden darf.	Die geschilderten Probleme betreffen alle Verkehrsträger, ÖV, LV und MIV. Sofern nicht vorge-sehen ist auch eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu studieren. In Bereiche dieser Massnahme liegt ein zentraler Problempunkt des ganzen Agglomerationsverkehrs.	Dies ist mit der kurzfristigen Massnahme vorgesehen und wird im Rahmen der Massnahme GV-1.1 weiter geprüft.	ja
3-21	Rothenburg	b	60	Aufwertung Fussverkehr und Ortszentren und wichtigen Arealen.	Das kommunale Siedlungsleitbild Teilbereich Wohnen 2008 hat u.a. zum Ziel, Massnahmen zur Verkehrsberuhigungen auf den Hauptachsen des Siedlungsgebietes zu ergreifen, damit der MIV die A2-Zubringer nützt, der Verkehr ruhiger rollt und die Verkehrssicherheit für alle erhöht wird. Diese Massnahmen sind eine Voraussetzung einer angestrebten qualitätsvollen Ortsgestaltung im Flecken. Der Kanton muss bereit sein, auf Kantonsstrassen in Ortszentren Tempo 30-Strecken einzurichten, wie das bereits in anderen Kantonen der Fall ist.	Der Kanton Luzern orientiert sich am Modell 50/30 der BFU. Die verkehrsorientierten Strassen werden mit Tempo 50 signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die Fuss- und Velofahrer ergänzt. Die siedlungsorientierten Strassen sollen nach Prüfung in Tempo 30-Zonen eingebunden werden. Der Kantonsrat hat Tempo 30 auf Kantonsstrassen abgelehnt.	nein

Massnahmenblätter

Öffentlicher Verkehr

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-2	SBB	d	70	Massnahme M11.g: Das Potenzial der neuen Haltestelle Langensand-Steghof ist nachzuweisen. Massnahme M11.h: Das Potenzial der neuen Haltestelle Littau-Ruopigen ist nachzuweisen.		Die neuen Haltestellen sind Bestandteil des kantonalen Richtplans. Sie sollen gemäss der Massnahme ÖV-3 geprüft werden - der Entscheid ist noch offen.	teilweise
6-1	Bühlmann	a	70	Die Massnahme M11.2j (S-Bahnhaltestelle Paulusplatz) ist unter Berücksichtigung des Antrags a zum Bericht auf eine Stufe mit den Massnahmen M 11.g und M 11.2h zu stellen.	Eine frühe Einführung von ETCS Level 2 auf den Zufahrstrecken zum Bahnhof Luzern (Vergleiche Antrag a zum Bericht) ermöglicht evt. die Realisierung zumindest einer der zwei zurückgestellten S-Bahnhaltestellen (Kreuzstutz und Paulusplatz). Die Haltestelle Paulusplatz würde die Erschliessung von Kriens massiv verbessern, da direkt am Paulusplatz auf den Trolleybus Nr. 1 umgestiegen werden könnte. Zudem würde dies den 1er auf den kritischen Abschnitten um den Bahnhof Luzern entlasten.	Die neuen Haltestellen sind Bestandteil des kantonalen Richtplans. Sie sollen geprüft werden - der Entscheid ist noch offen. Zusammen mit den SBB werden aktuell kapazitätssteigernde Massnahmen geprüft (Projekt AP Zentralschweiz). Lösungen liegen noch nicht vor. Aufgrund des Zusammenhangs mit dem Tiefbahnhof hat die Haltestelle Paulusplatz einen langfristigen Charakter und kann nicht auf dieselbe Stufe wie die Haltestellen Langensand-Steghof und Littau-Ruopigen gestellt werden.	nein
6-1	Bühlmann	b	83	ÖV-Konzept Littau: Der S-Bahnhof Littau soll zu einer behindertengerechten Station mit Mittelperron und Personenunterführung ausgebaut werden.	Vgl. Begründung Antrag b zum Bericht.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt ÖV-6.4 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern West)" aufgenommen.	ja
6-1	Bühlmann	c	72	Die Doppelspur im Raum Malters-Zimmeregg tunnel soll rasch realisiert werden.	Schon seit längerer Zeit ist klar, dass jeglicher Ausbau des derzeitigen 60'-Taktes der S6 auf 30' eine Doppelspur im Raum Malters-Zimmeregg tunnel benötigt. Sollten die Abklärungen im Rahmen der Angebotsplanung S-Bahn und der dafür notwendigen Infrastrukturelemente bis 2013 nicht zum Schluss kommen, dass eine solche Doppelspur erst mit der Entlastung der Bahnhofszufahrt Luzern durch den Tiefbahnhof Sinn macht, so ist der Ausbau sofort anzugehen und noch vor Fertigstellung oder zumindest auf die Eröffnung des Tiefbahnhofs hin zu realisieren. Die Vertaktung der S61 (Bericht S. 122) und evt. Verlängerung bis Wolhusen soll damit rasch umgesetzt werden – als eines der wenigen Elemente, die eventuell separat vom Tiefbahnhof, dessen Einweihung in weiter Ferne liegt, gebaut werden können.	Die Massnahme ist im kantonalen Richtplan aufgeführt (M5-2, zu prüfen). Zusammen mit den SBB werden aktuell konkrete kapazitätssteigernde Massnahmen geprüft (Projekt AP Zentralschweiz). Lösungen liegen noch nicht vor.	nein
3-1	Gisikon	a	---	ÖV-Verbindung von Gisikon Richtung Luzern (und auch Zug) mit S-Bahnhaltestelle oder mit Busverbindung Rontal-Rotkreuz (Ebikon ... Gisikon ... Rotkreuz ... Gisikon .. Ebikon).	Gisikon ist als Siedlungsschwerpunkt Wohnen definiert (Zukunftsbild 3a). Um dieses Ziel auch sinnvoll umzusetzen bedarf es aber eine Erschliessung durch den ÖV. In den zugehörigen Informationen fehlt aber diese Absicht (Massnahmen öffentlicher Verkehr). So ist im Plan (Schwachstellen Fussverkehr) keine S-Bahn Haltestelle im Bereich Gisikon-Honau eingezeichnet und auch im Busliniennetz (Kartell) enden die Busverbindungen aus Richtung Luzern in Raat. Mit einfachen Mitteln wäre dieses Manko zu beheben. Wenn man aber längerfristig eine Massnahme ergreifen will, müsste die S-Bahn Variante gewählt werden.	Gisikon ist mit Bahn in beide Richtungen und mit Bus erschlossen. Eine neue Busverbindung über Gisikon bis nach Rotkreuz ist ein Thema bei AggloMobil due (vgl. auch Massnahme ÖV-6.2a). Eine neue Bahnhaltestelle Gisikon Honau ist nicht geplant.	teilweise
3-19	Honau	a	74	Die Ausgestaltung schlanker öV-Umsteigepunkte wie beispielsweise der Bahnhof Ebikon werden grundsätzlich unterstützt. Es sollte jedoch in diesem Zusammenhang auch der Bahnhof Rotkreuz miteinbezogen und allenfalls Buslinien verlängert werden.	Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Rontal sollte nicht an der Kantonsgrenze enden und die Anbindung an den Verkehrsknotenpunkt/Bahnhof Rotkreuz wird vernachlässigt.	Dieses Thema wurde mit AggloMobil due geprüft. Eine Buslinie Ebikon-Rotkreuz kann nicht in Ebikon und zugleich in Rotkreuz Anschluss an die S-Bahn bieten. Im Zusammenhang mit geplanten Änderungen im Fern- und S-Bahn-Angebot zwischen Luzern und Zug (-Zürich) wird das Anliegen weiter geprüft (vgl. auch Massnahme ÖV-6.2a).	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-3	NW	b	68/69	<p>Mit Befriedigung wird zur Kenntnis genommen, dass im AP LU in der Massnahmenübersicht öffentlicher Verkehr der Tunnel Zentralbahn Hergiswil (M 10.2) aufgeführt ist. Den darin genannten Zeithorizont nach 2018 erachten wir für die Realisierung als realistisch. Deshalb wird beantragt, den doppelspurigen Tunnel in der Gemeinde Hergiswil in der B-Liste (2019-2022) zu belassen.</p> <p>Die Angaben zum Massnahmenblatt Tunnel Zentralbahn Hergiswil sind mit den Ausführungen im entsprechenden Massnahmenblatt des AP NW zu ergänzen und mit den Erkenntnissen aufgrund der Machbarkeitsstudie zu aktualisieren.</p>	<p>Im Rahmen vertiefter Angebotsplanungen der Zentralbahn zb im Zeithorizont 2030 und 2050 hat sich gezeigt, dass es eine integrale Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil Bahnhof mittel- bis langfristig braucht. Ohne diese Infrastruktur ist ein Angebotsausbau auch mit einer Doppelspur zwischen Hergiswil Schlüssel-Matt (sistiertes Auflageprojekt) nicht mehr möglich. Aus diesem Grund kommt einem Doppelspur-Tunnel der zb in Hergiswil eine Schlüsselfunktion zu.</p> <p>Gegenwärtig wird ein Vorprojekt für einen doppelspurigen Tunnel in der Gemeinde Hergiswil erarbeitet. Das Zeitprogramm sieht vor, dass Mitte 2012 erste Erkenntnisse dazu vorliegen. Diese können somit noch ins AP LU übernommen werden. Die Projektleitung wird zeitgerecht mit den Angaben bedient werden.</p>	<p>Der Kanton Nidwalden favorisiert die Variante "Tunnel lang". Im Jahr 2012 wird ein Variantenvergleich durchgeführt und anschliessend soll der Variantenentscheid gefällt werden (vgl. ÖV-5)</p>	ja
2-3	NW	c	80	<p>Es ist vorgesehen, das Bussystem mittels verschiedener zum Teil neuer öV-Knoten zu optimieren. So soll auch ein öV-Konzept Horw-Kriens entstehen. In diesem Zusammenhang muss unserer Meinung nach auch das Gemeindegebiet Hergiswil miteinbezogen werden. Insbesondere im nördlichen Gemeindegebiet (Matt-Sonnenbergstrasse-Schlüssel) ist eine Buserschliessung mit Verknüpfung in Horw auf die S4 oder S5 zu prüfen. Wir vermissen diesbezügliche Aussagen im Massnahmenbeschrieb.</p>	<p>Vor dem Hintergrund, dass Hergiswil im Perimeter des AP LU liegt, erachten wir die Berücksichtigung des Gemeindegebiets Hergiswil als notwendig.</p>	<p>Das Anliegen ist berechtigt. Im Massnahmenblatt ÖV-6.3a Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn Luzern Süd wird eine neue Buslinie Horw - Hergiswil Matt als Option aufgenommen (im Fall einer Nichtbedienung der Haltestelle Hergiswil Matt durch die S-Bahn).</p>	teilweise
2-1	SZ	a	70	<p>Das Massnahmenblatt "Ausbau S-Bahnsystem Luzern" soll um eine Ziffer 4 "Massnahmen Luzern - Küssnacht- Arth-Goldau" erweitert werden.</p>	<p>Wir begrüßen die im Bericht Agglomerationsprogramm unter Ziffer 5.3.1. "Teilstrategie, Anforderungen an den OeV" aufgezeigten OeV-Knoten, S-Bahn-Verbindungen, Feinverteilungen und Taktsysteme, soweit diese den Kanton Schwyz betreffen, insbesondere den OeV-Knoten Küssnacht mit den Bahnlinien S3 Luzern- Küssnacht-Immensee- Arth-Goldau und S32 Rotkreuz- ImmenseeArth- Goldau sowie den Buszubringern zum Knoten Küssnacht Bei der S3 wird gemäss Agglomerationsprogramm ein 30-Min-Takt angestrebt.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass ein Halbstundentakt auf der S3 aus unserer Sicht nur mit zusätzlichen Infrastrukturausbauten realisierbar ist (Problematik Einspurstrecke / Zugskreuzungen). Wir regen daher an, das Massnahmenblatt "Ausbau S-Bahnsystem Luzern" um eine Ziffer 4 "Massnahmen Luzern - Küssnacht- Arth-Goldau" zu erweitern.</p>	<p>Das Anliegen ist berechtigt. Im Rahmen der Angebotsplanung S-Bahn werden die notwendigen Infrastrukturmassnahmen definiert. Lösungen liegen noch nicht vor. Die Linie nach Küssnacht ist gleich wie die andern Linien zu behandeln und wird im Massnahmenpaket ÖV-2 "Ausbau S-Bahnsystem Luzern" aufgenommen.</p>	ja
4-1	L20	e	68	<p>Der Tunnel Zentralbahn darf den Ausbau auf der Zentralbahn nicht beeinträchtigen.</p>	<p>Wenn es zu lange geht, dann müssen andere Massnahmen ergriffen werden, damit ein regelmässiger Takt auf der Zentralbahn gefahren werden kann.</p>	<p>Das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern bildet die Grundlage für den attraktiven Fahrplan 2014 mit dem 15-Minutentakt der S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern. An diesem Angebotskonzept wird festgehalten, unabhängig von zukünftigen Massnahmen in Hergiswil.</p>	ja
4-1	L20	f	70	<p>Sehr wichtig und gut: M11.g (Haltestelle Steghof).</p>	<p>Die Haltestelle ermöglicht eine optimale Erschliessung von Tribtschen und macht darum Südzubringer überflüssig.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen, aber bezüglich Südzubringer nicht geteilt.</p> <p>Die neuen Haltestellen sind Bestandteil des kantonalen Richtplans. Sie sollen im Sinne der Massnahme ÖV-3 geprüft werden - der Entscheid ist noch offen.</p>	zK

