



Kanton Luzern

Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation



Mitwirkungsbericht

Verabschiedet vom Regierungsrat
des Kantons Luzern am 6. Dezember 2016

Impressum

Auftraggeber:

Kanton Luzern, Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

Politstrategische Führung:

Robert Küng, Regierungsrat Kt. LU (Vorsitz)
Josef Niederberger, Regierungsrat Kt. NW
Niklaus Bleiker, Regierungsrat Kt. OW
Othmar Reichmuth, Regierungsrat Kt. SZ
Adrian Borgula, Stadtrat Stadt Luzern
Fabian Peter, Verband Luzerner Gemeinden
Pius Zängerle, Gemeindeverband LuzernPlus
Rolf Bättig, Kantonsingenieur Luzern, vif
Thomas Buchmann, Verkehrsverbund Luzern
Reto von Salis, SBB
Toni Häne, SBB

Projektleitung / Kerngruppe:

Mike Siegrist, rawi (Vorsitz)
Sven-Erik Zeidler, rawi
Markus Mächler, rawi
Cüneyd Inan, rawi
Sabine Häfliger, rawi
Rolf Bättig, vif
Ernst Schmid, vif
Danièle Müller, vif
Korintha Bärtsch, uwe
Susanne Baurle, BUWD
Daniel Rudin, Stadt Luzern
Pascal Süess / Daniel Meier, VVL
Roman Steffen, VVL
Kurt Sidler, LuzernPlus
Elena Anderhub / Manuel Feer, LuzernPlus
Regina Müller, Kanton Nidwalden
Thomas Huwyler, Kanton Schwyz

Auftragnehmer:

Francesca Foletti, ecoptima
Arthur Stierli, ecoptima
Roger Michelin, Planteam
Roger Brunner, Planteam

Inhaltsverzeichnis

1. Überblick zur Mitwirkung	4
1.1 Ablauf der Mitwirkung und eingereichte Stellungnahmen	4
1.2 Fazit aus der Mitwirkung	4
1.3 Wichtige Anträge und entsprechende Anpassungen	4
1.4 Aufbau des Mitwirkungsberichts	5
2. Eingegangene Stellungnahmen	6
3. Gesamteindruck	8
4. Anträge zum Bericht vom 16. Februar 2016	21
5. Anträge zu den Massnahmenblättern vom 16. Februar 2016	82

1. Überblick zur Mitwirkung

1.1 Ablauf der Mitwirkung und eingereichte Stellungnahmen

Die Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation (AP LU 3G) dauerte vom 7. März bis am 6. Mai 2016. Während dieser Mitwirkungsphase konnten sich alle Interessierten zum Entwurf des Agglomerationsprogramms äussern. Am 15. März 2016 fand in Luzern eine Informationsveranstaltung statt. Diese hatte zum Ziel, die Öffentlichkeit über die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms zu informieren. Eingegangen sind 51 Stellungnahmen mit rund 500 Anträgen. An der Mitwirkung haben sich 1 Bundesbetrieb, 5 Nachbarkantone, 18 Gemeinden, 8 Parteien, 17 Verbände/Vereine/Organisationen und 2 Privatpersonen beteiligt. Mit Ausnahme von Gisikon, Honau und Udligenswil haben alle Agglomerationsgemeinden an der Mitwirkung teilgenommen. Von den grossen Parteien haben sich die CVP, die Grünen, die GLP, die Jungen Grünen und die SP an der Mitwirkung beteiligt.

1.2 Fazit aus der Mitwirkung

Das AP LU 3G 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.

Das aktualisierte Zukunftsbild 2030⁺ stösst grösstenteils auf Zustimmung. Die stärkere Fokussierung gegenüber dem AP LU 2G der Strategie und somit auch der Massnahmen auf die Siedlungsentwicklung nach innen werden sehr begrüsst. Die Gesamtverkehrskonzepte stossen ebenfalls auf hohe Zustimmung. Bemerkungen bzw. Kritikpunkte konzentrieren sich u.a. auf folgende Punkte: Bewältigung der Verkehrsentwicklung ohne Schlüsselmassnahmen und Stellenwert des MIV im Verhältnis zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr bzw. umgekehrt.

1.3 Wichtige Anträge und entsprechende Anpassungen

Nachfolgend sind wichtige im Rahmen der Mitwirkung eingereichten Anträge und der entsprechende Umgang damit aufgeführt:

Schlüsselareale

Es werden mehrere Präzisierungen und Konkretisierungen bezüglich Schlüsselareale beantragt.

Verschiedene Ergänzungen und Konkretisierungen bezüglich Schlüsselareale (u.a. Transformationsgebiete) wurden in der bereinigten Fassung sowohl in den Karten als auch in den Massnahmenblättern vorgenommen.

Cartourismus

Die Thematik des Cartourismus soll nicht nur auf die Stadt Luzern beschränkt werden.

Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Federführung bei diesen Massnahmen liegt bei den Standortgemeinden und die Koordination bei LuzernPlus.

S-Bahnhaltestellen

Ein zusätzlicher Bahnhof in Horw im Gebiet Spier soll aufgenommen werden.

Eine S-Bahnhaltestelle in diesem Gebiet wurde als langfristige Massnahme ins AP LU 3G aufgenommen.

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 soweit als möglich aufgenommen. Es ist darauf hinzuweisen, dass mehrere vorgeschlagene Massnahmen bereits im AP LU 2G enthalten sind.

1.4 Aufbau des Mitwirkungsberichts

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. Jede Stellungnahme erhielt eine eindeutige Ordnungsnummer, beispielsweise 3-1. Die erste Ziffer dieser Nummer macht hierbei kenntlich, welcher Beteiligte 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 den Bericht zum Agglomerationsprogramm wurden sie Stellungnahmen nach den Zeiteinheiten des Berichts sortiert. Für die Massnahmenblätter sind die Anträge nach den verschiedenen Bereichen aufgeführt (Siedlung / Landschaft / Gesamtverkehr, ÖV, MIV, LV).

Der einzelne Antrag ist aufgenommen unter Angabe

- der Beteiligtegruppe und der Ordnungsnummer der einzelnen Stellungnahme (Titelzeile "ID"),
- des Namens des Stellungnehmenden (Titelzeile „Antragssteller“)
- der Antragsnummer (Titelzeile "Antrags-Nr."),
- der Angabe auf welche Seite des Berichts bzw. der Massnahmenblätter sich der Antrag bezieht (Titelzeile "Seitenzahl")
- der Angabe auf welches Unterkapitel des Berichts sich der Antrag bezieht (Titelzeile "Unterkapitel Bericht")
- der Formulierung des jeweiligen Antrages (Titelzeile "Antrag")
- der Formulierung der Begründung des jeweiligen Antrages (Titelzeile "Begründung für Antrag")
- der Beurteilung des Antrags aus fachlicher Sicht (Titelzeile "Fachliche Beurteilung des Antrags")
- der Angabe, wie mit dem Antrag umgegangen wird (Titelzeile "Fachliche Beurteilung des Antrags") (NB: nicht berücksichtigt; B: berücksichtigt; TB: teilweise berücksichtigt; K: zur Kenntnisnahme)

2. Eingegangene Stellungnahmen

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in der untenstehenden Tabelle nach den folgenden Kategorien sortiert:

- A Bund, Bundesstellen, Bundesbetriebe
- B (Nachbar)Kanton, kantonale Institution
- C Regionaler Entwicklungsträger, regionale Institution > Keine Eingabe
- D Gemeinde
- E Parteien
- F Weitere Organisationen (Interessenverbände, NGOs, Planungsbüros, gemeinnützige Stiftungen etc.)
- G Privatperson

ID	Antragsteller
A_1	SBB Immobilien
B_1	Kanton Zug, Amt für Raumplanung
B_2	Kanton Nidwalden, Regierungsrat
B_3	Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
B_4	Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung
B_5	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr
D_1	Gemeinde Meggen
D_2	Gemeinde Ebikon
D_3	Gemeinde Rothenburg
D_4	Gemeinde Schwarzenberg
D_5	Gemeinde Root
D_6	Gemeinde Buchrain
D_7	Gemeinde Dierikon
D_8	Gemeinde Adligenswil
D_9	Gemeinde Inwil
D_10	Bezirk Küssnacht, Ressort Planung, Umwelt und Verkehr
D_11	Gemeinde Malters
D_12	Gemeinde Emmen
D_13	Gemeinde Greppen
D_14	Gemeinde Hergiswil am See
D_15	Gemeinde Rain
D_16	Stadt Luzern, Stadtrat

<i>D_17</i>	<i>Gemeinde Horw, Baudepartement</i>
<i>D_18</i>	<i>Gemeinde Kriens, Gemeinderat</i>
<i>E_1</i>	<i>CVP Ebikon</i>
<i>E_2</i>	<i>SVP Udligenswil, Daniel Keller</i>
<i>E_3</i>	<i>Grünliberale Partei Kanton Luzern</i>
<i>E_4</i>	<i>SP Kanton Luzern</i>
<i>E_5</i>	<i>Grüne Kanton Luzern</i>
<i>E_6</i>	<i>CVP Kanton Luzern</i>
<i>E_7</i>	<i>Junge Grüne Kanton Luzern</i>
<i>E_8</i>	<i>SVP Stadt Luzern</i>
<i>F_1</i>	<i>Quartierverein Tribtschen-Langensand</i>
<i>F_2</i>	<i>BSA Zentralschweiz</i>
<i>F_3</i>	<i>Touring Club Schweiz, Sektion Waldstätte</i>
<i>F_4</i>	<i>KVK Komitee Verkehrserschliessung Kriens</i>
<i>F_5</i>	<i>IG Seetalstrasse</i>
<i>F_6</i>	<i>Pro Velo Luzern</i>
<i>F_7</i>	<i>Gewerbeverband des Kantons Luzern</i>
<i>F_8</i>	<i>Verband Luzerner Gemeinden VLG</i>
<i>F_9</i>	<i>BSLA RG Innerschweiz/Tessin</i>
<i>F_10</i>	<i>VCS Verkehr-Club Schweiz, Sektion Luzern</i>
<i>F_11</i>	<i>Pro Bahn Sektion Zentralschweiz</i>
<i>F_12</i>	<i>IG öffentlicher Verkehr IGöV</i>
<i>F_13</i>	<i>Innerschweizer Heimatschutz IHS</i>
<i>F_14</i>	<i>Sprengivereinigung, Christian Meister</i>
<i>F_15</i>	<i>K5 Mobilität, p.a. LuzernPlus</i>
<i>F_16</i>	<i>WWF Luzern</i>
<i>F_17</i>	<i>Überparteiliches Komitee "Bypass - so nicht!"</i>
<i>G_1</i>	<i>Hugo Ackermann</i>
<i>G_2</i>	<i>Christian Meister</i>

3. Gesamteindruck

Um den Gesamteindruck der Mitwirkenden zum Entwurf des AP LU 3G zu erfassen, wurden im Mitwirkungsfragebogen folgende fünf Fragen gestellt:

- Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?
- Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?
- Sind Sie mit den Strategien einverstanden?
- Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?
- Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?

In den nachfolgenden Tabellen ist das entsprechende Ergebnis mit entsprechenden Kommentaren bzw. Begründungen aufgeführt. Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

Nachbarkantone

- Die durch das AP LU betroffenen Nachbarkantone Nidwalden und Schwyz sind mit der generellen Stossrichtung des AP LU 3G, mit dem Zukunftsbild, den Strategien, den vorgeschlagenen Massnahmen und deren Priorisierung einverstanden oder mehrheitlich einverstanden.

Gemeinden

- Die grosse Mehrheit der Gemeinden, welche einen Fragebogen ausgefüllt haben, sind mit der generellen Stossrichtung des AP LU 3G einverstanden. Insbesondere werden der Fokus auf die Innenentwicklung und die Gesamtverkehrskonzepte begrüsst.
- Einverstanden oder zumindest mehrheitlich einverstanden sind fast alle mitwirkende Gemeinden mit dem Zukunftsbild und mit den vorgeschlagenen Strategien.
- Mehrheitlich einverstanden oder einverstanden sind zudem die allermeisten Gemeinden mit den aufgezeigten Massnahmen und deren Priorisierung.

Parteien sowie Verbände / Organisationen

- Mehrere Parteien sind mit der generellen Stossrichtung, mit dem Zukunftsbild, mit den vorgeschlagenen Strategien und somit auch mit den daraus abgeleiteten Massnahmen nur bedingt einverstanden. Für einzelne Parteien ist das AP LU zu stark auf die Förderung des ÖV und LV und für andere auf den MIV fokussiert.
- Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei den Verbänden und Organisationen.

A Bund, Bundesstellen, Bundesbetriebe	EINVERSTANDEN	mehrheitlich einverstanden	bedingt einverstanden	nicht einverstanden	Kommentar
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?	A_1				A_1: Die detaillierte Strategie zur Weiterentwicklung des ÖV und deren Umsetzung durch konkrete Massnahmen wird begrüsst.
Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?		A_1			
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?			A_1		A_1: Die Infrastrukturmassnahmen der Schieneninfrastruktur sind grundsätzlich über den BIF finanziert und werden in Strategischen Ausbausritten (STEP) geplant. Die Kantone sind dabei in Planungsregionen in die Planung eingebunden. Somit ist die Sicherung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur nicht Bestandteil des AP.
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?			A_1		A_1: Nur teilweise. Siehe unten bei Massnahmen.
Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?	A_1				

B (Nachbar)Kanton, kantonale Institution	EINVERSTANDEN	mehrheitlich einverstanden	bedingt einverstanden	nicht einverstanden	Kommentar
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?	B_2; B_4				B_2: Die Interessen und raumwirksamen Aufgaben des Nidwaldner Richtplanes und anderer raumplanerischer Instrumente werden aus unserer Sicht durch die Änderungen am AP Luzern nicht beeinträchtigt. Es fehlen zudem keine wichtigen Inhalte.
Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?	B_2	B_4			B_2: Es wird begrüsst, dass die Inhalte der übergeordneten Planungen der Kantone NW und SZ materiell ins Zukunftsbild eingeflossen sind. Nur so kann garantiert werden, dass die Problemlösungen überregional angegangen werden. B_4: Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel stimmen nicht mit Richtplan Kt. SZ überein.
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?	B_2	B_4			
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?		B_2; B_4			<p>B_2: Wir sind erfreut darüber, dass sich unsere Überlegungen mit Bezug auf die unbefriedigende Situation auf der Autobahn A2 in Richtung Luzern vollumfänglich mit den Dokumentationen decken. Mit der Planung des Gesamtsystems Bypass sowie den Spangen Nord und Süd wurden die wichtigsten Fundamente gelegt, damit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen in Zukunft entgegengewirkt werden kann. Wir sind überzeugt, dass sich die Verkehrssituation rund um die Agglomeration Luzern nach der Realisierung dieses Projekts wesentlich verbessert. Insb. wird die Stausituation auf der Autobahn grösstenteils eliminiert und andererseits können damit die Ausweichrouten über die lokalen Strassennetze unterbunden werden. Diese Konstellation ist bis zum heutigen Zeitpunkt nämlich eines der Hauptprobleme, mit dem sich die Kantonspolizei NW zu befassen hat. Sobald sich die Fahrzeuge im Bereich Lopper (A2/A8-Einmündung) stauen, verlassen viele Fahrzeuglenker bei den Ausfahrten Hergiswil oder Stans-Nord die Autobahn A2. Da rund um das Dorf Hergiswil absolut keine Umfahrungsmöglichkeiten bestehen, ist das Strassennetz auch auf der Kantonsstrasse (KH1) sehr schnell überlastet. Dies ist speziell für Lenker von Fahrzeugen der Blaulichtorganisationen eine unbefriedigende Situation, weil damit der Weg in Richtung Norden auf der Autobahn als auch auf der Kantonsstrasse nur sehr mühsam zu befahren und mit grossem zeitlichem Verlust verbunden ist. Mit der Autobahnsanierung des Teilstücks ab der Verzweigung Lopper bis zur Kantongrenze NW/LU kann der Pannestreifen bei grossem Verkehrsaufkommen zu einem Verflechtungsstreifen umgenutzt werden. Es muss in Zukunft dafür gesorgt sein, dass der weitere Verlauf der Autobahn A2 jedoch bis zum Beginn Bypass ohne Unterbrüche auf drei Spuren ausgebaut wird. Ansonsten erweist sich die Planung als zwecklos.</p> <p>Auf dem kantonalen Netz weist speziell die Seestrasse (KH1) durch das Dorf Hergiswil Schwachstellen für den LV und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) auf. Weil dieser Streckenteil zur nationalen Veloroute gehört, ist es Pflicht, Verbesserungen anzustreben. Während auf beiden Seiten des Dorfes gute Bedingungen mittels kombiniertem Rad- und Gehweg geschaffen wurden, sind die Zweiradfahrer und Freizeitsportler auf dem Zwischenstück durch das Dorf einem grösseren Unfallrisiko ausgesetzt. Besonders an Wochenenden ist dieses Teilstück von den erwähnten Personengruppen stark frequentiert. Da kommt es unweigerlich zu Friktionen mit dem übrigen Verkehr, weil unter anderem das Überholen von langsameren Fahrzeugen erschwert wird. Das führt dazu, dass sich speziell Kinder und ältere Personen mit ihren Zweirädern unsicher fühlen und sich auf das Trottoir begeben. So wird das Unfallrisiko jedoch nur verlagert und es ergeben sich wiederum Konflikte mit den</p>

					<p>Fussgängern und FäG-Benützern. Erschwerend erachten wir die Tatsache, dass insb. von den seeseitigen Liegenschaften gefährliche Ausfahrten in die Seestrasse führen, die den einmündenden Lenkern aufgrund deren Umfriedungen kaum Einblick auf das Trottoir gewähren.</p> <p>Aus all den erwähnten Gründen und mit Bezug auf die Verkehrssicherheit unterstützt der Kanton NW die Umnutzung des zb-Trasses, bzw. die Realisierung eines Fuss- und Velowegs durch das Dorf Hergiswil, nach der Erstellung des neuen zb-Tunnels vollumfänglich. Zur Realisierung braucht es aber die Einbindung von allen möglichen Stellen wie Gemeinden, Kanton, Polizei, Vertreter von velofreundlichen Organisationen etc.</p>
Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?	B_4	B_2			