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-1	L20	g	80	Ergänzen: ÖV-Konzept Horw/Kriens.	Der Bahnhof Hof muss auch entsprechend konzipiert werden (Nicht Mittelperron). Zugänglichkeit und Ausstattung des Bahnhofs Mattenhof muss massiv verbessert werden. Die Erschliessung Ennethorw muss mit einem Ortsbus oder einer S-Bahnhaltestelle gewährleistet werden. Es ist zu prüfen, ob der Bahnhof Horw Richtung See verschoben werden soll. Anregung: Zusätzliche Massnahme: Bahnhof Horw mit Aspekten wie Fussgängerzugänglichkeit, Veloführung, Standort (Verschiebung Richtung Süden), Verknüpfung der Buslinien, Potential etc.	Die Aspekte der Verknüpfung der Buslinien, der Fussgängerzugänglichkeit und der Veloführung werden im Massnahmenblatt ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" aufgenommen.	teilweise
4-1	L20	h	87	Die Buspriorisierung reicht nicht.	Folgende zusätzliche Massnahme ist aufzunehmen: Fahrtenkontingentierung.	Der kantonale Richtplan und das Aggloprogramm sehen die Massnahme GV-2 Verkehrsmanagement vor. Fahrtenkontingentierungen sind für grosse Verkehrserzeuger denkbar, welche das Verkehrsnetz sehr stark beanspruchen (vgl Massnahme SI-7).	teilweise
4-1	L20	i	87	Buspriorisierung neu fehlt.	Ist bei Pilatusstrasse nicht aufgeführt.	Es existiert das Massnahmenblatt GV-1 Gesamtverkehr Agglomerationszentrum Luzern; Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Pilatusstrasse werden in dessen Rahmen geprüft.	teilweise
3-3	Inwil	a	74	Das ÖV-Angebot in Inwil ist zu optimieren.	Mit der Umsetzung des ÖV-Konzeptes wird durch den Umsteigebahnhof in Ebikon neben dem notwendigen Umsteigen auch die Gesamtfahrzeit verlängert, was zu einer Verschlechterung gegenüber dem heutigen Angebot führt. Der Gemeinderat erwartet, dass die Inbetriebnahme des Rontalzubringers in Buchrain und die absehbare Realisierung von Ebisquare mit in eine Planung einer Aufwertung des ÖV-Konzeptes aufgenommen wird.	Mit der Verknüpfung Bahn - Bus in Ebikon können aufgrund der schnellen und zuverlässigen S-Bahn die Fahrzeiten in Richtung Stadtzentrum Luzern verbessert werden. Vgl. ÖV-6.2 und auch ÖV-7.1	nein
3-3	Inwil	b	85	Eine Tangentiallinie Emmen - Inwil - Buchrain - Ebisquare ist zu prüfen.	Im Konzept sollte eine Tangentiallinie vorgesehen werden, die Emmen und das Seetal (Wohntal) mit den Arbeitsgebieten im Rontal verbindet und auch ein Anschluss an die Bahnlinien zu den Zentren Zug/Zürich gewährleistet.	Im Rahmen von AggloMobil due ist optional die Linie Emmen - Inwil - Perlen - Root mit ähnlicher Linienführung geplant (vgl. ÖV-8.5).	teilweise
3-4	Emmen	d	66	Trotz Tiefbahnhof soll die Bahnverbindung Emmenbrücke-Rontal als Massnahme bestehen bleiben.	Tangentiale Pendlerbeziehungen werden bedeutender. Um einen höheren ÖV-Modalsplit-Anteil erhalten zu können, sind deshalb auch entsprechende Massnahmen zu treffen. Diese Bahnverbindung ist eine solche Massnahme und macht den ÖV für Pendler zwischen dem Rontal und Emmenbrücke bedeutend attraktiver.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Bahnverbindung Emmenbrücke-Rontal wird mit der Massnahme Tiefbahnhof (vgl. ÖV-1) ersetzt und ist damit hinfällig.	nein
3-4	Emmen	e	77	Regionalbuslinien, die gegenwärtig noch zum Bahnhof Luzern führen, sollen wenn möglich alle eingekürzt werden. Nebst den Bahnhöfen Rothenburg Station und Rothenburg Dorf bieten sich je nach Kapazität der Strassen vorübergehend (bis zum 15'-Takt) auch der Bahnhof Emmenbrücke als Verknüpfungspunkt für Regionalbusse an.	Durch diese Massnahme kann die Strecke Pilatusplatz-Bahnhof Luzern massiv entlastet werden. Zudem können die Regionalbuslinien wirtschaftlicher werden, da die Strecke verkürzt wird und somit die geringe Auslastung ausserhalb der Hauptverkehrszeit weniger stark ins Gewicht fällt.	Mit AggloMobil due ist vorgesehen, die Regionalbuslinien in Rothenburg Station und Dorf (auf S-Bahn) und in Sprengi (auf Bus) einzukürzen. Zwischen Rothenburg und Emmenbrücke verkehrt die Buslinie 13 (neu 55); siehe ÖV-6).	teilweise
3-4	Emmen	f	87	Auf dem Abschnitt Waldibrücke - Seetalplatz - Bahnhof Littau fehlen Massnahmen für die Busbeschleunigung. Die Massnahmen aus dem Bericht "Busbeschleunigung Waldibrücke - Seetalplatz - Bahnhof Littau" vom 2. Juli 2009 sind aufzunehmen.	Auf dieser Ost-West-Achse kommt es regelmässig zu Staus, die gemäss Verkehrsmodellrechnung zunehmen werden. Um den öffentlichen Verkehr in diesem wichtigen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) zu fördern, sind zwingend Massnahmen erforderlich. Aufgrund der Entwicklungsgebiete im Osten wie im Westen ist ein grosses Potential vorhanden.	Das Anliegen ist berechtigt. Mit der Optimierung des Seetalplatzes soll das Problem angegangen werden. Eine weitere Massnahme wird im Massnahmenblatt ÖV-11.1.m "Buspriorisierung auf Kantonsstrassen" ergänzt; vgl. zudem ÖV-8.3.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-5	Buchrain	f	63	Tiefbahnhof Luzern inkl. Durchgangsbahnhof.	Das Projekt Tiefbahnhof Luzern als Schlüsselement für den Bereich Verkehr wird unterstützt. Im Wissen, dass dieses Projekt dazu beiträgt, die künftig notwendigen öV-Angebotsausbauten zu realisieren, die Netzstabilität zu sichern und den weiteren Umstieg vom MIV auf den öV zu fördern. Es ist jedoch zentral, dass die Zeit bis zur Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern genutzt wird, um den in unserer Agglomeration Luzern stark strassengebundenen ÖV entsprechend zu fördern. Dieser strassengebundene ÖV ist als Feinverteiler auch mit dem Tiefbahnhof von zentraler Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist es zwingend, dass der Bahnhofplatz Luzern und die Zufahrten funktionieren und dem öV auch im Zentrum von Luzern mehr Platz zu Verfügung gestellt wird. Störungen rund um den Bahnhof Luzern und auf den Zufahrtsachsen wirken sich bis in die Agglomerationsgemeinden hinaus negativ aus. Die Fahrplanstabilitäten, verspätete Kurse, Paketbildungen sind nur einige Beispiele.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Agglomerationsprogramm basiert auf einem Gesamtverkehrskonzept. Die Förderung des öV stellt eine wichtige Zielsetzung dar, die mit entsprechenden Massnahmen unterstützt wird.	ZK
3-5	Buchrain	g	74	Bei den Massnahmen muss ein attraktiver 15' Takt für die Gemeinde Buchrain mit dem Arbeitsgebiet Perlen aufgeführt werden.	Buchrain und Perlen sind Wohn- und Arbeitsgebiete und sind auf einen attraktiven öffentlichen Verkehr angewiesen. Wir verweisen auf die Ausführungen im Bericht.	Dies wird mit AggloMobil due aufgenommen, siehe auch öV-6.2 (sowie die optionale Massnahme ÖV-8.5).	ja
3-5	Buchrain	h	87	Die Buspriorisierung durch das Rontal sind vor 2018 zu realisieren.	Es wird unumgänglich sein, dass die Priorisierungen teilweise zu Lasten des MIV erfolgen müssen, um den öV-Anteil weiter zu steigern. Auf verschiedenen Abschnitten können die vorhandenen vier Spuren je hälftig dem MIV und dem öV zur Verfügung gestellt werden.	Massnahmen zur Buspriorisierung im Rontal sind inkl. der jeweiligen Priorisierung im Bauprogramm für die Kantonsstrassen und im Agglomerationsprogramm (vgl. Massnahmen ÖV-11.1e und ÖV-11.1f) enthalten.	teilweise
3-7	Küssnacht	a		Die direkten Verbindungen zwischen Küssnacht und Rotkreuz (Spange Immensee/Schwarzenbach) sowie zwischen Immensee und Cham (Spange Rotkreuz/Buonas) sind unter der Massnahmenübersicht zur Schieneninfrastruktur (Punkt 6.4.1) aufzuführen.	Mit der Spange Immensee/Schwarzenbach sind direkte Züge auf der Linie Luzern-Megggen-Küssnacht-Rotkreuz möglich. Mit der Spange Rotkreuz/Buonas können Verbindungen aus dem Raum Gotthard/Arth-Goldau via Immensee direkt nach Zug-Zürich weitergeleitet werden. Zum Antrag werden zwei konkrete Massnahmenblätter vorgeschlagen.	Im Rahmen der Angebotsplanung S-Bahn werden die notwendigen Infrastrukturmassnahmen definiert. Lösungen liegen noch nicht vor. Die Linie von Luzern nach Küssnacht ist gleich wie die andern Linien zu behandeln. Sie wird im Massnahmenpaket ÖV-2 "Ausbau S-Bahnsystem Luzern" aufgenommen. Die Spange Rotkreuz ist nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern.	teilweise
3-9	Horw	d	68	Der Titel muss folgendermassen heissen: "Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil" und in der Massnahme ist "und Tunnel" zu streichen.	Wenn "Tunnel" im Titel und Massnahmenbeschrieb vorkommt, wird das Variantenstudium zur Phase. Gemäss Zielsetzung ist aber das weitere Vorgehen in Kenntnis der Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten festzulegen.	Der federführende Kanton Nidwalden favorisiert eine unterirdische Variante (vgl. ÖV-5).	nein
3-9	Horw	e	70 / 80	Ein zusätzliches Massnahmenblatt mit dem Titel "Aufwertung Südbahnhof" ist einzufügen. Ausgangslage / Zielsetzung: Der Bahnhof Horw mutiert mit Inbetriebnahme des 15'-Takts auf den Fahrplanwechsel 2013/14 zum Südbahnhof Luzerns, zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Raum Luzern Süd. Dazu bedarf der Bahnhof infrastruktureller Verbesserungen. Die Zugspassagiere sollen in Zukunft nicht mehr über einen Mittelperron sondern direkt ab den beidseits neu zu erstellenden Plätzen mit Perronkanten (Bahnhofplatz und Stadtpark) zu- und aussteigen. Typ infrastrukturell Kosten: Neuer Bahnhofplatz und Verlängerung Gleis 1: Fr. 2'940'000 Busbahnhof: Fr. 915'000 Kostenverteiler: Bund, Kanton, Zentralbahn, Verkehrsverbund, Standortgemeinde, Nachbargemeinden, Dritte Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: Erweiterung Unterführung Bahnhof Horw: Massnahme LV-2	Mit dem Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw, herausgegangen aus dem Siegerprojekt Südbahnhof des in den Jahren 2006/07 durchgeführten Studienauftragsverfahrens, haben die Gemeinden Horw und Kriens grosse und wichtige Vorleistungen für die zukünftige neue Bahnhoffunktion erbracht. Der Bebauungsplan ist z.Z. beim Kanton noch im Genehmigungsverfahren. Das Aus- und Zusteigen von der Seite verkürzt den Passagieren die Wegstrecken (Komfort und Attraktivität), fördert die Ansiedlung von Dienstleistungen (Einkauf, Verpflegung) und trägt zu einer willkommenen Belegung des Bahnhofs bei. Der Südbahnhof bildet so auch einen würdigen Empfang für die Besucher der HSLU Technik & Architektur.	Die Anliegen und das Projekt ist soweit als möglich in das Konzept AggloMobil due und ins AP LU ZG aufgenommen (siehe öV-6.3). Es braucht kein zusätzliches Massnahmenblatt.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-9	Horw	f	80	<p>Unter beteiligte Stellen sind auch die Gemeinden Kriens und Luzern sowie Hergiswil aufzuführen. Bei der Abbildung ist zu vermerken "noch unverbindlicher Entwurf des neuen ÖV-Knotens Bahnhof Horw mit Bushof".</p> <p>Ausgangslage / Zielsetzung: Unter 1. ergänzen: "Anstelle eines Ortsbusses ist auch eine Busverbindung Hergiswil (Dorf oder Matt) - Bahnhof Horw zu prüfen.</p> <p>Massnahme auf "Typ nicht infrastrukturell" beschränken</p> <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen: Mit Massnahme "Aufwertung Südbahnhof" ergänzen.</p>	<p>Unter beteiligte Stellen sind auch die Gemeinden Kriens und Luzern sowie Hergiswil aufzuführen. Bei der Abbildung ist zu vermerken "noch unverbindlicher Entwurf des neuen ÖV-Knotens Bahnhof Horw mit Bushof".</p> <p>Ausgangslage / Zielsetzung: Unter 1. ergänzen: "Anstelle eines Ortsbusses ist auch eine Busverbindung Hergiswil (Dorf oder Matt) - Bahnhof Horw zu prüfen.</p> <p>Massnahme auf "Typ nicht infrastrukturell" beschränken</p> <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen: mit Massnahme "Aufwertung Südbahnhof" ergänzen. Grundsätzlich sind wir mit der Massnahme einverstanden. Es handelt sich aber um eine Konzeption, welche die ganze Teilregion LuzernSüd betrifft.</p> <p>Ortsbusse, welche nicht in den Tarifverbund eingeschlossen sind, kommen für uns nicht in Frage.</p> <p>Zum abgebildeten Netzentwurf ist zu vermerken, dass es sich bloss um einen zufälligen momentanen Arbeitsstand handelt. Er zeigt zum heutigen Zeitpunkt einzig auf, dass Änderungen am Netz notwendig sein werden, damit die Zielsetzung des ÖV-Knotens Luzern Süd funktional und ökonomisch erreicht werden kann.</p> <p>Mit dem neuen ÖV-Konzept ist auch eine Busmiterschliessung von Hergiswil zu prüfen, da es denkbar erscheint, dass die Züge in Hergiswil Matt wegen des zurückgestellten Doppelspurausbau mit Einführung des Viertelstundentakts nicht mehr werden anhalten können.</p> <p>Wir machen zwecks Verständlichkeit und Klarheit beliebt, Massnahme 80 auf die "nicht infrastrukturellen" Aspekte zu beschränken. Für die infrastrukturellen Massnahmen beantragen wir ein neues separates Massnahmenblatt "Aufwertung Südbahnhof".</p>	<p>Das Anliegen ist berechtigt. Im Massnahmenblatt ÖV-9.5 wird eine neue Buslinie Horw - Hergiswil Matt als Option aufgenommen.</p>	teilweise
3-9	Horw	g	87	<p>Unter neue Massnahmen ergänzen: "Luzern Allmend: Förderung öffentlicher Verkehr (Busspur oder Buspriorisierung), 2015"</p>	<p>Die Buspriorisierung soll sicherstellen, dass der öffentliche Verkehr trotz zahlreicher Behinderungen aufgrund von Fussballspielen und Messen möglichst unbehindert verkehren kann. Damit soll der Bus sowohl für die Besucher auf der Allmend wie auch die Kundschaft aus Horw an Attraktivität gewinnen.</p>	<p>Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Massnahme ist bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern der 1. Generation.</p>	nein
3-10	Kriens	k	63	<p>Tiefbahnhof Luzern inkl. Durchgangsbahnhof: Für die Gemeinde Kriens ist es wichtig, dass zumindest eine Absichtserklärung besteht, langfristig einen Durchgangsbahnhof mit Weiterführung des S-Bahnnetzes via Kriens Zentrum zu realisieren.</p>	<p>Ein Anstusstunnel Richtung Olten-Basel/Bern nur via Paulusplatz ist suboptimal für eine effektive Nachfragesteigerung der S-Bahn. Das Potenzial von Kriens mit 26'000 Einwohnern muss in die Planung der Linienführung einfließen.</p>	<p>Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Das Ausbaukonzept sieht eine möglichst kurze und kostengünstige Durchmesser Verbindung vor (vgl. ÖV-1).</p>	nein
3-10	Kriens	l	63	<p>Falls das Zentrum von Kriens nicht mit der S-Bahn erschlossen werden kann, sind alternative schienengebundene Anschlüsse des Zentrums Kriens und Obernau auf ihre Machbarkeit zu prüfen (Hochbahn, Trambahn).</p>	<p>Mit dem Angebot von Doppelgelenkbussen und der Optimierung des Fahrplans gemäss Konzept AggloMobil Due wird eine Kapazitätsgrenze erreicht, die mit Busverkehr auf der Strasse bewältigt werden kann. Für mittel- bis langfristig noch höhere Kapazitäten im ÖV zu erreichen, braucht es Visionen für ein schienengebundenes Verkehrsmittel nach Kriens.</p>	<p>Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Leistungssteigerung für Kriens wird mit Doppelgelenkbussen und einer zusätzlichen, kernnahen Tangentiallinie (via Pilatusplatz) erreicht (vgl. ÖV-8.1).</p>	nein
3-10	Kriens	m	63	<p>Es ist ein Strassentunnel unter dem Seebecken parallel zum geplanten Doppelspurtunnel zu prüfen.</p>	<p>Die geplante Unterstossung des Luzerner Seebeckens ergibt die einmalige Chance, einen Strassentunnel (z.B. Löwenplatz-Bundesplatz) parallel zum Bahntrasse zu prüfen, wodurch das gesamte Strassennetz um den Bahnhofplatz entlastet und der Schweizerhofquai weitgehend vom MIV befreit werden könnte.</p>	<p>Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Anschlüsse des Strassentunnels am Löwenplatz und am Bundesplatz würden grosse Eingriffe ins Stadtbild erfordern und sind deshalb nicht realistisch. Das Strassennetz soll mit dem Bypass und den beiden Spangen entlastet werden.</p>	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-10	Kriens	n	72	Ausbau S-Bahnsystem Luzern: In die Infrastruktur der Buslinien (Anschaffung Doppelgelenkbusse) ist gleichermassen zu investieren wie in die Anschaffung von Rollmaterial für die S-Bahn.	Der Ausbau des S-Bahnnetzes darf nicht gleichzeitig zu Lasten des Ausbaus von stark frequentierten Buslinien (z.B. Linie 1 nach Kriens) erfolgen.	Im Konzept AggloMobil due und gestützt darauf im Agglomerationsprogramm wird die Erschliessung von Kriens mit neuen Doppelgelenktrolleybussen und einer neuen Tangentiallinie aufgewertet (vgl. ÖV-8.1)	ja
3-10	Kriens	o	80	ÖV-Konzept Horw und Kriens: Es ist ein separates Massnahmenblatt "ÖV-Konzept Gemeinde Kriens" mit folgenden Massnahmen zu erstellen: - Optimierung Ortsbus (Umsetzung Ortsbuskonzept) - konsequenter Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen - Angebotsverdichtung zum 4-Minuten-Takt auf der Linie 1 - Einführung von kernnahen Tangenten sowie Tangentiallinien	Das ÖV-Konzept für Kriens sollte die für die drittgrösste Gemeinde des Kantons notwendige Priorität im Agglomerationsprogramm erhalten.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Es ist kein separates ÖV-Massnahmenblatt erforderlich. Die Massnahmen sind in den Massnahmenblättern ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" sowie ÖV-8 "Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien" enthalten.	nein
3-10	Kriens	p	80	Die Entwicklungsgebiete um den Mattenhof sollen explizit erwähnt und die Wichtigkeit der Anbindung an die S-Bahnstation Mattenhof stärker hervorgehoben werden.	Das Gebiet um den Mattenhof Kriens wird sich ebenso stark entwickeln wie das Gebiet "Südbahnhof". Neue Wohn- und Arbeitsviertel (Schellenmatt, Schweighof, Mattenhof, Sidhalde, Bosmatt) werden viele neue Pendler generieren, welche nach einer schnellen Anbindung mit ÖV und LV an die S-Bahnstation Mattenhof verlangen.	Hinweis und Massnahme werden-im Massnahmenblatt SI-5 "Schlüsselarealplanungen" sowie ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" aufgeführt.	ja
3-10	Kriens	q	87	Buspriorisierung: Neben der Buspriorisierung mit Lichtsignalanlagen sind auch andere Lösungsansätze (Fahrbahnhaltestellen, Tempo 30-Strecken ohne Fussgängerstreifen, Berner Modell etc.) zu prüfen.	Der technisch orientierte Lösungsansatz zur Buspriorisierung mittels Lichtsignalanlagen ist nicht in jedem Fall zielführend.	Auf der Kantonsstrasse durch Kriens sind keine Tempo 30-Abschnitte geplant. Fahrbahnhaltestellen bilden die Ausnahme.	nein
3-10	Kriens	r	87	Der Verkehrsverbund ist in die Planung von Buspriorisierungen frühzeitig einzubinden.	Im Zusammenhang mit dem Projekt K4 in Kriens werden verschiedene Buspriorisierungen angestrebt. Die Gemeinde Kriens stellt fest, dass die Einbindung des Verkehrsverbundes Luzern bis heute nicht erfolgt ist.	Der Verkehrsverbund ist in die Planung (vgl. u.a. ÖV-11.1.g) eingebunden.	zK
3-10	Kriens	s	87	Der Rückbau der Busbuchten zu Gunsten von Fahrbahnhaltestellen soll forciert werden, wenn der Verkehrsfluss damit optimiert wird.	Es gibt auf den Hauptverkehrsachsen zu viele Busbuchten, die zum Nachteil des ÖV angelegt sind. Die Abfolge von Busbuchten und Fahrbahnhaltestellen ist bei jedem Priorisierungsprojekt zu optimieren.	Fahrbahnhaltestellen auf Kantonsstrassen bilden die Ausnahme.	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-11	Rain	f	77	Der Gemeinderat erachtet eine direkte Busverbindung Beromünster-Rain-Rothenburg nach Luzern für elementar. Der Absicht einen Umsteigeknoten in bspw. Rothenburg zu realisieren steht er kritisch gegenüber. Das ÖV-Konzept Rothenburg ist daher zwingend anzupassen.	Die Busverbindungen ins Zentrum (Kasernen- und Pilatusplatz) von Luzern sind stark frequentiert, was auf das attraktive Angebot mit direkter Verbindung zurückzuführen ist. Ein Umsteigeknoten in Rothenburg Dorf und eine Verlagerung auf die Bahn wird nicht begrüsst. Zudem führte dies nicht zur gewünschten Entlastung des Bahnhofs. Vorgeschlagen werden Wendeschleifen im Bereich Pilatus- oder Kasernenplatz, dies würde im Sinne des Gesamtverkehrskonzept den Bahnhofplatz entlasten.	Das neue öV-Konzept AggloMobil due (vgl. auch ÖV-6.1a) weist folgende vier Hauptelemente auf: - Verknüpfung Bus und S-Bahn: Mehr Anschlussmöglichkeiten, verlässliche Reisezeiten an modernen Bushubs - Ausbau Kapazität mit grösseren Fahrzeugen (statt dichterem Takt) - Vernetzung der Agglomeration mit neuen Tangentiallinien für direkte Fahrten - Verbesserung der Zuverlässigkeit mit Massnahmen zur öV-Bevorzugung Zwischen Beromünster-Rothenburg Luzern verkehren die Buslinien weiterhin im Halbstundentakt. Hingegen wird die Linie 51 Rain-Rothenburg-Luzern nur bis Rothenburg Dorf (Anbindung S-Bahn) und Sprengi (Anbindung Busnetz) geführt. Mit dieser Verknüpfung kann die Reisezeit leicht verkürzt werden. Zudem ist das Umsteigen auf die S-Bahn mit einer wesentlich besseren Zuverlässigkeit verbunden, da die Busse im Agglomerationszentrum stark vom Stau behindert werden. Künftig wird zudem der Verkehr auf der Autobahn zunehmen, was für die Busse mit grösseren Behinderungen verbunden ist.	nein
3-11	Rain	g	77	Im Bereich Rothenburg-Station sind für den Individualverkehr attraktive Park&Ride-Möglichkeiten zu schaffen (M15.2).	Der unbestritten hohen Mobilität muss mit geeigneten Massnahmen begegnet werden und das Stadtzentrum muss vom Individualverkehr entlastet werden.	Dieser Antrag wird soweit als möglich berücksichtigt. Die Massnahme ist bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern der 1. Generation und wird nun überführt in ÖV-6.1e.	ja
3-6	Seegemeinden	a	63	Die direkte Verbindungen zwischen Küssnacht und Rotkreuz (Spange Immensee/Schwarzenbach) sowie zwischen Immensee und Cham (Spange Rotkreuz/Buonas) sind unter der Massnahmenübersicht zur Schieneninfrastruktur (Punkt 6.4.1) aufzuführen.	Mit der Spange Immensee/Schwarzenbach sind direkte Züge auf der Linie Luzern-Meggen-Küssnacht-Rotkreuz möglich. Mit der Spange Rotkreuz/Buonas können Verbindungen aus dem Raum Gotthard/Arth-Goldau via Immensee direkt nach Zug-Zürich weitergeleitet werden.	Im Rahmen der Angebotsplanung S-Bahn werden die notwendigen Infrastrukturmassnahmen definiert. Lösungen liegen noch nicht vor. Die Linie von Luzern nach Küssnacht ist gleich wie die andern Linien zu behandeln. Sie wird im Massnahmenpaket ÖV-2 "Ausbau S-Bahnsystem Luzern" aufgenommen. Die Spange Rotkreuz ist nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern.	teilweise
3-12	Root	b	57	Auf der Achse Bahnhof Luzern - Seebrücke - Maihof sind ebenfalls weitere Buspriorisierungen vorzunehmen, damit der öV störungsfrei abgewickelt werden kann.	Störungen der Zu- und Wegfahrten zum bzw. vom Bahnhofplatz Luzern wirken sich negativ auf das ganze öV-System in der Agglomeration Luzern aus. Wenn der öV wirklich gefördert werden soll, muss ihm mehr Platz zur Verfügung gestellt werden.	Die Massnahmenblätter "Gesamtverkehr Agglomerationszentrum Luzern" (GV-1.1 und 1.2) beinhalten das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern. Ein Hauptziel besteht in der Verbesserung der Zuverlässigkeit des öV. Die Lösung ist noch offen.	teilweise
3-12	Root	c	74	Die definitive Führung der Buslinien vom und zum Bahnhof Ebikon und die Lage des zentralen "Bushof" sind bald genau zu definieren. Das Rontalkonzept des Verkehrsverbundes Luzern ist sehr schnell umzusetzen.	Wir erachten die Darstellung zwar als gut, weisen jedoch darauf hin, dass aufgrund der aktuellen Bautätigkeit rund um den Bahnhof Ebikon die Situation angepasst werden muss. Das Rontalkonzept liegt vor und wurde in der Vernehmlassung von den Rontalgemeinden unterstützt. Wir verstehen nicht, dass die Umsetzung der Massnahmen verzögert werden.	Das Anliegen ist berechtigt. Die entsprechenden Massnahmen werden im Massnahmenblatt ÖV-6.2 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Ost, Rontal)" festgehalten.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-13	Adligenswil	a	63	Ergänzung ÖV: Buslinienausbau durch Direktverbindung Adligenswil/Luzernerstrasse-Schädriti in Richtung Luzern Bahnhof statt Trolleybus mittels Hybridbus.	> Behebung von Angebotsmängel, Anschlussunterbrüche Brüelstrasse, Reduktion bzw. Wegfall Wartezeit von 13 Minuten (Umsteigen) > Verbesserung der Verkehrssicherheit im Knoten Brüelstrasse	Dies wird im Konzept AggloMobil due so aufgenommen (siehe öV-9.3). Allerdings ist der Einsatz von Hybridbussen eine betriebliche Frage und wird nicht im Agglomerationsprogramm festgehalten.	teilweise
3-14	Ebikon	c	74	Die definitive Führung der Buslinien vom und zum Bahnhof Ebikon und die Lage des zentralen "Bushof" sind bald genau zu definieren. Das Rontalkonzept des Verkehrsverbundes Luzern ist sehr schnell umzusetzen.	Wir erachten die Darstellung zwar als gut, weisen jedoch darauf hin, dass aufgrund der aktuellen Bautätigkeit rund um den Bahnhof Ebikon die Situation angepasst werden muss. Das Rontalkonzept liegt vor und wurde in der Vernehmlassung von dern Rontalgemeinden unterstützt. Wir verstehen nicht, dass die Umsetzung der Massnahmen verzögert werden.	Das Anliegen ist berechtigt. Die entsprechenden Massnahmen werden im Massnahmenblatt ÖV-6.2 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Ost, Rontal)" festgehalten.	ja
3-14	Ebikon	d	87	Die Umgestaltung der K17 und die damit geplanten Buspriorisierungen und flankierenden Massnahmen sind umgehend und gesamthaft, nicht in Teiletappen, zu realisieren.	Bei der Planung des Rontalzubringes (M18.2b3) wurde versprochen, die Umgestaltung der K17 bis zur Inbetriebnahme im Jahr 2011 zu realisieren. Die Massnahmen sind deshalb sofort umzusetzen.	Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen legt die Ausbautetappen für die Buspriorisierungen im Aggloprogramm (vgl. ÖV-11.1) fest.	nein
3-16	Luzern	i	63	Die höchste Priorität dem Grossprojekt Tiefbahnhof zu geben, ist beizubehalten.	Die Prioritäten des Aggloprogramms 2G stimmen mit der städtischen Mobilitätsstrategie überein. So soll im Wesentlichen: - die Verkehrszunahme mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr aufgefangen werden - die S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden	In der Mitwirkungsvorlage wurde dem Tiefbahnhof aufgrund dem Zeitplan des Vorprojekts, dem laufenden (Lobbying)Verfahren FABI und aus taktischen Gründen ein rascher Realisierungsbeginn zwischen 2015 bis 2018 notiert; für den Bypass – aufgrund der zurzeit fehlenden polit. Einflussmöglichkeiten – ein solcher von >>2018. Diese (vermeintliche) ungleiche Prioritätensetzung hat zu verschiedenen Anträgen geführt, es wurde dabei eine Abkehr vom langjährigen politischen Verkehrskompromiss (Letter of Understanding) befürchtet. Die übergeordnete Bedeutung und Zuständigkeit der beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof wird nun noch etwas prägnanter dargestellt. Auf konkrete Angaben eines Realisierungshorizonts soll jedoch verzichtet werden, da dies ja nicht allein in der Kompetenz des Kantons liegt. Es ist jedoch bei beiden Schlüsselmassnahmen zu betonen, dass der Kanton Luzern sich bei allen Bundesstellen bei jeder Gelegenheit für eine möglichst rasche Umsetzung dieser wichtigen Massnahmen einsetzt (und beim Tiefbahnhof auch bereit ist, sich in einem noch zu definierenden Mass finanziell einzubringen). Zudem wird die Formulierung überall so präzisiert, dass beide Schlüsselprojekte von gleich hoher Dringlichkeit und Wichtigkeit sind und für das Erreichen des Zukunftsbildes 2030 und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar sind. Obwohl es übergeordnete Massnahmen sind, werden die beiden Massnahmenblätter belassen und detaillierter dargestellt, insbesondere um im Prüfprozess alle wesentlichen Argumente dargestellt zu haben.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	j	70	Eine neue S-Bahn-Haltestelle Schiff/Reussbühl ist als Option aufzunehmen.	Die Attraktivität des ÖV könnte deutlich gesteigert werden und die Bevölkerung von Reussbühl könnte von einer Bahnerschliessung profitieren. Ähnliche Verhältnisse herrschen beispielsweise bei der Stadtbahn Zug vor (Siedlungsdichte, Anzahl Züge und Haltestellenabstände).	Der Abstand zum Bahnhof Emmenbrücke würde weniger als 1 km betragen und ist damit für eine S-Bahn nicht zweckmässig. Das Projekt Seetalplatz bezweckt eine Attraktivierung des Busangebots, z. B. mit der neuen Buslinie 3 (vgl. ÖV-8.1)	nein
3-16	Luzern	k	72	Forderung eines 15-Minuten-Takts auch für die Linie Malters-Wolhusen.	Attraktive ÖV-Erschliessung für den rasch wachsenden Stadtteil Littau. Bessere ÖV-Anbindung der Region Wolhusen und Hinterland zur Entlastung des MIV-Knotens Seetalplatz langfristig.	Im Projekt Angebotsplanung S-Bahn werden Massnahmen geprüft. Lösungen liegen noch nicht vor. Die vorliegenden Prognosen rechtfertigen aber in absehbarer Zeit keinen 15'-Takt. Ohne massive Infrastrukturausbauten ist ein 15'-Takt gar nicht machbar.	nein
3-16	Luzern	l	87	Auf dem Abschnitt Waldibrücke – Seetalplatz – Bahnhof Littau fehlen Massnahmen für die Busbeschleunigung. Die Massnahmen aus dem Bericht "Busbeschleunigung Waldibrücke – Seetalplatz – Bahnhof Littau" vom 2. Juli 2009 sind aufzunehmen.	Auf dieser Ost-West-Achse kommt es regelmässig zu Staus, die gemäss Verkehrsmodellrechnung zunehmen werden. Um den öffentlichen Verkehr in diesem wichtigen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) zu fördern, sind zwingend Massnahmen erforderlich. Aufgrund der Entwicklungsgebiete im Osten wie im Westen ist ein grosses Potential vorhanden.	Das Anliegen ist berechtigt. Mit der Optimierung des Seetalplatzes soll das Problem angegangen werden. Eine weitere Massnahme wird im Massnahmenblatt ÖV-11.1m "Buspriorisierung auf Kantonsstrassen" ergänzt; vgl. zudem ÖV-8.3.	teilweise
3-17	Malters	b	87	Die Busverbindung Malters-Kriens ist bei den Massnahmen zusätzlich zu erwähnen.	Die Gemeinde hat das Bedürfnis angemeldet. Versuchsweise wurde die Buslinie während der LUGA-Zeit eingeführt.	Die Busverbindung Malters-Kriens wird im Konzept AggloMobil due erwähnt. Allerdings ist die Nachfrage klein und das Kosten-Nutzenverhältnis schlecht. AggloMobil due setzt auf die neuen kernnahen Tangenten (vgl. ÖV-8)	nein
2-2	OW	a	63	Der Tiefbahnhof Luzern wird vollumfänglich unterstützt. Der Kanton Obwalden zusammen mit dem Kanton Nidwalden sind grundsätzlich bereit, einen Anteil der Kosten des Tiefbahnhofs zu übernehmen. Da die Finanzierung jedoch über den Bahninfrastrukturfonds läuft, wird auf genaue Ergänzungsvorschläge verzichtet.	Nur mit der zusätzlichen Kapazität eines Tiefbahnhofs kann auch in Zukunft genügend Platz für die Perrons der schmalspurigen Zentralbahn angeboten und die Erreichbarkeit von Luzern gewährleistet werden.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Strategie des Agglomerationsprogramms Luzern wird bestätigt.	zK
2-2	OW	b	69	Die abweichenden oder sogar gegensätzlichen Aussagen und die Benennung der Massnahme "Tunnel Zentralbahn Hergiswil" (M 10.2) im AP Luzern und "Doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil" AP Nidwalden sollten überarbeitet werden. Zusätzliche Angaben aus dem AP Nidwalden sollten ins Massnahmenblatt S. 68/69 einfließen. Es wird mit Nachdruck gefordert, dass die Massnahme in Priorität B verbleibt und dadurch im Zeitraum 2019 bis 2022 realisiert wird. In der Rubrik "Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte" ist die Massnahme "Neues Netzelement Langsamverkehr Hergiswil" (LV-2 C-6) zu erwähnen, die sehr direkt vom noch auszuwählenden ober- oder unterirdischen Bauprojekt abhängig ist.	Die Massnahme M 10.2 ist AP Luzern detailliert zu behandeln, weil sie da beitragsberechtigt ist. Für die schon heute grossen Kapazitätsprobleme auf diesem Streckenabschnitt der Zentralbahn ist sie von grosser Bedeutung.	Die Formulierungen werden überprüft und angepasst (vgl. ÖV-5 und LV-2.2).	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
1-2	vif	d	74 ff	Ausgangslage/Zielsetzung: Aufgeführte Massnahmen wie Trolleybus streichen Massnahmen: „Ev. Trolleybusverlängerung...“ ersetzen durch „Optimierung Infrastruktur für den Bus“. Bei den div. Massnahmenblättern öV-Konzept: Die Aufwertung des Strassenraums ist zu streichen.	Massnahmen gehören nicht zu den Zielen Bestvariantenentscheid liegt noch nicht vor. Die Aufwertung des Strassenraums steht nicht im Zusammenhang mit den öV-Konzepten. Tendenziell verschlechtern Förderungsmassnahmen (z.B. zusätzliche Busspuren) sogar die Aufenthaltsqualität.	Die erforderliche Verbesserung der ÖV-Kapazitäten auf diversen Strecken ist unbestritten. Es ist jedoch noch in vertiefter Abklärung, mit welcher Art von grösseren Bussen (Trolley, Diesel etc) und ggf mit welchen erforderlichen Infrastrukturen dies erfolgt. Die Massnahmen werden dementsprechend soweit erforderlich offen formuliert (vgl. insbesondere ÖV-6 und ÖV-7).	teilweise
4-2	Grüne	i	68	Ersatz-Ortsbus zur Erschliessung von Hergiswil Matt bis zur Umsetzung des Doppelpurbaus einführen.	Die Verzögerung beim Ausbau der zb in Hergiswil führt zu einer (temporären) Aufhebung des S-Bahn-Haltes in Hergiswil Matt. Um grosse Teile der Gemeinde nicht ganz vom öV abzuhängen, was negative Folgen für den ohnehin schlechten Modal Split hätte, muss die Gemeinde einen Busersatz einführen. Der Bahnausbau ist so schnell als möglich zu realisieren.	Im Massnahmenblatt ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" bzw. in ÖV-9.5 wird eine neue Buslinie Horw - Hergiswil Matt als Option aufgenommen (im Fall einer Nichtbedienung der Haltestelle Hergiswil Matt durch die S-Bahn).	teilweise
4-2	Grüne	j	74	Massnahmen öV-Konzept Rontal: Die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 und deren Bedienung mit Doppelgelenkbussen ist fest in das Programm aufzunehmen (nicht nur eventuell) und die Planskizze muss entsprechend ergänzt werden. Ebenso ist die Aufwertung des Strassenraums nicht nur eventuell umzusetzen.	Die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 bis mindestens Bahnhof Ebikon ist wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes zur Attraktivierung des Busverkehrs auf der Achse Rontal - Luzern, insbesondere solange die S-Bahn Richtung Luzern nicht mindestens im 15'-Takt verkehrt.	Das Anliegen wird soweit als möglich aufgenommen und ist in den Massnahmenblättern öV-6.2 und ÖV-7.1 beschrieben.	teilweise
4-2	Grüne	k	77	öV-Konzept Rothenburg: Das Konzept soll überarbeitet werden. Die Anknüpfungspunkte der verschiedenen Regionalbuslinien sollten besser gebündelt werden und an Bahnstationen mit besserer S-Bahn-Erschliessung verschoben werden. Vorschlag: Regionalbusse einheitlich bis Bahnhof Emmenbrücke führen.	Die Verzettlung der Umsteigebeziehungen zwischen Regionalbussen und S-Bahn führt zu schlechten Verknüpfungen zwischen Regionalbussen. Desweiteren weisen heute weder Rothenburg Station noch Rothenburg eine genügende Anbindung mit der S-Bahn auf (kein 15'-Takt).	In Luzern Nord gibt es keinen einzelnen öV-Verknüpfungspunkt. Die neuen Buslinien aus Luzern West (Neuenkirch, Ruswil; Linien 60 und 70) verkehren bis Rothenburg Station und haben dort Anschluss auf die S-Bahn. Hingegen kann die Linie 51 aus Rain nur beim Bahnhof Rothenburg Dorf an die S-Bahn angebunden werden. Vgl. ganzes Massnahmenblatt ÖV-6.1.	nein
4-2	Grüne	l	87	Buspriorisierung: Neben den geplanten Busspuren ist auch die Dosierung des MIV mittels Pfortneranlagen explizit zu erwähnen.	Busspuren sind nur dann effektiv, wenn der nicht zu vermeidende MIV-Stau neben diesen Busspuren stattfindet und nicht im Mischverkehrsbereich. Dies kann nur mit einer wirksamen Pfortnerung sichergestellt werden.	Eine generelle Pfortnerung wird abgelehnt. Es wird ein Massnahmenblatt GV-2 Verkehrsmanagement erstellt. Die Massnahmen sind sorgfältig zu prüfen.	teilweise
4-2	Grüne	m	87	Flankierende Massnahmen Rontalzubringer: Die Umsetzung ist vorziehen, insbesondere die Aufwertung des Strassenraums in Ebikon (nicht erst nach 2018).	Der Rontalzubringer wurde 2011 eröffnet. Flankierende Massnahmen müssen, sollen sie etwas bewirken, sofort ergriffen werden und nicht erst einige Jahre später.	Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen legt die Ausbaustufen fest.	nein
4-2	Grüne	n	88	Massnahmen neu: Pilatusstrasse ergänzen.	Pilatusstrasse ist auf dem Plan eingezeichnet, fehlt aber in der Auflistung	Dies wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum GV-1.1 und GV-1.2 weiterverfolgt.	zK

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-3	SP Buchrain	c	74	Die Buslinie 22 ist im ÖV-Konzept Rontal in Ebikon derart zu führen, dass sie als Schnellbuslinie gefahren werden kann (Die Graphik und vor allem das Konzept ist zu ändern mit der Route von Buchrain kommend – Zentralstrasse – Bahnhofstrasse – Stopp beim Bahnhof mit Umstiegsmöglichkeit zur Bahn nach Luzern/Zug – Riedmattstrasse - Zentralstrasse Richtung Luzern mit Reduktion der heutigen Haltestellen; bei der Retourfahrt Luzern – Zentralstrasse – Riedmattstrasse - Stopp Bahnhof Ebikon – Bahnhofstrasse Richtung Landi und über Zentralstrasse in den Tunnel Richtung Bueristutz).	Im Agglogürtel besteht das erklärte Ziel den Modalsplit auf >> 16% zu beeinflussen. Mit dem konsequenten Wenden der Linie 22 in Ebikon gemäss Konzept würde für Inwil und Buchrain der ÖV unattraktiver gemacht. Der Zuwachs in Inwil und Buchrain Nord wird mit diesem Buskonzept sicherlich nicht auf dem ÖV abgewickelt, wie die Strategie es anstrebt. Mit dem vorgesehenen Konzept würde die Linie 23 gemäss Skizze als Schnellbus die S-Bahn auf der Strecke Gisikon – Ebikon konkurrenzieren, auf welcher die Kunden in 4 Stationen direkt alle 30 Minuten die schnelle S-Bahn benutzen können. Zusätzlich ist beabsichtigt die Linie 1 bis Ebisquare auszubauen. Auch der Feinverteiler wird attraktiver. Letzteres ist grundsätzlich zu begrüssen. Es ist unerklärlich weshalb gemäss Konzept die Linie 22 für Inwil und Buchrain Nord unattraktiver gemacht werden will, da diese Kunden im Regionalverkehr keine Alternative haben. Im Einzugsgebiet der Linie 23 im Rontal bestehen für die Kunden aber S-Bahn-Alternativen. Mit den beschränkten Mitteln des Kantons will das fragwürdige Konzept die Privilegierten noch besser stellen: Inwil und Buchrain brauchen Schnellbusse bis Luzern solange die S-Bahn nicht im 15' Takt fährt.	Die Führung der Buslinie beim Bushub Ebikon soll im konkreten Projekt beurteilt werden. Es ist nicht vorgesehen, mittels einer Schnellbuslinie nach Luzern zu fahren. Ab dem Bushub Ebikon gibt es diverse Alternativen (S-Bahn, Doppelgelenkbusse der Linie 1 nach Kriens, Tangentiallinien 18 nach Littau und 27 nach Adligenswil). vgl. ÖV-6.2.	nein
4-3	SP Buchrain	d	74	Zur Steigerung der Fahrplanstabilität der Linie 22 ist der Zeitverlust an den Stationen Buchrains durch Nachrüsten mit Billettautomaten zu minimieren.	An den meisten Haltestellen Buchrains fehlen Billettautomaten. An Randstunden und am Wochenende reisen viele Kunden ohne Abo. Sie müssen also Einzelbillette lösen. Dies führt regelmässig zu Verspätungen und zu verpassten Anschlüssen – auch von Abo-Besitzern. Dies ist ein Umstand, der nicht zur Erhöhung des Modalsplits führt.	Die VBL stellen Billettautomaten gemäss der Nachfrage auf. Die Pendenz wird an die Transportunternehmung weitergeleitet. Vgl. aber auch die Massnahme MO-4.	zK
4-5	GLP LU	f	74 ff	Bei der ÖV-Optimierung (Ausbau Bussystem) wird eine wenigstens qualitative Beurteilung der Auswirkungen und teilweise eine Angabe zu den Kosten (Buspriorisierungen) vermisst.		All diese Angaben werden im Rahmen der Konkretisierung aller Massnahmenblätter ergänzt.	ja
4-5	GLP LU	g	87	Die Buspriorisierung sind zu begrüssen. Es sollten dazu noch begleitende Massnahmen ergriffen (ICT-Möglichkeiten) und ein optimiertes Verkehrsmanagementsystem angestrebt werden. Zudem ist die Aufwertung von Tangentialverbindungen zur Entlastung des Zentrums (Raum Bahnhof Luzern) vertieft zu prüfen.	Einzelmassnahmen bringen zu wenig und ein durchgängiges Gesamtkonzept ist daher anzustreben. Sonst wird der Stau lediglich örtlich verschoben.	Im Agglomerationsprogramm werden nebst den Buspriorisierungen (ÖV-11) noch ein Massnahmenblatt zum Verkehrsmanagement (GV-2) und eines zu den Tangentiallinien (ÖV-8) ergänzt. Das Agglomerationsprogramm als Ganzes ist ein Gesamtverkehrskonzept.	ja
5-16	Auto AG	b	83	ÖV-Konzept Littau: Prüfung einer eventuellen Umstellung der Dieselbuslinie 12 auf eine Trolleybusbetrieb (Fahrleitung ab Kreuzstutz).	Eine Weiterführung der Trolleybuslinie bis zum Bahnhof Littau erachten wir als nicht zielführend, da diese teilweise Parallelbetrieb zur heutigen Linie 13 bedeuten würde. Generell erlauben wir uns, den massiven Ausbau des Trolleybusnetzes kritisch zu hinterfragen. Einerseits sind es die Mehrkosten versus ökologischem Mehrwert, welcher sorgfältig zu analysieren ist und andererseits führt diese Entwicklung zu einer Monopolisierung des Busangebotes in der Agglomeration Luzern. Zu beachten sind sicherlich auch die heutigen Erkenntnisse, dass die Fahrzeug-Technologie im Bereich Ökologie enorme Fortschritte gemacht hat und bestimmt auch noch machen wird (z.B. Hybrid-Antriebstechnologie, Euro 6 Abgasnorm usw.).	Die Kapazitätssteigerung der Dieselbuslinie 12 (und die Umstellung auf Trolleybus) wird geprüft, allerdings nicht zum Bahnhof Littau, sondern zum neuen Stadtteil Tschuopis (vgl. ÖV-6.4 und öv-7.2)	teilweise
5-16	Auto AG	c	87	Buspriorisierungen: Der Abschnitt Waldibrücke – Seetalplatz – Littau ist zwingend aufzunehmen.	Auf dieser Verkehrsachse kommt es regelmässig zu Staus. Der öffentlichen Verkehr ist in diesem Entwicklungsraum zu fördern.	Das Anliegen ist berechtigt. Mit der Optimierung des Seetalplatzes soll das Problem angegangen werden. Eine weitere Massnahme wird im Massnahmenblatt ÖV-11.1m "Buspriorisierung auf Kantonsstrassen" ergänzt; vgl. zudem ÖV-8.3.	ja
5-8	VBL	b	63	Das angestrebte und mit dem Tiefbahnhof angestrebte Bahnangebot ist quantitativ zu beschreiben.	Zur Herstellung der durchgehenden Transportkette ist der Bahnknoten Luzern notwendig. Die Vorteile des Tiefbahnhofs auf das angestrebte Bahnangebot S-Bahn und Fernverkehr sollten quantitativ erwähnt werden, damit die Notwendigkeit dieser Schlüsselinfrastruktur verdeutlicht wird.	Die Argumentation wird-ergänzt, vgl. ÖV-1	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-8	VBL	c	74	Die Trolleybusverlängerung bis zum ESP Ebikon ist konkret als Massnahme vorzusehen. Auf Basis einer Kostenschätzung sind die Kosten im Rahmen des Agglomerationsprogramms darzulegen.	Die aufgezeigte Anbindung der Linie 22 an den Bahnhof Luzern ist erst nach Inbetriebnahme der Trolleybusverlängerung sinnvoll, da ansonsten die notwendige Kapazitäten zwischen Ebikon und Luzern noch nicht vorhanden sind. Die Linien 22 und 23 befördern jährlich über 3.6 Mio. Fahrgäste. Aufgrund der hohen Nachfrage im Rahmen einer groben Kostenschätzung aufgrund Erfahrungswerten muss für den Bau neuer Trolleybus Fahrleitungs- und Energieversorgungsanlagen von 2.2 Mio. CHF pro Kilometer Streckenlänge ausgegangen werden. Die Kosten für Tiefbauarbeiten sind in dieser Kostenschätzung nicht enthalten. Konkretere Angaben müssten Anhand eines konkreten Vorprojekts erfolgen.	Die Busverlängerung bis Bahnhof Ebikon (ev. bis Schindler) ist konkret in den Massnahmenblätter öV-6.2 und ÖV-7.1 beschrieben und aufgenommen. Der Entscheid über die Art des Busses steht noch aus.	ja
5-8	VBL	d	83	Die Trolleybusverlängerung bis Littau Bahnhof ist konkret als Massnahme vorzusehen. Auf Basis einer Kostenschätzung sind die Kosten im Rahmen des Agglomerationsprogramms darzulegen.	Die Linie 12 ist mit 2.9 Mio. Fahrgästen die meistfrequentierte Autobuslinie des Kantons Luzern. Aufgrund der anhaltenden Nachfragezunahme der letzten Jahre erscheint ein Systemwechsel auf das Trolleybusssystem mit grösseren Gefässgrössen zukunftsorientiert. Im Rahmen einer groben Kostenschätzung aufgrund Erfahrungswerten muss für den Bau neuer Trolleybus Fahrleitungs- und Energieversorgungsanlagen von 2.2 Mio. CHF pro Kilometer Streckenlänge ausgegangen werden. Die Kosten für Tiefbauarbeiten sind in dieser Kostenschätzung nicht enthalten. Konkretere Angaben müssten Anhand eines konkreten Vorprojekts erfolgen.	Die Kapazitätssteigerung der Diesellinie 12 (und die Umstellung auf Trolleybus) wird geprüft, allerdings nicht zum Bahnhof Littau, sondern zum neuen Stadtteil Tschuopis (vgl. ÖV-6.4 und öV-7.2)	teilweise
5-8	VBL	e	85	Die Massnahmen zur Busbeschleunigungen werden begrüsst. Damit für den öV die maximale Wirkung erzielt werden kann, sind Massnahmen an den neuralgischen Punkten zu priorisieren. Die Liste ist um weitere neuralgische Punkte zu ergänzen (z.B: Haldenstrasse, Luzernerhof, Kantonalbank, Bundesplatz, Kreuzstutz, Sonnenplatz).	Abb. 10 des Berichts zeigt die neuralgischen Punkte im Busnetz während der Abendspitzenstunde. An diesen Punkten sind die betrieblichen öV-Probleme am schwerwiegendsten.	Das Agglomerationsprogramm beinhaltet gestützt auf das Bauprogramm verschiedene Buspriorisierungen (vgl. ÖV-11.1 und ÖV-11.1 und auch GV-1.1 und GV-1.2), dort wo sie räumlich möglich und sinnvoll sind.	ja
5-8	VBL	j	-	Bezugnehmend auf den Bericht, Seite 119 sollte der Massnahmenkatalog erweitert werden. Es wird beantragt die öV-Plattform Pilatusplatz als Massnahme mit Kostenangaben in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen.	Mit der öV-Plattform Pilatusplatz wird eine neue durchgebundene Trolleybuslinie zwischen Kriens und Emmen ermöglicht. Studien zu den Wunschlinien zeigen, dass diese Relation eine grosse Nachfrage aufweist. Mit einer attraktiv gestalteten öV-Plattform kann zudem städtebaulich ein Akzent gesetzt und eine Alternative zum Umsteigepunkt Bahnhof Luzern angeboten werden. Damit müssen weniger Busse auf der Pilatusstrasse zum Bahnhof fahren. Die Kostenschätzung für die Anpassungen an der Fahrleitungsanlagen beträgt CHF 530'000. Diese Kostenangaben sollten im Rahmen des Agglomerationsprogramms ersichtlich gemacht werden.	Die Massnahme zum Pilatusplatz wird im Massnahmenblatt ÖV-10 "Umsteigepunkte Bus am Kernrand" aufgenommen.	ja
5-21	VCS	l	66	Umsteigeknoten Emmenbrücke.	SBB hat den Ausbau vorerst sistiert. Was heisst das für den Umsteigeknoten Bus/Bahn auch im Zusammenhang mit dem Umbau Seetalplatz?	Der Bushof wird im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt Seetalplatz im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation realisiert.	teilweise
5-21	VCS	m	68	Hergiswil: Ersatz-Ortsbus bis Doppelspur oder Tunnel gebaut sind.	Ohne Doppelspur zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Schlüssel kann die Haltestelle Matt nicht mehr bedient werden: Als Notmassnahme muss die Gemeinde sich verpflichten, einen Ersatz-Ortsbus einzuführen. Die Doppelspur Hergiswil Matt – Schlüssel muss möglichst rasch realisiert werden.	Im Massnahmenblatt ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" wird eine neue Buslinie Horw - Hergiswil Matt als Option aufgenommen (im Fall einer Nichtbedienung der Haltestelle Hergiswil Matt durch die S-Bahn); vgl. auch ÖV-9.5	teilweise
5-21	VCS	n	74	öV-Konzept Rontal mit Doppelgelenktrolleybussen Kriens bis Ebikon fest ins Programm aufnehmen (nicht nur eventuell). Ebenso ist die Aufwertung des Strassenraums umzusetzen (nicht nur eventuell).	Verlängerung Buslinie 1, neu mit Doppelgelenktrolleybussen und eigener Busspur fehlt zumindest auf der Skizze und ist im Text nicht explizit erwähnt. Wenn Ebikon ein Verknüpfungspunkt, öV-Knoten Bahn/Bus werden soll, muss mind. ein 15' -Takt oder dichter angeboten werden (siehe Bericht S. 104 über attraktive Buslinien).	Die Busverlängerung bis Bahnhof Ebikon (ev. bis Schindler) ist konkret in den Massnahmenblätter öV-6.2 und ÖV-7.1 beschrieben und aufgenommen. Der Entscheid über die Art des Busses steht noch aus.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-21	VCS	o	80	Ergänzen öV-Konzept Horw und Kriens.	Bahnhof Horw muss auch entsprechend konzipiert werden (Nicht Mittelperon). Zugänglichkeit und Ausstattung Bahnhof Mattenhof muss massiv verbessert werden. Die Erschliessung von Ennethorw muss mit einem Ortsbus oder einer S-Bahnhaltestelle gewährleistet werden. Es ist zu prüfen, ob der Bahnhof Horw Richtung See verschoben werden soll, Anregung: Zusätzliche Massnahme: Bahnhof Horw mit Aspekten wie Fussgängerzugänglichkeit, Veloführung, Standort (Verschiebung Richtung Süden), Verküpfung der Buslinien, Potential etc.	Die Aspekte der Verknüpfung der Buslinien, der Fussgängerzugänglichkeit und der Veloführung werden im Massnahmenblatt ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" aufgenommen.	teilweise
5-21	VCS	p	85	öV-Konzept Emmenbrücke überarbeiten.	Epsilon optimiert schafft eine 30% Erhöhung der MIV-Kapazität, was der Städtecharta, welche Luzern und Emmen unterschrieben haben, dem Richtplan und einer nachhaltigen Mobilität widerspricht. Das Verkehrsprojekt muss überarbeitet werden.	Das Gesamtprojekt Seetalplatz als Schlüsselmassnahme des Aggloprogramms der ersten Generation schafft auch massgebliche Verbesserungen für den öV und den LV sowie eine städtebauliche Entwicklung an zentraler Lage.	nein
5-21	VCS	q	87	Neue Massnahmen um die Pilatusstrasse sollen ergänzt werden.	Massnahme Pilatusstrasse fehlt in der Auflistung (nicht hingegen in der Grafik).	Dies wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum geprüft (Massnahmenblätter GV-1.1 und GV-1.2) und deshalb aus dem Massnahmenblatt zu den Buspriorisierung gestrichen.	ja
5-21	VCS	r	87	Buspriorisierung mit separaten Busspuren, Bevorzugung Lichtsignalanlagen und Pfortnerung durchführen. Ergänzen um Massnahme Pilatusstrasse.	Zusätzlich zu den Busspuren muss die Bevorzugung an den Lichtsignalanlagen und die Einschränkung des MIV, z.B. durch Pfortnerung, eingeführt werden. Nur so bekommt der Bus auch bei Kreuzungen, wo er in Konkurrenz und Konflikt zum MIV steht, Vorfahrt.	Eine generelle Pfortnerung wird abgelehnt. Es wird ein Massnahmenblatt zum Verkehrsmanagement (GV-2) erstellt. Die Massnahmen sind sorgfältig zu prüfen. Die Pilatusstrasse wird im Rahmen von GV-1 weiterverfolgt. Im übrigen wird auf ÖV-11 verwiesen.	teilweise
5-21	VCS	s	87	Flankierende Massnahmen Rontalzubringer: Umsetzung Vorziehen, insbesondere die Aufwertung des Strassenraums in Ebikon.	Der Rontalzubringer wurde 2011 eröffnet. Flankierende Massnahmen müssen, sollen sie etwas bewirken, sofort ergriffen werden und nicht erst einige Jahre später: vorhandene Spuren ausschliesslich für den Bus nutzen, Tempreduktion, LV-Spuren, Bepflanzung, Beschilderung, Signalisation und Beleuchtung anpassen.	Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen legt die Ausbautetappen fest.	nein
5-14	Pro Bahn	b	58	Fortsetzung der Ausgangslage/Zielsetzung: Neu 3. Punkt hinzufügen: - Ausbau der Subknoten Ebikon, Horw, Rothenburg und Verkehrshaus, mit erster Priorität Ebikon - Verlängerung der Trolleybuslinie 1 nach Bahnhof Ebikon	Mit der Lösung des Subknotens Ebikons kann auf die Buslinien 22/23, die heute an den Bahnhof Luzern führen, verzichtet werden. Sie würden neu die Feinerschliessung ab Bahnhof Ebikon vornehmen. Den Bahnhof Ebikon und Luzern Bahnhof erschliesst dann neu die Linie 1, die ohnehin heute schon die Seebücke/Pilatusstrasse quert und dadurch nicht zu mehr Verkehr führt.	Die Buslinienverlängerung bis Ebikon (ev. bis Schindler) mit Doppelgelenkbussen ist konkret im Massnahmenblatt öV-6.2 beschrieben und aufgenommen, vgl. zudem ÖV-7.1. Der Ausbau der Knoten Horw und Rothenburg ist ebenfalls aufgenommen (vgl. ÖV-6.1 und ÖV-6.3). Hingegen ist Verkehrshaus kein Bus-Bahn-Knoten, denn dieser liegt zu nahe am Zentrum (die Reisezeit nach Luzern ist nicht kürzer, wenn von den Buslinien auf die Bahn umgestiegen werden muss).	ja
5-14	Pro Bahn	c	70	Verzicht auf die neuen S-Bahnhaltestellen auf Stadtgebiet.	Siehe Begründung von Antrag F - Bericht.	Die neuen Haltestellen sind Bestandteil des kantonalen Richtplans. Sie sollen im Rahmen von ÖV-3 geprüft werden - der Entscheid ist noch offen.	nein
5-14	Pro Bahn	d	74	Massnahme ÖV-Knoten Ebikon: „ev.“ weglassen bei Trolleybusverlängerung zum Bahnhof Ebikon.	Die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 nach Bahnhof Ebikon ist zwingend notwendig. Der Bahnhof Ebikon soll als Subknoten die Feinerschliessung sicherstellen.	Die Busverlängerung bis Bahnhof Ebikon (ev. bis Schindler) ist konkret in den Massnahmenblätter öV-6.2 und ÖV-7.1 beschrieben und aufgenommen. Der Entscheid über die Art des Busses steht noch aus.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-14	Pro Bahn	e	77	Zusätzliche Massnahme Rothenburg: Einführung Tangentiallinie Rothenburg Station – Emmenbrücke Bahnhof – Ebikon Bahnhof	Die Massnahme führt zur Zentrumsentlastung in Luzern.	Im Massnahmenblatt ÖV-8 sind neue Tangentiallinien beschrieben und aufgenommen. Bevorzugt werden kernnahe Tangenten, da damit möglichst viele Kunden davon profitieren können und gleichzeitig das Zentrum entlastet werden kann.	nein
5-15	IGöV	a	63	Tiefbahnhof Luzern, Massnahmenbeschrieb: „in einer späteren Phase“ streichen. Gleichzeitig soll die Erweiterung zur Durchmesserlinie als Modul explizit erwähnt werden. Gemäss Bericht ist der Anschlusspunkt im Bereich Heimbach vorgesehen.	Der Tiefbahnhof muss möglichst rasch zur Durchmesserlinie ausgebaut werden, weil erst so der richtige Nutzen des Tiefbahnhofs ausgespielt und das Gesamtverkehrssystem verbessert werden kann.	Die Formulierung wird optimiert. Die hohen Kosten machen eine Etappierung wahrscheinlich. Vgl. ÖV-1.	ja
5-15	IGöV	b	64	Tiefbahnhof Luzern, Massnahmenbeschrieb: Die Schlaufe der Küssnachterlinie (Verbindung Stadttunnel – Tiefbahnhof) soll mit aufgeführt werden.	Die Fahrzeitverkürzung der S-Bahn vermag zur Verlagerung von MIV und Bus zur S-Bahn beitragen. Zudem unterstützt die Schlaufe eine zusätzliche Entlastung des Bereichs Gütsch – Bahnhofhalle. Die zusätzliche Belastung des Tiefbahnhofs (also Kopfbahnhof) dürfte nicht dramatisch ins Gewicht fallen.	Im Massnahmenblatt ÖV-1 wird ein "schlanker" Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie aufgezeigt. Die weiteren Ausbauten werden gemäss Massnahmenblatt ÖV-2 geplant - Ergebnisse liegen noch nicht vor. Der Anschluss der Küssnachterlinie als Schritt 4 ist im Bericht in Kap. 3.2.1 aufgezeigt.	teilweise
5-15	IGöV	c	70	Neue S-Bahnhaltestellen, Massnahmenbeschrieb: Die Massnahmen Gütsch/Kreuzstutz und Paulusplatz fehlen in der Karte.	Die zusätzlichen S-Bahnstationen sind wichtig um die Verlagerung von Bus und MIV auf S-Bahn zu erreichen. Die beiden Stationen Gütsch/Kreuzstutz und Paulusplatz haben zudem eine sehr gute Netzwerke zum ergänzenden Busnetz. Diese beiden S-Bahnstationen setzen als Bedingung offenbar die Durchmesserlinie voraus. Es spricht also alles dafür, den Durchgangsbahnhof zu forcieren und die S-Bahnstationen umzusetzen.	Die Massnahmen werden in der Karte zu ÖV-3 aufgenommen.	ja
5-15	IGöV	d	70	Neue S-Bahnhaltestellen, Massnahmenbeschrieb: Zur verbesserten Erschliessung des Stadtgebietes sollte zudem die S-Bahnstation Schlossberg vorgesehen werden (Verknüpfung mit Massnahme Gesamtverkehrskonzept Agglomeration Luzern, Massnahme Verknüpfungspunkt Bus Schlossberg).	Aus Gesamtverkehrssicht, insbesondere im Zusammenhang mit der Verknüpfung mit dem ergänzenden Busnetz, wäre die S-Bahnstation Schlossberg (an der Linie Ebikon – Tiefbahnhof) sehr sinnvoll, jedoch wäre eine Tunnelstation die Folge. Ehrlicherweise ist dieses Anliegen aber eher als utopisch einzustufen.	Die unterirdische Haltestelle wäre an sich interessant, ist jedoch kaum realisierbar (u.a. Höhendifferenz, Kosten) und wird deshalb im Rahmen von ÖV-1 nicht weiterverfolgt.	nein
5-15	IGöV	e	72	Ausbau S-Bahnsystem Luzern, Massnahmenbeschrieb: Die Angebotsausbauten im Rontal sollen der besseren Verständlichkeit wegen ebenfalls im Massnahmenblatt erwähnt werden, oder mindestens expliziter in der Massnahme Tiefbahnhof aufgeführt werden.	Die Trennung der Achse Rontal von den übrigen Achsen ist verwirlich.	Die Massnahme und deren Darstellung werden im Massnahmenblatt ÖV-2 "Ausbau S-Bahnsystem Luzern" angepasst.	ja
5-15	IGöV	f	74	ÖV-Konzept Rontal, Karte: Ist der Drehsinn des Ortsbusses (Linie 27) im Gegenuhrzeigersinn so gewollt (heutiger Drehsinn im Uhrzeigersinn)? Bei den Massnahmenpunkten 2 und 3 sind die „eventuell“ zu streichen.	Die heutige Erschliessungsform ist für die Ladengasse vorteilhafter, hingegen wäre die neue Lösung besser aus verkehrlicher Sicht (Konfliktströme Knoten Sonne und Schlösslistrasse). Die Massnahmen sind zwingend für das gute Funktionieren des ÖV-Konzeptes Rontal.	Die Busverlängerung bis Bahnhof Ebikon (ev. bis Schindler) ist konkret in den Massnahmenblätter ÖV-6.2 und ÖV-7.1 beschrieben und aufgenommen. Der Entscheid über die Art des Busses steht noch aus. Der Umlaufsinn wird optimiert, vgl. ÖV-6.2.	ja
5-15	IGöV	g	77	ÖV-Konzept Rothenburg – Emmen Nord, Karte und Massnahmenbeschrieb: In Bezug auf den Einwand des strategischen Arbeitsgebietes Inwil, wonach dieses aufgrund der Erschliessung als nicht sinnvoll erachtet wird, soll der Standort Rothenburg für ein strategisches Arbeitsgebiet analog dem kantonalen Richtplan in Zusammenhang mit dem Knotenpunkt Rothenburg Station gebracht und zudem als eigene Massnahme im Siedlungsteil genannt werden.	Die ÖV-Erschliessung in Rothenburg ist bereits vorhanden und viel besser als sie in Inwil je sein wird. Zudem besteht auch hier der Autobahnanschluss in unmittelbarer Nähe und ausserdem gewinnt der ÖV-Knotenpunkt zusätzliche Relevanz.	Das Anliegen ist berechtigt. Das Massnahmenblatt SA-5 "Strategische Arbeitsgebiete" wird nebst Inwil auch um Rothenburg und Gisikon ergänzt.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-15	IGöV	h	87	Buspriorisierung, Massnahmenbeschrieb: Es fehlt der Hinweis, dass mit Busspuren eine Effizienzsteigerung im ÖV möglich ist (Senkung Ressourcenaufwand), zudem fehlen die Massnahmen vom Rontal Richtung Stadt sowie die Haldenstrasse.	In anderen Massnahmenblättern werden ebenfalls argumentative Herleitungen aufgeführt. Und da die Effizienzsteigerung wesentlichen Einfluss auf die Betriebskosten hat, ist das Argument doppelt wichtig. Die Buspriorisierung Haldenstrasse ist wichtig.	Die Argumentation wird soweit sinnvoll ergänzt (Bericht und ÖV-11). Busförderungsmassnahmen im Rontal sind aufgeführt (vgl. ÖV-6.2), diejenige in der Haldenstrasse ist bereits realisiert.	teilweise
5-15	IGöV	i	88	Buspriorisierung, Massnahmenbeschrieb: Die Massnahme M18.2b4 ist wohl nicht im Strassenbauprogramm, vermutlich ist sie aber trotzdem sinnvoll bzw. nötig!? Deshalb weiter aufführen.	Der Bus darf auch im Rontal keine Verlustzeiten erleiden, weshalb die Massnahme vorzusehen oder mindestens fachlich begründet zu verwerfen ist.	Im Zusammenhang mit dem Zubringer Rontal wurden hier verschiedene Busförderungsmassnahmen realisiert, zudem wird auf ÖV-11.1f verwiesen.	zK
4-8	CVP	a		Die rasche Realisierung des national bedeutenden Tiefbahnhofs (inkl. Durchgangsbahnhof) ist vorrangig. Diese Massnahme hat zentrale Bedeutung für das gesamte Verkehrssystem. Weitere Massnahmen wie der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke, neue S-Bahn-Haltestellen und der weitere Ausbau des S-Bahnsystem Luzern sind vorzubereiten um dann gleichzeitig mit dem Tiefbahnhof umzusetzen.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. ÖV-1 bis ÖV-4.	zK
4-8	CVP	b		Die S-Bahn soll als Rückgrat des ÖV ausgebaut werden mit besserer Infrastruktur und intensiverem Betrieb.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. ÖV-1 bis ÖV-4.	zK
4-8	CVP	d		Aufgrund der häufigen und zunehmenden Staabelastung für die Busse vom und zum Bahnhof müssen einzelne Buslinien künftig anders geführt und an neue Knoten des öffentlichen Verkehrs geführt werden. Damit dies auch aus Luzern Nord funktioniert, ist die Realisierung des Ausbaus Seetalplatz erforderlich.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. ÖV-6 bis ÖV-10. Die Optimierung des Seetalplatzes erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation.	zK
3-21	Rothenburg	c	87	Buspriorisierung. Die Massnahmen zur Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Busverkehrs sowie der Aufnahme ins Bauprogramm 2011-14 wird unterstützt und begrüsst.		Wird zur Kenntnis genommen, vgl. ÖV-11. Die Strategie des Agglomerationsprogramms wird bestätigt.	zK
3-21	Rothenburg	d	72, 77	Verbesserung vom Angebot für den öffentlichen Verkehr: Direkte Busverbindung Linie Beromünster – Luzern.	Wir begrüssen das Vorhaben, auf dem S-Bahn-Netz den ½-h-Takt auf ¼-h-Takt zu verbessern. Zur Stärkung der Linie Beromünster - Luzern gilt es eine direkte Buslinienverbindung bis zum Pilatusplatz (mind. Kasernenplatz) auch in Zukunft aufrecht zu halten. Eine direkte Busverbindung nach Luzern ist elementar. Der „Hub“ an den zwei Rothenburger Bahnhöfen muss als Ergänzung zum Bus gesehen werden. Die im Jahre 2011 vom vif gestartete Projektstudie zu den notwendigen Massnahmen bei der Bahnstation Rothenburg Station wird unterstützt. Was sind die Auswirkungen bei der Realisierung vom Tiefbahnhof Luzern für die Bahnhofplatzgestaltung inklusive bestehendes Parkplatzangebot? Besteht ein sogenannter Plan B, sofern der Tiefbahnhof Luzern nicht realisiert werden kann?	Die direkte Buslinie Beromünster-Rothenburg-Luzern wird weiterhin aufrecht erhalten, siehe Massnahmenblatt ÖV-6.1. Hingegen wird die Buslinie Rain-Luzern nur noch bis Rothenburg Dorf (-Sprenge) geführt und dort an die S-Bahn bzw. das übrige Busnetz angebunden.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-21	Rothenburg	e	63	Tiefbahnhof Luzern inkl. Durchgangsbahnhof.	<p>Das Projekt Tiefbahnhof Luzern als Schlüsselement für den Bereich Verkehr wird unterstützt. Im Wissen, dass dieses Projekt dazu beiträgt, die künftig notwendigen öV-Angebotsausbauten zu realisieren, die Netzstabilität zu sichern und den weiteren Umstieg vom MIV auf den öV zu fördern. Es ist jedoch zentral, dass die Zeit bis zur Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern genutzt wird, um den in unserer Agglomeration Luzern stark strassengebundenen ÖV entsprechend zu fördern. Dieser strassengebundene ÖV ist als Feinverteiler auch mit dem Tiefbahnhof von zentraler Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist es zwingend, dass der Bahnhofplatz Luzern und die Zufahrten funktionieren und dem öV auch im Zentrum von Luzern mehr Platz zur Verfügung gestellt wird. Störungen rund um den Bahnhof Luzern und auf den Zufahrtsachsen wirken sich bis in die Agglomerationsgemeinden hinaus negativ aus. Die Fahrplanstabilitäten, verspätete Kurse, Paketbildungen sind nur einige Beispiele.</p>	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. ÖV-1 sowie GV-1. Die Strategie des Agglomerationsprogramms wird bestätigt.</p>	zK