D Gemeinde	EINVERSTANDEN	mehrheitlich einverstanden	bedingt einverstanden	nicht einverstanden	Kommentar
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?	D_1; D_2; D_3; D_4; D_5; D_7; D_8; D_10; D_13; D_17; D_18	D_6; D_12; D_16	D_11		<p>D_2: Erfreulich ist der stärkere Fokus auf die Innenentwicklung gegenüber dem AP LU 2G. Die Aufnahme von Schlüsselarealen in Transformationsgebieten und Ortskernen sind von hoher raumplanerischer Relevanz. Das künftige Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen auf die kantonalen Hauptentwicklungsachsen sowie die Zentren hin zu konzentrieren ist für uns zwingend. Durch die Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach aussen werden die Gestaltung und die Aufenthaltsqualitäten im dichten Siedlungsgebiet immer wichtiger. Insb. auch die Abstimmung der Nutzungen mit den bestehenden und künftigen Infrastrukturen ist von hoher Relevanz.</p> <p>Die Integration der Weiler und Weilerzonen ins AP LU 3G ist zweckmässig und notwendig. Es besteht ein hoher Handlungsbedarf um den Vorgaben der Raumplanungsverordnung und dem revidierten kantonalen Richtplan gerecht zu werden.</p> <p>Die Integration der GVK ins AP wird sehr begrüsst. Diese Massnahmen sind zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr dringend notwendig und werden mit der Priorisierung in den Massnahmenblättern auch ersichtlich. Der Einbezug des Gesamtkonzeptes RBus mit der Verlängerung der Linie 1 über den Bushub Ebikon bis zur Mall of Switzerland ist ebenfalls sehr erfreulich und aufgrund der Siedlungsentwicklung im Rontal unabdingbar.</p> <p>Der LV wird im AP LU 3G verstärkt einbezogen und weiter optimiert. Zukünftig soll nicht nur in der Stadt Luzern sondern auch im Agglomerationsraum der LV stärker in Richtung eines besseren Modal-Splits gefördert werden.</p> <p>Die Aufnahme der Passerelle über die Kantonsstrasse (Löwen-Wydenhof) ist sehr erfreulich. Uns wäre jedoch die Aufnahme dieser Massnahme innerhalb eines LV-Paketes „Längs- und Quervernetzung“ lieber, so dass wir auch die entsprechenden Freiheiten bei der Umsetzung der einzelnen Teilmassnahmen haben. Es ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres LV-Netz anzustreben, welches die Zugänglichkeit zu Wohn- und Arbeitsquartieren sicherstellt. Mit sicheren und direkten Radverkehrsanlagen zwischen den Zentren besteht zudem ein hohes Potenzial durch attraktive Verbindungen den LV-Anteil zu erhöhen.</p> <p>D_3: Grundsätzlich ist das AP LU 3G eine Weiterentwicklung der früheren Programme. Im AP LU 3G wird der Fokus noch stärker auf die Innenentwicklung und GVK für die Zentren gelegt. Diese Stossrichtung wird grundsätzlich als sinnvoll und zielführend</p>

					<p>erachtet.</p> <p>D_7: Gemeinsam mit LuzernOst unterstützen wir die Aufnahme des Höhenweges im Rontal sowie den Fussgängerweg entlang der Ron.</p> <p>D_11: Der Perimeter des AP Luzern 3. Generation ist unbefriedigend. Obschon Malters nach Definition des Bundes zur Agglomeration von Luzern gehört, wird die Grenze im AP im Westen ohne Malters definiert. Bei praktisch allen Themen endet der Planungserimeter in Littau.</p> <p>D_12; D_16: Der Bericht ist schwer lesbar.</p> <p>D_16: Das AP zeigt auf, wie ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bewältigt werden soll. Ein grenzenloses Wachstum ist längerfristig aber weder ökologisch, technisch noch finanziell tragbar. Wir vermissen im AP Strategien und Massnahmen, wie das Verkehrsaufkommen mittelfristig stabilisiert sowie umwelt-, sozial- und wirtschaftsverträglich bewältigt werden kann. Der Stadtrat kann grundsätzlich zum Entwurf des AP LU 3G unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit des städtischen Anteils an den Gesamtkosten zustimmen.</p>
Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?	D_1; D_4; D_5; D_7; D_8; D_10; D_13; D_18	D_2; D_6; D_11; D_12; D_16; D_17	D_3		<p>D_3: Mit Ausnahme der Siedlungsbegrenzungslinien kann sich der Gemeinderat Rothenburg mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden erklären.</p> <p>D_12: Teilweise werden die Aussagen zu standortgenau gemacht, teilweise zu ungenau. Das macht die Karte "Synthese-Zukunftsbild 2035" schwer lesbar.</p> <p>D_16: Die Wirkungskontrolle wird begrüsst. Die vorgestellten Indikatoren (Modal Split, Unfälle, Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen) lassen jedoch kaum eine Beurteilung zur Umwelt und Lebensqualität zu.</p>
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?	D_1; D_2; D_4; D_5; D_7; D_8; D_18	D_6; D_10; D_12; D_13; D_16; D_17	D_3; D_11		<p>D_5: Das Wachstum soll auf den Hauptachsen stattfinden.</p> <p>D_6: Die Strategie und Massnahmen von Gütertransporten auf den Schienen fehlen im Rontal und Perlen.</p> <p>D_11: Die Strategie beim Thema ÖV sollte flächendeckender gestaltet werden. Eine Busverbindung Malters-Kriens fehlt in der Planung.</p> <p>D_16: Teilweise werden Zielkonflikte zwischen einzelnen Teilstrategien verortet.</p>
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?	D_1; D_4; D_8; D_17	D_2; D_5; D_7; D_10; D_11; D_12; D_13; D_16; D_18	D_6	D_3	<p>D_5: Die Arbeitsgebiete im Rontal sind in erster Priorität nach innen zu verdichten, bevor weitere Gebiete eingezont werden (Siehe Anträge).</p> <p>D_12: Es ist zu klären und besser anzugeben, wie die einzelnen Massnahmen finanziert werden sollen.</p> <p>D_18: Die Buslinie 21 via Motelstrasse fehlt als Massnahme.</p>
Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?	D_1; D_4; D_5; D_7; D_8; D_10; D_13; D_17	D_2; D_6; D_11; D_12; D_16; D_18	D_14	D_3	<p>D_3: Das System der Bewertung, Priorisierung und Aufteilung der Massnahmen wird grundsätzlich als gut befunden. Es gilt diesbezüglich die Anträge unter den jeweiligen Massnahmen zu beachten.</p> <p>D_18: Mit dem generellen Vorgehensschema zur Priorisierung (Bericht, S. 160) ist die Gemeinde Kriens einverstanden. Zu einigen Projekten wurden Anträge formuliert (vgl. Punkt 3).</p>

E Parteien	EINVERSTANDEN	mehrheitlich einverstanden	bedingt einverstanden	nicht einverstanden	Kommentar
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?	E_6	E_1; E_7	E_2; E_4; E_5; E_8	E_3	<p>E_2: Die verschiedenen Verkehrsträger sollten bedarfsorientiert aufeinander abgestimmt werden. Diese kommen im Planungsbericht nur teilweise befriedigend zum Ausdruck. Wie in den beiden vorherigen AGP ist eine teilweise einseitige Priorisierung des ÖV festzustellen. Für die SVP bleibt der Tiefbahnhof das grösste Fragezeichen: Wo bleibt der Plan B, falls die finanziellen Mittel in Bern nicht gesprochen werden sollten?</p> <p>E_3: Das Ergebnis des AP ist eine Ansammlung von Massnahmen, die die Kapazität erhöhen, nicht aber als ein Ganzes die Zentren entlasten und aufwerten.</p> <p>Künftige Entwicklungen, die das digitale und das Informationszeitalter in den nächsten 20 Jahren hervorbringen, werden nicht angesprochen.</p> <p>Konkret fokussiert das AP auf Massnahmen, die die Verbindungen in das Zentrum der Stadt Luzern verbessern und stark ausbauen (Tiefbahnhof, Bypass A2, Spange Nord, Spange Süd, Takterhöhung S-Bahnen). Dies kann im Zentrum von Luzern neue Engpässe erzeugen. V.a. die grossen Ausbauprojekte Bypass, Spange-Nord und Spange Süd werden in dieser überdimensionierten Ausgestaltung mehr MIV in die Zentren bringen.</p> <p>Die zu den Spangen gehörenden FlaMa für den ÖV werden in diesem Bericht immer noch nicht konkretisiert. Dies wäre beim hohen Detaillierungsgrad der Vorlage aber unbedingt notwendig.</p> <p>Einige Massnahmen wirken gegensätzlich: z.B. wird mit der Spange Süd mehr MIV-Verkehr in das Zentrum gelockt, den man eigentlich mit den P+R-Anlagen ausserhalb behalten will.</p> <p>E_6: Wir unterstützen das AP LU 3G. Wichtig erscheint uns, dass gegenüber der Öffentlichkeit und dort insb. gegenüber der Landschaft stets die Bedeutung des AP für den ganzen Kanton LU aufgezeigt wird. Da und dort werden Bedenken im Rahmen der Mittelverteilung aufkommen. Diese Ängste sind ernst zu nehmen.</p> <p>Der koordinierte Einsatz des Kantons Luzern beim Bund für die Vorhaben Durchgangstiefbahnhof und Bypass ist zu forcieren.</p> <p>E_7: Grundsätzlich sind wir mit den Stossrichtungen einverstanden, mit den überrasenden MIV-Projekten sind wir jedoch nicht einverstanden.</p> <p>E_8: Mit grosser Freude nimmt die SVP Stadt Luzern zur Kenntnis, dass die beiden Schlüsselemente «Bypass/Spange» und «Tiefbahnhof» nun mit «grösster Dringlichkeit zu realisieren sind» Leider wird ein weiteres grosses Schlüsselement zur Lösung der generellen Verkehrsprobleme, jene eines «Grossraumparkings» (Musegg oder Metro) nur am Rande erwähnt und scheint nicht ein Teil der Stossrichtung des AP LU 3G zu sein.</p> <p>Wie auch schon in den zwei vorhergehenden AP's ist eine teilweise einseitige Priorisierung des ÖV zu erkennen. Abgesehen von Schlüsselprojekt «Bypass/Spange» werden keine effiziente Massnahmen aufgezeigt, welche dem MIV zu Gute kommen.</p>
Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?	E_6	E_1; E_7	E_2; E_3; E_4; E_5; E_8		<p>E_2: Die freie Wahl des Verkehrsmittels gilt für die SVP als zentraler Bestandteil unserer Mobilitätspolitik. Da der MIV teilweise im städtischen Bereich stark eingeschränkt werden soll, ist dies Verfassungsartikel zunehmend in Frage gestellt.</p> <p>E_3: Berücksichtigung zukünftiger Mobilitätsmöglichkeiten werden nicht einbezogen; Tangentialverbindungen zwischen den ESP werden unzureichend thematisiert; Die Sanierungsgebiete Wohnen beschränken sich nur auf aktuelle Projekte.</p>

				<p>E_4: Das Zukunftsbild 2035 ist kaum verständlich. Das Zukunftsbild 2035 setzt die realisierten Grossprojekte Bypass und Durchgangsbahnhof voraus, was unrealistisch ist. Ersteres erachten wir als unnötig, ja kontraproduktiv, weil 80% des MIV hausgemacht ist und folglich das Stadtzentrum nicht entlastet wird. Mit grösster Wahrscheinlichkeit wird selbst die 1. Etappe des Durchgangsbahnhofs, der Tief-/Kopfbahnhof nicht im STEP Ausbauschnitt 2030 aufgenommen. Die Prioritäten im Metropolitanraum bzw. bei der Städteallianz Zürich liegen beim Brüttenertunnel und dem 4. Gleis Zürich Stadelhofen. Eine Vorfinanzierung durch den Kanton ist aufgrund der finanziellen Situation nicht zu erwarten. Somit kann mit einer Realisierung bis 2035 leider nicht gerechnet werden.</p> <p>E_5: Das Zukunftsbild 2035 setzt den realisierten Bypass voraus, was unrealistisch und wenig zielführend ist. Wir erachten dieses Grossprojekt als unnötig, ja kontraproduktiv, weil 80% des MIV hausgemacht sind und folglich das Stadtzentrum nicht entlastet wird.</p> <p>E_6: Ist nur realistisch und zukunftsfruchtig, wenn die beiden Grossprojekte (Durchgangsbahnhof und Bypass) realisiert werden können.</p> <p>E_7: Mit dem Bild grundsätzlich einverstanden, die Zielsetzungen der Einwohner und Beschäftigten in den ÖV Güteklassen sind jedoch zu verhalten und zielen nicht auf eine deutliche Verbesserung der Erschliessung sowie innere Verdichtung hin.</p> <p>E_8: Die «Verdichtung nach Innen» wird als richtiger Ansatz gewertet, doch auch dieser Strategie werden sehr bald die Grenzen gesetzt. Eine Versichtung durch Verminderung der individuellen Freiraum- bzw. Wohnfläche ist nur bedingt umsetzbar. Mit der Vorgabe betreffend «Haushälterischer Umgang mit dem Boden» lässt sich eine Verdichtung effektiv nur durch höheres Bauen erreichen. Diesbezüglich fehlt eine klare Aussage zur Akzeptanz des Baus von höheren bzw. Hochhäusern. Es wird als Widerspruch angesehen, dass einerseits «Standorten für spezifische Wohnbedürfnisse» festgelegt werden sollen (was darunter auch zu verstehen ist?), andererseits auf die Ausscheidung von «Wohnlagen für exklusive Bedürfnisse» verzichtet werden soll. Durchmesserlinien ergeben zwar für die (von diesem Angebot angesprochenen) ÖV-Nutzer ein persönlicher Komfortgewinn, können jedoch nicht direkt als Angebotserweiterung angesehen werden. Durchmesserlinien können auch zu Verwirrungen bei Passagieren führen, auch ist die Fahrplanstabilität bei solchen Linien eher gefährdet.</p>	
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?	E_6		E_1; E_3; E_4; E_5; E_7	E_2; E_8	<p>E_2: Wie bereits oben erwähnt, ist die Entwicklung des zunehmenden MIV in Frage gestellt. Der Bericht gibt keine detaillierte Auskunft, wie das in Bezug auf raumplanerische Aspekte geschehen soll.</p> <p>E_3: Die Strategie für das Zentrum der Stadt Luzern stimmt für die GLP nicht: Zuviel MIV-Verkehr wird noch in das Zentrum gelenkt und gelockt; Das P+R-Konzept ist zu wenig konsequent. Dies muss stärker zum tragen kommen (z.B. Anlagen bei der Allmend, Würzenbach, Friedenthal/Sedel; Die tangentialen Verbindungen (ÖV, MIV und LV) zwischen den ESP haben zu wenig Gewicht.</p> <p>E_4: Nein, es bestehen Zielkonflikte zwischen den einzelnen Teilstrategien (Zum Beispiel: Naherholung und Strassenbau).</p> <p>Falls die Verkehrszunahme bis 2030 wie prognostiziert beim ÖV 40% (Ziffer 3.3.3) und beim MIV ca. 20% (Ziffer 3.4.3) beträgt, kann der Verkehr ohne Grossprojekte, siehe oben, mit den übrigen punktuellen Massnahmen gemäss AP3G nicht bewältigt werden. Es fehlen Strategien bzw. Alternativen, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist, insb. wie der Modal-Split in der Agglomeration erhöht werden kann. Im</p>

				<p>AP 3G ist dies als allgemein anerkanntes Ziel enthalten.</p> <p>E_5: Falls die Verkehrszunahme bis 2030 wie prognostiziert beim ÖV 40% und beim MIV ca. 20% beträgt, kann der Verkehr ohne Grossprojekte Bypass und Durchgangsbahnhof mit den übrigen punktuellen Massnahmen gemäss AP3G kaum bewältigt werden. Es fehlen Strategien, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist, insb. wie der Modal-Split in der Agglomeration erhöht werden kann. Im AP 3G ist dies als allgemein anerkanntes Ziel enthalten.</p> <p>Umweltaspekte werden in der künftigen Verkehrsgestaltung kaum berücksichtigt. In eine gute Strategie würde auch diese gewichtigen Faktoren einfließen.</p> <p>E_6: Sie sind eine logische Konsequenz der neuen rechtlichen und gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen.</p> <p>E_7: In den Bereichen ÖV, LV und Siedlungsentwicklung sind wir mit den Stossrichtungen einverstanden. Im MIV-Bereich wird jedoch der Fokus auf Kapazitätserhöhungen (Bypass, Spangen Nord-Süd) gelegt, die das Stadtzentrum nicht effektiv vom Verkehr entlasten.</p> <p>E_8: Nach unserer Ansicht wird zu wenig auf die Entwicklung des zunehmenden MIV eingegangen. Sollten beim MIV die Plafonierungs- bzw. sogar Reduktionsszenarien nicht eintreten, sehen die Strategien keinen Ausweg vor.</p>	
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?	E_6		E_1; E_4; E_5; E_7; E_8	E_2; E_3	<p>E_2: Der Auftrag ist in Bezug auf den ÖV – Planung erfüllt. Beim MIV fehlen konkrete Massnahmen, um das zu erwartende zusätzliche Verkehrsvolumen bewältigen zu können. Insb. das Gewerbe im Zentrum Luzerns sowie im Aggloraum wird in den kommenden Jahren bei den stetig zunehmenden Verkehrszusammenbrüchen zu leiden haben. Es ist daher mit einer weiteren Abwanderung des Gewerbes zu rechnen.</p> <p>E_3: Das „Schlüsselprojekt“ Tiefbahnhof (Durchgangsbahnhof) mit den zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen, sowie die weiteren vorgesehenen Massnahmen für ÖV und LV unterstützen die Grünliberalen.</p> <p>Die Massnahmen für den MIV (Bypass, Spurerweiterung A2/A14, Spange Nord, Spange Süd) beurteilen wir als überdimensioniert. Im Zusammenspiel mit anderen Massnahmen verfehlen sie die Verkehrsziele.</p> <p>V.a. die Spange Süd ist eine problematische und teure Massnahme, die die Lebensqualität im Quartier Triebtschen verschlechtert, mehr Verkehr anzieht und dadurch die gewünschte Entlastung aufhebt. Die dafür versprochenen FlaMa fehlen.</p> <p>Es fehlt ein ernsthaftes Konzept für eine autoarme Siedlungsentwicklung.</p> <p>Für die Parkierung (MIV) im Zentrum und in den ESP braucht es ein klares und konsequenteres P+R-System.</p> <p>E_4; E_5: Die Massnahmen reichen nicht aus um den Verkehr bis 2035 nachhaltig und zuverlässig abzuwickeln. Siehe oben. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öV werden zu wenig konsequent gefördert. Die Massnahmen berücksichtigen die verschiedenen Umweltaspekte zu wenig.</p> <p>E_4: Die ÖV-Massnahmen widersprechen den Aussagen in Ziffer 3. Im einleitenden Abschnitt werden unter anderem Direktverbindungen und Reisezeiten als entscheidende Angebotsmerkmale bezeichnet. Bahn und Bus erfüllen unterschiedliche Aufgaben. Das Kappen von Buslinien an der letzten Bahnstation vor Luzern ist grundsätzlich ungünstig und fragwürdig. Die Züge sind bereits voll. Der zusätzliche Umsteigevorgang Bus/Bahn bei Wind und Wetter bedeutet einen Nachteil für die ÖV-Kunden (Komforteinbusse).</p> <p>Mit der Busspur Pilatusstrasse haben sich die Voraussetzungen signifikant verändert und für den Busbetrieb verbessert. Die Busse gelangen aus dieser Richtung zügig</p>