Massnahmenblätter

Motorisierter Individualverkehr

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-1	SZ	b	91 ff	Die Projekte der Südumfahrung Küsnacht (Abschnitte 1 und 2 sowie die flankierenden Massnahmen) sollen als Massnahme "Neue Netzelemente" unter Federführung Kanton Schwyz aufgenommen werden.	Die Projekte der Südumfahrung Küsnacht (Südumfahrung Abschnitte 1 und 2 sowie flankierende Massnahmen) sind im vorliegenden Agglomerationsprogramm nicht enthalten.	Das Projekt Südumfahrung Küsnacht und die flankierenden Massnahmen werden aufgenommen (vgl. MIV-6 und LV-1.3).	ja
5-6	TCS	n	94	Auf eine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs ist zu verzichten. Es sind nur Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Bevorzugung des ÖV einzuführen.	Die angebotenen Umfahrungen werden in Spitzenzeiten zuwenig Kapazität aufweisen um allen Verkehr zu übernehmen. Zudem führt eine Unterbrechung zu einer Benachteiligung des ansässigen Gewerbes und teilweise zu unnötigem Umwegverkehr mit entsprechender Belastung der Umwelt (Positives Beispiel: Ortsdurchfahrt Horw).	Mit den neuen Umfahrungen müssen Vorteile für das Dorf Emmen, den öffentlichen und den Langsamverkehr resultieren. Diese flankierenden Massnahmen sind noch offen. Die Formulierung wird im Massnahmenblatt MIV-5 "Umfahrung Emmen, Seetalstrasse" angepasst.	ja
5-6	TCS	o	98	Die Spange Nord sei nochmals zu überdenken. Allenfalls sei ein Anschluss mit einem Tunnel an den Autobahnanschluss Emmen-Süd zu prüfen. Auf einen Anschluss Lochhof sei gegebenenfalls zu verzichten.	Ein Anschluss Lochhof ist nur realisierbar, wenn der Bypass gebaut ist. Dies wird aber realistischerweise frühestens 2025 bis 2035 der Fall sein. Luzern braucht die Entlastung durch die Spange Nord zwingend früher. Demzufolge ist die Massnahme zu überprüfen und gegebenenfalls zu ändern. Aus unserer Sicht ist ein Anschluss der Spange Nord direkt an die A2 in Emmen-Süd eingehend zu prüfen (Sedel-Tunnel). Zudem scheint es uns undenkbar, auf einer künftigen „Stadtautobahn“ mit einem derartigen Ausbaustandard eine Signalisation 60h/km durchzusetzen, um einen Anschluss Lochhof überhaupt machbar zu machen.	Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof (vgl. MIV-2) ist Bestandteil des kant. Richtplans, des Aggloprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen. Zurzeit wird ein Variantenstudium durchgeführt. Die Spange Nord steht in direktem Zusammenhang mit dem Bypass und ist ohne diesen nicht möglich. Der Anschluss via Emmen Süd existiert bereits heute.	nein
4-1	L20	j	91	Bypass: Streichen.	Unnötig, Modalsplit verbessern usw.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Der Bypass (vgl. MIV-1) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes.	nein
4-1	L20	k	102	Spange Süd: Streichen.	Unnötig, zieht Verkehr in falschem Modus an. Wichtiger: Haltstelle Steghof und Lösungen bei Veloverbindungen.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Spange Süd (vgl. MIV-3) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen.	nein
4-1	L20	l	94	Umfahrungen unnötig: Weglassen.	Mit Gestaltungsmassnahmen der bestehenden Strassen lösen (vgl. Kanton Bern). Dies gilt auch für Kriens, Ebikon und Emmenbrücke.	Die beiden Umfahrungen sollen das Dorf Emmen und die Seetalstrasse entlasten (vgl. MIV-5). Die langfristige Absicht ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen.	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-3	Inwil	c	---	Bei der Planung der Umfahrungsstrasse Seetal ist zwingend zu beachten, dass die neue Strassenführung die Gemeinde Inwil nicht übermässig belastet.	<p>Eine mögliche Variante der Streckenführung sieht vor, dass die Umfahrungsstrasse südlich des Hiltigwaldes (Nördlich der Parzelle Nr. 54, GB Inwil) erstellt werden könnte. Wir halten ausdrücklich fest, dass diese Strassenführung unmittelbar nördlich des einzigen Entwicklungsgebietes (potentielle Wohnlagen für EFH/DFH an Hanglage) liegen würde, was einen erheblichen negativen Einfluss auf die künftige Entwicklung und auch auf die bestehenden Quartiere haben würde.</p> <p>Im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen des Rontalzubringers wird der Ausbau des Knotens Oberhofen (K65) geprüft. Bei den massgebenden Verkehrszahlen für die Dimensionierung des Knotens wird bereits mit dem Verkehrsaufkommen inkl. Seetalumfahrung gerechnet, was wiederum die oben erwähnte Strassenführung zur Folge haben würde.</p> <p>In der Gemeinde Inwil formiert sich bereits Widerstand gegen die oben erwähnte Variante. Wir empfehlen bei der Planung die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, dass die Strassenführung westlich des Waldes Fallhölzli, Gemeinde Eschenbach in die Mettlenstrasse (K65a) und via einer Spange westlich des Gebietes Oberhofen direkt in die Buchrainerstrasse (K65) geleitet wird.</p> <p>Diese Variante hätte auch den positiven Nebeneffekt, dass eine Fahrt durch das Dorfzentrum Inwil für Fahrzeuge aus Richtung Emmen (Industriegebiet) und Seetal unattraktiver wird, da die Umfahrung Oberhofen, Linksabbiegen in K65 und Knoten Oberhofen gefahren werden muss.</p> <p>In diesem Zusammenhang erachten wir es als unabdingbar, dass die Planung des Knotens Oberhofen parallel mit einer künftigen Seetalumfahrung geplant oder zumindest abgestimmt wird. Es macht keinen Sinn, einen möglicherweise überdimensionierten Knoten Oberhofen zu planen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen, ist aber nicht im Perimeter des Agglomerationsprogramms. Es ist ein umfassendes Variantenstudium geplant, welches eine optimierte Lösung zum Ziel hat.	zK
3-3	Inwil	d	---	LKW Fahrverbot durch das Dorf Inwil.	<p>Im Rahmen der Verbesserung des LV und der Sicherheit der Verkehrsbenutzer ist ein LKW-Fahrverbot durch Inwil einzuführen. Es gibt keinen Grund für LKWs durch das Dorfzentrum Inwil zu fahren, da mit den Autobahnanschlüssen Buchrain und Gisikon-Root eine optimale Umfahrung besteht. Mit dem Vollausbau des Industriegebietes Emmen Ost/Waldibrücke wird der bereits heute hochfrequentierte Transitverkehr durch Inwil weiter zunehmen. Eine freiwillige Verlagerung der LKW-Fahrten auf die Autobahn ist nicht realistisch. Es wurde durch Logistikabteilungen bestätigt, dass mit der Abkürzung von Emmen resp. der Achse Zug/Zürich durch Inwil ein beträchtlicher Betrag pro Jahr an LSVA gespart werden kann.</p>	Inwil ist auf die Erschliessung durch den Strassengüterverkehr angewiesen.	nein
3-4	Emmen	g	94-95	Die Massnahme „Umfahrung Seetalstrasse, Emmen Dorf“ (ohne Umfahrung Meierhöfli) soll in der Priorisierung höher gewichtet werden. Die Massnahme soll in die A-Liste aufgenommen werden.	Eine weitere Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes Emmen-Dorf ist nur möglich, wenn die Kapazität des Verkehrssystems auf dieser Achse gesteigert wird. Eine Entwicklung dieses Gebietes ist sowohl im Sinne der Gemeinde Emmen als auch des Kantons.	Die Umfahrung Emmen Dorf und Meierhöfli (vgl. MIV 5) sind im vom Kantonsrat beschlossenen Bauprogramm 2011-14 für die Kantonsstrassen im Zeithorizont nach 2018 aufgeführt.	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-7	Küssnacht	m	91	Die Südumfahrung Küssnacht sei unter der Massnahmenübersicht zum motorisierten Individualverkehr (Punkt 6.5) aufzuführen.	Die Seegemeinden sind als Tourismusorte und als Wohnorte von hoher Qualität und Wichtigkeit für den Kanton Luzern. Dies beweisen einerseits die jährlich wachsenden Logiernächte, das bauliche Wachstum in den drei Gemeinden sowie die enorme Zunahme auf der Buslinie 2 (Riviera-Line). Die meisten Arbeitenden aus den drei Seegemeinden sind Pendler, die mit dem ÖV oder mit dem Auto nach Luzern oder in die Region Zug/Zürich gelangen. Der Weg der Fahrzeuge führt dabei zwangsläufig über den Küssnachter Hauptplatz und das Dorfzentrum. Mit der Südumfahrung soll dieses Nadelöhr behoben werden (siehe auch Begründung zu den Anträgen 6 und 7). Zum Antrag wird ein konkretes Massnahmenblatt vorgeschlagen.	Das Projekt Südumfahrung Küssnacht wird aufgenommen (MIV-6).	ja
3-9	Horw	h	91	Zusätzliche Massnahme: A2 und A14 auf dem Abschnitt Lopper bis Emmen mit Verkehrstelematikanlagen für die bedarfsgerechte Steuerung des Verkehrs auszurüsten, Priorität 2015.	Die Massnahme wird vollumfänglich unterstützt. Ergänzend sind auf dem Abschnitt Lopper bis Emmen die Möglichkeiten der Verkehrslenkung und Verkehrsverflüssigung maximal auszuschöpfen. Dazu sind die Autobahnstücke kurzfristig mit den dazu erforderlichen Verkehrstelematikanlagen auszurüsten. Dadurch kann innert überschaubarer Frist mit verhältnismässigem Aufwand ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen generiert werden.	Im Rahmen des Projekts Cityring wurden entsprechende Massnahme bereits umgesetzt. Die Erfahrungen werden ausgewertet und soweit möglich im Rahmen von GV-1 und GV-2 weiterverwendet.	zK
3-10	Kriens	t	91	Gesamtsystem Bypass Luzern: Die Gemeinde Kriens nimmt zur Kenntnis, dass ihre kritische Haltung zur Variante Kurz nie in die Entscheidungsfindung einbezogen wurde. Bei der Planung des Bypasses sind die massiven Eingriffe im Bereich alter Pilatusmarkt während der Bauphase zu optimieren.	Man beachte die Bedingungen des Gemeinderates Kriens im Bericht zum Postulat Baumgartner Nr. 129/2006 und Postulat Winiker Nr. 201/2007 vom 18. August 2010. Der Bericht ist der Vernehmlassung beigelegt.	Die Ausbauplanvarianten wurden umfassend untersucht. Als Bestvariante resultierte die Lösung Bypass kurz (vgl. MIV-1). Es haben mit der Gemeinde Kriens verschiedene Kontakte stattgefunden. Für die jetzt laufende Planung des Generellen Projekts ist das ASTRA verantwortlich.	zK
3-10	Kriens	u	102	Spange Süd mit Anschluss Grosshof: Die flankierenden Massnahmen sind zwingend in das Projekt der Spange Süd aufzunehmen.	Die Gemeinde Kriens kann dem Projekt Spange Süd nur mit flankierenden Massnahmen zustimmen. Die nachfrageorientierte Verkehrsplanung führt erfahrungsgemäss zu einer weiteren Zunahme des MIV, was längerfristig wieder zu Engpässen führen wird. Die Verkehrsplanung soll deshalb nicht nachfrage- sondern angebotsorientiert sein. Zusätzlich ist mit geeigneten Massnahmen eine massive Erhöhung des ÖV/LV-Anteils anzustreben.	Die Spange Süd (vgl. MIV-3) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen. Im Rahmen des zukünftigen Variantenstudiums wird die Lösung optimiert; die erforderlichen flankierenden Massnahmen werden erwähnt, sie sind aber noch offen.	zK

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-6	Seegemeinden	b		Antrag, dass der Ausbau der Zugerstrasse zwischen Küssnacht und dem Autobahnanschluss Fänn von 2 auf 4 Spuren in der Massnahmenübersicht zum motorisierten Individualverkehr aufzuführen wird (Punkt 6.5).	Mit der permanenten Verkehrszunahme hat die Zugerstrasse bereits heute die Kapazitätsgrenze häufig erreicht.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Der Kanton Schwyz hat keinen entsprechenden Antrag gestellt. Aus Sicht der gesamten Agglomeration Luzern gibt es verschiedene Hauptstrassenabschnitte mit einem DTV von über 20'000 Fahrzeugen, bei denen - u.a. aufgrund von Verkehrsmanagementmassnahmen - kein Spurausbau vorgesehen ist. Das aus dem DTV von 22'500 auf der Zugerstrasse abgeleitete Ausbauvorhaben ist aus gesamthafter Agglomerationssicht nicht eindeutig begründet und nicht prioritär.	nein
3-16	Luzern	m	96	Die Massnahme am Schlossberg ist mit der Spange Nord zu koordinieren.	Da diese Massnahme im Perimeter des Vorprojektes zur Spange Nord ist, ist eine Abstimmung zweckmässig.	Die Massnahmen am Schlossberg (ÖV-11.1) werden mit der Lösung Spange Nord (MIV-2) abgestimmt.	ja
2-2	OW	c	91	Die Massnahme M 4.3 zum Abschnitt Lopper - Luzern Süd als Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern ist in einem separaten Massnahmenblatt zu behandeln und inhaltlich mit dem Massnahmeblatt über die Erweiterung der Nationalstrasse A2 bei der Verzweigung A2/A8 in Hergiswil (V-HE-MIV2.1) des AP Nidwalden abzustimmen. Es besteht ein Koordinationsbedarf zwischen den beiden Agglomerationsprogrammen einerseits betreffen der beschriebenen Streckenabschnitte und andererseits betreffen der Realisierungshorizonte. Zudem ist die Massnahme eine reine Erhaltungsarbeiten und ist nicht beitragsberechtig. Sie kann im AP Luzern lediglich rein informativ dargestellt werden.	Der Engpass mit häufiger Überlastung und Stausituation bildet ein gravierendes Nadelöhr für die gute Erreichbarkeit der Kantone Obwalden und Nidwalden. Die Separierung von M 4.3 sollte erfolgen auf Grund der komplexen Zuständigkeiten, des unterschiedlichen Realisierungszeithorizontes und der Kosten im Vergleich zu M 4.1 und M 4.2. Die Angaben sollten aus dem Agglomerationsprogramm Nidwalden übernommen werden, weil diese viel präzisere Angaben zu Zuständigkeiten, Realisierungszeitraum und Finanzierung macht. Insbesondere auf die höhere Dringlichkeit und einen früheren Zeitpunkt (2015 bis 2018) wird mit Nachdruck hingewiesen.	Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm Luzern werden mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden abgestimmt. Es wird jedoch kein separates Massnahmenblatt erstellt, da die Massnahme eine übergeordnete Bundesaufgabe ist (vgl. MIV-1).	ja
1-2	vif	e	98	Das Massnahmenblatt ist anzupassen mit der Verlängerung zur Kantonsstrasse K13.		Das Massnahmenblatt MIV-2 "Spange Nord, Fluhmühle - Anschluss Lochhof - Schlossberg" wird angepasst.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-2	Grüne	o	91	Gesamtsystem Bypass: Massnahme streichen.	Die Verkehrsbelastung in der Agglomeration Luzern entsteht nur zu einem kleinen Teil durch Transitverkehr. Eine neue Umfahrung bringt deshalb kaum Entlastung, führt aber durch die Attraktivierung des MIV im Agglomerationsraum zu markantem Mehrverkehr. Dieser wiederum belastet das lokale Strassennetz noch stärker, womit auch die Behinderungen für den Busverkehr bestehen bleiben. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes läuft damit der zur effizienteren Nutzung des knappen Raumes unbedingt notwendigen Erhöhung des Modal Split direkt entgegen.	Der Bypass (vgl. MIV-1) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes.	nein
4-2	Grüne	p	94	Umfahrung Emmen: Massnahme streichen. Umfahrung Meierhöfli sofort umsetzen.	Durch die Umfahrung Emmen werden möglicherweise die heutigen Siedlungsgebiete in Emmen Dorf entlastet, dafür werden ungünstige Bedingungen für eine langfristige Umnutzung des Flugplatzareals geschaffen. Stattdessen sind in Emmen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen, auch im Sinne von nachträglichen flankierenden Massnahmen zum Autobahnanschluss Buchrain. Die Umfahrung Meierhöfli existiert bereits, es fehlen nur die verkehrsberuhigenden Massnahmen inkl. Durchfahrtsunterbrechung auf der Seetalstrasse.	Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Die beiden Umfahrungen sollen das Dorf Emmen und die Seetalstrasse entlasten (vgl. MIV-5). Die langfristige Absicht ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen.	nein
4-2	Grüne	q	98	Spange Nord: Massnahme streichen.	Die Spange Nord ist abhängig von der Realisierung des A2-Bypasses. Dieser soll aber gestrichen werden, Begründung siehe Antrag o).	Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof (vgl. MIV-2) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrasse. Zurzeit wird ein Variantenstudium durchgeführt. Die Spange Nord steht in direktem Zusammenhang mit dem Bypass (MIV-1).	nein
4-2	Grüne	r	100	Obergrundstrasse-Bundesstrasse: Präzisieren: Steigerung Leistungsfähigkeit nur für öV und Velo, nicht aber für MIV.	Kapazitäten in der Zufahrt zur Innenstadt dürfen für den MIV nicht erhöht werden, weil dadurch nur die bestehenden Probleme im Raum Luzern Bahnhof verschärft werden. Massnahmen sollen nur ergriffen werden, um die Behinderung des öV zu reduzieren und die Sicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten.	In erster Linie soll die Zuverlässigkeit für den Bus verbessert werden. Die notwendigen Massnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems werden im Rahmen des Vorprojekts konkretisiert (vgl. MIV-4).	teilweise
4-2	Grüne	s	102	Spange Süd: Massnahme streichen.	Die Spange Süd bedeutet eine Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung beim MIV und bringt erheblichen Mehrverkehr von der Autobahn ungehindert bis ins Stadtzentrum. Die Folge ist eine noch stärkere Überlastung der Strassen in der Innenstadt mit negativen Folgen für öV und LV.	Die Spange Süd (vgl. MIV-3) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen.	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-5	GLP LU	h	91	Der Ausbau der MIV-Kapazitäten wird kritisch betrachtet. Dem Bypass und den Spangen Nord und Süd steht den hohen Kosten ein nicht nachhaltiger Nutzen gegenüber. Bei der Spange Süd sind flankierende Massnahmen aufzuzeigen und das Projekt ist zu überarbeiten.	Bei der Spange Süd ist zu befürchten, dass grosser Mehrverkehr über die Langensandbrücke und über den nachfolgenden Bundesplatz ins Zentrum drängt.	Zum Bypass und zu den Spangen gehören flankierende Massnahmen zugunsten des öV, LV und der Siedlung (vgl. MIV-1 bis MIV-3).	teilweise
4-5	GLP LU	i	91 ff	Massnahmen, die das massive Wachstum im Bereich MIV abdämpfen oder gar stoppen fehlen im Programm. Mit grossem Bedauern wird zur Kenntnis genommen, dass die ernsthafte Prüfung eines Road-Pricing, Einbahnstrassen und vermehrte 30er sowie Autofreie Zonen im Zentrum von Luzern immer noch ein Tabu sind.		Der kantonale Richtplan postuliert eine Bevorzugung des öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität. Dem MIV wird der notwendige Raum zur Verfügung gestellt. Dementsprechend werden die Massnahmen ausgestaltet.	zK
5-8	VBL	f	96	Die Busbeschleunigung im Raum Schlossberg ist für einen stabilen fahrplanmässigen Betrieb von grösster Bedeutung.	Am Schlossberg werden am Abend seitens ÖV massive verkehrliche Probleme aus Richtung Sedel (Linie 19) und stadteinwärts (Linien 1, 22, 23) verzeichnet. Die Fahrplanstabilität der Linien 19 und 22/23 ist aufgrund der Verlustzeiten am Abend seit geraumer Zeit unbefriedigend. Die Ausgleichszeit am Bahnhof reicht oftmals nicht mehr aus um den Fahrplan stabilisieren zu können, wodurch sich die Verlustzeiten über mehrere Fahrzeugumläufe aufbauen können und schlussendlich zu Kursausfällen führen. Auf der Linie 19 müssen als Konsequenz häufig Kurse direkt vom Rosenberg nach Friedental ohne Bedienung des Kantonsspitals geführt werden.	Das Agglomerationsprogramm und das Bauprogramm sehen verschiedene Busförderungsmassnahmen vor. Die Massnahme für den Raum Schlossberg ist als Massnahme ÖV-11.1.d aufgeführt. Das Aggloprogramm enthält auch die Massnahme GV-1.1 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern.	ja
5-8	VBL	g	100	Beschreibung des Massnahmenblattes konkretisieren.	Aus dem Beschrieb der Massnahme ist nicht ersichtlich, was unter der Optimierung der Leistungsfähigkeit für den Bus und den Langsamverkehr verstanden wird und wie diese Optimierung erreicht werden soll.	In erster Linie soll die Zuverlässigkeit für den Bus verbessert werden. Die notwendigen Massnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems werden im Rahmen des Vorprojekts konkretisiert (vgl. MIV-4).	teilweise
5-8	VBL	h	106	Neben der Verlängerung der bestehenden Busspur Grenzweg – Fluhmühle werden noch zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der öV-Situation am Kreisel Kreuzstutz benötigt, wie eine Busspur auf der St. Karlstrasse bis zum Kreisel Kreuzstutz.	Der Kreisel Kreuzstutz ist während den Hauptverkehrszeiten überlastet. Die Buslinie 18 steht dabei vom St. Karliquai regelmässig im Stau. Der Bus braucht während der Hauptverkehrszeit am Abend drei Mal länger um diesen Streckenabschnitt zu befahren. Aufgrund der Verspätungen kann der Fahrplan regelmässig nicht eingehalten werden.	Das Agglomerationsprogramm und das Bauprogramm sehen im Bereich Kreuzstutz verschiedene Busförderungsmassnahmen vor (vgl. ÖV-11.1), ebenso auf Gemeindestrassen (vgl. ÖV-11.2a).	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-21	VCS	t	91	Gesamtsystem Bypass: Massnahme streichen.	Für den Durchgangsverkehr, der nur einen sehr geringen Teil des Verkehrs auf der A2 ausmacht (Weiterführend über Agglomeration Luzern hinaus) ist der Bau des Bypass nicht verhältnismässig. Der Ausbau führt in erster Linie zu Mehrverkehr durch zusätzliche Kapazitäten auf der heutigen Streckenführung A2, der im Quell- und Zielbereich der Fahrten (z.B. im Zentrum) zu einer Zunahme der Infrastrukturbelastung führt und damit wiederum öV (Busse) behindern und Mehrkosten verursachen.	Der Bypass (vgl. MIV-1) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes.	nein
5-21	VCS	u	94	Umfahrung Emmen streichen. Umfahrung Meierhöfli sofort einführen.	Durch die Umfahrung Emmen werden die heutigen Siedlungsgebiete in Emmen Dorf entlastet. Im Rahmen einer längerfristigen Entwicklung werden aber neue Nutzungen im Rahmen einer längerfristigen Nutzung des Flugplatzes Emmen genauso betroffen. Der Bau einer Umfahrung Emmen ist aus Kosten-Nutzen-Optik insbesondere mit längerfristiger Perspektive nicht verhältnismässig und deshalb aus dem Aggloprogramm zu streichen. Vielmehr sind direkte Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -entlastung im Bereich Emmen Dorf zu prüfen, im Sinne von nachträglichen flankierenden Massnahmen durch die Eröffnung der Autobahnzufahrt Buchrain: Lastwagenfahrverbot, Tempreduktion, Pfortnerung. Die Umfahrung Seetalplatz-Meierhöfli kann bereits heute realisiert werden. Flankiert wird sie durch eine Trennung der Seetalstrasse bei der Bahnunterführung (nur noch Durchfahrt Bus und LV).	Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Die beiden Umfahrungen sollen das Dorf Emmen und die Seetalstrasse entlasten (vgl. MIV-5). Die langfristige Absicht ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen .	nein
5-21	VCS	v	98	Verzicht auf die Spange Nord.	Sie kann frühestens zusammen mit dem Bypass realisiert werden. Ansonsten führt dies dazu, dass die Spange Nord Mehrverkehr verursacht, der durch die heutige A2 (Sonnenbergtunnel) nicht aufgefangen werden kann. Solche Massnahmen mit zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen führen in erster Linie dazu, dass andernorts Engpässe auftauchen. Der Bau des Bypasses ist nicht verhältnismässig und auch nicht nötig. Der Bau der Spange Nord vor Erstellung Bypass würde einen künstlichen Engpass verursachen, der höchstens ein gesuchtes Argument für den Engpass Sonnenberg darstellt. Ist also keine Lösung, sondern eine Ursache des Verkehrsproblems rund um die Stadt Luzern.	Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof (vgl. MIV-2) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen. Zurzeit wird ein Variantenstudium durchgeführt. Die Spange Nord steht in direktem Zusammenhang mit dem Bypass (vgl. MIV-1).	nein
5-21	VCS	w	100	Bundesstrasse – Obergrundstrasse: Präzisieren: Steigerung Leistungsfähigkeit nur für öV und Velo, nicht aber für MIV	Wenn "Optimieren Leistungsfähigkeit" zu Zusatzkapazitäten für den raumintensiven MIV führt, ist die Massnahme zu streichen. Begründung: Dadurch wird die Zufahrtskapazität von und zum Bereich Bahnhof Luzern erhöht, was zu noch grösseren Problemen im Bereich Bahnhof führt. (Analog Südzubringer). Dass damit andere Gebiete verkehrsberuhigt werden können ist illusorisch.	In erster Linie soll die Zuverlässigkeit für den Bus verbessert werden. Die notwendigen Massnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems werden im Rahmen des Vorprojekts konkretisiert (vgl. MIV-4).	teilweise
5-21	VCS	x	102	Auf Spange Süd verzichten.	Dito oben.	Die Spange Süd (vgl. MIV-3) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen.	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-20	ACS	b	94	Keine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs.	Die Kapazitäten reichen nicht aus. Der Durchgangsverkehr sollte möglichst fliegend durchfahren. Ergo ist eine Unterbrechung nicht zielführend.	Mit den neuen Umfahrungen müssen Vorteile für das Dorf Emmen, den öffentlichen und den Langsamverkehr resultieren. Diese flankierenden Massnahmen sind noch offen. Die Formulierung wird im Massnahmenblatt MIV-5 "Umfahrung Emmen, Seetalstrasse" angepasst.	teilweise
5-20	ACS	c		Ergänzung: Aufzeichnung einer Verbindung der Anschlüsse Buchrain – Rothenburg – Sempach (inkl. Talvariante Seetal).	Grosser Umwegverkehr (vor allem internationale LKW) durch die Dauerüberlastung des Einmünders A4 in A2. Da der Bypass erst rund 2030 zu Realisierung kommt sind hier prioritär Massnahmen zu planen. Durch den Umwegverkehr werden auch die Dörfer im oberen Seetal massiv belastet. Die Gefährdung vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ist gross. Der Unmut in den Dörfern ebenso.	Diese Idee (Ceinture Nord) wurde bereits bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation geprüft und verworfen. Problematisch ist der resultierende Siedlungsdruck in unüberbauten Gebieten und der Anschluss an die Autobahn A2 im Bereich Rothenburg-Sempach.	nein
5-20	ACS	d		Ergänzung: Dreisपुरausbau A2 – A8.	Grosse Gefahr beim Zusammenschluss von A8 und A2 im Gebiet Hergiswil. Einfache Massnahme durch Anpassung der Bodenmarkierungen und Anpassung der Signaletik.	Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm Luzern werden mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden abgestimmt. Eine entsprechende Ergänzung wird im Massnahmenblatt MIV-1 "Gesamtsystem Bypass Luzern" vorgenommen (Erweiterung der Nationalstrasse A2 bei der Verzweigung A2/A8 in Hergiswil).	ja
5-13	QV Maihof	a	96-97	M5.1: Keine Verlegung von Verkehrsströmen am Schlossberg, die zu einer MIV-Mehrbelastung führen. Massnahmen für den ÖV mögen gut sein, aber auf mehr Fahrspuren ist zu verzichten. (vergleiche bereits gesagtes unter b) 105.	Im aktuelle Richtplan sind im Gebiet Maihof – Schlossberg Massnahmen zur ÖV – Froderungen / Busspuren erwähnt. Dies ist sinnvoll, nicht hingegen die Umlagerung (Grosskreisel Schlossberg-Rosenberg) des MIV, wie sie bereits das städtische Tiefbauamt im Jahr 2010 plante (M5.1). Der auf den Schlossberg zugeführte Verkehr via Friedental-, Maihof-, Hünenbergstrasse fliesst daher keine Deut besser über die Zürichstrasse ab. Letzteres M5.1 ist weder im Richtplan noch Aggloprogramm 1 vorgesehen. Dies führt zu unerträglichen Mehrbelastungen der Quartiere am und rund um den Schlossberg (Verkehr, Lärm, Luftqualität etc.) und zu einer Zerschneidung der Verkehrswege des alltäglichen LV (Schulweg, Altersheim, Einkauf). Auch widerspricht sie der städtischen und regionalen Raumplanung (Lebenswerte Quartiere, Wohnqualität, Immissionsschutz). Sie ist unnötig und wird auch von den Betroffenen (VBL) gar nicht gefordert (gem- Analyse VBL 2007). Wir, die betroffenen Quartiere, bekämpfen diese Umlagerung massiv.	Die Massnahmen am Schlossberg werden mit der Lösung Spange Nord abgestimmt (vgl. ÖV-11.1 und MIV-2). Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-13	QV Maihof	b	98-99	M5.1: Mit der Spange Nord wie mit der Verbindung Lochhof, Urnerhof, Schlossberg wird ein grosses, dicht besiedeltes Wohngebiet belastet. Der Schlossberg liegt nicht am Rande der Stadt. Die geplante Linienführung vom Lochhof Richtung Schlossberg kann am Friedental entlag schon oberirdisch geführt werden. Das stört die Toten nicht. Aber ab Urnerhof in Richtung Schlossberg muss die Strasse durch dicht besiedeltes Gebiet unterirdisch geführt werden.	Die Spange Nord sowie Friedentalstrasse, Lochhof-Schlossberg (MIV9) sind keine Zentrumsumfahrung. Der Schlossberg ist nicht am Siedlungsrand, sondern liegt mitten in einem dicht besiedelten Wohngebiet der Stadt Luzern!! Die Quartiere Maihof, Hochwacht, Luegisland und Wesemlin werden massiv in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Der zentrale Verkehrspunkt Schlossberg ist unterirdisch anzulegen. Dies ist ein zentrales Anliegen.	Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof (vgl. MIV-2) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen. Zurzeit wird zur Optimierung der Lösung ein Variantenstudium durchgeführt.	teilweise
5-15	IGöV	j	94	Bypass: Die Spangen Nord und Süd sind Bestandteil des Gesamtsystems Bypass und folglich im gleichen Massnahmenblatt aufzuführen. Zudem fehlen in der Massnahmenliste die flankierenden Massnahmen in der Innenstadt, welche ebenfalls zwingender Bestandteil des Gesamtsystems Bypass sein müssen.	Der Bypass kann nur dann einen Teil der erhofften Wirkung entfalten, wenn die Spangen fester Bestandteil sind und flankierende Massnahmen umgesetzt werden.	Beim Bypass (vgl. MIV-1) ist der Bund zuständig (Nationalstrasse). Bei den beiden Spangen (MIV-2 und MIV-3) liegt die Zuständigkeit beim Kanton und der Stadt Luzern. Die Massnahmen werden deshalb nicht zusammengefasst. Die flankierenden Massnahmen werden erwähnt, sie sind aber noch offen.	teilweise
5-15	IGöV	k	98 / 102	Spangen Nord und Süd: Die Spangen Nord und Süd sind Bestandteil des Gesamtsystems Bypass.	Die Spangen Nord und Süd können ihre Wirkung nur im Zusammenspiel mit dem Bypass entfalten.	Der kantonale Richtplan definiert ein Gesamtsystem mit Bypass und Spangen (vgl. MIV1 bis MIV-3).	zK
5-17	IFU	b	98	Die Spange Nord muss nochmals überdenkt werden. Wir sind überzeugt, dass die Einfahrt bzw. Ausfahrt ab Spange Nord im Bereich Schlossberg falsch ist. Auch der Anschluss Lochhof muss überprüft werden.	Der Anschluss Lochhof kann nur realisiert werden, wenn der Bypass gebaut ist und kommt für die Entlastung der Stadt Luzern zeitlich zu spät. Luzern braucht die Entlastung durch Spange Nord zwingend früher.	Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof (vgl. MIV-2) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen. Im Rahmen eines Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.	teilweise
5-18	IG Verkehr	b	94	Im Vordergrund sollen Massnahmen zur Bevorzugung des ÖV und zur Verkehrsberuhigung stehen. Eine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs erscheint uns wenig sinnvoll.	Bei einer Unterbrechung des Durchgangsverkehrs ist mit mangelnder Kapazität, Umwegverkehr mit entsprechender Umweltbelastung und Benachteiligung des ortsansässigen Gewerbes zu rechnen.	Mit den neuen Umfahrungen müssen Vorteile für das Dorf Emmen, den öffentlichen und den Langsamverkehr resultieren. Diese flankierenden Massnahmen sind noch offen. Die Formulierung wird im Massnahmenblatt MIV-5 "Umfahrung Emmen, Seetalstrasse" angepasst.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-18	IG Verkehr	c	98	Die Meinungsbildung zur Spange Nord soll weitergeführt werden. Insbesondere ist wenn möglich auf den Anschluss Lochof zu verzichten.	Den Anschluss Lochof betrachten wir als gefährlich oder bei einer massiven Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit als staufördernd. Ein Warten auf die Realisierung des Bypasses (2025 bis 2035) ist fragwürdig. Zu prüfen ist der Bau des Sedel-Tunnels.	Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof (vgl. MIV-2) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen. Zurzeit wird ein Variantenstudium durchgeführt. Die Spange Nord steht in direktem Zusammenhang mit dem Bypass und ist ohne diesen nicht möglich. Der Anschluss via Emmen Süd existiert bereits heute.	nein
5-18	IG Verkehr	d	-	Der Zusammenschluss von A4 und A2 im Bereiche Verkehrsdreieck Ibach ist zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.	Die Verbindung Anschluss Buchrain / Anschluss Rothenburg und/oder Anschluss Sempach stellt heute eine Gefahren- und Stauquelle dar.	Mit dem Projekt Bypass (vgl. MIV-1) wird die Situation verbessert. Zuständig für das Nationalstrassennetz ist der Bund. Entsprechende Planungen sind im Gange.	ja
5-18	IG Verkehr	e	-	Es sind Massnahmen zu prüfen, wie dem Dauerstau im Bereich der Einmündung der A8 in die A2 in Hergiswil bis zum Anschluss Schlund, Fahrtrichtung Luzern begegnet werden kann.	In diesem Bereich sind nicht nur der häufige Zeitverlust, sondern auch die Unfallgefahr und die Umweltbelastung von Bedeutung. Es sollten hier einfache Massnahmen möglich sein (Dreispurmarkierung etc.).	Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm Luzern werden mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden abgestimmt. Eine entsprechende Ergänzung wird im Massnahmenblatt MIV-1 "Gesamtsystem Bypass Luzern" vorgenommen (Erweiterung der Nationalstrasse A2 bei der Verzweigung A2/A8 in Hergiswil).	ja
4-8	CVP	f		Zur Verbesserung des motorisierten Individualverkehrs steht die Realisierung des Bypass-Gesamtsystems im Vordergrund. Das ist einleuchtend und wird begrüsst.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. MIV-zK 1.	
4-8	CVP	g		Warum die Realisierung der Spangen Nord und Süd sowie der Umfahrung Emmen terminlich an den Bau des Bypasses gekoppelt sind, ist für uns nicht offensichtlich.		Der kantonale Richtplan definiert ein Gesamtsystem mit Bypass und Spangen. Ohne dieses System könnte die Umfahrung Emmen (vgl. MIV-5) eine weitere Verschlechterung der Verkehrssituation ergeben. Die Umfahrungen Meierhöfli und Emmen Dorf sind gemäss Bauprogramm langfristige Projekte.	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-19	QV Hochwacht	a	96 ff	<p>M5.1: Keine Verlegung von Verkehrsströmen am Schlossberg, die zu einer MIV-Mehrbelastung der Quartiere führen.</p> <p>Massnahmen für den ÖV (Busspuren) sind in Ordnung, aber auf mehr Fahrspuren für den MIV (Strassenausbau) ist zu verzichten.</p> <p>Allfällige dennoch kommende Strassenbauten wären mit der Spange Nord zeitlich und räumlich zu koordinieren und zwingend unterirdisch in Tunnels zu legen.</p>	<p>Im aktuellen Richtplan und 1. Aggloprogramm sind im Gebiet Maihof-Schlossberg Massnahmen zur ÖV-Förderung/Busspuren erwähnt. Dies ist sinnvoll, nicht hingegen die Umlagerung („Grosskreisel Schlossberg-Rosenberg“) des MIV, wie sie bereits das städt. Tiefbauamt im Jan. 2010 plante (M5.1).</p> <p>Letztere M5.1 ist weder im Richtplan noch Aggloprogramm 1 vorgesehen, steht im Widerspruch zur Energie- und Klimastrategie, führt zu unerträglichen Mehrbelastungen der Quartiere am Schlossberg (Verkehr, Lärm, Luftqualität) und zu einer Zerschneidung von Verkehrswegen des alltäglichen LV (Schulwege, Altersheim, Einkauf). Auch widerspricht sie der städtischen und regionalen Raumplanung („Lebenswerte Quartiere, Wohnqualität, Immissionsschutz“). Sie ist unnötig und wird auch von den Betroffenen (VBL) gar nicht gefordert (s. Analyse VBL 2007). Die betroffenen Quartiere bekämpften diese „Umlagerung“ massiv.</p> <p>M5.1 wäre dann keine Attraktivierung des ÖV, sondern des MIV und somit eine „Mogelpackung“.</p>	<p>Die Massnahmen am Schlossberg werden mit der Lösung Spange Nord abgestimmt (vgl. ÖV-11.1 und MIV-2). Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.</p>	teilweise
5-23	QV Luegisland	a	96 ff	<p>Luzern Schlossberg:</p> <p>Die Verkehrsströme am Schlossberg sollen nicht wie im M5.1a vorgesehen umgeleitet werden! Der Verkehrsabfluss Richtung Haldenstrasse im Bereich Alpenstrasse ist besser zu lösen.</p> <p>Ein Kreisel Freidentalstrasse / Spitalstrasse ist vorzusehen.</p> <p>Es macht keinen Sinn zusätzlichen Verkehr in die Wohnquartiere einfliessen zu lassen, ohne dass eine gut funktionierende Verbindung erstellt wird, auf der Verkehr wieder abfliessen kann.</p> <p>Wenn der Verkehr in Luzern entlastet werden soll, dann mit einer unterirdisch geführten Norumfahrung ab der A2 bis in den Raum Brüelmosch / Verkehrshaus (Tunnel).</p>	<p>Der Verkehr im Bereich Schlossberg hat seit der Eröffnung des Anschlusses Buchrain an die A2 bereits spürbar abgenommen.</p> <p>Während relativ kurzer Zeit (ca. 2 Stunden am Abend der Werktag und bei besonderen Staulagen in der Stadt an Samstagen) bilden sich im Bereich Schlossberg Rückstaus. Diese Rückstaus werden im Wesentlichen dadurch verursacht, dass der Verkehr Richtung Zürichstrasse und Bahnhof nicht abfliessen kann.</p> <p>Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs im Bereich Schlossberg wäre sehr gering und unverhältnismässig im Vergleich mit den aufwändigen Verkehrsstroms-Umleitungsmaßnahmen durch das Wohnquartier. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum der private Personenverkehr während rund 22 Stunden im Wohnquartier herumkurven soll, nur damit der Bus während den rund 2 Stunden ein paar Sekunden weniger verlieren wird. Die Belastung der Anwohner, insbesondere die Lärmbelastung nachts steht in keinem Vergleich zum daraus gezogenen Nutzen.</p> <p>Das Problem Schlossberg beginnt beim Abzweiger Alpenstrasse / Haldenstrasse und beim Bahnhof, insbesondere beim unglücklich gelösten Abzweiger Richtung Bahnhof.</p> <p>Letzteres ist weder im Richtplan noch im Aggloprogramm 1 vorgesehen. Dies führt zu unerträglichen Mehrbelastungen der Quartiere am und rund um den Schlossberg (Verkehr, Lärm, Luftqualität etc.) und zu einer Zerschneidung der Verkehrswege des alltäglichen LV (Schulweg, Altersheim, Einkauf). Auch widerspricht sie der städtischen und regionalen Raumplanung (Lebenswerte Quartiere, Wohnqualität, Immissionsschutz). Sie ist unnötig und wird auch von den Betroffenen (VBL) gar nicht gefordert (gem- Analyse VBL 2007). Wir, die betroffenen Quartiere, bekämpfen diese Umlagerung massiv.</p> <p>Ein Kreisel bei der Kreuzung Friedentalstrasse / Spitalstrasse könnte wesentlich mehr zum besseren Verkehrsfluss beitragen.</p>	<p>Die Massnahmen am Schlossberg werden mit der Lösung Spange Nord abgestimmt (vgl. ÖV-11.1 und MIV-2). Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.</p>	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-23	QV Luegisland	b	98 ff	<p>Spange Nord, Friedental - Lochhof: Die Spange Nord wie im Aggloprogramm vorgesehen soll ersatzlos gestrichen werden. Man kann damit viel Geld sparen! Friedentalstrasse, Sedelstrasse, Spitalstrasse und Schlossberg dürfen nicht mit zusätzlichem Stadtaufahrungsverkehr belastet werden.</p>	<p>Es macht keinen Sinn zusätzlichen Verkehr in die Wohnquartiere einfliessen zu lassen, ohne dass eine gut funktionierende Verbindung erstellt wird, auf der der Verkehr wieder abfliessen kann. Wenn der Verkehr in Luzern entlastet werden soll, dann mit einer unterirdisch geführten Norumfahrung ab der A2 bis in den Raum Brüelmosch / Verkehrshaus (Tunnel). Friedentalstrasse, Sedelstrasse, Spitalstrasse und Schlossberg dürfen nicht mit zusätzlichem Stadtaufahrungsverkehr belastet werden. Wir sind ein Teil der Stadt. Die Spange Nord sowie Friedentalstrasse, Lochhof-Schlossberg sind keine Zentrumsumfahrung. Der Schlossberg ist nicht am Siedlungsrand, sondern liegt mitten in einem dicht besiedelten Wohngebiet der Stadt Luzern! Die Quartiere Maihof, Hochwacht, Luegisland und Wesemlin werden massiv in Ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Die geplante Linienführung vom Lochhof Richtung Schlossberg kann am Friedental entlag schon oberirdisch geführt werden. Das stört die Toten nicht. Aber ab Urnerhof in Richtung Schlossberg und weiter zum Verkehrshaus muss die Strasse durch dicht besiedeltes Gebit unterirdisch geführt werden. Es ist sehr fraglich, warum ab dem Anschluss Lochhof zusätzlicher Verkehr auf die bereits stark belastete Sedelstrasse geleitet werden soll, ohne dass ein vernünftiger Abfluss gewährleistet werden soll. Der Anschluss Ibach genügt. Ein Kreisell bei der Kreuzung Friedentalstrasse / Spitalstrasse könnte wesentlich mehr zum besseren Verkehrsfluss beitragen und wäre damit auch ein Gewinn für den öV.</p>	<p>Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof (vgl. MIV-2) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms 2011-14 für die Kantonsstrassen. Im Rahmen des Variantenstudiums wird die Lösung optimiert.</p>	nein