					<p>zum Bahnhof, der Fahrzeitverlust wurde um Minuten verringert. Die Situation wird noch zusätzlich mit der Schaffung von Durchmesserlinien und dem 2. Perron durch Verminderung der Eigenbehinderung entschärft. Die Behinderungen – auch der R-Busse – finden weiter aussen statt.</p> <p>E_7: Die Jungen Grünen Kanton Luzern begrüßen die zahlreichen Massnahmen zur Verbesserung des LV-Netzes. Im ÖV Bereich sind wir grundsätzlich mit den Massnahmen einverstanden, wenige bedürfen noch Verbesserungsmaßnahmen. Im MIV-Bereich sind wir ganz klar mit den Millionengrossprojekten nicht einverstanden.</p> <p>E_8: Mit der Realisierung eines Grossraumparkings (Musegg/Metro) können sicher an prägnanten Bereichen einzelne PP aufgehoben werden. Eine 1 zu 1 Kompensation (von bis zu 600 PP) wird von der SVP Stadt Luzern abgelehnt. Es muss weiterhin ein genügend grosses Angebot an Kurzzeit-Oberflächen-PP in der Innenstadt angeboten werden.</p> <p>Das erwähnte «Verkehrskonzept für den Car-Tourismus» soll nicht nur «kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen» oder «mittelfristige Umnutzungen» enthalten, sondern eine Strategie zur längerfristigen Lösungsfindung aufzeigen. Mit der Realisierung eines Grossraumparking (Musegg/Metro) muss nicht nur ein Ersatz für die Car-PP am Schwanenplatz, sondern auch eine Lösung zur Aufnahme der Inseli-Car-PP geschaffen werden.</p> <p>Bei den MIV-Massnahmen fehlt die Einbindung der Vision einer «Grossraumparkierungsanlage». Ob das «Parkhaus Musegg» oder «Metro» beide Projekte hätten grössere Auswirkungen auf Parkierung und Verkehrsfluss des MIV und sollten von der Dimension her im überregionalen AP eingebunden sein.</p>
Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?	E_6	E_3; E_7	E_2; E_4; E_5; E_8		<p>E_2: Die Massnahmenpakete mittels einer ABC-Priorisierung sind sinnvoll. Die einseitige Buspriorisierung auf Kantons- und Gemeindestrassen lehnen wir ab.</p> <p>E_3: Die Einteilung erachten wir als plausibel und realistisch.</p> <p>E_4; E_5: Ungenügende Massnahmen. Projekte und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öv müssen konsequent priorisiert werden.</p> <p>E_6: Die CVP Kanton Luzern geht davon aus, dass die Priorisierung im Rahmen des Strassenbauprogrammes eingehend diskutiert wird. Somit sehen wir aktuell keinen Bedarf, die „Topfzuteilung“ zu hinterfragen.</p> <p>E_7: Die Priorisierung macht aus finanzieller Sicht eindeutig Sinn.</p> <p>E_8: Eine einseitige Buspriorisierung auf Gemeindestrassen, zum Beispiel wie nun bei der Spitalstrasse mit der elektronischen Busspur vorgesehen, wird von uns abgelehnt.</p>
F Weitere Organisationen	EINVERSTANDEN	mehrheitlich einverstanden	bedingt einverstanden	nicht einverstanden	Kommentar
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?	F_5	F_2; F_3; F_7; F_9; F_11; F_12; F_14	F_6; F_10; F_13; F_16; F_17	F_16	<p>F_3: Der TCS setzt sich für ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger ein, was im Bericht auch mehrheitlich zum Ausdruck kommt. Trotzdem darf der Ausbau des ÖV, den der TCS grundsätzlich unterstützt, nicht einseitig zu Lasten des MIV passieren (vgl. Bemerkung GVK).</p> <p>Es ist begrüssenswert, dass die drei AP 1G bis 3G aufeinander aufbauen und gut miteinander abgestimmt sind. Es ist ein logischer, roter Faden zu erkennen.</p> <p>Die Kosten für die einzelnen Massnahmen-Pakete sind immens. Hier stellt sich die Frage, welche Projekte tatsächlich innert nützlicher Frist realisiert werden können – und wo wohl eher Wunschdenken angesagt ist. In diesem Zusammenhang kommt im Bericht zuwenig zum Ausdruck, wie in diesem oder jenem Falle der Plan B, also das</p>

					<p>Alternativszenario, aussehen würde.</p> <p>F_6: Die Fokussierung auf das Grosse Strassenprojekt Bypass und Spange Nord sind nicht zukunftsfruchtig und werden kaum eine Entlastung der Innenstadt bringen, da einfach mehr Verkehr angezogen wird. Zudem belastet die Spange Nord das Schlossbergquartier unverhältnismässig.</p> <p>F_7: Der KGL unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung des AP LU 3G. Es werden sämtliche Verkehrsträger und deren mögliche Entwicklung im Agglomerationsraum Luzern miteinbezogen und aufeinander abgestimmt. Der KGL ist überzeugt, dass nur eine konsequente Gesamtverkehrsentwicklung, welche alle Verkehrsträger, zweck- und -wege miteinschliesst, die Agglomeration Luzern weiterbringt und breit akzeptiert wird. Es ist zudem eine klare Weiterentwicklung der AP (1G bis 3G) zu erkennen. Sie bauen aufeinander auf und sind miteinander abgestimmt.</p> <p>Die Kosten für die einzelnen Massnahmen-Pakete sind immens. Hier stellt sich die Frage, welche Projekte tatsächlich innert nützlicher Frist realisiert werden können – und wo wohl eher Wunschdenken angesagt ist. In diesem Zusammenhang kommt im Bericht zu wenig zum Ausdruck, wie bei den wichtigen Projekten der Plan B, also das Alternativszenario, aussehen würde.</p> <p>F_9: Grundsätzlich dürfte das AP LU 3G kürzer gefasst sein: Wiederholungen und Einleitungen in den verschiedenen Kapiteln vermeiden.</p> <p>F_13: Einverständnis, soweit wir uns mit der Thematik auseinandergesetzt haben.</p> <p>F_15: Die K5 Mobilität begrüsst den Entwurf des AP LU 3G grundsätzlich. Da das vorliegende Programm mitunter zahlreiche Massnahmen unter Federführung der Gemeinden – mit Kostenfolgen in Millionenhöhe – beinhaltet, ist es zur Erreichung der beabsichtigten Programmziele unerlässlich, dass der Kanton und die Gemeinden im Sinne der obigen Ausführungen eine partnerschaftliche Umsetzung anstreben.</p> <p>F_17: Die Anliegen von Kriens, v.a. was den Ortseingang und das Zentrum betrifft, werden nicht berücksichtigt.</p>
Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?	F_5; F_11	F_2; F_3; F_6; F_7; F_9; F_13; F_14; F_17	F_10; F_12; F_16	F_16	<p>F_3: Die Mobilität, ob auf Strasse oder Schiene, wird sich in den nächsten Jahren dynamisch weiterentwickeln. So fehlen uns im Zukunftsbild 2035 konkrete Aussagen zu neuen Mobilitätsformen, verbunden mit Ansprüchen, die solche Mobilitätsformen an die Infrastruktur stellen.</p> <p>F_7: Das Zukunftsbild ist eine gute Zusammenfassung und Visualisierung des AP.</p> <p>Die Mobilität, ob auf Strasse oder Schiene, wird sich in den nächsten Jahren dynamisch weiterentwickeln. Es fehlen daher im Zukunftsbild konkrete Aussagen zu neuen Mobilitätsformen, verbunden mit Ansprüchen, die solche Mobilitätsformen an die Infrastruktur stellen.</p> <p>F_9: Die Kernergänzungen mit Schwerpunkt Wohnen im Bereich der Megger- und Horwerhalbinsel sind undifferenziert: Auffüllung wichtiger Landschaftsräume.</p> <p>F_10: Das Zukunftsbild 2035 setzt den realisierten Bypass voraus, was unrealistisch und wenig zielführend ist. Wir erachten dieses Grosse Projekt als unnötig, ja kontraproduktiv, weil 80% des MIV hausgemacht sind und folglich das Stadtzentrum nicht entlastet wird.</p> <p>F_12: Das Zukunftsbild 2035 setzt die realisierten Grosse Projekte Bypass und Durchgangsbahnhof voraus, was unrealistisch ist. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird selbst die 1. Etappe des Durchgangsbahnhofs, der Tief-/Kopfbahnhof nicht in den FABI STEP AS2030 aufgenommen. Die Prioritäten im Metropolitanraum bzw. bei der Städteallianz Zürich liegen beim Brüttenertunnel und</p>

					<p>dem 4. Gleis ZH Stadelhofen. Gemäss Rahmenplan SBB für Zug vom 26.4.2016 figuriert der Durchgangsbahnhof Luzern erst im 4. Entwicklungsschritt nach dem Zimmerberg-Basistunnel. Eine Vorfinanzierung durch den Kanton ist aufgrund der finanziellen Situation nicht zu erwarten. Somit kann mit einer Realisierung bis 2035 leider nicht gerechnet werden.</p> <p>F_13: Einverständnis, soweit wir uns mit der Thematik auseinandergesetzt haben.</p> <p>F_16: Das Zukunftsbild 2035 setzt den realisierten Bypass voraus, was unrealistisch und wenig zielführend ist. Wir erachten dieses Grossprojekt als unnötig, ja kontraproduktiv, weil 80% des MIV hausgemacht sind und folglich das Stadtzentrum nicht entlastet wird.</p> <p>F_17: Unser Komitee kann den Bypass in der vorgesehenen Variante nicht unterstützen. Insofern sind wir mit dem Zukunftsbild, das den Bypass als Verkehrsmassnahme MIV vorsieht, nicht einverstanden. Massnahme Spange Süd ist zeitlich zusammen mit dem Bypass zu verwirklichen (und nicht C).</p>
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?	F_5; F_11	F_2; F_9; F_14	F_3; F_6; F_7; F_10; F_12; F_13; F_16; F_17	F_16	<p>F_3: Im Bericht wird wiederholt betont – zum ersten Mal auf Seite 9 – dass der ÖV zielgerichtet wachsen können muss. Zudem soll der anstehende Mehrverkehr bevorzugt mit dem ÖV abgewickelt werden.</p> <p>Zum MIV wird geschrieben, dass ihm der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden soll. Was heisst das konkret? Wir erwarten, dass gesamtheitlich betrachtet auch der MIV, d.h. der wirtschaftliche und private Individualverkehr, zielgerichtet wachsen können muss, z.B. in Gebieten wie Luzern Süd, in der Stadt Luzern etc. Die freie Wahl des Mobilitätsmittels muss auch in Zukunft gewährleistet sein.</p> <p>F_7: Wie sich der Bericht liest, scheint sich dieser hauptsächlich auf den Personentransport zu beziehen. Der zu erwartende Mehrverkehr soll gemäss dem Bericht hauptsächlich durch den öV getragen werden. Der Wirtschaftsverkehr (Handwerker und Dienstleister, Warentransport, Geschäftsverkehr, organisierter Personenverkehr) kann jedoch kaum oder gar nicht auf den öV umsteigen. Diesem Umstand wird im Bericht keine Rechnung getragen. Es scheint so zu sein, dass der Wirtschaftsverkehr unter dem MiV subsumiert wird und damit grundsätzlich von den Massnahmen im Strassenverkehr profitieren soll. Zum MiV wird geschrieben, dass ihm der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden soll. Was heisst das jedoch konkret? Der MiV muss die Möglichkeit haben, zielgerichtet zu wachsen.</p> <p>Ein gut funktionierender Wirtschaftsverkehr ist eine Grundbedingung für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort und somit für die Lebensqualität in der Region. Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsverkehrs muss somit oberste Priorität haben. Diesem Aspekt muss im gesamten Bericht unbedingt mehr Bedeutung beigemessen werden.</p> <p>Die Förderung des Wirtschaftsstandorts sowie die herausragende wirtschaftliche Bedeutung des Hauptzentrums werden in der Strategie hervorgehoben. Es müssen entsprechend genügend Gewerbeflächen zur Verfügung stehen, damit ansässige Unternehmen expandieren können und sich neue Unternehmen ansiedeln.</p> <p>F_9: Die zeitgleiche Planung der Landschafts-, Frei- und Aussenraumplanung, in Abwägung anderer Aspekte, sollte ein wichtiger Bestandteil der Strategie sein.</p> <p>F_10: Falls die Verkehrszunahme bis 2030 wie prognostiziert beim ÖV 40% und beim MIV ca. 20% beträgt, kann der Verkehr mit den punktuellen Massnahmen gemäss AP3G kaum bewältigt werden. Es fehlen Strategien, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist, insb. wie der Modal-Split zu Gunsten des öV und das Fuss- und</p>

				<p>Veloverkehrs in der Agglomeration erhöht werden kann. Im AP3G ist dies als allgemein anerkanntes Ziel enthalten aber mit keinen expliziten Massnahmeblättern umgesetzt.</p> <p>Umweltaspekte werden in der künftigen Verkehrsgestaltung kaum berücksichtigt. In eine gute Strategie würden auch diese gewichtigen Faktoren einfließen.</p> <p>F_12: Falls die Verkehrszunahme bis 2030 wie prognostiziert beim ÖV 40% beträgt, kann der Verkehr ohne Grossprojekte mit den übrigen punktuellen Massnahmen gemäss AP3G nicht bewältigt werden. Es fehlen Strategien bzw. Alternativen, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist, insb. wie der ÖV-Anteil in der Agglomeration erhöht werden kann. Im AP3G ist dies als allgemein anerkanntes Ziel enthalten.</p> <p>F_13: Die Strategien sind richtig angesetzt, entscheidend für die Qualität der Entwicklung sind jedoch die erforderlichen Massnahmen.</p> <p>F_16: Falls die Verkehrszunahme bis 2030 wie prognostiziert beim ÖV 40% und beim MIV ca. 20% beträgt, kann der Verkehr mit den punktuellen Massnahmen gemäss AP3G kaum bewältigt werden. Es fehlen Strategien, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist, insb. wie der Modal-Split zu Gunsten des öv und das Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration erhöht werden kann. Im AP3G ist dies als allgemein anerkanntes Ziel enthalten aber mit keinen expliziten Massnahmeblättern umgesetzt.</p> <p>Umweltaspekte werden in der künftigen Verkehrsgestaltung kaum berücksichtigt. In eine gute Strategie würden auch diese gewichtigen Faktoren einfließen.</p> <p>Wie werden die laufend steigenden Ansprüche vor 2035 befriedigt? Antworten auf diese Frage fehlen weitgehend.</p> <p>F_17: Die Entwicklung des MIV, die sich durch den Bypass v.a. für Kriens ergeben wird, wird unterschätzt und wird zur Entwicklungshemmung der Region Kriens und v.a. auch des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Süd führen.</p>
<p>Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?</p>	<p>F_5</p>	<p>F_2; F_3; F_7; F_11; F_14; F_17</p>	<p>F_6; F_9; F_10; F_12; F_13; F_16</p>	<p>F_3: Im Grossen und Ganzen machen die Massnahmen über die verschiedenen Verkehrsträger Sinn. Gesamtheitlich betrachtet stellen wir jedoch die hohen Kosten in Frage. Der TCS unterstützt die beiden Schlüsselmassnahmen Gesamtsystem Bypass/Spangen Nord und Süd sowie den Durchgangsbahnhof Luzern.</p> <p>Im Bericht sind uns die folgenden beiden Punkte zu wenig deutlich umschrieben:</p> <p>a) Was unternimmt der Kanton gegenwärtig und zukünftig, um die Schlüsselprojekte beim Bund zu forcieren?</p> <p>b) Wie sieht der Plan B aus bzw. mit welchen Alternativen plant der Kanton, wenn zum Beispiel das Projekt des Durchgangsbahnhofs Schiffbruch erleiden würde?</p> <p>F_7: Im Grossen und Ganzen machen die Massnahmen über die verschiedenen Verkehrsträger Sinn. Gesamtheitlich betrachtet bleiben unter anderem auch aufgrund der aktuellen finanziellen Lage des Kantons und der Gemeinden jedoch Fragezeichen bzgl. der Finanzierung der Massnahmen.</p> <p>Im Bericht werden die beiden Massnahmen Gesamtsystem Bypass inkl. Spange Nord und Süd sowie Durchgangsbahnhof wiederholt als essentiell und deren Umsetzung als dringend bezeichnet. Im Bericht sind diesbezüglich folgende Punkte zu wenig deutlich umschrieben:</p> <p>a) Was unternimmt der Kanton und weitere Akteure gegenwärtig und zukünftig, um die Schlüsselprojekte beim Bund zu forcieren? Im Bericht wird lediglich die Absicht erwähnt, jedoch keine konkreten Schritte aufgezeigt. Wer genau ist zuständig?</p> <p>b) Insb. bei der Spange Nord ist mit Widerstand aus Bevölkerung und Politik zu rech-</p>