Massnahmenblätter

Langsamverkehr

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
2-1	SZ	c	118	Die Massnahme "Küssnacht, Merlischachen - Sumpf" (Fuss-/Radweg) ist beim Massnahmenpaket "Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinden" (LV-1 C) festzuhalten. Der Bezirk Küssnacht hat für eine rechtzeitige Abstimmung mit dem Tiefbauamt des Kantons Schwyz besorgt zu sein.	Das kantonale Tiefbauamt wird die Finanzierung der vorliegenden Massnahme eines parallel zur Hauptstrasse verlaufenden Rad-/Gehweges nicht übernehmen. Mit Beschluss vom 23. Februar 2011 hat der Bezirksrat Küssnacht mitgeteilt, die technische und finanzielle Machbarkeit des Rad-/Gehweges entlang der Kantonsstrasse zu prüfen und gegebenenfalls baulich umzusetzen.	Die Massnahme wird aufgenommen und die Zuständigkeit entsprechend vermerkt (vgl. LV-1.3r)	ja
2-1	SZ	d	119	Die Massnahme LV-1 B4 Küssnacht - Greppenstrasse (Radweg) ist beim Massnahmenpaket "Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinden" (LV-1 C) festzuhalten. Der Bezirk Küssnacht hat für eine rechtzeitige Abstimmung mit dem Tiefbauamt des Kantons Schwyz besorgt zu sein.	Diese Massnahme liegt im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamtes des Kantons Schwyz. Zu diesem Anliegen sind bisher keine konkreten Projektvorstellungen mit dem Tiefbauamt des Kantons Schwyz besprochen worden.	Die Massnahme wird gemäss dem erwähnten Zuständigkeitsbereich aufgenommen (vgl. LV-1.3s).	teilweise
4-1	L20	m	128	Neue Netzelemente ergänzen. Unterführung Bahnhof Horw für Velo ergänzen. Zugang Campus Süd Zugänglichkeit Velo Südpol-Hochschule HTA/Campus Süd entlang dem Geleise auf der Westseite (z.B. Gebiet Wegmatt).		Die Massnahme wird im Massnahmenblatt ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" aufgenommen.	ja
3-2	Meggen	a	120	Die Reduktion des Tempos von heute T80 auf T60 ist sofort umzusetzen und im Bericht zu streichen.	Es gibt keinen Grund, mit der Temporeduktion bis zur Umsetzung des kombinierten Rad-/Gehweges zuzuwarten. Im Gegenteil kann damit bereits sofort eine Verbesserung der Sicherheit angestrebt werden, was bis zu dessen Realisierung noch wichtiger ist.	Dies liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Adligenswil. Eine kurze textliche Ergänzung wird in der MassnahmenLV-1.3b vorgenommen.	teilweise
3-4	Emmen	h	120 / 121	Die Massnahme LV-1 C3 „Emmen, Mooshüslistrasse“ ist als Priorität B, die Massnahme LV-1 C4 „Emmen, Rüggingingerstrasse“ als Priorität C einzustufen.	Aufgrund der finanziellen Lage und der in den nächsten Jahren kommenden Entwicklungen in der Gemeinde Emmen, welche auch Investitionen von Seiten der Gemeinde benötigen, ist kaum mit einer Umsetzung dieser Massnahmen vor 2018 zu rechnen.	Dieser Antrag wird berücksichtigt. Die entsprechende Anpassung wird im Massnahmenblatt LV-1.3 "Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinde" vorgenommen.	ja
3-5	Burchrain	i	109	Optimierung bestehender Netzelemente.	Die Erstellung einer Radverkehrsanlage im Bueri Stutz wird begrüsst und unterstützt.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen (vgl. LV-1.1i).	zk