					<p>nen, da sie durch ein bestehendes Wohnquartier führt. Was wird von Seiten der Behörden vorgenommen, damit die Spange Nord trotzdem realisiert werden kann?</p> <p>c) Wie sieht der Plan B aus bzw. mit welchen Alternativen plant der Kanton, wenn eines der Projekte nicht umgesetzt wird?</p> <p>F_9: Die Kostenangaben im Themenbereich Landschaft fehlen. Für die Umsetzung der Massnahmen sind sie von evidenter Wichtigkeit.</p> <p>F_10: Die Massnahmen genügen nicht um den Verkehr bis 2035 nachhaltig und zuverlässig abzuwickeln, siehe oben. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öv werden zu wenig konsequent gefördert. Die Massnahmen berücksichtigen die verschiedenen Umweltaspekte zu wenig.</p> <p>F_12: Die Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn ist im Grundsatz sinnvoll. Bei der Ausgestaltung der Umsteigepunkte und der Anschlüsse ist darauf zu achten, dass die erwünschte Lenkung zur S-Bahn von den Kunden akzeptiert werden kann und keine signifikante Verschlechterung gegenüber heute stattfindet. Es ist bekannt, dass Fahrgäste sensibel auf neu erzwungene Umstiege reagieren, was gemäss Erkenntnissen in der Verkehrsmodellierung mit einem Reisezeitzuschlag von bis zu 10 min berücksichtigt wird. Dies trifft insb. auf zentrumsnahe Bahnhöfe zu.</p> <p>Die ÖV-Massnahmen widersprechen den Aussagen in Ziffer 3. Im einleitenden Abschnitt werden u.a. Direktverbindungen und Reisezeiten als entscheidende Angebotsmerkmale bezeichnet. Bahn und Bus erfüllen unterschiedliche Aufgaben. Das Kappen von Buslinien an der letzten Bahnstation vor Luzern ist grundsätzlich ungünstig und fragwürdig. Die Züge sind bereits „überlastet“.</p> <p>Mit der Busspur Pilatusstrasse haben sich die Voraussetzungen signifikant verändert, d.h. für den Busbetrieb verbessert. Die Busse gelangen aus dieser Richtung zügig zum Bahnhof, der Fahrzeitverlust wurde um Minuten verringert. Die Situation wird noch zusätzlich mit der Schaffung von Durchmesserlinien und dem 2. Perron durch Verminderung der Eigenbehinderung entschärft. Die Behinderungen – auch der R-Busse – finden weiter aussen statt.</p> <p>Der Busverkehr soll generell, wo sinnvoll, priorisiert werden, nicht nur Linien mit RBus-Standard. Der MIV, nicht hingegen der LV, ist auf ein verträgliches, wirtschaftlich notwendiges Mass zu beschränken, wollen die Ziele gemäss Richtplan, AP, etc. erreicht werden. Hierzu ist der Hinweis bzgl. flächeneffizienter Verkehrsflächennutzung erwünscht.</p> <p>F_13: Umsetzung der Schlüsselareale muss mit grosser archetektorisch-städtebaulicher Sorgfalt erfolgen. Diese Voraussetzungen sind verbindlich festzuhalten.</p> <p>F_16: Die Massnahmen genügen nicht um den Verkehr bis 2035 nachhaltig und zuverlässig abzuwickeln, siehe oben. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öv werden zu wenig konsequent gefördert. Die Massnahmen berücksichtigen die verschiedenen Umweltaspekte entschieden zu wenig.</p> <p>F_17: Es fehlt die Autobahneinhausung Bypass im Raum Kriens bis zur Arsenal-Brücke. Zudem verlangen wir ein Verkehrskonzept, mit dem aufgezeigt wird, wie die Verkehrsprobleme von Kriens unter Einbezug des Zusatzverkehrs, die durch den Bypass verursacht werden, nachhaltig gelöst werden können.</p>
<p>Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?</p>		<p>F_2; F_7; F_11; F_17</p>	<p>F_3; F_6; F_10; F_12; F_14; F_16</p>	<p>F_5; F_9</p>	<p>F_3: Die Priorisierung der Massnahmenpakete in sogenannte ABC-Listen macht aus Sicht des TCS Sinn. Ob die damit verknüpften Zeithorizonte richtig sind, z.B. in Bezug auf die Spangen Nord-Süd, können wir zu wenig beurteilen.</p>

					<p>Dass die Buspriorisierungen auf Kantons- und Gemeindestrassen – im Bericht veranschlagt mit Kosten von über 60 Mio. Fr. – in der A-Liste fungieren, erachten wir als fragwürdig.</p> <p>F_7: Die Priorisierung der einzelnen Massnahmen scheint grundsätzlich sinnvoll zu sein. Eine genaue Beurteilung ist jedoch schwierig. Es stellt sich die Frage, ob die Spange Nord aufgrund seiner hohen Bedeutung für den Bypass und dem zu erwartenden Widerstand nicht eine höhere Priorität beigemessen werden sollte.</p> <p>F_9: Die Aussagen zu Terminen im Themenbereich Landschaft sind zu unkonkret.</p> <p>F_10; F_16: Siehe oben.</p> <p>Projekte und Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr sowie für den öV müssen konsequent priorisiert werden.</p> <p>F_12: Massnahmen genügen nicht.</p> <p>F_17: Unsere Forderungen (Einhausung / Verkehrslösung für Kriens durch Verkehrszunahme Bypass) sind vor einer Realisierung des Bypasses umzusetzen. Zur vorliegenden Variante des Bypasses sagen wir „so nicht!“</p>
--	--	--	--	--	---

G Privatpersonen	EINVERSTANDEN	mehrheitlich einverstanden	bedingt einverstanden	nicht einverstanden	Kommentar
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?		G_2			
Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?		G_2			G_2: Aus meiner Sicht sind die prognostizierten Zahlen (+40%) zur Zunahme der Passagierzahlen im ÖV zu gering. Beispiel: In Emmen haben die Passagierzahlen bei den E-Buslinien innert den letzten 5 Jahren um 50% zugenommen. Zudem erachte ich die Ziele zur Verschiebung im Modalsplit als zu konservativ. Der MIV-Anteil muss stärker gesenkt werden. Andere Schweizer Städte zeigen, dass das Potenzial noch gross ist.
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?		G_2			
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?		G_2			
Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?			G_2		

4. Anträge zum Bericht vom 16. Februar 2016

Umgang mit Antrag NB nicht berücksichtigt B berücksichtigt TB teilweise berücksichtigt K zur Kenntnisnahme (in der letzten Spalte)

Verweisangaben Die Kapitel- und Seitenangaben beziehen sich auf den Bericht bzw. den Massnahmenbericht, gestützt auf den RRB vom 16. Februar 2016