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-9	Horw	i	128	Zusätzliche Massnahme aufnehmen: "LV-2 A3"; Titel: Horw, Zugang HSLU Technik & Architektur"; Beschreibung: zb-Fussgängerunterführung für die Mitnutzung durch das Velo ausbauen; Federführung: Gemeinde Horw, Beteiligte Stellen: Kanton Luzern, Dienststelle Immobilien, HSLU; Priorität A (2015-2018); Kosten Fr. 2'050'000; Kostenteiler: Bund, Kanton, Gemeinde.	Förderung des Langsamverkehrs unter den Dozenten und Studenten der HSLU.	Die Massnahme wird im Massnahmenblatt ÖV-6.3 "Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)" aufgenommen.	ja
3-7	Küssnacht	n	118	Bei der Massnahme LV-1 B3 ist bei der Federführung das Wort "Gemeinde" durch "Bezirk" zu ersetzen.		Der Antrag wird berücksichtigt. Die entsprechende Anpassung wird in der Massnahme LV-1.3r vorgenommen.	ja
3-7	Küssnacht	o	119	Das Massnahmenblatt LV-1 B4 ist zu ergänzen (siehe Beilage).		Die inhaltlichen Präzisierungen und Ergänzungen werden gemäss Vorschlag übernommen (vgl. LV-1.3s). Antrag zur Änderung der Federführung wird jedoch nicht berücksichtigt (vgl. Antrag Kt. SZ).	teilweise
3-7	Küssnacht	p	125	Das Massnahmenblatt LV-1 C13 ist zu ergänzen (siehe Beilage).		Die inhaltlichen Präzisierungen und Ergänzungen werden gemäss Vorschlag übernommen (vgl. LV-1.3o).	ja
3-7	Küssnacht	q	126	Das Massnahmenblatt LV-1 C14 ist zu ergänzen (siehe Beilage).		Die inhaltlichen Präzisierungen und Ergänzungen werden gemäss Vorschlag übernommen, die Federführung bleibt (vgl. LV-1.3p).	ja
3-7	Küssnacht	r	126	Das Massnahmenblatt LV-1 C15 ist zu ergänzen (siehe Beilage).		Die inhaltlichen Präzisierungen und Ergänzungen werden gemäss Vorschlag übernommen, die Federführung bleibt (vgl. LV-1.3q).	ja
3-10	Kriens	v	109	Optimierung bestehender Netzelemente: Das bestehende Radroutenkonzept des Kantons Luzern soll zwingend in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden. Das kantonale Radroutenkonzept muss umgesetzt werden. Bis Ende 2013 müssten laut § 45 des Strassengesetzes 90 Prozent der Radrouten gebaut sein.	Bei den geplanten Massnahmen wird eine rechtzeitige Koordination der kantonalen und der kommunalen Projekte vorausgesetzt. Doppelspurigkeiten sind zu vermeiden.	Das kantonale Radroutenkonzept wurde ins Agglomerationsprogramm übernommen, vgl. LV-1.1. Aus Spargründen ergeben sich Verzögerungen.	zK
3-10	Kriens	w	109	Das Basisnetz Veloverkehr soll zu einem regionalen Radroutenkonzept weiterentwickelt werden, mit dem die Verbindungen von regionaler Bedeutung ersichtlich sind.	Die Optimierung bestehender Netzelemente erscheinen zum Teil zufällig. Neben den aufgeführten Einzelmassnahmen sind weitere Massnahmen zu treffen, um das Radwegnetz zu attraktivieren. Gut ausgebaute "Velobahnen" ohne Unterbrüche und Hindernisse sind in Holland bereits Realität und werden momentan in der Region Bern geprüft. Ein solches "Velobahn"-Netz soll auch in der Stadt und Agglomeration Luzern geprüft und mittel- bis langfristig erstellt werden.	Das Basisnetz Veloverkehr wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Interessensgruppen entwickelt. Es bildet die Verbindungen von regionaler und überkommunaler Bedeutung ab (vgl. alle Massnahmen LV-1 und LV-2)	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-10	Kriens	x	111	Massnahme LV-1 A3, K4/33a Kriens/Luzern, Renggloch: Die veranschlagten Kosten von 16 Mio. Franken sind zu relativieren, weil die Kantonsstrasse sowieso saniert werden muss.	Das Renggloch ist ein gefährlicher Strassenabschnitt und wird deshalb von Velofahrenden weitgehend gemieden. Die Erstellung einer sicheren Radverkehrsanlage über das Renggloch ist die logische Fortsetzung der Radroute Luzern – Kriens – Obernau und soll deshalb zwingend und spätestens mit der Sanierung der Kantonsstrasse K4 realisiert werden.	Sämtliche Kosten sind durch die Radverkehrsanlage verursacht. Die Radverkehrsanlage bedingt eine Verbreiterung der Strasse (vgl. LV-1.1c)	nein
3-10	Kriens	y	121/ 122	Massnahme LV-1 C5 Kriens, Arsenalstrasse und C6 Kriens, Nidfeldstrasse: Die Langsamverkehrsachse Zentralbahn-Trasse / Arsenalstrasse mit den Massnahmen Kriens - Arsenalstrasse und Nidfeldstrasse abzustimmen.	Die Langsamverkehrsachse Zentralbahn-Trasse fehlt vollständig im Agglomerationsprogramm.	Die Langsamverkehrsachse ist Teil der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Luzern der 1. Generation und wird bei der Umsetzung durch den Bund mitfinanziert. Eine erneute Aufnahme ins Agglomerationsprogramm der 2. Generation ist deshalb nicht notwendig. Der Hinweis auf die notwendige Abstimmung zu den aufgeführten Massnahmen wird im Massnahmenblatt LV-1.3 "Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinde" aufgenommen (vgl. LV-1.3f und LV-1.3g).	teilweise
3-10	Kriens	z	134	Einzelmassnahmen Langsamverkehr: Publikumsintensive Einrichtungen (Sportstätten, Einkaufszentren etc.), Schulanlagen und Bushaltestellen entlang der Bushauptachsen (P+R) sollen über ausreichend (gedeckte) Abstellmöglichkeiten für Zweiräder verfügen.		Anliegen wird unterstützt und soweit als möglich mitberücksichtigt, vgl. auch MO-5.	ja
3-11	Rain	h	112	Das Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation ist wie folgt zu ändern: Die Massnahme LV-1 A8 ist dahingehend zu ergänzen, dass der geplante Rad- und Gehweg nicht bis Rain Sandblatten sondern bis nach Hildisrieden weitergeführt wird. Dabei ist ein zweckmässiger und sicherer Ausbau ins Auge zu fassen.	Pendlerverkehr, welcher zunehmend Velos benutzt, wie auch SchülerInnen nutzen die Strecke zwischen den Schulstandorten Rain und Hildisrieden. Der Abschnitt ist daher zu erweitern.	Das ist im Radroutenkonzept enthalten (vgl. Anhang Richtplan A-4) und wird als LV-1.1f aufgenommen (allerdings liegt Rain nicht im statistischen Agglomerationsperimeter).	ja
3-13	Adigenswil	b	115	K II-30 Rad-/Gehweganlage und verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Kantonsstrasse innerhalb des Dorfkerns Adigenswil (zwischen Kreisel Obmatt-Kreisel Rössli-Einfahrt Meiersmatt).	Erhöhung der Sicherheit aller Beteiligten (MIV, LV und Fussgänger), Beruhigung des Verkehrsflusses.	Massnahmen auf kommunalen Strassen sind möglich, vgl. LV-1.3a. Bei den Kantonsstrassen ist darauf hinzuweisen, dass Gestaltungen nur ausserhalb des Strassenraums unter Einhaltung der Verkehrssicherheit möglich sind (Standards Kantonsstrassen).	teilweise
3-14	Ebikon	f	120 ff	Neue Massnahme aufnehmen: Ebikon, Ladengasse (Rad-Gehweg) Übergang für Velofahrende und Fussverkehr sanieren und verbreitern; Zeitpunkt 2015-2018; Kosten noch offen.	Konflikte zwischen Rad- und Fussverkehr abbauen, notwendige Sanierung des bereits älteren Übergangs.	Die Massnahme wird als Massnahme LV-1.3c aufgenommen.	ja
3-14	Ebikon	g	137	Neue Einzelmassnahme Langsamverkehr: Fussgängerüberführung Ausserschachen, Federführung: Gemeinde Ebikon; Ausführung: baldmöglichst; Kosten: rund Fr. 400'000.00.	Errichtung einer Fussgängerpasserelle über die K17 im Bereich Hünenberg-Ausserschachen; Ziel: Schulwegsicherung, Reduktion Trennwirkung, Verbindungsweg ins Naherholungsgebiet schaffen.	Die Massnahme wird als Massnahme LV-2.2f aufgenommen.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-16	Luzern	n	122	Massnahme LV-1 C7: Die Massnahme Tempo-30 ist zu streichen.	Tempo 30 wird 2012 im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms umgesetzt.	Die Massnahme wird in Absprache mit der Stadt Luzern aus dem Agglomerationsprogramm entfernt.	teilweise
3-16	Luzern	o	123	Massnahmen LV-1 C8 bis LV-1 C10: In den Bemerkungen ist zu erwähnen, dass diese Massnahmen in Absprache mit der Stadt noch genauer zu definieren sind.	Im Massnahmenblatt fehlt eine detaillierte Beschreibung.	Die Massnahmen LV-1.3i, LV-1.3j und LV-1.3k werden in Absprache mit der Stadt Luzern präzisiert.	ja
3-16	Luzern	p	131	Massnahme LV-2 C4: Priorität A. Das Massnahmenblatt ist zu überarbeiten. Die Langsamverkehrsachse auf dem ehemaligen zb-Trasse und der ESP-Steghof ist zu berücksichtigen.	Die Abstimmung der Projekte ist zweckmässig, weil die Langsamverkehrsachse hier den Anschlusspunkt hat und diese Massnahme im ESP-Steghof liegt.	Die Massnahme LV-2.2c wird in Absprache mit der Stadt Luzern überarbeitet. Die LV-Massnahme auf dem Zentralbahntrasse wird im Rahmen des AP LU 1G realisiert.	ja
3-16	Luzern	q	132	Massnahme LV-2 C5: Diese Massnahme soll in der Priorität A liegen.	Das Anliegen soll im Zeitraum 2015 bis 2018 umgesetzt werden, da die Stadt Luzern das Kosten-Nutzen-Verhältnis als sehr gut beurteilt.	Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms nach der Mitwirkung. Die Massnahme LV-2.2d wird aufgrund der Priorisierung in die A-Liste eingeteilt.	ja
3-16	Luzern	r	135	Massnahme LV-3 1: Das Massnahmenblatt ist zu überarbeiten. Der Standort ist offener zu formulieren z.B. "Velostation Altstadt". Zudem ist die Velostation Bahnhof zu integrieren.	Eine Velostation am Falkenplatz wurde 2011 vom Denkmalschutz abgelehnt.	Die Massnahme MO-1.2 wird in Absprache mit der Stadt Luzern überarbeitet.	ja
3-16	Luzern	s	138	Neues Massnahmenblatt einfügen: Es ist eine neue Unterführung beim Bahnhof Mattenhof für den Fuss- und Veloverkehr zu realisieren.	Der Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd hat ein hohes Potential. In den nächsten Jahren werden sich vermehrt Dienstleistungsbetriebe dort ansiedeln. Die heute sehr schmalen Personenunterführungen beim Bahnhof Mattenhof werden dann nicht mehr genügen. Damit wird auch die Langsamverkehrsachse auf dem ehemaligen zb-Trasse besser erschlossen.	Das Anliegen wird in ÖV-6.3c aufgenommen.	teilweise
3-16	Luzern	t	138	Massnahmenblatt für P+R/B+R-Anlagen fehlt gemäss Aufzählung im Regierungsratsentscheid vom 30. August 2011 und im Bericht Aggloprogramm 2G Seite 12.	Selbsterklärend.	Ein zusätzliches Massnahmenblatt zu B+R und Velostationen wird aufgenommen, vgl. MO-1. Park-And-Ride wird weitgehend im Rahmen des AP LU 1G umgesetzt bzw. ist für die letzte grössere noch fehlende Anlage in Rothenburg Station in ÖV-6.1e enthalten.	ja
3-17	Malters	c	111	Bei der Massnahme LV-1 A3 ist die Radverkehrsanlage bis nach Malters zu ergänzen.	Die Verbindung Malters-Renggloch-Kriens ist seit längerem angedacht, die Umsetzung jedoch nie in Angriff genommen worden. Die Strecke ist für Velo- und Motorradfahrer gefährlich. Gleichzeitig könnten die Radien für den Busverkehr betreffend neue Buslinie Malters-Renggloch-Kriens überprüft werden.	Dieser Antrag wird nicht berücksichtigt. Für den Abschnitt Blatten-Malters besteht eine Alternativroute.	nein
3-17	Malters	d	132	Der Massnahme LV-2 C5 soll die Priorität A zugeordnet werden.	Dem Schutz des Langsamverkehrsteilnehmer muss hohe Priorität geschenkt werden.	Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms nach der Mitwirkung. Die Massnahme LV-2.2d wurde aufgrund der Priorisierung in die A-Liste eingeteilt.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-17	Malters	e	135	Der Massnahme LV-3 2 soll die Priorität A zugeordnet werden.	Dem Schutz des Langsamverkehrsteilnehmer muss hohe Priorität geschenkt werden.	Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms nach der Mitwirkung. Die Massnahme LV-2.2d wurde aufgrund der Priorisierung in die A-Liste eingeteilt.	ja
2-2	OW	d	132	Bei der Massnahme LV-2 C6 sollte auf die Abhängigkeit von dem noch auszuwählenden ober- oder unterirdischen Bauprojekt M 10.2 hingewiesen werden.	Die beiden Massnahmen stehen in direktem Zusammenhang.	Eine entsprechende Ergänzung wird in der Massnahme LV-2.2e vorgenommen.	ja
1-2	vif	f	111	LV-1 A3: Bemerkung streichen, dass nicht alle Kosten dem LV anrechenbar ist.	Sämtliche Kosten sind durch die Radverkehrsanlage verursacht. Begründung: Die Radverkehrsanlage bedingt eine Verbreiterung der Strasse = Kunstbauten = hohe Kosten.	Sämtliche Kosten sind durch die Radverkehrsanlage verursacht. Die Radverkehrsanlage bedingt eine Verbreiterung der Strasse (vgl. LV-1.1c)	teilweise
1-2	vif	g	112	LV-1 A5 und LV-1 A6: Die Massnahmen dienen auch dem öV. Dies ist aufzuführen.		Die Förderung des Radverkehrs wird zusammen mit der Buspriorisierung realisiert und deshalb unter ÖV-11.1a und ÖV-11.a aufgeführt.	ja
1-2	vif	h	115	LV-1 A10: Im Beschrieb ist der Zusammenhang mit dem Ausbau der Kantonsstrasse zu streichen, da es sich um eine reine Massnahme zu Gunsten des Radverkehrs.		Der Text wird in der Massnahme LV-1.1h angepasst.	ja
1-2	vif	i	129	LV-2 A1: Unter „Bemerkung“ Verweis auf Plan Nr. (33) kant. Radroutenkonzept streichen.	Im RRK gibt es keine Nummerierung (angegebene Nummer bezieht sich auf die Ergebnisse der Vernehmlassung).	Der Verweis wird in der Massnahme LV-2.1a angepasst.	ja
4-2	Grüne	t	109	Nachtragen weiterer Massnahmen, die noch fehlen.	Meggen, Schwerzi – Kantonsgrenze Adligenswil, Ebikonstrasse Kriens: Nutzung Trasse Industriegleis Eichwilstrasse Posttunnel Bahnhof Luzern Horw, Mättwilstrasse Kriens, Kreuzung Zumhofstrasse/Obernaustrasse Buchrain – Root D4, nördlich der Bahnlinie	Eine Aufnahme dieser Massnahmen wurde zusammen mit den zuständigen Gemeinden geprüft. Die Massnahme Meggen, Schwerzi – Kantonsgrenze ist im AP LU 1G enthalten. Die Massnahme Posttunnel Bahnhof Luzern wird im Rahmen des Projekts Tiefbahnhof ggf weiterverfolgt (vgl. GV-1.3). Die Nutzung des Trasses Industriegleis Eichwilstrasse wird neu als Massnahme LV-2.2g aufgeführt. Die weiteren Vorschläge werden in Absprache mit den Gemeinden nicht aufgenommen.	teilweise
4-4	SP LU	f	111	Massnahme LV—1 A3 K4/33a: Kriens/Luzern, Renggloch streichen.	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist insgesamt schlecht. Mehr Geld für LV an wichtigeren Orten.	Der Handlungsbedarf ist gegeben. Die Priorisierung der Massnahme LV-1.1c erfolgt im Rahmen der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms nach der Mitwirkung.	nein
4-4	SP LU	h	120	Die Massnahme LV-1 C2 Adligenswil, Meggerstrasse ist sehr wichtig (--> gefährlich).		Diese Einschätzung wird geteilt, unter den Bemerkungen der Massnahme LV-1.3b besteht ein Hinweis in Bezug auf die Verkehrssicherheit.	zK

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
4-5	GLP LU	i	134	Generell werden ausreichende Veloparkieranlagen an öffentlichen und zentralen Orten sowie bei privaten Bauvorhaben (Wohnsiedlungen, Arbeitsgebiete) vermisst. Einbahnstrassen könnten vermehrt für den Veloverkehr geöffnet werden.		Die Einschätzung wird teilweise geteilt. Ein zusätzliches Massnahmenblatt MO-1 zu B+R wird aufgenommen, und die Veloparkierung wird auch in MO-5 thematisiert. Einbahnstrassen werden - falls sinnvoll sowie gefahrlos und räumlich möglich - für den Veloverkehr geöffnet (vgl. Bsp LV-1.3h Kriens Jegerlehnweg / Rigrasse - oder diverse Strecken in der Luzerner Neustadt).	teilweise
4-5	GLP LU	j	109	In der Abbildung scheinen Massnahmen zu fehlen, bspw. die LV-Achse Zentralbahntrasse oder der Velotunnel zur Uni.		Die Massnahme LV-Achse Zentralbahntrasse ist als M17.2b im AP LU 1G als A-Massnahme enthalten. Diese Massnahme ist Teil der Leistungsvereinbarung zum AP Luzern der 1. Generation und wird bei der Umsetzung durch den Bund mitfinanziert. Eine erneute Aufnahme ins AP Luzern 2G ist deshalb nicht notwendig. Die Massnahme Velotunnel ist abhängig von der weiteren Projektierung und Umsetzung Tiefbahnhof Luzern (vgl. GV-1.3).	teilweise
5-22	Pro Velo	c	129	LV-2 A1: Massnahme vorziehen in Priorität B.	Für eine Erhöhung des Modalsplits sind attraktive, durchgehende und direkte Routen von grösster Bedeutung.	Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms nach der Mitwirkung. Die Massnahme LV-2.1a wurde aufgrund der Priorisierung in die C-Liste eingeteilt.	nein
5-22	Pro Velo	d	131	LV-2 C4: Die Massnahme ist auch ohne Süderschliessung sinnvoll. Die Planung dementsprechend voranzutreiben.	Für eine Erhöhung des Modalsplits sind attraktive, durchgehende und direkte Routen von grösster Bedeutung.	Das Anliegen wird geteilt. Die Federführung für die Massnahme LV-2.2c liegt bei der Stadt Luzern, die Priorisierung ist in der C-Liste.	teilweise
5-22	Pro Velo	e	138	LV3 Massnahmen: Es sind weitere Velostationen aufzuführen: z.B Velostation Bahnhof OST evt. in Zusammenarbeit mit der UNI Bhf WEST, im erweiterten Posttunnel beim ESP Steghof (neue S-Bahnstation) Tiefbahnhof (integriert im Projekt Tiefbahnhof)	Für eine Erhöhung des Modalsplits sind attraktive, zielorientiert gelegene Abstellplätze von grösster Bedeutung.	Es wird ein neues Massnahmenblatt MO-1 mit den wichtigen B+R-Anlagen bzw. Velostationen erstellt.	teilweise

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
5-21	VCS	y	109	Etliche LV-Massnahmen, die in der Schwachstellenanalyse aufgeführt sind, fehlen in den Massnahmenblättern und müssen nachgetragen werden.	Meggen-Schwerzi-Grenze Kanton Schwyz Kriens-Hergiswaldstrasse-Littau, Berneg Dierikon -> Götzenthalstrasse Adligenswil -> Ebikonerstrasse Luzern: Steighof-Geissensteinring Nutzung ZB Trasse Kriens: Nutzung Trasse Industriegeleise entlang Eichweidstrasse Posttunnel Bahnhof Luzern für Zufahrt Velostation und Uni B+R Bahnhof: Mattenhof, Horw, Littau, Gesarg, Emmenbrücke, Ebikon, Luzern HB Horw: Mättwilstrasse Kriens: Kreuzung Zumhofstrasse / Obernaustrasse Buchrain-D4, nördl. der Geleise Schädritstrasse	Eine Aufnahme dieser Massnahmen wurde zusammen mit den zuständigen Gemeinden geprüft. Die Massnahmen Meggen, Schwerzi - Kantongrenze, Kriens-Hergiswaldstrasse-Littau und Nutzung ZB Trasse sind im AP LU 1G enthalten. Die Massnahme Posttunnel Bahnhof Luzern wird im Rahmen des Projekts Tiefbahnhofs geprüft (vgl. GV-1.3). Die Nutzung des Trasses Industriegeleis Eichwilstrasse (LV-2.2g), die Götzenthalstrasse in Dierikon (LV-1.1k) sowie der Abschnitt Steghof-Geissensteinring in Luzern (LV-1.3t) sind oder werden neu als Massnahme aufgeführt. Die weiteren Vorschläge zum LV werden in Absprache mit den Gemeinden nicht aufgenommen. Massnahmen zu B+R werden in einem neuen Massnahmenblatt (MO-1) sowie in den Massnahmenblättern zu den ÖV-Knoten (ÖV-6) aufgenommen.	teilweise
5-21	VCS	z	109	Zusätzliche Massnahmen sind notwendig.	Ebikon: M-Parc - Einmündung Schösslistrasse (Platz durch Umnutzung MIV Spur in Bus und LV-Spur) Allmendstrasse/Horwerstrasse Moosmattstrasse-Bleicherstrasse Unterführung Bahnhof Horw Zugang Campus Süd	Eine Aufnahme dieser Massnahmen wurde zusammen mit den zuständigen Gemeinden geprüft. Die Massnahme im Bereich Bahnhof Horw wird im Massnahmenblatt ÖV-6.3b aufgenommen. Die Realisierung von Massnahmen auf der Horwerstrasse erfolgt mit der Umgebungsgestaltung Allmend. Die Moosmattstrasse wird neu als Tempo 30-Zone umgestaltet, ist aber keine Massnahme im Aggloprogramm mehr. Die Bleicherstrasse ist bereits eine Tempo 30-Zone.	teilweise
5-21	VCS	aa	115	LV-1 A11: Auf Karte einzeichnen.	Markierung fehlt auf S. 109	Die Massnahme wird neu zusammen mit der Buspriorisierung unter ÖV-11.1a aufgeführt, in der ÖV-Karte.	ja
5-15	IGöV	l	124	Rothenburg Stationsstrasse: Es klingt paradox, dass eine Zubringerstrasse zum Autobahnanschluss teilweise zur Begegnungszone werden soll.		Die Formulierung in der Massnahme LV-1.3m wird angepasst.	ja
4-8	CVP	h		Beim Langsamverkehr ist die Optimierung des Velonetzes mit Ausbauten auf diversen Kantons- und Gemeindestrassenabschnitten vordringlich.		Dies wird zustimmend zur Kenntnis genommen und mit verschiedenen Massnahmen LV-1 und LV-2 umgesetzt.	zK
3-21	Rothenburg	g	109	Liste/Karte vervollständigen.	Es fehlt die Massnahme am Radwegnetz „Fortsetzung Rad-/Gehweg entlang der Chlewaldstrasse (Einmündung Oberhocken bis Gemeindegrenze Rothenburg Rain)“.	Die Massnahme wird als LV-1.3u aufgenommen.	teilweise
3-21	Rothenburg	f	87	Radwegverbindung Zentrum Rothenburg bis Sprengi (Emmen) sicherstellen.	Ergänzend zur wichtigen Buspriorisierung ist eine sichere Radwegverbindung Zentrum Rothenburg bis Sprengi (Emmen) anzustreben.	Diese Strecke ist gemäss Ergänzung Radroutenkonzept (Anhang Richtplan) nicht anpassungsbedürftig.	nein

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
6-1	Bühlmann	d	128	Ins Massnahmenpaket LV-2 „Neue Netzelemente“ soll die Querung des Gleisfeldes im Bahnhof Luzern respektive der Um- und Ausbau des alten Posttunnels aufgenommen werden.	Dieses Schlüsselprojekt für den Veloverkehr wurde bisher nicht in das Agglomerationsprogramm aufgenommen – obwohl ihm eine grosse Bedeutung zukommt (Umfahrungsmöglichkeit und somit Entlastung des, Erschliessung Universität, Abkürzung) und relativ hohe Kosten anfallen werden (Unterquerung Zentralstrasse).	Die Massnahme Velotunnel ist abhängig von der weiteren Projektierung und Umsetzung des Tiefbahnhofs Luzern (vgl. GV-1.3).	teilweise

Massnahmenblätter

Weitere Mobilitätsbereiche

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-5	Buchrain	j	143	Der Zonenplan muss vereinfacht werden.	Der heute vorhandene Zonenplan/Tarifverbund/Passepartout muss vereinfacht werden. Die vorliegende Form ist für den Kunden nicht nachvollziehbar. Es muss ein benutzerfreundlicher Zonenplan erarbeitet werden. Dieser muss für alle Benutzer inkl. Touristen benutzerfreundlich ausgestaltet sein.	Die Überarbeitung des Zonenplans ist wichtig, das Massnahmenblatt MO-4 wird weiter konkretisiert.	ja
3-5	Buchrain	k	146	Ein überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement wird unterstützt.		Dies wird zustimmend zur Kenntnis genommen (MO-5).	zK
3-10	Kriens	aa	139	Mobilitätsmanagement: Folgende Punkte sind in das Mobilitätsmanagement aufzunehmen: - Eine konsequente Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Spannungsfeld von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft ist anzustreben. - Die verschiedenen Verkehrsträger sind im Sinne der kombinierten Mobilität optimal miteinander zu vernetzen. - Der Verkehr ist mit modernen Technologien zu steuern und die Verkehrsnachfrage zu lenken.	Mit dem Management versucht man Mobilität zu ermöglichen, aber zugleich die Belastung durch den entstehenden Verkehr zu verringern. Die vorliegende Zielsetzung und Massnahme ist aber zu abstrakt beschrieben. Mit den vorgeschlagenen Hauptausrichtungen wird die Entwicklung in Richtung einer nachhaltigen und finanzierbaren Mobilität unterstützt.	Das Mobilitätsmanagement kann nur einen Teilbereich abdecken, vgl. MO-2. Die aufgeführten Ziele werden zusammen mit weiteren Massnahmen des Agglomerationsprogramms erreicht.	nein
3-10	Kriens	bb	146	Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung: Das überkommunale Parkplatzreglement soll sich auf grössere Parkieranlagen beschränken. Die konsequente Bewirtschaftung von Einkaufszentren und publikumsintensiven Anlagen ist umzusetzen. Die Inangriffnahme kann aber durchaus wesentlich vor 2015 erfolgen.	Es ist eine Rechtsungleichheit, dass die Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen (Abholmärkte, Einkaufszentren etc.) in den Agglomerationsgemeinden sehr unterschiedlich gehandhabt wird. Der Pilatusmarkt wurde mit dem Bebauungsplan von Kanton und Gemeinde gezwungen, eine Parkplatzbewirtschaftung einzuführen. Das Emmen Center wirbt dagegen immer noch mit 2000 Gratisparkplätzen.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Massnahmenblatt MO-5 wird konkretisiert und mit folgenden Punkten ergänzt: - Berechnung des Parkplatzbedarfs - Abminderung aufgrund der öV-Angebotsstufen - generelle Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen - Bewirtschaftung bei Verkehrsintensiven Einrichtungen - Veloabstellplätze	teilweise
3-10	Kriens	cc	146	Im Umkreis von publikumsintensiven Einrichtungen (z.B. Stadion Allmend) ist die Regelung der Parkiermöglichkeiten überkommunal zu planen und zu koordinieren.	Bisherige Erfahrungen in Kriens zeigen, dass bei Grossanlässen auf der Allmend oft "wild" parkiert wird in den grenznahen Quartieren der Gemeinde Kriens.	Dieses Anliegen ist nachvollziehbar und wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Massnahmenblattes MO-5 geprüft und wenn möglich in Bezug auf die überkommunale Koordination konkretisiert.	ja
3-12	Root	d	146	Überkommunales Parkplatzreglement.	Wir unterstützen eine kantonale Rechtsgrundlage für eine überkommunal koordinierte Parkplatzbewirtschaftung.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Massnahmenblatt MO-5 wird konkretisiert und mit folgenden Punkten ergänzt: - Berechnung des Parkplatzbedarfs - Abminderung aufgrund der öV-Angebotsstufen - generelle Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen - Bewirtschaftung bei Verkehrsintensiven Einrichtungen - Veloabstellplätze	zK
3-12	Root	e	143	Zonenplan Tarifverbund Passepartout: Entwicklung hin zu einem einzigen Plan für Einzelbillette und Abonnemente.	Um den öV zu fördern, braucht es einen einfach verständlichen Zonenplan. Das heutige System ist kompliziert und verunmöglicht eine einfache Kommunikation, v.a. auch im Marketing.	Die Überarbeitung des Zonenplans ist wichtig, das Massnahmenblatt MO-4 wird weiter konkretisiert.	ja
3-14	Ebikon	h	143	Zonenplan Tarifverbund Passepartout - Entwicklung hin zu einem einzigen Plan für Einzelbillette und Abonnemente.	Um den öV zu fördern, braucht es einen einfach verständlichen Zonenplan. Das heutige System ist kompliziert und verunmöglicht eine einfache Kommunikation, v.a. auch im Marketing.	Die Überarbeitung des Zonenplans ist wichtig, das Massnahmenblatt MO-4 wird weiter konkretisiert.	ja