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
B_4	Kanton Schwyz	B_4_11	Formelles	Bericht und Massnahmenblätter	<p>Quellenverweis Richtplan Kanton Schwyz.</p> <p>Der Quellenverweis auf den Richtplan des Kantons Schwyz soll wie folgt geändert werden (Durchgestrichenes streichen und <u>unterstrichene</u> Stellen ergänzen):</p> <p>„Richtplan Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung 2002 2004 und Entwurf 2015 <u>Überarbeitung 2016</u> (zur <u>Genehmigung eingereicht</u>)“</p>	<p>Der bisherige Gesamttrichtplan wurde 2004 vom Bund genehmigt und wird auch üblicherweise als Richtplan 2004 bezeichnet.</p> <p>Die jüngste Richtplanüberarbeitung wurde am 8. März 2016 vom Regierungsrat erlassen und am 13. April 2016 vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit ist diese kantonsintern verbindlich. Die Genehmigungseingabe ist für Mai 2016 geplant.</p>	Der Quellenverweis wird angepasst.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_20	9		Es sind auch Strategien für ein geringeres Wachstum der Agglomeration zu entwickeln für den Fall, dass die das Wachstum voraussetzenden Mobilitätsangebote nicht oder nur teilweise realisiert werden können.	Das Wachstum der Agglomeration Luzern und das Mobilitätsangebot in der Agglomeration Luzern beeinflussen sich gegenseitig. Das Wachstum wird im Bericht als gegeben betrachtet, und darauf basierend werden zusätzliche Mobilitätsangebote entwickelt. Was plant der Kanton für den Fall, dass die zusätzlichen Mobilitätsangebote z.B. aus finanziellen Gründen nicht bzw. nur z.T. realisiert werden können? Wird dann das Wachstum der Agglomeration entsprechend redimensioniert? Welche Instrumente stehen dazu zur Verfügung und wie werden sie angewendet?	Das Wachstum wird unabhängig von den Mobilitätsangeboten stattfinden. Wichtig ist, dass dieses an gut erschlossenen Lagen (u.a. ÖV, Versorgung) – wie dies im AP LU vorgesehen ist – stattfindet.	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_5	9	STRATEGIE	Die LV-Massnahmen sind zu konkretisieren, Verweis auf Radrouten-Konzept. Neue (Gross-)Überbauungen sind konsequent auf Rad- und Fussverkehr-	Gemäss Strategie soll der Modal Split zugunsten öV/LV erhöht werden. Dies bedingt klare Äusserungen/Vorgaben zuhanden den Bauherren. Umbenennung von LV in Rad- und Fussverkehr.	Bei Sondernutzungsplanungen wird in der Regel eine konsequente Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr verlangt. (Aufnahme in den Massnahmenblättern S-2 bis S-5 und S7).	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					nutzung–Benutzung auszurichten (PP und Zufahrtswege)			
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_6	9	STRATEGIE	Es fehlt eine vertiefte Analyse des schlechten Modal Split Anteils des Radverkehrs in der Agglo Luzern.	Gemäss Strategie soll der Modal Split zugunsten öV/LV erhöht werden. Dies bedingt klare Äusserungen/Vorgaben zuhanden den Bauherren.	Im AP LU wird der Handlungsbedarf in Bezug auf den Modalsplit erwähnt. Ergänzende Angaben zum Modalsplit werden soweit als möglich vorgenommen.	TB
D_16	Stadt Luzern	D_16_21	10		Der Widerspruch zwischen dem dritten und dem letzten Absatz des Unterkapitels Strategie ist auszuräumen.	Gemäss richtungsweisender Festlegung M1 im KRP LU 15 muss der Mehrverkehr in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem ÖV (Erhöhung Modalsplit) und dem LV abgedeckt werden. Die Bemerkung im letzten Absatz des Unterkapitels Strategie, wonach ÖV und MIV gleichberechtigt weiterentwickelt werden, widerspricht dieser richtungsweisenden Festlegung.	Aufgrund der behördenverbindlichen Festlegung in M1 des KRP LU 2015 wird das Wort „gleichberechtigt“ durch „aufeinander abgestimmt“ ersetzt.	B
D_1	Gemeinde Meggen	D_1_2	13		SBB-Linie Küssnacht-Meggen: Hier stellt sich die Frage, ob eine Tieflegung dieser Linie mit Anschluss an den Tiefbahnhof Luzern ein Thema ist, das ins AG LU 3G aufgenommen werden sollte. Diese Lösung ist sicher eine teure Variante, sollte aber nicht vorweg ausgeschlossen werden.	Abklärungen zu dieser Variante sind für uns von Interesse und sollten im Bericht erwähnt werden.	Der Rahmenplan Luzern der SBB zeigt die Infrastrukturentwicklung im Knoten Luzern (http://www.vvl.ch/index.php/download_file/view/1155/170/). Das Agglomerationsprogramm 3. Generation beleuchtet den Horizont bis 2035, also bis zum Umsetzungsschritt 2 gemäss Rahmenplan. Die Integration der Linie Luzern-Küssnacht ist in Umsetzungsschritt 4 vorgesehen.	NB
D_11	Gemeinde Malters	D_11_1	20	1.3	Der Perimeter im Westen endet an der Gemeindegrenze von Luzern. Malters wird als einzige Gemeinde, welche an Luzern grenzt, nicht in den Perimeter des AP eingeschlossen. Malters soll in den Perimeter integriert werden.	Malters ist luftlinienmässig näher am Zentrum, als viele anderen Gemeinden im Perimeter. Dies wurde nicht berücksichtigt.	Für das AP LU 3G ist die Agglomerationsdefinition des BfS aus dem Jahr 2000 relevant. Malters befindet sich gemäss dieser Definition nicht im Perimeter der Agglomeration Luzern. Bei dieser Agglomerationsabgrenzung stellen Penderbeziehungen ein wichtiges Kriterium dar.	NB
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_1	21	1.4.3/1.4.4 ÖV1 MIV 7.2.3	Bis zur Realisierung des Tief- resp. Durchgangbahnhofs Luzern und des Gesamtsystems Bypass Luzern muss der	Der Tief- resp. Durchgangbahnhof Luzern und das Gesamtsystem Bypass Luzern als Schlüsselemente für den Bereich Verkehr im Kanton Luzern wird unterstützt. Im Wissen, dass diese	Bis zur Realisierung der beiden Grossprojekte werden der strassengebundene öV und der Langsamverkehr gemäss heutigen und zukünftigen Bauprogrammen für die Kantonsstrassen, Planungsberichten für den öV und Agglomerationsprogrammen weiter	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
				(S. 104 107 145-152)	strassengebundene ÖV in der Agglomeration Luzern stark gefördert werden. Der Bericht muss entsprechend ergänzt werden. Frage: Was passiert wenn der Tief- resp. Durchgangsbahnhof und / oder der Bypass nicht realisiert werden kann?	Projekte dazu beitragen, 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 Tief- resp. Durchgangsbahnhofes Luzern und dem Gesamtsystem Bypass Luzern genutzt wird, um den in der Agglomeration Luzern Nord stark strassengebundenen ÖV entsprechend zu fördern. Dieser strassengebundene ÖV ist als Feinverteiler auch mit dem Tief- resp. Durchgangsbahnhof 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.	gefördert. Die entsprechenden Massnahmen sind gegenseitig abgestimmt und mit dem Durchgangsbahnhof sowie dem Gesamtsystem Bypass Luzern mit Spange Nord und Massnahmen für den öV aufwärtskompatibel. Betr. Förderung des strassengebundene ÖV in der Agglomeration Luzern stellen das GVK Agglomerationszentrum Luzern und das Produkt RBus wichtige Element dar. Die Gesamtverkehrsstrategie wird im kantonalen Richtplan festgelegt.	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_1; E_5_1; E_10_1; F_16_1	21	1.4.3	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 FlaMa zum Bypass werden nicht aufgezeigt (Strassenrückbau, Durchfahrstunterbrüche, Umweltzonen, Road- Pricing).	Das neue Verkehrssystem wird nicht nur Durchgangsverkehr übernehmen. Die entsprechenden Nachweise werden mit dem Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern mit Spange Nord und Massnahmen für den öV erbracht. Aktueller Planungsstand: Generelles Projekt bei der Nationalstrasse und Vorprojekt bei der Kantonsstrasse.	K
B_2	Kanton	B_2_1	24	1.5.1	Das Organigramm des AP	Infolge des Wechsels im	Aktualisierung wird vorgenommen.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Nidwalden				ist mit Stand per Juni 2016 zu ergänzen oder zum Zeitpunkt der Einreichung beim Bund zu aktualisieren.	Regierungsrat und der Baudirektion des Kantons Nidwalden per 1. Juli 2016 wird RR H. Wicki nicht mehr in der politstrategischen Führung Einsitz haben.		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_2; E_5_2; F_10_2; F_16_2	28	2.1.2	Die öV Güteklassenauflistung mit vergleichbaren Agglomerationen vergleichen. Das Dokument mit Ausführungen 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.	Es ist nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms, detaillierte Vergleiche mit anderen Agglomerationen vorzunehmen. Dies wird der Bund aufgrund seiner Prüfung und Beurteilung vornehmen. Es wird jedoch auf das neue Kap 7.4.7 verwiesen.	NB
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_2	29	2.1.2	Genereller Hinweis: Der Tabellenkopf ist bei einem Seitenumbruch auf der neuen Seite jeweils anzuzeigen. (S. 29, diverse)	Mit der Anzeige des Tabellenkopfs kann bei einem Seitenumbruch die Lesbarkeit und Verständlichkeit verbessert werden.	Beim definitiven Bericht wird dies vorgenommen.	B
D_11	Gemeinde Malters	D_11_2	29	2.1.2	Malters ist in die Kategorie U eingeteilt und sollte in die Kategorie A umgeteilt werden.	Bei den U-Gemeinden hat Malters weitaus am meisten Einwohner. Da Malters direkt an Luzern angrenzt, ist die Kategorie A richtig.	Die Gemeinde Malters ist gemäss Definition des BfS aus dem Jahr 2000 keine Agglomerationsgemeinde (s. auch oben).	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_1; D_10_1; D_13_1	30	2.1.2 2.1.5	Die Tabellen 2 (S.30), 3 (S.31) und 6 (S.37) sind mit den Angaben des Bezirks Küssnacht zu ergänzen. Gemäss Hinweis ist eine Aktualisierung im Frühling 2016 vorgesehen.	Angaben sind zum Vergleich und Begründung der Massnahmen notwendig. Daten liegen vor und können beim ARE-SZ bezogen werden. Die Bauzonenreserven wurden mittels Raum+ erhoben (bzgl. Unterkapitel 2.1.5).	Entsprechende Angaben werden aufgenommen.	B
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_3	36	2.1.4/2.1.5 , diverse	In der Tab. 5 ist „Hergiswil“, in der Tab. 6 „Hergiswil NW“ aufgeführt. Es wird angeregt, die Benennung in allen	Mit der einheitlichen Bezeichnung „Hergiswil NW“ kann die Lesbarkeit und Verständlichkeit verbessert werden.	Die Bezeichnungen werden vereinheitlicht zu „Hergiswil“ und Küssnacht“. Die Kantonskürzel werden zur Verständlichkeit konsequent weggelassen, was insbesondere die Lesbarkeit aller Kartengrafiken entlastet.	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Tabellen zu vereinheitlichen. (S. 36/37, diverse)			
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_3; E_5_3; F_10_3; F_16_3	36	2.1.5	Bautätigkeiten nur in eingezonten Gebieten, die mit Angebotsstufe 4 oder 5 erschlossen sind.	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.	In rechtskräftigen Bauzonen besteht grundsätzlich ein Anspruch auf eine Bautätigkeit. Gestützt auf den KRP LU 2015 und das AP LU müssen allen Gemeinden ihre Ortsplanungen überprüfen und anpassen, insbesondere mit folgenden Stossrichtungen: an gut öV-erschlossenen Lagen soll verdichtet werden und kann bei konkretem Bedarf noch eingezont werden, an peripheren, schlecht öV-erschlossenen Lagen sind Auszonungen zu prüfen und ggf umzusetzen. Damit ist die Stossrichtung des Antrags im Wesentlichen berücksichtigt. Die Tabelle zeigt die rechtsgültig eingezonten Gebiete, deren Auf-, Rück- oder Umzonung in den Ortsplanungen jeweils geprüft werden muss.	TB
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_4	42	2.1.9; 3.6.3 (S. 42, 81)	Berücksichtigung der Umweltaspekte für die Lebensqualität erhöhen	Obwohl analysiert wird, dass die Luft- und Lärmwerte wegen des MIV schlecht sind, werden ungenügende Massnahmen abgeleitet. Dies ist umwelt- und gesundheitsschädlich. Aus Gründen der städtischen Lebensqualität müsste sich das AP viel stärker auf eine umwelt- und menschenfreundliche Mobilität fokussieren. Die geplante Massnahme MIV-2 zum Beispiel steht dazu absolut in Widerspruch.	Im AP LU 3G sind verschiedene Massnahmen im Bereich ÖV und LV enthalten. Die Spange Nord (Massnahme MIV-2) ist Bestandteil des kant. Richtplans und des Aggloprogramms Luzern. Das Ziel ist eine Verlagerung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz und somit eine Entlastung des Zentrums durch den MIV.	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_8	45	2.2.3	Angaben zur Agglomeration verwenden. Abb. 32 und Abb. 33 aus Bericht Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2013 verwenden anstelle von Tab. 9 und Abb. 5.	Tab. 9 bezieht sich auf den gesamten Kanton. Für das AP sind Angaben zur Agglomeration zu bevorzugen. Die Distanzen MIV der Agglomerationsbevölkerung haben gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr zwischen 2005 und 2010 abgenommen. Dies ist z.B. im Bericht Monitoring Gesamtverkehr Luzern (2013) in Abb. 32 ersichtlich. Gleichzeitig ist in Abb. 33 ersichtlich, dass sich der Modalsplit in der Agglomeration in	Zahlen aus dem Monitoring werden soweit zweckmässig im Bericht ergänzt.	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>die politisch gewünschte Richtung entwickelt.</p> <p>Die in diesem Abschnitt genannten Zahlen stimmen z.T. nicht mit den Werten aus dem Bericht Monitoring Gesamtverkehr Luzern überein.</p>		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_5; E_5_4; F_10_4; F_16_4	45	2.2	GVK der einzelnen Regionen koordinieren	Die GVK der verschiedenen Regionen (Luzern Süd, Nord, West, Ost) müssen gut koordiniert und aufeinander abgestimmt sein. Sie müssen als Gesamtes betrachtet werden.	Die verschiedenen Gesamtverkehrskonzepte werden soweit möglich und sinnvoll koordiniert und aufeinander abgestimmt, was insbesondere die Umsetzung vereinfacht. Auf spezifische kommunale Anforderungen ist jedoch Rücksicht zu nehmen (vgl. auch kap 6.3)	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_6; E_5_5; F_10_5; F_16_5	45	2.2.3	Begründung für den tiefen Modal Split in der Agglomeration aufzeigen und mögliche Massnahmen für eine Verbesserung definieren.	Es muss klarer erarbeitet werden, welche Gründe zu diesem unvorteilhaften Modalsplit 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 etc. in Betracht gezogen werden.	Im AP LU wird der Handlungsbedarf in Bezug auf den Modalsplit erwähnt. Ergänzende Angaben zum Modalsplit werden soweit als möglich vorgenommen. Ein attraktiverer öV und LV ist ein wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms. Dieses Ziel wird mit verschiedenen Massnahmen umgesetzt (z.B. Angebotsverbesserungen, neue Netzelemente).	TB
F_7	Gewerbeverband Kt. Luzern	F_7_1	45	2.2.3	Der Wirtschaftsverkehr und deren Entwicklung wird separat ausgewiesen.	Momentan scheint der Wirtschaftsverkehr unter dem MiV subsumiert zu werden. Dieser sollte jedoch soweit möglich separat erfasst werden.	Präzisierung im Text zum Wirtschaftsverkehr wird aufgenommen.	TB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_7	46	2.2.4. VERKEHRSYSTEMMANGALMENT	Weitere Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs aufnehmen <ul style="list-style-type: none"> - Maximale Dauer von Rotphasen für Fussgänger_innen - An Schul-Blockzeiten angepasste Ampelschaltung 	<p>Die Dauer der Rotphasen für FussgängerInnen darf eine bestimmte (noch festzulegende) Zeit nicht überschreiten. Zürich kennt diese Priorisierung von Fussgänger_innen bereits. Vgl. sogenanntes „Zürcher Modell“.</p> <p>Damit Schulkinder an Fussgängerstreifen mit Ampeln nicht zu lange warten müssen, sollte am Anfang und am Ende von Blockzeiten auf eine angepasste</p>	Solche Massnahmen entsprechen nicht der Bearbeitungstiefe des AP. Die Priorisierung des LV ist auf der Strategieebene festgehalten.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					auf Schulwegen - Grünphasen im Strassenverkehr auf Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen	Ampelschaltung geachtet werden. Das heisst, ein schnelles auf Grün schalten mit allenfalls verlängerten Grünphasen. Ampelsteuerung auf wichtigen Veloachsen auf die Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen.		
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_1	47	2.2.6 / 3.6.4	Thematik des Cartourismus nicht nur auf die Stadt Luzern beschränken sondern ebenfalls die Gemeinde Ebikon miteinbeziehen. (S. 47 / 83)	Durch die aktuellen Entwicklungen bei der Mall of Switzerland und heutige Situation in der Gemeinde (Cartourismus im Ortszentrum) sind auch in Ebikon zwingend bessere Lösungen zu finden.	Die entsprechende Massnahme wird ergänzt. Die Federführung liegt bei den Standortgemeinden (Luzern, Ebikon, Kriens) und die Koordination bei LuzernPlus (vgl. Massnahme GV-3)	B
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_1	47	2.2.5	Die Mobilitätszentrale von luzernmobil.ch muss besser bekannt gemacht und vermarktet werden.	Es ist begrüssenswert, wenn der Kanton das Jahr 2016 zum ÖV-Jahr proklamiert. Gleichzeitig existiert eine integrale Mobilitätszentrale, die allen Verkehrsmitteln zu Gute kommt, die von der Öffentlichkeit aber viel zu wenig genutzt wird. Eine informative Kampagne könnte hier Abhilfe schaffen und das Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen.	Die Weiterentwicklung von luzernmobil.ch wird unterstützt.	K
D_11	Gemeinde Malters	D_11_3	48	2.2.7	Die P+R-Anlage der SBB in Malters sollte ebenfalls als Standort aufgelistet werden.	Die P+R-Anlage der SBB in Malters besteht aus 35 PP und ist sehr gut ausgelastet. Diese Anlage ist ebenfalls ein Angebot des ÖV.	In der Tabelle auf Seite 48 sind die P+R-Anlagen innerhalb des Agglomerationsperimeters aufgeführt.	NB
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_1	48	2.2.7	Die P+R-PP beim Bahnhof Kriens Mattenhof (s. Tabelle) sind nicht mehr aufzuführen.	Die 39 bestehenden P+R-PP am Bahnhof Kriens Mattenhof wurden mit dem Start der Überbauung Mattenhof I / Sternmatt aufgehoben und werden nicht ersetzt.	Anpassung wird vorgenommen.	B
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_3	51	2.3.1 5.2.3 Korridor Nord (S. 51-58 103-106 182)	Verbesserung vom Angebot für den ÖV bei den Buslinien 50/51/52 (Taktverbesserungen) Direkte Busverbindung Linie Beromünster – Luzern Bahnhof Der Bericht ist entsprechend zu ergänzen resp. anzupassen.	Das aktuelle Buslinien-Angebot ist für die Gemeinde Rothenburg absolut unbefriedigend. Der Bus-Fahrplan genügt in keiner Art und Weise den Bedürfnissen der ÖV-Benützer, welche wieder vermehrt auf die öffentlichen Verkehrsmittel verzichten. Zur Stärkung des gesamten Bus-Fahrplanes sowie der Linie Beromünster - Luzern muss die	Die Problematik ist bekannt und mehrfach in Schriftwechseln festgehalten, jedoch weniger ein Thema des AP LU 3G. Kurz gefasst: Das aktuelle Busangebot auf den Linien 50/51/52 ist zum einen das Resultat der Konzeptüberlegungen von AggloMobil due resp. AP LU 2G gepaart mit Sparanstrengungen. Grundsätzliche Änderungen von AggloMobil sind nicht geplant. Die Siedlung ändert, so	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>direkte Buslinienverbindung bis zum Bahnhof Luzern in Zukunft aufrecht erhalten werden. Eine direkte Busverbindung nach Luzern ist elementar. Der „Hub“ an den zwei Rothenburger Bahnhöfen muss als Ergänzung zum Bus gesehen werden.</p> <p>Wir begrüßen grundsätzlich das Vorhaben, auf dem S-Bahn-Netz den ½-h-Takt auf ¼-h-Takt zu verbessern. Bis zur Taktverdichtung muss der strassengebundene öV in der Agglomeration Luzern Nord jedoch stark gefördert werden.</p>	<p>werden z.B. Subzentren gestärkt. Auch der öV muss diese Änderung mitmachen, um in einigen Jahren zur dann voll realisierten Siedlungsstruktur zu passen. Optimierungen von eingeführten Angeboten werden im Jahresfahrplan laufend gemacht.</p>	
D_16	Stadt Luzern	D_16_9	51	2.2.9	<p>Zu Road-Pricing folgende Ergänzung: ...keinen Alleingang. <u>Die Stadt Luzern könnte sich vorstellen, bei einem Pilotprojekt des Bundes mitzuwirken.</u></p>	<p>Der Stadtrat hat sich mehrfach positiv zu diesem Thema geäußert und unterstützt die Entwicklung.</p>	<p>Verschiedene andere Kantone stellen sich für ein Pilotprojekt zur Verfügung; Luzern kann auch aus Ressourcengründen und der Kleinräumigkeit nicht dazu gehören, sondern ist gespannt auf die Erfahrungen aus den anderen Gebieten.</p>	NB
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_2	52	2.3.1	<p>Nebst der Vereinfachung des Zonenplans sollte zwingend die Ausweitung des Tarifverbunds, insb. Zusammenschluss mit Nachbarverbänden TVZG und ZVV angestrebt werden.</p>	<p>Pendler, wie bspw. von der Agglomeration Zürich her kommend, sollten ein verbessertes Tarifverbundsangebot erhalten. Für Streckenabos bestehen z.Z. kein Streckenangebot.</p>	<p>Dieses Anliegen kann unterstützt werden. Mit dem SwissPass wird es künftig möglich, Tarifstrukturen weiter zu vereinfachen.</p>	K
A_1	SBB Immobilien	A_1_1	54	2.3.3	<p>Abb. 7 ist wie folgt anzupassen: - Tagtyp ergänzen (→ „DWV“) - Quelle anpassen (→ „SBB Personenverkehr Siba.Strecke.HOP.DWV“)</p> <p>Abb. 7: Empfehlung, die angegebenen Werte zu runden</p>	<p>Die Quellenangabe ist aktuell nicht korrekt, ist aber wesentlich im Fall von Rückfragen bzw. Interpretationen der entsprechenden Darstellung.</p> <p>Scheingenaugigkeiten vermeiden.</p>	<p>Wird angepasst. Die Werte werden, wie sie nun auch im VVL-Geschäftsbericht 2015 publiziert sind, angepasst. Damit ist die Konsistenz hergestellt.</p>	B
E_2, F_3	SVP Udligenswil, Touring Club Schweiz, Luzern	E_2_1, F_3_2	58	2.3.5	<p>Das vif muss in absehbarer Zeit die Kundenzufriedenheit des MIV im Kanton messen und auswerten.</p>	<p>Mit der Befragung der MIV-Teilnehmer soll herausgefunden werden, wo die Verkehrsprobleme des privaten und gewerblichen Individualverkehrs liegen, der für</p>	<p>Im Kanton Luzern findet alle zwei Jahre eine Bevölkerungsbefragung statt, welche jeweils abwechslungsweise als umfassende oder themenspezifische Befragung konzipiert ist. Im Weiteren gibt es Verkehrszählungen, den Mikrozensus Verkehr und ein</p>	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						die Benützung der Infrastruktur jährlich hohe Steuern und Abgaben bezahlt. Daraus können Erkenntnisse gewonnen und weitere Massnahmen ergriffen werden.	Gesamtverkehrsmonitoring. Angesichts der Vielzahl von verkehrlichen Grundlagen und der knappen Finanzmittel wird eine zusätzliche Befragung als nicht zweckmässig erachtet.	
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_4	59	2.3.6 3.6.5 ÖV 11 (S. 59, 85 106)	Die Fernbusse müssen zwingend an einen S-Bahn-Hub angebunden werden. Auf ein Fernbus-Terminal in der Stadt Luzern ist zu verzichten. Der Bericht ist entsprechend zu ergänzen resp. anzupassen.	Zusätzliche Fahrten von Fernbussen ins Zentrum von Luzern stehen im Widerspruch zu den Buslinienkürzungen aus der Region Luzern Nord und würden zu einer massiven Verschlechterung der Verkehrssituation (z.B. auf der Pilatusstrasse) führen. Um der aktuellen Verkehrsproblematik gerecht zu werden, sind die Fernbusse an einen S-Bahn-Hub anzubinden.	Der Fernbusterminal ist optimal an den öV anzubinden. Dies ist sogar Thema in nationalen Verordnungen (745.11, Verordnung über die Personenbeförderung). Erwähnte Planungen zu diesem Thema werden diesem Umstand Rechnung tragen müssen.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_7; E_5_6; F_10_6; F_16_6	60	2.4	Verkehrsbelastung MIV ausführlicher behandeln	Die Ausführungen sind sehr knapp. Nirgends stehen Zahlen zu Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Nirgends wird aufgezeigt, was ein PP-Management 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 z.B. erwiesen, dass 75% der Umsätze der Geschäfte von den öV und Fuss- und Veloverkehr NutzerInnen gemacht werden.	Im Kapitel 7.3 des Berichts sind die Ergebnisse der Verkehrsmodellberechnungen dargestellt. Im Bericht Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2013 finden sich u.a. Angaben zu den Verkehrsflächen. Die Ergebnisse werden wie angemerkt aktualisiert.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_8; E_5_7; F_10_7; F_16_7	60	2.4.3	Beschränkung von Strassenfläche für MIV	Die Verlangsamung des Anstiegs des MIV in den letzten Jahren zeigt deutlich auf, dass die Beschränkung der Strassenflächen ein effizientes Mittel ist um den Verkehrsanstieg zu stoppen.	Die Gesamtverkehrspolitik mit den richtungsweisenden Festlegungen und den Koordinationsaufgaben werden im kantonalen Richtplan festgelegt.	NB
F_7	Gewerbeverband Kt. Luzern	F_7_2	60	2.4.3	Bei der Verkehrsentwicklung wird der Wirtschaftsverkehr ebenfalls gemessen.	Im 2. Abschnitt dieses Kapitels wird der Verkehr als Pendler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr zusammengefasst. Daraus lässt sich schliessen, dass der Wirtschaftsverkehr als solcher nicht	Der Wirtschaftsverkehr ist in den Zahlen und Prognosen selbstverständlich enthalten. Die Beschreibung des Verkehrs wird ergänzt.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						wahrgenommen wird. Dieser Umstand ist sehr unbefriedigend. Der Wirtschaftsverkehr muss in die Überlegungen miteinbezogen werden.		
D_16	Stadt Luzern	D_16_7	61	A	Zeitreihe sollte auf gleicher Anzahl Zählstellen basieren. Verkehrsentwicklung erst ab 1990 aufzeigen. Ab diesem Zeitpunkt werden dieselben Zählstellen verwendet.	Die Abbildung ist irreführend, da die Steigerung zwischen 1965 und 1990 insb. auf Neueröffnungen von Autobahnabschnitten – und daher neuen Zählstellen – basiert. Seit 1990 hat der Verkehr am Kordon Region Luzern um rund 55% zugenommen, grossmehrheitlich auf der Nationalstrasse. Die Abbildung ist entsprechend zu kommentieren.	Es wird für jedes Jahr der vollständige Kordon dargestellt. Die Abbildung zeigt anschaulich die langjährige Verkehrsentwicklung. Es wird im Bericht darauf hingewiesen, dass die Entwicklung hauptsächlich auf den Autobahnen erfolgte. Das im Text erwähnte Verkehrswachstum nimmt Bezug auf die Periode 2000-2014.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_10	62	2.5.2 2.5.3	Ergänzen mit Nachfrageentwicklung zum Rad- und Fussverkehr.	Bei ÖV und MIV wird detailliert auf die Verkehrsentwicklung eingegangen. Diese Entwicklungsprognosen fehlen für den Rad- und Fussverkehr. In der Stadt Luzern werden seit 4 Jahren Velozählungen durchgeführt. Innerhalb der vergangenen 3 Jahre wurde eine Steigerung der Velofahrten von über 10% verzeichnet. Dies entspricht einer durchschnittlichen Steigerung von 5% pro Jahr. Die Prognosen für den Fussverkehr gehen – analog zur Steigerung der ÖV-Passagiere – ebenfalls von einem starken Wachstum aus.	Zur Nachfrageentwicklung im Bereich LV existiert nur wenig Zahlenmaterial. Zahlen zur Entwicklung in der Stadt Luzern werden im Bericht noch aufgenommen.	TB
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_3	62	2.5.3	In der Stadt und Agglomeration Luzern müssen in Sachen Fussgängerverkehr Aussagen zu sogenannten Hotspots gemacht werden.	Im städtischen Raum kommt es insb. auch für Fussgänger immer mehr zu engen Platzverhältnissen. Dafür verantwortlich ist längst nicht nur der MIV, wie im Bericht fälschlicherweise suggeriert wird. Aktuelle Beispiele sind der Bahnhof-, Schwanen- und Löwenplatz in Luzern oder der Sonnenplatz in Emmen.	Bahnhof-, Schwanen- und Löwenplatz befinden sich im Perimeter des Gesamtverkehrskonzept (GVK) Agglomerationszentrum Luzern (Massnahme des AP LU 2G).	NB
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_9	64	3.1; 3.2	Bemerkung	Das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum führt in der Konsequenz zu einer höheren Mobilitätsnachfrage. Die	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP LU 3G nach der Festlegung M1 des kantonalen Richtplans. Diese besagt u.a., dass der öffentliche Verkehr in der	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>Platzverhältnisse sind heute bereits knapp. Die erwähnten Entwicklungstrends/Wachstumsszenarien können nur eintreten, wenn die entsprechenden Kapazitäten auch bereitgestellt werden. Ansonsten ist die Limite durch das bestehende Netz gesetzt.</p> <p>Wir vermissen hier eine klare Aussage, welche Verkehrsarten wo bevorzugt werden sollen, da erwiesenermassen Ausbauten für alle Verkehrsträger nicht realisierbar sind (Stichwort: Kapazitätsgrenze).</p>	<p>Agglomeration Luzern bevorzugt wird und dass dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird.</p>	
E_4; E_5; F_10	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern	E_4_10; E_5_8; F_10_8	65	3.1.2	Schlechte Durchmischung	<p>Eine schlechte Durchmischung gibt es nicht nur in Quartieren mit preisgünstigen Wohnungen und zugegebener schlechter Bauqualität sondern auch in Quartieren mit hohen Mieten und einer Segregation hin zu Hochverdienderquartiere.</p>	<p>Diese Meinung wird im Grundsatz geteilt. Im Sinne des Agglomerationsprogramms handelt es sich in diesen Quartieren allerdings nicht um prioritäre Defizit- oder Massnahmegebiete.</p>	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_11; E_5_9; F_10_9; F_16_8	66	3.1.2	Zugänglichkeit zu Anziehungspunkten für Tourismus und die Erholung muss nicht optimiert werden.	<p>Es braucht keine Optimierung der Zugänglichkeit. Die Nutzung ist bereits heute intensiv und muss nicht ausgebaut werden. An den Einfallstoren muss eine konsequente Lenkung des MIVs und eine konsequente PP-Bewirtschaftung gemacht werden.</p>	<p>Die im Programm bezeichneten Tourismus- und Freizeiträume tragen wesentlich zu einer guten Naherholung für die Agglomeration bei. Mit der Verbesserung des Zugangs durch den ÖV und den Langsamverkehr wird ein Beitrag zur Vermeidung des MIV geleistet. Ziel ist, dass die Luzerner vermehrt in der Nähe ihre Freizeit verbringen können.</p>	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_11	67	3.1.3	<p>Ergänzung der Prognose mit der demografischen Entwicklung.</p> <p>Hinweis auf zunehmende ältere Bevölkerung und daraus resultierende Anforderungen an den Agglomerationsraum.</p>	<p>Die Bevölkerungsentwicklung geht mit einer Veränderung der demografischen Struktur einher. LUSTAT zeigt für die Agglomeration die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur bis 2035 auf. Es wird von einer starken Zunahme der älteren Bevölkerung (Ü65) gerechnet. Konkret sind für die verschiedenen Altersgruppen folgende Veränderungen für die Agglomeration Luzern prognostiziert:</p> <p>Bis 20 Jahre: +5000 (+13%) 20–64: +0</p>	<p>Der künftig zunehmende Anteil Senioren ist bereits erwähnt, die erwartete künftige Altersstruktur wird jedoch noch mit absoluten und relativen Werten ergänzt.</p>	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Ab 65: +16'000 (+42%) Dieser Bevölkerungsentwicklung muss in der Verkehrs- und Raumplanung unbedingt Rechnung getragen werden. Die Bedürfnisse der älter werdenden Bevölkerung müssen frühzeitig in den Planungen berücksichtigt werden.		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_12; E_5_10; F_10_10; F_16_9	68	3.1.3	Umwelt/Energie: Tempo-30 als geeignete Massnahme für die Lärmreduktion auch auf Kantonsstrassen	Tempo-30 führt zu reduziertem Lärm. Dies muss zwingend aufgeführt werden.	Auf kantonaler Ebene wurde kürzlich im Rahmen eines parlamentarischen Vorstosses betreffend einem Pilotversuch mehrheitlich entschieden, dass Tempo 30 auf Kantonsstrassen nicht weiterzuverfolgen ist. Kantonsstrassen sind grundsätzlich verkehrsorientiert und haben den Verkehr flüssig durchzuleiten. Punktuelle Temporeduktionen auf kurzen Abschnitten können kontraproduktiv sein. Der Kanton Luzern orientiert sich für die Kantonsstrassen am Modell 50/30 der BFU, die verkehrsorientierten Strassen, u.a. die Kantonsstrassen, werden mit Tempo 50 signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmer ergänzt. Lärmschutz- und Gestaltungsanforderungen sind mit anderen geeigneten Massnahme umzusetzen.	NB
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_4	69	3.2.2	Unter dem Kap. Schwächen ist auch die Problematik aufzuführen, dass sich Verkehrsüberlastungen und Staus auf der A2 auf das untergeordnete Netz verlagern.	Störungen auf der A2 führen aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen rasch zu Ausweichverkehren im untergeordneten Netz. Hiervon sind sowohl Luzern wie Hergiswil betroffen. Als Konsequenz sind die örtlichen Strassen völlig überlastet. Mit zunehmendem Verkehr sowie Erhaltungsprojekten des ASTRA wird das Problem an Bedeutung gewinnen und erfordert einen mit dem ASTRA abgestimmten Lösungsansatz (z.B. Ausfahrtdosierungen an verschiedenen Ausfahrten der A2 im Raum Luzern/Hergiswil).	Eine Ausfahrtdosierung liegt in der Zuständigkeit des ASTRA und ist im Zusammenhang mit den nationalen (optional kantonalen) Verkehrsmanagementplänen abzustimmen. Massnahmen hierzu sind separat zum Agglomerationsprogramm zu entwickeln, aber hinsichtlich der Konsistenz mit Massnahmen des AP abzustimmen. Der Bericht wird in Kap 3.4.2 und in der Schwachstellenkarte MIV bezüglich der Schwächen auf dem Strassennetz um Hergiswil ergänzt.	TB
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_2; D_13_2	69	3.2.2	An den beiden S-Bahnhaltestellen Immensee und Merlischachen besteht	Immensee und Merlischachen sind für Küssnacht wichtige Zubringerhaltestellen. Die Erschliessung durch den LV ist für	Wird aufgenommen.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					ebenfalls ein ungenügendes Angebot an Veloabstellplätzen. Die beiden Haltestellen sind ebenfalls im Bericht aufzuführen.	diese beiden Haltestellen sehr wichtig.		
B_4	Kanton Schwyz	B_4_2; D_10_3; D_13_3	72	3.3.2	Die Schwachstellen im ÖV von Küssnacht (Grepperstrasse, Zugerstrasse zwischen Frohsinn und Fänn mit Autobahnanschluss Küssnacht) ist ebenfalls aufzunehmen und darzustellen. Die Karte „Schwachstellen ÖV“ ist entsprechend zu ergänzen.	Die Schwachstellen auf der Grepper- und Zugerstrasse bilden u.a. die Argumentationsgrundlage für den Ausbau der Zugerstrasse und die FlaMa der Südumfahrung.	Wird aufgenommen.	B
F_7	Gewerbeverband Kt. Luzern	F_7_3	74	3.3.3	Das unterdurchschnittliche Wachstum im Bereich Spital entspricht nicht dem zu erwartenden Bedürfnis. Diesem Umstand muss Rechnung getragen werden.	Der Kantonsspital Luzern wird zurzeit und in absehbarer Zukunft weiter ausgebaut. Schon heute ist die Erreichbarkeit des Kantonsspitals aufgrund der Verkehrssituation schwierig. Die Situation dürfte sich also weiter zuspitzen. Daher wirft ein unterdurchschnittlich prognostiziertes Wachstum Fragezeichen auf.	In AggloMobil tre sind Angebotsausbauten nach 2022 (AP LU 4G) angedacht, welche das Spital mit RBus erschliessen. Entscheide fallen in AggloMobil quattro.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_13; E_5_11; F_10_11; F_16_10	76	3.4.3	MIV-Zunahme aktiv steuern	Mit verschiedenen Massnahmen in den Bereichen VM und Raumentwicklung muss der MIV aktiv gesteuert werden – und v.a. nicht attraktiver gemacht werden.	In den AP LU 1G, 2G und 3G sind Verkehrsmanagement-Massnahmen vorgesehen.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_14; E_5_12; F_10_12; F_16_11	76	3.5	Langsamverkehr in Rad(oder Velo)- und Fussverkehr umbenennen	Der Ausdruck „Langsamverkehr“ beinhaltet eine Wertung. Diese kann umgangen werden, wenn neu von Rad- und Fussverkehr gesprochen wird. Die schnellen E-Bikes sind dann erst recht nicht mehr mitgemeint und fallen aus allen Rastern. In Zukunft muss bei der Infrastrukturplanung auch diese Kategorie mitberücksichtigt werden.	Es bestehen keine Änderungsvorgaben seitens des Bundes für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Solche Begriffsänderungen sind schweizweit noch nicht konsolidiert. Die Weiterentwicklung von E-Bike und allenfalls weiteren Mobilitätsformen ist ebenfalls noch offen. Der Begriff «Langsamverkehr» wird wie im KRP LU 2015 belassen; der Änderungsaufwand wäre zudem enorm.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_15	76	3.4.3; 3.6.6 (S. 76, 85)	Entwicklungstrend MIV aktiv beeinflussen	Die Prognose dass bis 2030 der MIV über 20% wächst, ist kein Naturgesetz. Vielmehr kann und muss darauf hingewirkt werden, dass dieser abnimmt, mittels eines Bündels von Verkehrsmanagements- und Raumentwicklungs-Massnahmen. Die Spangen Nord und Süd sind daher ein völliger Widerspruch zu den allgemeinen Zielen.	Der Bypass und die Spange Nord mit den Massnahmen für den öV sowie die Spange Süd sind Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen. Die Planungen des Bundes für den Bypass sind abgestimmt mit der Projekt Spangre Nord.	K
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_5	77	3.5.2	Bei den Schwächen des LV ist unter dem Thema Veloverkehr die Seestrasse in Hergiswil genannt. Die Kantonsstrassenbezeichnung KH1 ist wie folgt zu ergänzen: KH1 Hergiswil: Seestrasse.	Ergänzung der korrekten Bezeichnung.	Die Bezeichnung wird angepasst.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_22	77	3.5.2	In die Liste der fehlenden oder ungenügenden Radverkehrsanlagen sind auf städtischen Kantonsstrassen aufgrund der Dringlichkeit die folgenden Abschnitte zusätzlich aufzunehmen (teilweise USP): Bahnhofplatz, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Baselstrasse. Die erwähnten Abschnitte werden in verschiedenen (laufenden) Projekten bearbeitet: Bahnhofplatz: GV-1.2 (AP 2G) Zürichstrasse: – Alpenstrasse: GV-1.2 (AP 2G) Baselstrasse: ÖV-9.1b-3A	Die genannten Strassenabschnitte sind auf luzern-mobil im Detail beschrieben: http://luzernmobil.ch/verkehrsmittel/velo/stadt-luzern/veloverbindungen	A-Massnahmen aus dem AP LU 2G werden nicht mehr als Schwachstellen aufgeführt. Ein Hinweis zur Baselstrasse wird bei den Schwachstellen Veloverkehr aufgenommen.	TB