ID	Name	Antr. ID	Seite	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
3-14	Ebikon	i	146	Schaffung einer Rechtsgrundlage für ein überkommunales Parkplatzreglement.	Wir sprechen uns dafür aus, dass der ÖV offensiv weiterentwickelt wird. In diesem Zusammenhang soll die Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration Luzern offensiver angegangen werden, da die Verfügbarkeit bzw. die Bewirtschaftung der Parkplätze eine direkte Auswirkung auf die ÖV Benutzung hat.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Massnahmenblatt MO-5 wird konkretisiert und mit folgenden Punkten ergänzt: - Berechnung des Parkplatzbedarfs - Abminderung aufgrund der öV-Angebotsstufen - generelle Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen - Bewirtschaftung bei Verkehrsintensiven Einrichtungen - Veloabstellplätze	zK
3-16	Luzern	u	143	Die Änderung der Zoneneinteilung des Tarifverbundes ist bereits 2012 umzusetzen.	Für die Stadt Luzern hat diese Massnahme eine sehr hohe Priorität, da Littau und Reussbühl, die seit 2010 zur Stadt Luzern gehören, noch immer nicht in der Zentrumszone 10 liegen und somit gegenüber anderen Stadtteilen benachteiligt sind.	Die gesamtschweizerisch vorgesehene Änderung der Preisgestaltung mit dem zukünftigen Zonen- und Preissystem bietet auch für den Tarifverbund Passepartout die Chance, das System anzupassen (vgl. MO-4). Im Hinblick darauf, dass innert der nächsten Jahre das Preissystem Schweiz komplett neu gestaltet wird, lassen sich frühzeitige hohe Investitionen in die IT-Systeme für eine "Passepartout-Insellösung" nicht rechtfertigen. Die Vereinfachung des Zonenplans soll kompatibel zum neuen nationalen Zonen- und Preissystem ZPS sein.	nein
4-2	Grüne	u	146	Flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung: Mit Hochdruck weiterverfolgen.	Wichtige Massnahme im Sinne der Kostentransparenz auch für den stehenden Verkehr	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Massnahmenblatt MO-5 wird konkretisiert und mit folgenden Punkten ergänzt: - Berechnung des Parkplatzbedarfs - Abminderung aufgrund der öV-Angebotsstufen - generelle Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen - Bewirtschaftung bei Verkehrsintensiven Einrichtungen - Veloabstellplätze	zK
5-21	VCS	ab	143	Alle Bushaltestellen im Tarifverbund ins Programm der Billettautomaten aufnehmen.	Am Billettautomat Waldibrücke ist zwar die Bushaltestelle Lupfig Frohsinn (Kt. Aargau) einprogrammiert. Es fehlt aber die Bushaltestelle Emmen Unter-Spitalhof.	Das Anliegen wird grundsätzlich als sinnvoll erachtet und soll ja soweit technisch möglich umgesetzt werden (MO-4).	ja
5-21	VCS	ac	145	Flächendeckende Parkplatz-Bewirtschaftung auch bei Privaten.	Wichtig und unbedingt umsetzen im Sinne der Kostentransparenz auch für den stehenden Verkehr. Die Parkplatzbewirtschaftung muss auch bei privaten Parkplätzen, v.a. bei verkehrsintensiven Einrichtungen und grossen Arbeitgebern eingeführt werden.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Massnahmenblatt MO-5 wird konkretisiert und mit folgenden Punkten ergänzt: - Berechnung des Parkplatzbedarfs - Abminderung aufgrund der öV-Angebotsstufen - generelle Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen - Bewirtschaftung bei Verkehrsintensiven Einrichtungen - Veloabstellplätze	zK

5. (Kurz)Konsultation vom Mai 2012 beim RET LuzernPlus und den Nachbarkantonen

Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation

Stellungnahmen im Rahmen der Konsultation vom Mai 2012

Antragsteller	Antrag Nr.	Bezug	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
Kanton OW	OW.1	Massnahmenbericht S. 129ff	MIV-1 Gesamtsystem Bypass Luzern: Da es sich hierbei um eine übergeordnete Schlüsselmassnahme in der Kompetenz des Bundes handelt, wird auf ein konkretes Änderungsbegehren verzichtet, es wird jedoch ein Hinweis gemacht.	Es wäre wünschenswert, wenn im vorliegenden einzigen Massnahmenblatt MIV-1 die unterschiedlichen Realisierungshorizonte, Projektierungsstände, Bauetappen, Finanzierungsquellen und Mitwirkenden für die Massnahmen MIV-1.1, MIV-1.2 und MIV-1.3 detaillierter dargestellt würden und wenn zudem die Massnahme MIV-1.3 in die zwei Teilprojekte TP 4.1 (Umnutzung Standstreifen) sowie TP4.2 (lärm- und verkehrstechnische Sanierung) unterteilt würde.	Der Kanton Nidwalden als direkt betroffener Kanton hat keine Einwände bezüglich der Massnahme MIV-1 geltend gemacht. Zudem wird korrekterweise darauf verwiesen, dass es sich bei MIV-1 um eine übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes handelt. Die weitere Bearbeitung und Detaillierung erfolgt somit im Rahmen des Programmes Engpassbeseitigung Nationalstrassen des Bundes. Eine Anpassung des Massnahmenblattes MIV-1 ist nicht notwendig.	<i>nein</i>
Kanton NW	NW.1	Bericht S.158/159; Massnahmenbericht S. 90/91	ÖV-5 Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil: Es wird beantragt, den Titel aus dem AP NW 'Doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil' zu übernehmen.	Der Titel des Massnahmenblatts ÖV-5 (S. 90) und jener im Agglomerationsprogramm Nidwalden (AP NW) sind nicht kongruent.	Das AP LU 1G enthielt die Massnahme "Tunnel Zentralbahn Hergiswil" Aus Sicht des federführenden Kantons Nidwalden kommt nur eine Variante mit einem doppelspurigen Tunnel in Betracht. Dementsprechend und im Sinne der Abstimmung der AP LU 2G und AP NW kann die beantragte Änderung gutgeheissen werden. Als Folge davon sind auch die Berichtkapitel Kurzfassung, 6.4.1, 7.2.3, 7.2.4 und 7.6.5 sowie der Anhang VI Karte III anzupassen. Ebenfalls anzupassen ist die Massnahme ÖV-5 im Massnahmenbericht. Zudem ist die Beurteilung des Mitwirkungsantrags 3-9d der Gemeinde Horw anzupassen.	<i>ja</i>
	NW.2	Bericht S.158/159; Massnahmenbericht S. 90/91	ÖV-5 Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil: Es wird beantragt, die Kosten mit 200 Mio. Fr. auszuweisen und nach Möglichkeit vor der Abgabe beim Bund Ende Juni 2012 aufgrund der Machbarkeitsstudie zu <i>aktualisieren</i> .	Die Kosten sind im Massnahmenblatt (S. 91) mit 100 Mio. Fr. ausgewiesen. Dieser Betrag wurde aus dem AP LU 1G übernommen und ist zum heutigen Zeitpunkt als eher zu tief einzuschätzen. Eine erste Kostenschätzung liegt Mitte Juni 2012 aufgrund der Machbarkeitsstudie vor. Die Projektleitung wird, sobald diese vorliegen, mit den Angaben bedient. <i>Nachtrag per Mail vom 8. Juni 2012: Aufgrund der Machbarkeitsstudie der vier bearbeiteten Varianten für einen Bahntunnel zwischen der Kantongrenze Luzern/Nidwalden und dem Bahnhof Hergiswil ergibt sich eine Kostenschätzung von 300 Mio. Fr. (Schätzgenauigkeit von +/- 30 %).</i>	Die per Ende Juni 2012 eingereichte Kostenschätzung ist für den Bund massgeblich für seine Beurteilung des AP LU 2G und hat dementsprechend eine erhebliche Bedeutung. Gemäss dem schriftlichen Antrag der Baudirektion Nidwalden wird die Kostenschätzung somit auf 200 Mio Fr. korrigiert und dem Regierungsrat Luzern zur Beschlussfassung mitunterbreitet. Die vom Kanton Nidwalden später per Mail noch eingereichte Kostenschätzung ist deutlich höher und mit einer ziemlich grossen Ungenauigkeit verbunden, so dass in den Dokumenten der Wert von 200 Mio Fr. aufgeführt wird mit einer Fussnote, dass dieser Betrag voraussichtlich deutlich höher zu liegen kommen kann. Als Folge davon sind auch die Berichtkapitel Kurzfassung, 6.4.1, 7.2.4 und 7.6.5 anzupassen. Ebenfalls anzupassen ist die Massnahme ÖV-5 im Massnahmenbericht.	<i>ja</i>

Antragsteller	Antrag Nr.	Bezug	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
	NW.3	Bericht S.158/159; Massnahmenbericht S. 90/91	ÖV-5 Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil: Es wird beantragt, die <i>Relevanz</i> als <i>gross</i> einzustufen.	Für die Agglomeration Luzern ist ein doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil nicht von zentraler Bedeutung. Das neue Angebotskonzept Vx funktioniert ohne diesen Tunnel und bringt eine massive Steigerung der Angebotsqualität.	Für die Agglomeration Luzern ist ein doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil nicht von derselben hohen Bedeutung wie für Nid- und Obwalden; das neue Angebotskonzept Vx (ab Ende 2013) funktioniert ohne diesen neuen Tunnel und bringt eine wesentliche Steigerung der Angebotsqualität. Insbesondere in Analogie zur Relevanzeinstufung der Massnahme ÖV-2 Ausbau S-Bahnsystem Luzern kann dieser Antrag jedoch berücksichtigt werden. Das Berichtskapitel 7.2.3 und die Massnahme ÖV-5 im Massnahmenbericht sind anzupassen.	ja
	NW.4	Bericht S.158/159; Massnahmenbericht S. 90/91	ÖV-5 Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil: Es wird im AP LU folgende Anpassung beantragt: WK1: <i>bedeutende</i> Wirkung; WK4: <i>bedeutende</i> Wirkung. Die Tabelle 30 (S. 158) sowie die Tabelle 31 (S. 159) im Bericht sind entsprechend anzupassen.	Die Bewertung der Wirkung im Massnahmenblatt (S. 91) ist nicht deckungsgleich mit jener des AP NW.	Im Sinne der Abstimmung der AP LU 2G und AP NW kann die Wirkungsanalyse des AP NW (Bericht vom 13. Dezember 2011), Abb 30, herangezogen werden. Darin ergibt sich aus den 6 Teilwerten für das WK 1 gemittelt insgesamt eine hinreichende (und nicht eine bedeutende) Wirkung, aus den 3 Teilwerten für das WK 2 gemittelt insgesamt eine schwache Wirkung, aus den 2 Teilwerten für das WK 3 gemittelt insgesamt ebenfalls eine schwache Wirkung und für das WK 4 gemittelt insgesamt - wie beantragt - eine bedeutende Wirkung. Gesamthaft verbleibt es somit bei einer genügenden Wirkung, so dass eine Neueinstufung in der Tab. 31 nicht gerechtfertigt ist. Anzufügen ist jedenfalls, dass die Bundesbehörden eine eigene Wirkungsbeurteilung vornehmen werden. Das Berichtskapitel 7.2.3 und die Massnahme ÖV-5 im Massnahmenbericht sind anzupassen.	teilweise
	NW.5	Massnahmenbericht S. 103	ÖV-6.3 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd): Es wird beantragt, den Vermerk in Klammern wie folgt zu ergänzen: (im Fall <i>eines deutlichen Angebotsabbaus</i> oder einer Nichtbedienung Hergiswil Matt durch die S-Bahn).	Unter der Massnahme ÖV-6.3a ist eine neue Buslinie Horw - Hergiswil Matt als Option aufgeführt.	Die erwähnte neue Buslinie Horw-Hergiswil-Matt ist als Option bezeichnet und dementsprechend noch offen. Der Entscheid über die Einführung der neuen Buslinie liegt beim Kanton NW, er kann bzw. muss die Bedingungen für die Einführung dazumal definieren. Dementsprechend kann die beantragte Ergänzung aufgenommen werden. Die Massnahme ÖV-6.3.a im Massnahmenbericht ist zu ergänzen.	ja
	NW.6	Massnahmenbericht S. 155	LV-1.2a KH1: Hergiswil, Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse: Der <i>Kanton NW Tiefbauamt</i> ist bei der <i>Federführung zu streichen</i> und unter <i>Beteiligte Stellen aufzuführen</i> .	Die Federführung dieser Massnahme liegt bei der Gemeinde Hergiswil.	Dieser Antrag kann berücksichtigt werden. Die Massnahme LV-1.2a im Massnahmenbericht ist anzupassen.	ja

Antragsteller	Antrag Nr.	Bezug	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
LuzernPlus	Lu+.1	Bericht div. Kap.; Massnahmen- bericht	Schwerverkehr: Bezogen auf den Bericht AP LU 2G sind Aussagen zur Belastung bzw. zu Massnahmen betreffend Schwerverkehr in Siedlungsgebieten aufzunehmen, insbesondere in den Kapiteln 3.6.1, 3.6.3 und 3.6.6. In Kapitel 6.6.1 ist eine weitere Massnahme LV-1.1I (mit zugehörigem Massnahmenblatt) aufzunehmen (Federführung Kt. Luzern / vif; Beteiligte Stellen: LuzernPlus und betroffene Gemeinden; Priorität A; Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: ja).	Siedlungsgebiete, insbesondere Wohngebiete, sollen vom Schwerverkehr (Ausnahme: Ziel-/Quellverkehr) umfahren werden, sofern vertretbare Wegalternativen (bspw. über die Autobahn, Kantonsstrassen ausserhalb der Siedlungen) vorhanden sind.	Öffentliche Strassen dienen der Erschliessung und Versorgung der jeweiligen Gebiete und der Verbindung der Gebiete untereinander. Einschränkungen sind nur möglich, soweit dies übergeordnete Interessen erfordern. Dabei ist die Verhältnismässigkeit zu beachten. Erhebungen des Kantons Luzern haben gezeigt, dass der Schwerverkehr praktisch immer einen Bezug hat zur durchfahrenen Region. Die Dienststelle vif hat Standards festgelegt, die es bei der Beurteilung und Verfügung von Fahrverboten sowie Teilfahrverboten einzuhalten gilt. Regelungen im Agglomerationsprogramm sind nicht nötig. Der Antrag ist deshalb abzulehnen.	<i>nein</i>
	Lu+.2	Bericht div. Kap.; Massnahmen- bericht	Tempo 30: Bezogen auf den Bericht AP LU 2G sind die Aussagen sowie die Kapitel zu Tempo 30, insbesondere 2.5.7, 3.5.6 und 3.6.1 anzupassen bzw. zu ergänzen. In Kapitel 6.6.1 ist eine weitere Massnahme LV-1.1m (mit zugehörigem Massnahmenblatt) aufzunehmen (Federführung Kt. Luzern / vif; Beteiligte Stellen: LuzernPlus und betroffene Gemeinden; Priorität A; Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: ja).	In Orts- bzw. Siedlungskernen sind auch auf Kantonsstrassen kurze Tempo 30 – Strecken als Massnahme des Bereichs Langsamverkehr zu realisieren.	Bei der Frage, ob bzw. wo Tempo-30-Zonen angeordnet werden dürfen, ist die Differenzierung zwischen siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen zentral. Bei den Kantonsstrassen handelt es sich um Hauptachsen bzw. verkehrsorientierte Strassen. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass Ortsdurchfahrten durch die Strassengeometrie und das Erscheinungsbild sicherer gemacht werden können als durch die Signalisation von Tempo 30. Die Erfahrungen zeigen, dass sich die gefahrene Geschwindigkeit immer nach dem Erscheinungsbild des Strassenraums richtet und nicht nach der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Der Kantonsrat hat in der Beratung zum Richtplan 2009 darauf verzichtet, explizite Tempolimiten für Ortsdurchfahrten als Bemerkung zum Richtplan festzulegen. Der Regierungsrat erachtet dies als einen politischen Auftrag. Der Antrag ist aus den genannten Gründen abzulehnen.	<i>nein</i>
	Lu+.3	Bericht div. Kap.; Massnahmen- bericht S. 75	Umsetzung Projektierung und Realisierung Tiefbahnhof Luzern: Bezogen auf den Bericht AP LU 2G sind die Aussagen zu ergänzen bzw. anzupassen, insbesondere Kapitel 6.4.1 und Massnahme ÖV 1	Die Projektierung und Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern muss weiterhin mit höchster Priorität verfolgt werden. Für das Vorprojekt ist am ursprünglichen Termin Ende 2012 festzuhalten. Das Auflageprojekt ist unmittelbar anschliessend zu erarbeiten. Der Horizont für den Baubeginn ist weiterhin auf das Jahr 2016/17 auszurichten, derjenige für die Inbetriebnahme auf 2022/23.	Der Tiefbahnhof soll so rasch als möglich realisiert werden. Der vorgeschlagene Terminplan ist aber auch im günstigsten Fall unrealistisch (beispielsweise wurde inzwischen der Termin für das Vorprojekt auf April 2013 festgelegt). Damit würde zudem auch die Bedeutung der weiteren Massnahmen verkannt: Diese müssen nicht nur für wenige Jahre, sondern mittelfristig ein funktionierendes Verkehrssystem ohne Tiefbahnhof ermöglichen. Aus diesen Gründen ist der Antrag abzulehnen.	<i>nein</i>

Antragsteller	Antrag Nr.	Bezug	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
	Lu+ 4	Bericht insb. Kap 7, S. 156ff; Massnahmenbericht S. 144ff	Südfahrt Küssnacht (SUK): Die Südfahrt Küssnacht ist in zwei Teilmassnahmen darzustellen, die separat zu bewerten sind.	<p>Am kommenden 17. Juni 2012 entscheiden die Stimmberechtigten im Bezirk Küssnacht über einen Bezirksbeitrag für folgende zwei separaten Projekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SUK Abschnitt 1, inkl. flankierender Massnahmen im Zentrum und Verbindungsstrasse Zuger-/Artherstrasse; Kosten Abschnitt 1: 123 Mio. Fr., Gesamtkosten von Fr. 143 Mio. Fr.; Realisierung 2015 - 2020. - SUK Abschnitt 2, inkl. Massnahmen Grepperstrasse; Kosten Abschnitt 2: 150 Mio. Fr., Gesamtkosten von Fr. 152 Mio Fr.; Realisierung 2021 - 2025. <p>Für den Abschnitt 1 liegt das Bauprojekt vor. Dieses wird bei Annahme des Baukredits am 29. Juni 2012 öffentlich aufgelegt. Für den Abschnitt 2 liegt das Vorprojekt vor.</p> <p>Aufgrund der unterschiedlichen Wirkung der beiden Abschnitte der SUK und der gestaffelten Realisierung erachtet es der Bezirksrat als äusserst wichtig, dass die beiden Abschnitte in der Bewertung der Massnahmen getrennt betrachtet werden. Es fällt nämlich auf, dass die Einstufung der SUK als "schwach" bei den Wirkungskriterien WK2 und WK4 vor allem deshalb zu Stande gekommen ist, weil mit dem Abschnitt 2 "nur" die heutige Hauptstrasse (Grepperstrasse) mit einer parallelen Umfahrung entlastet wird. Eine separate Beurteilung des Abschnitts 1 (Umfahrung gesamtes Zentrum und Aufwertung dank Umgestaltung) würde zu einer besseren Wirkung führen, bei gleichzeitig halb so hohen Kosten. Es wird vermutet, dass bei einer getrennten Beurteilung der Abschnitt 1 der SUK ein Kosten-/Nutzenverhältnis von "gut" aufweist und der Abschnitt 2 bei der schlechteren Einstufung "genügend" verbleibt. Aufgrund der Aufnahme der SUK Abschnitt 1 in das kantonale Strassenbauprogramm und des Terminplanes für die Auflage- und Genehmigungsverfahren ist mit einer Realisierung zwischen 2015 - 2020 zu rechnen. Somit ist es auch denkbar, dass der Abschnitt 1 der SUK der A-Liste zugewiesen werden könnte.</p>	<p>Bei der Südfahrt Küssnacht handelt es sich um ein Massnahmenpaket mit aufeinander abgestimmten Etappierungsschritten. Die stärkere Gliederung im Massnahmenblatt in die zwei Teilmassnahmen sowie die differenzierte Bewertung der beiden Teilmassnahmen kann vorgenommen werden, u. a. darum, weil z.B. der erste Abschnitt unabhängig vom zweiten realisiert werden kann. Bei der differenzierten Bewertung ergibt sich folgende Bewertung der Wirkung:</p> <p>MIV-6.1: WK1 hinreichende Wirkung (wie vorher), WK2: hinreichende Wirkung (vorher schwache Wirkung), WK: hinreichende Wirkung (wie vorher) und WK4: schwache Wirkung (wie vorher).</p> <p>MIV-6.2: WK1 schwache bis hinreichende Wirkung (vorher hinreichende Wirkung), WK2: schwache Wirkung (wie vorher), WK: schwache Wirkung (vorher hinreichende Wirkung) und WK4: schwache Wirkung (wie vorher).</p> <p>Insgesamt ergibt sich daraus, dass beide Teilmassnahmen weiterhin eine genügende, jedoch keine gute Wirkung aufweisen. An der Priorisierung beider Abschnitte in die B-Liste ändert sich deshalb nichts.</p> <p>Anzufügen ist jedenfalls, dass die Bundesbehörden eine eigene Wirkungsbeurteilung vornehmen werden.</p> <p>Die Berichtkapitel 7.2.3, 7.2.4 und 7.6.5 sowie die Massnahme MIV-6 im Massnahmenbericht sind anzupassen.</p>	teilweise
	Lu+ 5	Allgemein	Die Delegierten von LuzernPlus haben vom Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation grossmehrheitlich zustimmend Kenntnis genommen.		<p>Dies wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Berichtkapitel 1.5.2 und 8 sind sinngemäss anzupassen: "Zustimmende Kenntnisnahme der Delegierten von LuzernPlus zum AP LU 2G".</p>	ja

Antragsteller	Antrag Nr.	Bezug	Antrag	Begründung des Antrags	fachliche Beurteilung des Antrags	Annahme
Kanton SZ	SZ.1	Bericht insb. Kap 7, S. 156ff; Massnahmenbericht S. 144ff	Der Kanton Schwyz unterstützt den bereits vom Bezirk Küsnacht anlässlich der Delegiertenversammlung des RET Luzern Plus vom 24. Mai 2012 eingebrachten Antrag zur getrennten Betrachtung, Beurteilung und Priorisierung der beiden Abschnitte 1 und 2 der Südumfahrung Küsnacht. Zudem wird beantragt, verschiedene Präzisierungen des kantonalen Tiefbauamtes zu übernehmen.	Für die Abschnitte 1 und 2 werden verschiedene detaillierte und vor allem qualitative Erläuterungen zu den Aspekten <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsreduktion (DTV an ausgewählten Zählstellen), - Umwelt (Lärm- und Luftbelastung), - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, - Qualitative Aufwertung des Zentrums, - Erreichbarkeit für den Durchgangsverkehr und den öV, - Siedlungsentwicklung, - Relevanz für die Region sowie - Bau- und Finanzierungsreife aufgeführt und darauf verwiesen, dass der Abschnitt 1 vom Realisierungszeitraum her die Bedingungen für eine Priorisierung in die A-Liste erfüllen würde. Ergänzend werden vom kantonalen Tiefbauamt verschiedene Präzisierungen bezüglich <ul style="list-style-type: none"> - den Längen der beiden Abschnitte 1 und 2, - der Meilensteine - den Realisierungshorizonten sowie - dem Grundlagendokumenten aufgeführt.	Der Antrag auf eine getrennte Betrachtung und Beurteilung der beiden Abschnitte 1 und 2 der Südumfahrung Küsnacht kann aufgenommen werden. Bei der differenzierten Bewertung ergeben sich teilweise veränderte Wirkungen (vgl. Antrag Lu+.4). Insgesamt ergibt sich daraus, dass beide Teilmassnahmen weiterhin eine genügende, jedoch keine gute Wirkung aufweisen. An der Priorisierung beider Abschnitte in die B-Liste ändert sich deshalb nichts, dieser Antrag kann somit nicht berücksichtigt werden. Anzufügen ist jedenfalls, dass die Bundesbehörden eine eigene Wirkungsbeurteilung vornehmen werden. Die Berichtkapitel 7.2.3, 7.2.4 und 7.6.5 sowie die Massnahme MIV-6 im Massnahmenbericht sind anzupassen.	<i>teilweise</i>