D_17	Gemeinde Horw	D_17_1	78	3.5.2	Fussverkehr: Wie beim Veloverkehr besteht ein starker Zusammenhang	Inhaltliche Änderung, offenere Formulierung, beim derzeitigen Planungsstand gehen wir davon	Formulierung wird angepasst.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					<p>zwischen den Schwachstellen Fussverkehr und hohen Belastungen durch den MIV. Die Gefahren sowie grosse Immissionen des Motorfahrzeugverkehrs mindern die Attraktivität für den Fussverkehr. Diesbezüglich besteht insb. Handlungsbedarf entlang der stark befahrenen Ortsdurchfahrten in Kriens, Emmenbrücke, Emmen-Dorf, Rothenburg, Ebikon und Luzern/Littau. Unattraktive Gestaltung der Strassenräume und ungenügende Organisation von Verkehrsknoten können die Qualität noch zusätzlich senken. Es fehlen auch attraktive Querungsmöglichkeiten von Gleisanlagen (z.B. <i>Bahnhof Horw Siedlungsgebiet Horw Unterführung Zentralbahn Trasse</i>).</p> <p>Die Netzlücken im Bereich Veloverkehr stellen gleichzeitig auch Netzlücken für den Fussverkehr dar.</p>	<p>aus, dass eine komplett neue Fuss- und Radwegquerung (Unterführung) auf der Höhe nördlich Dytanhalle, Koordinaten 665 940 / 208 110 realisiert wird (s. LV-2.1d-3A).</p>		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_16; E_5_13; F_10_13; F_16_12	80	3.6.1/5.5.3 (S. 80/114)	<p>Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: „soweit als möglich“ streichen.</p> <p>Einzonungen nur in Kombination mit gleichwertiger Auszonung.</p>	<p>Das erwartete Wachstum muss innerhalb der bestehenden Bauzonen realisiert werden. Dem Grundsatz der inneren Verdichtung muss nachgekommen werden.</p> <p>Falls Einzonungen vorgenommen werden, so muss eine gleichwertige Auszonung stattfinden und FFF sind zu schonen, bzw. zu erhalten.</p>	<p>Gemäss massgebendem KRP LU 2015 müssen alle Gemeinden bis 2023 ihre Ortsplanungen überprüfen und an die übergeordneten Vorgaben anpassen und dabei mindestens ihre Dichte (Einwohner pro Fläche) halten oder erhöhen. Auch der Ein- und Auszonungsbedarf richtet sich nach den Vorgaben des KRP LU 2015. Der Erhalt bzw. die Kompensation von FFF richtet sich nach §3 PBV.</p>	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern;	E_4_17; E_5_14;	81	3.6.3	Die Umweltaspekte müssen konsequent im	Trotz Analyse der Umweltaspekte werden kaum konkrete	Das AP LU 3G enthält u.a. verschiedene Massnahmen in den Bereichen ÖV, LV und	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	F_10_14; F_16_13			gesamten AP3G miteinbezogen werden und die Verkehrs- sowie Siedlungsentwicklung darauf ausgerichtet werden.	Massnahmen daraus abgeleitet. Dies ist dringend nachzuholen und der Fokus muss auf umweltschonende Mobilität gelegt werden.	kombinierte Mobilität, welche eine Verschiebung des Modalsplits mit sich bringen. Die vorgenommene Wirkungsbeurteilung der verschiedenen Massnahmen berücksichtigt zudem die Umweltaspekte.	
D_16	Stadt Luzern	D_16_23	82	3.6.3	Im ersten Abschnitt soll ergänzt werden, dass der MIV verglichen mit dem ÖV und LV auch einen hohen Flächenbedarf hat.	Die gewünschte Erschliessungsqualität kann längerfristig nur gewährleistet werden, wenn die Mobilitätsbedürfnisse mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln befriedigt werden.	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_24	82	3.6.3	In diesem Kapitel muss noch stärker zum Ausdruck kommen, dass die Aufgabe der Raumplanung bzw. des AP auch darin besteht, die Nachfrage nach Mobilität zu dämpfen, z.B. mit einer guten Nutzungsdurchmischung und Anreizen, Wohn- und Arbeitsort möglichst zu vereinen.	Sollen die Ziele der Energie- und Klimapolitik erreicht werden, muss auch der Verkehr einen substanziellen Beitrag leisten. Effizienzsteigerungen am Einzelfahrzeug und alternative Antriebskonzepte reichen dazu nicht aus. Es braucht zusätzlich eine Reduktion der Nachfrage nach Mobilität. Die Raumplanung kann und muss hier Lösungen aufzeigen.	Das AP kann gute Voraussetzungen für eine Durchmischung zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten schaffen, jedoch nicht bestimmen, wo die einzelnen Personen wohnen bzw. arbeiten sollen.	K
E_2, F_3	SVP Udligenswil, Touring Club Schweiz, Luzern	E_2_2, F_3_4	84	3.6.5	Das Gebiet von Emmen (Seetalstrasse – Buholz) muss mit dem ÖV besser erschlossen werden.	Im Gebiet Ruag – Buholz – Waldibrücke siedeln sich derzeit neue Unternehmungen an, bzw. bestehende Betriebe wachsen stark. Das verursacht zusätzlichen Verkehrs durch das Gewerbe sowie Pendler.	Mit Fahrplan 2017 steht der Seetalstrasse ein weiterer Angebotsausbau bevor. Legt die Nachfrage entsprechend auch zu, folgen weitere Verdichtungen. Diese werden in weiteren Planungen AggloMobil geplant.	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_25	85	3.6.6	Verzicht auf letzten Satz ...Zudem braucht es im Norden und Süden...	Aus der Schwachstellenanalyse für den MIV wird ein Handlungsbedarf aufgrund hoher Belastungen im Agglomerationszentrum verortet. Als Massnahmen werden Strassenausbauten / Infrastrukturgänzungen für notwendig erklärt. Diese (konkreten Massnahmen) sind im Massnahmenkapitel zu erwähnen und nicht in Kap. 3.6.	In diesem Kapitel sind auch bei den anderen Themen erste Handlungsansätze aufgeführt.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_26	85	3.6.7	Zusätzliches Unterkapitel: Nebst der Schliessung von Netzlücken sind dem LV	Die Sicherheitsdefizite des LV und insb. des Veloverkehrs können im Mischverkehr (je nach Tempo-	Eine entsprechende Aussage wird aufgenommen.	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					zukünftig vermehrt sichere und schnelle Verbindungen auf einem eigenen Trasse anzubieten, wie ein erstes Beispiel mit der LV-Achse zwischen Kriens/Horw und Luzern entsteht.	Regime) auf stark MIV-belasteten Strassen nicht auf ein Mass gesenkt werden, welches die Velonutzung für breite Bevölkerungskreise attraktiv macht.		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_18; E_5_15; F_10_15; F_16_14	85	3.6.6	E_4_18: Letzten Satz des ersten Abschnittes „Zudem braucht es im Norden...“ streichen. E_5_15: Starke Belastungen des Agglomerationszentrums: Die beiden letzten Sätze streichen	Eine begrüßenswerte Reduktion der Verkehrsbelastung durch den MIV bzw. das Verlagerungsziel des Modal-Splits werden durch zusätzliche Strassenausbauten unterwandert. Zusätzliche Strassen helfen nicht, die Verkehrsproblematik in und um die Stadt Luzern zu entschärfen. Die Verkehrsbelastung durch den MIV wird so nicht reduziert und der Modalsplit wird sich nicht zu Gunsten des öVs verbessern.	Grundsätzlich richtet sich die Gesamt(verkehrs)strategie des AP LU 3G 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.	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_3; D_10_4; D_13_4	88	4.2	Das Zentrum des Bezirks Küssnacht [D_10_4; D_13_4: und der Gemeinde Hergiswil] ist ebenfalls mit den Pfeilen „Attraktive Erreichbarkeit insb. mit dem ÖV und LV“ mit dem Stadtzentrum von Luzern zu verbinden.	Das Zentrum des Bezirks Küssnacht ist stark Luzernorientiert. Es ist für den Kanton SZ ein wichtiger Durchgangsort für Pendlerinnen und Pendler aus dem Kanton.	Diese Signatur legt den Fokus auf die Verbindungen innerhalb der Kernagglomeration bzw. zwischen dem Agglomerationszentrum und den Zentren der Entwicklungsräume Nord, Ost und Süd. Selbstverständlich wird auch zwischen den anderen Agglomerationsgemeinden und dem Stadtzentrum Luzern eine gute Erreichbarkeit angestrebt.	NB
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_3	88	4.2	Aufnahme der Siedlungszäsuren zwischen Dierikon-Root sowie Honau-Rotkreuz in das Synthese-Zukunftsbild 2035 gemäss Leitbild LuzernOst.	Das Siedlungsgebiet ist nicht durchgehend und im Leitbild LuzernOst als Landschaftsraum oder landschaftsorientierter Freiraum ausgewiesen und fördert u.a. die Funktion als Biotopvernetzung. Zwischen Dierikon-Root ist bereits die wildtierbiologische Vernetzungsachse eingetragen und kann allenfalls so belassen werden.	Zwischen Dierikon und Root ist eine eigentliche Siedlungszäsur auch im Siedlungsleitbild Luzern Ost nicht so vorgesehen. Eine allfällig mögliche Siedlungserweiterung ist dort in keiner übergeordneten Planung ausgeschlossen, auch im KRP LU 2015 nicht. Allerdings muss dort eine angemessene Zäsur und insbesondere die ökologische Vernetzung mit der Aufwertung der Bäche im Rahmen der Entwicklung sichergestellt werden. Im KRP LU 2015 ist denn hier auch eine Vernetzungsachse für Kleintiere festgelegt. In Root besteht zwischen den Quartieren Längenbold/Oberfeld und Ronnegg eine Siedlungszäsur, die im Zukunftsbild bereits als „Richtplanrelevantes Ereignis auf	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
							wildtierbiologischer Vernetzungsachse“ dargestellt ist (gestützt auf den Eintrag im KRP LU 2015). Die Zäsur zwischen Honau und Rotkreuz ist durch die regionale Siedlungsbegrenzungslinie an sich sichergestellt, sie ist aber – gestützt auf den KRP LU 2015 - zusätzlich auch als Siedlungszäsur grafisch zu ergänzen.	
F_9	BSLA RG Inner-schweiz, Tessin	F_9_1	88	4.2	Die Flächen (gelb) der Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen sollten in einem sichtbaren Abstand zu den spezifischen Räumen der inneren Landschaft (grüne Flächen) stehen.	Die Grafik „Synthese-Zukunftsbild 2035“ vermittelt ein Auffüllen der Zwischenräume der spezifischen Räume der inneren Landschaft durch Wohnnutzungen (gelbe Flächen stossen direkt an grüne Flächen). Besonders die Abschnitte zwischen den Kernräumen weisen heute aber durch die Abwesenheit von Bebauungen einen grossen landschaftlichen Reiz auf (Hochtäler, landschaftliche Übergänge zu den Kernräumen).	Die gelben Flächen umfassen ausschliesslich bestehende Bauzonen und liegen innerhalb der Siedlungsbegrenzungslinien der Region. Diese anders darzustellen wäre somit nicht richtig. Vielmehr werden bewusst die inneren Landschaften direkt an den Bauzonenrand herangeführt, um die wichtige Aufgabe der Gestaltung der Siedlungsränder zu verdeutlichen.	K
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_1	89	4.2	Der Legendenpunkt "Be-hobene Defizite in der Gestaltung der Identitätszentren" soll umbenannt werden.	Der Begriff "Defizite" klingt sehr negativ und wird nur bei den Gemeinden "Zentren der Entwicklungsräume" aufgeführt. Es wäre zu begrüssen, wenn hier eine positivere und motivierendere Formulierung gefunden werden könnte. Beispielsweise: "Gelungene Aufwertung in der Gestaltung der Identitätszentren"	Der Vorschlag wird übernommen.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_2	89	4.2	Das Gebiet "Hintere Emmenweid" (Swiss-Steal) ist nicht als Transformationsgebiet zu bezeichnen.	Es wird derzeit im gesamten Gebiet Emmenweid keine Transformation angestrebt. Im Gebiet "Hintere Emmenweid" (Swiss-Steal) steht dies auch nicht zur Debatte. Im Gebiet "Vordere Emmenweid" (Tersuisse) wird die Gemeinde eine Umnutzung nicht aktiv forcieren, steht dem aber auch nicht im Weg.	Das Areal "Hintere Emmenweid" (Swiss-Steal) wird nicht als Transformationsgebiet dargestellt.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_3	89	4.2	"Standorte für Sport- und Freizeiteinrichtungen mit regionaler und nationaler Ausstrahlung: In den Entwicklungsschwerpunkten sind neue Sport- und Freizeiteinrichtungen mit	Prüfen, ob in Übereinstimmung mit NASAK, KASAK und RESAK. (Nationales-, Kantonales-, Regionales Sportanlagenkonzept)	Der Inhalt des Zukunftsbildes ist grundsätzlich richtig, denn bestehende Sport- und Freizeitanlagen von überkommunaler Bedeutung befinden sich weitestgehend bereits im Agglomerationszentrum oder den Zentren der Entwicklungsräume bzw künftige neue Anlagen sollen in diesen Zentren realisiert werden (wie z. B. die neu geplante Pilatusarena	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					regionaler und nationaler Ausstrahlung angesiedelt."		als regionale Sporthalle beim Standort Mattenhof).	
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_4	90	4.2	Die Definition „Sanierungsgebiet Wohnen“ ist zu präzisieren.	Es wird nicht klar, was in diesen Gebieten vorgesehen ist. Dürfte auch ohne ein „interdisziplinäres Gesamtkonzepten“ gebaut werden? Diese Definition geht aus unserer Sicht zu sehr ins Detail für die Flughöhe des AP und nimmt der Gemeinde Handlungsspielraum.	Die Formulierung wird wie folgt angepasst: Sanierungen sind unter Federführung oder mit Unterstützung der Gemeinden sukzessive so umgesetzt, dass die Wohnqualität erhöht sowie der preisgünstige und bedürfnisgerechte Wohnbau gefördert ist.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_12	90	4.2	Die Umschreibung für „Sanierungsgebiet“ Wohnen ist anzupassen.	Die Umschreibung ist nicht kongruent zur Massnahme S-3. Es ist unklar, welches Ziel in diesen Gebieten verfolgt wird (vgl. auch Eingabe zu Massnahme S-3). Was wird unter interdisziplinären Gesamtkonzepten verstanden?	Die Formulierung wird wie folgt angepasst: Sanierungen sind unter Federführung oder mit Unterstützung der Gemeinden sukzessive so umgesetzt, dass die Wohnqualität erhöht sowie der preisgünstige und bedürfnisgerechte Wohnbau gefördert ist.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_20; E_5_16; F_10_16; F_16_15	93	4.3.2	Konsequenter den Modalsplit zu Gunsten öV und Fuss- und Veloverkehr beeinflussen	Es wird zwar eine Reduktion des MIV-Anteils beim Modalsplits angestrebt. Die Massnahmen im AP3G legen aber einen starken Fokus auf neue Strassen – diese erzeugen Mehrverkehr anstatt dass ein Umsteigen auf öV und Fuss- und Veloverkehr stattfinden wird. Das widerspricht sich.	Der künftig entstehende Mehrverkehr muss gemäss richtungsweisender Festlegung M1 im kantonalen Richtplan 2015 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem ÖV und dem LV abgedeckt werden. Es muss aber auch dem MIV der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden. Im AP LU 3G sind eine ganze Reihe von Massnahmen zu Gunsten des ÖV und des LV vorgesehen.	K
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_4	95	4.3.4 / 4.3.5	Kontrolle der Werte in den Tab. 20 und 21 zum Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration Luzern.	Kann es wirklich sein, dass im Jahr 2030 der gleiche Prozentanteil (oder sogar weniger) der Bevölkerung in den Gebieten mit ÖV-Güteklasse A wohnen wie heute? Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und dem Fokus der Entwicklung von Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung sollte der Wert zunehmen. Dasselbe gilt für die Darstellung der Beschäftigten.	Anteilmässig wird es so sein, dass im Jahr 2030 gegenüber heute eher weniger Einwohner in Gebieten mit ÖV-Güteklasse A leben werden. Es ist damit zu rechnen, dass eine starke Siedlungsentwicklung – insbesondere Innenentwicklung – in Gebieten mit ÖV-Güteklasse B und C stattfinden wird.	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_27	95	4.3.4 4.3.5	Die Zielwerte sind ehrgeiziger zu formulieren. Bauzonenreserven sollen nur freigegeben werden, wenn zum Zeitpunkt der Bebauung eine minimale ÖV-Güteklasse (B oder C)	Wir bezweifeln, dass mit den gewählten Zielbereichen bezüglich ÖV-Güteklassen die angestrebten Modalsplit-Veränderungen herbeigeführt werden können.	Bauzonenreserven sind rechtskräftig eingezont. Schlecht erschlossene Bauzonen sind seitens der Gemeinden im Rahmen der Ortsplanungsrevision zu überprüfen und der Umgang damit ist zu definieren.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_21; E_5_17; F_10_17; F_16_16	95	4.3.4/4.3.5	gewährleistet ist. öV-Güteklasse 4 und 5 sind anzustreben	Nur wenn jeder Mehrverkehr durch den öV aufgefangen wird, kann vom MIV und seinen Folgen entlastet werden. Dieser Umsteigeeffekt tritt nur ein, wenn gute öV-Anbindungen vorhanden sind. „Gut“ heisst in diesem Fall vier oder mehr Kurspaare/Stunde.	Das AP LU 3G sieht verschiedene Massnahmen, welche zu einer besseren Anbindung mit dem ÖV führen vor (z.B. RBus, Verknüpfung Bahn–Bus). Insbesondere im Kernraum der Agglomeration wird ein dichter Takt angestrebt.	K
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_5	99	5.1.3 SL2:	Es ist aufzuzeigen, wer die Kosten des Wachstums trägt.	Die Gemeinde Emmen ist nicht in der Lage, die Kosten für das im AP angestrebte Wachstum, insb. betreffend die Infrastrukturkosten, alleine zu tragen.	Die Steuerung des Wachstums liegt weitgehend bei den Gemeinden, die in ihren Planungen das Mass und die Geschwindigkeit des Wachstums steuern müssen. Die Abstimmung der kommunalen Infrastruktur auf das angestrebte Wachstum ist jeweils eine wichtige Aufgabe der Ortsplanungen. Der Kanton ist seinerseits bestrebt (so auch mit dem Aggloprogramm), die kantonale Infrastruktur (Verkehr, Bildung, Verwaltung usw.) zeitgerecht zur Verfügung zu stellen.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_22; E_5_18; F_10_18; F_16_17	100	SL4	Gut öV-erschlossene Lagen heisst mindestens eine öV-Angebotsstufe 4 Auszonungen sind zwingend nötig	Vgl. Ausführungen oben. - Auszonung: vgl. Ausführungen zu S. 80	Die Aussagen in diesem Kapitel geben im Wesentlichen den neuen kantonalen Richtplan wieder. Davon abweichende Anpassungen sind darum nicht möglich. Es gilt der Grundsatz: je besser die ÖV Erschliessung, desto höher die Entwicklungspriorität für alle Planungen von Kanton und Gemeinden.	NB
E_7	Junge Grüne Kanton Luzern	E_7_1	100	5.1.3	Im Abschnitt zu SL3 ist hinzuzufügen dass ein Schwerpunkt auf die Erhöhung der Einwohnerdichte und nicht nur der baulichen Dichte gelegt wird.	In heutigen Ersatzneubauten werden oft mit den neuen Bauten die baulichen Dichten erhöht, die Einwohnerdichten jedoch nicht. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Wohnflächen pro Person immer grösser werden. Wichtig ist, dass nicht nur baulich sondern auch einwohnermässig verdichtet wird und dafür geeignete Massnahmen erarbeitet werden.	In SL3 wird im ersten Absatz am Schluss folgender Satz eingefügt: Die Verdichtung hat dabei primär zum Ziel, zusätzlichen Wohnraum für zusätzliche Personen und zusätzlichen Raum für zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen; der Mehrflächenbedarf pro Person oder Arbeitsplatz ist untergeordnet.	B
E_7	Junge Grüne Kanton Luzern	E_7_2	100	5.1.3	Im Abschnitt zu SL4 ist die Bemerkung über die Neueinzonung wie folgt abzuändern: Auf Neinzonungen wird generell verziehet	Die Agglomeration Luzern soll sich auf innere Verdichtung konzentrieren, nur in begründbaren Ausnahmefällen sollen Einzonungen vorgenommen werden. Die bestehende Siedlungsstruktur verfügt über viele Potenziale die zuerst ausgenutzt werden sollen, bevor über	Der Kantonale Richtplan und das RPG beinhalten die Voraussetzungen für Einzonungen im Sinne der Antragsteller. Einzonungen werden darum künftig die Ausnahme sein. Ein grundsätzlicher Verzicht kann nicht aufgenommen werden.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Neueinzonungen nachgedacht werden sollte.		
F_9	BSLA RG Innerschweiz, Tessin	F_9_2	101	5.1.3, SL7	Die Planung der Frei- und Aussenraumplanung sollte nicht nur ganzheitlich sondern auch <u>zeitgleich</u> in Abwägung anderer Aspekte erfolgen.	Sie ist Garant für eine qualitativ hohe Erholungs- und Freizeitnutzung entsprechend und im Einklang mit der Siedlungsverdichtung.	Der erste Auflistungspunkt wird ergänzt: ... ganzheitlich und zeitgleich ...	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_6	102 -109	5.2 5.3	Beim Thema Verkehr ist über die Agglomerationsgrenzen hinweg zu schauen.	Der Verkehr stoppt nicht an der Agglomerationsgrenze. Es sollten Strategien aufgezeigt werden, wie mit den Verkehrsthemen (ÖV, MIV) über die Agglomerationsgrenze hinweg umgegangen wird.	Die Betrachtung im Rahmen des AP LU hört nicht an der Agglomerationsgrenze auf. Strategien und Massnahmen (z.B. aus AggloMobil) berücksichtigen bzw. betreffen auch die umliegenden Gemeinden.	K
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_1	103	ÖV4	Aufnahme Umsteigepunkt Reussbrücke	ÖV Im Bereich Reussbrücke sind zwingend attraktive Umsteigemöglichkeiten zu realisieren. Einerseits, damit die Verbindung Seetal, Perlen, Buchrain, MoS, etc. gut mit dem ÖV erschlossen wird. So wie es jetzt ausgestaltet ist, findet die Erschliessung des Seetals/Inwil mit MoS ohne Buchrain statt.	Dem Antrag stimmen wir zu. Der VVL hat der vif bereits diese Anforderungen auch mitgeteilt. Die Massnahme soll ins nächste Bauprogramm Kantonsstrassen einfließen resp. beantragt werden. Damit kommt die Massnahme wohl ins nächste Agglomerationsprogramm.	K
A_1	SBB Immobilien	A_1_2	104	5.2.3	Anderslautende Abkürzungen für Strategische Entwicklungsstossrichtung verwenden als bei Massnahmen.	Die gleichlautenden Abkürzungen der Strategischen Entwicklungsstossrichtungen „ÖV....“ und der Massnahmen verwirren da sie mit gleicher Nummerierung nicht den gleichen Inhalt haben.	Die Abkürzungen für strategischen Entwicklungsstossrichtungen werden konsequent ohne und diejenigen für Massnahmen mit Bindestrich geschrieben.	NB
E_2	SVP Udligenswil	E_2_3	104	5.2.3	Die Warte- und Umsteigezeiten bei den Hubs bzw. an den ÖV-Verknüpfungspunkten müssen optimiert werden. Dabei muss das Zentrum von Luzern (Bahnhofplatz) nachhaltig entlastet werden.	Die verschiedenen Zubringer müssen noch besser aufeinander abgestimmt werden. Neue ÖV-Tangentiallinien müssen helfen, den Bahnhofplatz Luzern noch besser zu entlasten.	Warte- und Umsteigezeiten werden im Jahresfahrplan laufend optimiert. Tangentiallinien sind geplant und werden laufend umgesetzt.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF	E_4_23; E_5_19; F_10_19; F_16_18	104	ÖV3	15'-Takt an öV-Verknüpfungspunkten	Attraktiv sind Verknüpfungspunkte nur, wenn ein 15'-Takt angeboten wird.	15'-Takt auf der S-Bahn ist dereinst mit der Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern möglich und angedacht.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
E_4; E_5; F_10; F_16	Luzern SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_24; E_5_20; F_10_20; F_16_19	104	ÖV4	15'-Takt an öV-Umsteigepunkten	Attraktiv sind Umsteigeverbindungen nur, wenn einen 15'-Takt angeboten wird. Umsteigen ist zudem nur attraktiv und wird genutzt, wenn die Fahrzeit als ganzes mindestens 10 Minuten kürzer wird.	Neue Linienführungen sind nicht automatisch negativ. So eröffnen verknüpfte Angebote neue Möglichkeiten für die individuelle Fahrt.	K
E_7	Junge Grüne Kanton Luzern	E_7_3	104	5.2.3	Ein Abschnitt über Zugverbindungen ins Ausland fehlt (im Gegensatz zu jenem über Fernbussen). Jener soll hinzugefügt werden. Internationale Anbindungen sind für Luzern als Tourismusstadt wichtig.	Nur im Abschnitt der Fernbusse sind explizit Verbindungen ins Ausland berücksichtigt. Luzern liegt an einer der Zufahrtsachsen des Gotthardbasistunnels und somit direkt an einer Verbindung zwischen Norditalien und Süddeutschland. Die Bahn ist ein wichtiges Verkehrsmittel für Reisen ins angrenzende Ausland zu den wichtigsten Ver.kehrsmitteln. Gerade Luzern als Touristenmagnet sollte eine Strategie bzw. eine Zielsetzung für Bahnverbindungen notwendig sein. Die Jungen Grünen Kanton Luzern erachten Direktverbindungen sowohl nach Norditalien wie auch nach Deutschland für erstrebenswert.	Der öV-Bericht enthält die Forderung nach internationalen Bahnverbindungen. Diese werden jedoch eigenwirtschaftlich von SBB Fernverkehr angeboten und liegen nicht im Einflussbereich des Kantons.	K
E_7	Junge Grüne Kanton Luzern	E_7_4	104	5.2.3	Emmenbrücke Gersag ist bei den ÖV-Verknüpfungspunkten hinzuzufügen	Für das Emmer Busnetz (E-BUS, Referenzzustand Agglomobil Tre) ist Emmenbrücke Gersag mit den Linien 41-45 für die Verknüpfung des Lokal- mit dem übergeordneten (S- Bahn) Netz von grösserer Bedeutung als der Bahnhof Emmenbrücke (Linie 40/41). Im Bericht wird jeweils auch explizit von Rothenburg Dorf & Rothenbrug Station gesprochen, weshalb dies auch im Falle von Emmenbrücke und Emmenbrücke Gersag explizit gleich gehandhabt werden sollte	Die Bahnhaltestelle Emmenbrücke Gersag weist nicht die gleiche Bedeutung wie Emmenbrücke auf.	NB
E_8	SVP Stadt Luzern	E_8_1	104	5.2.3	Es soll stärker geprüft werden, wie das Zentrum von Luzern (Bahnhofplatz) mit der Einführung von (das Stadtzentrum	Neue ÖV-Tangentallinien müssen helfen, den Bahnhofplatz Luzern noch besser zu entlasten.	Diese Thematik ist in AggloMobil aufgearbeitet	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					umfahrende) Tangentiallinien entlastet werden kann			
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_5	104	5.2.3	Die Warte- und Umsteigezeiten bei den Hubs bzw. an den ÖV-Verknüpfungspunkten müssen optimiert werden. Mit sinnvollen Tangentiallinien muss das Zentrum von Luzern, sprich der Bahnhofplatz, weiter entlastet werden.	Der TCS unterstützt die Umsetzung von gut ausgebauten S-Bahn-Knoten in der Agglomeration bzw. auf der Landschaft. Ob die vier neuen und relativ teuren S-Bahnhaltestellen auf Stadtgebiet alle nötig sind, sei dahingestellt. Die verschiedenen Zubringer müssen jedoch noch besser aufeinander abgestimmt werden. Neue ÖV-Tangentiallinien müssen helfen, den Bahnhofplatz von Luzern zu entlasten.	Warte- und Umsteigezeiten werden im Jahresfahrplan laufend optimiert. Tangentiallinien sind geplant und werden laufend umgesetzt.	K
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_1	104	ÖV2	... wichtige ÖV-Umsteigepunkte und weisen attraktive Umsteigeverbindungen und Infrastrukturen aus	Nicht nur die Verbindungen sind relevant, sondern auch der Zustand der Anlagen, Infrastrukturen	Der Handlungsbedarf bei den Umsteigeinfrastrukturen ist bekannt und im Budget AFP bei den öV-Investitionen erfasst.	K
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_2	104	ÖV4	S-Bahn „Funktion Feinverteilung“ weglassen.	S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	Eine Stadtbahn ist nicht angedacht. Jedoch sind mit dem Durchgangsbahnhof Luzern weitere Haltestellen auf Stadtgebiet geplant.	K
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_2	105	ÖV6	Infrastruktur Gisikon Bahnhof, ÖV Betrieb Netzerweiterung Perlen-Gisikon, ÖV	Bauliche Anpassungen auf der Strecke sowie für Anpassungen beim Wendepunkt Gisikon Bahnhof aufnehmen.	Ein Bahnbetrieb Gisikon-Root nach Perlen ist nicht geplant. In AggloMobil wird diesem Bedürfnis mit einem Busbetrieb begegnet.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_25; E_5_21; F_10_21; F_16_20	105	ÖV9	öV-Anbindung im mindestens 15'-Takt	Um den Verkehr zu lenken, platzsparend und möglichst umweltschonend abzuwickeln sowie den Modalsplit öV-Anteil zu erhöhen, müssen neue Siedlungsgebiete mit mindestens 15'-Takt erschlossen sein. Alles darunter ist nicht attraktiv.	Der 15'-Takt auf der S-Bahn ist geplant, braucht jedoch die Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern	K
F_3, F_7	Touring Club Schweiz, Luzern, Gewerbeverband Kt. Luzern	F_3_6, F_7_4	105	5.2.3	Der Bericht muss mit Massnahmen ergänzt werden, die auch das Konzept von P+R unterstützen.	Im Bericht wird auf S. 48 erwähnt, dass sich in der Agglomeration Luzern 480 P+R-Parkplätze befinden. Das ist verhältnismässig eine bescheidene Zahl. Und obwohl auf S. 105 steht, dass P+R ausgebaut werden soll, fehlen	Bei der Mall of Switzerland werden 100 neue P+R-Plätze realisiert und bei Buchrain wird der Ausbau der Parkplätze an der Autobahn geplant. P+R wird in erster Linie ausserhalb der Agglomeration ausgebaut – nahe der Quelle einer Fahrt. In der Agglomeration wird angesichts der knappen Platzverhältnisse und des guten öV-Angebots B+R gefördert.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						anschliessend konkrete Massnahmen dazu.		
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_3	105	ÖV6	Absatz ergänzen mit: Insbesondere der Zentrumsbahnhof Luzern ist mit Radverkehr gut erschlossen	Der Bahnhof Luzern ist aktuell mit Radverkehr nicht gut erschlossen. Die Velostation ist heute auf der falschen Seite des Bahnhofs oder müsste mit dem alten Posttunnel erschlossen werden.	Ist unter LV2 bereits aufgeführt.	NB
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_3	106	MIV4	ESP Perlen: Aufhebung LKW – Fahrverbot zwischen Root und Perlen Aufnahme LKW-Anschluss in Richtung St. Katharinen - Inwil zur Autobahn A14.	Ziel muss es sein, die LKW vom Rooter Perlengebiet nicht alle auf den Anschluss Buchrain zu leiten. Die ESP Perlen Vorgaben sind längst überschritten und hemmen unnötig weiteres Wachstum (siehe Ortsplanungsrevision, die aufgrund des Hemmschuhs „Abstimmung SiedlungVerkehr“ praktisch erstarren lässt). Daher muss der Industrieverkehr über Root geführt werden. Das LKW-Fahrverbot auf der Gemeindestrasse Root – Perlen ist zu entfernen. Eine Gemeindestrasse von regionaler Bedeutung darf nicht mit einem LKW-Fahrverbot belegt sein. Zur Entlastung muss ein neuer Autobahnanschluss für die LKWs in Richtung A14 realisiert werden.	LKW-Fahrverbot: Die Signalisation betrifft das Strassenverkehrsgesetz (SVG). Neuer Autobahnanschluss: Zuständigkeit Bund und somit nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms. Hinweis: Zurzeit wird gemeinsam mit den Interessierten ein Gesamtverkehrskonzept LuzernOst erarbeitet.	NB K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_26; E_5_22; F_10_22; F_16_21	106	ÖV10	MIV nicht erwähnen	Neue touristische Entwicklungen müssen mit öV und Fuss- und Veloverkehr erschlossen und bewältigt werden.	ÖV10 sagt klar, dass neue touristische Entwicklungen mit dem <u>bestehenden</u> MIV-Verkehrsnetz oder insbesondere durch die Ausweitung des ÖV-Angebots bzw. der ÖV-Nutzung bewältigt werden.	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_4; D_10_6; D_13_6	107	5.3.3	Das Arbeitsgebiet Fänn ist als strategisches Arbeitsgebiet im Synthesebild Teilstrategie MIV aufzunehmen.	Das Arbeitsgebiet Fänn hat regionale Ausstrahlung und ist als ESP-A im Richtplan Kanton Schwyz eingetragen. Es ist daher als strategisches Arbeitsgebiet zu bezeichnen.	Die „strategischen Arbeitsgebiete“ gemäss Kantonaem Richtplan Luzern bezeichnen optionale Gebiete, die ausschliesslich für Betriebe von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung bei Bedarf eingezont werden könnten. In der Agglomeration Luzern ist dies einzig das Gebiet Schweissmatt in Inwil. Damit sind nicht die bereits ausgeschiedenen ESP-Gebiete wie das Fänn gemeint. Die entsprechenden Luzerner ESP-Arbeitsgebiete sind in der Karte ebenfalls nicht dargestellt.	NB
D_10	Bezirk	D_10_5;	107	5.3.3	Die	Mertischachen ist stark durch die	Die Aufwertung des Strassenraums	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Küssnacht	D_13_5			<p>Strassenraumgestaltung von Merlischachen ist in den Bericht und Karte aufzunehmen.</p> <p>Das Arbeitsgebiet Fänn ist in den Bereich „Mobilitäts- und Verkehrsmanagementsystem“ des Bezirks Küssnacht aufzunehmen.</p>	<p>Luzernerstrasse geprägt. Der Strassenraumgestaltung ist deshalb eine hohe Gewichtung zuzuordnen. Eine Verbesserung des heutigen Zustandes ist anzustreben.</p> <p>Das Arbeitsgebiet generiert eine Vielzahl an Autofahren. Daher wurde in den vergangenen Jahren ein Verkehrsmanagementsystem für das Gebiet Fänn ausgearbeitet.</p>	<p>Merlischachen wird im Synthesebild Teilstrategie MIV gelb markiert aufgenommen.</p> <p>Die Signatur „Mobilität- und Verkehrsmanagement“ wird im Synthesebild Teilstrategie MIV um das Gebiet Fänn vergrössert.</p>	
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_2	107	5.3.3	Die FLAMA sind zwingend als wesentliches Element zu ergänzen.	<p>Kriens steht dem vorliegenden Bypassprojekt kritisch gegenüber. Für Kriens ist es von höchster Priorität, dass der Mehrverkehr auf der Autobahn nicht zu einer Minderung der Lebensqualität führt. Ohne FlaMa kann dies nicht sichergestellt werden. Mit den FlaMa muss gewährleistet werden, dass auf dem Gemeindegebiet kein Mehrverkehr durch den Bypass generiert wird und die Lärm- und Schadstoffimmissionen der Autobahn eingedämmt werden (Einhausung und ggf. Immissionsschutzlüftung).</p>	<p>Der Antrag ist resp. wird im Projekt Gesamtsystem Bypass zu beantworten sein. Dieses setzt sich zusammen aus dem Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern sowie dem Kantonsstrassenprojekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, die als flankierende Massnahmen zu verstehen sind. Das Verkehrsmodell berücksichtigt das gesamte Gemeindegebiet Kriens in der notwendigen Auflösung. Auf Krienser Gemeindegebiet sind durch das Gesamtsystem keine Veränderungen auf dem lokalen Netz zu erwarten. Im Rahmen des generellen Projekts und der weiteren Projektentwicklung Bypass prüft das ASTRA verschiedene Optimierungsmassnahmen, so zum Beispiel eine Neugestaltung und Verlegung des Tunnelportal Süd des Sonnenbergtunnels. Im Bereich Grosshof – Schlund hat das ASTRA zudem Massnahmen für einen zusätzlichen Lärmschutz erarbeitet.</p> <p>Hinweis: Der Umgang mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Kriens wird mittels eines GVK durch die Gemeinde Kriens zusammen mit dem Kanton erarbeitet. Resultierende Massnahmen sind für eine Aufnahme ins AP 4 zu beantragen.</p>	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_27; E_5_23; F_10_23; F_16_22	107	5.3.3/6.5 (S 107/136)	MIV1: streichen	Das Nationalstrassennetz kann durch den Bau des Bypasses mit Spangen Nord und Süd die Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr und für den grossräumigen regionalen Ziel-Quellverkehr kaum steigern, da 80% des Verkehrsaufkommens hausgemacht (Ziel-Quellverkehr)	Der Bypass und die Spangen Süd und Nord sind Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes bzw. des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						ist. Damit löst man auch die Verkehrsprobleme der Stadt und Agglo nicht. Man kann also so nicht zusätzliche Strassenkapazität für den öV schaffen. Im Gegenteil, die Zunahme des MIVs ist zu befürchten.		
E_2	SVP Udligenswil	E_2_4	108	5.3.3.	Bis zur allfälligen Realisierung von Bypass/Spange Nord müssen im Gebiet A2/A14 bzw. Rathausen-Tunnel Verbesserungen in die Wege geleitet werden. Es soll geprüft werden, ob die Autobahn-Einfahrt Buchrain-Luzern verlängert bzw. der Autohahn Abschnitt temporär dreispurig betrieben werden könnte. Im Weiteren sind Optimierungen im Bereich A2/A14 Verzweigung Rötsee vorzunehmen. Die fixe Radaranlage FR Luzern ist zu entfernen, das während den Hauptverkehrszeiten auf diesem Abschnitt durch Bremsmanöver zu Stockungen und Staus kommt.	Auf dem Streckenabschnitt Emmen-Süd-Buchrain kommt es regelmässig zu massiven Stausituationen und Wartezeiten. Gemäss Prognosen des ASTRA wird der Verkehr in diesem Bereich künftig weiter stark zunehmen. Mit einer allfälligen Kapazitätserweiterung könnte auch die Zahl der Verkehrsunfälle nachhaltig reduziert werden.	Zuständigkeit Bund. Der Abschnitt Emmen Süd - Buchrain ist Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern. Das ASTRA hat im Gebiet A2/A14 2015/2016 bereits Optimierungen umgesetzt. Verkehrskontrollen: Zuständigkeit LuPol.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_28; E_5_24; F_10_24; F_16_23	108	5.3.3/6.5 (S. 108/136)	MIV2: Autobahnanschlüsse müssen nicht ausgebaut werden		Die Autobahnanschlüsse sind Bestandteil des kantonalen Richtplans. Sie liegen in der Zuständigkeit Bund und sind somit nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF	E_4_29; E_5_25; F_10_25; F_16_24	108	5.3.3/6.5 (S. 108/136)	MIV3: letzter Satz streichen	Da der Löwenanteil des Verkehrs hausgemacht ist, bringen neue Umfahrungsstrassen keine Entlastung, sondern beschleunigen und attraktivieren den agglomerativen MIV. Dies läuft der anzustrebenden Erhöhung des	Die Umfahrungen sollen die Dörfer Emmen und Küssnacht entlasten. Die mittel- bis langfristigen Absichten sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen (im Falle von Emmen). Bei Umfahrungsprojekten werden grundsätzlich FlaMa umgesetzt.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Luzern					Modal Splits im Agglogürtel entgegen. Allfällige Strassenausbauten sind mit harten FlaMa zu kompensieren, so dass kein Kapazitätszuwachs stattfindet.		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_30; E_5_26; F_10_26; F_16_25	108	5.3.3	MIV4: keine Attraktivitätssteigerung für den MIV	Alles unternehmen, um das Umsteigen vom Auto auf den öV zu fördern.	Der künftig entstehende Mehrverkehr muss gemäss richtungsweisender Festlegung M1 im kantonalen Richtplan 2015 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem ÖV und dem LV abgedeckt werden. Es muss aber auch dem MIV der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_31; E_5_27; F_10_27; F_16_26	108	5.3.3	MIV7: flächendeckende PP-Bewirtschaftung	Um den MIV nicht attraktiver zu machen, müssen PP bewirtschaftet werden.	Zuständigkeit Gemeinden.	NB
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_7	108	5.3.3	Bis zur allfälligen Realisierung von Bypass/Spange Nord müssen im Gebiet A2/A14 bzw. Rathausen-Tunnel Verbesserungen in die Wege geleitet werden. Es soll geprüft werden, ob die Autobahn-Einfahrt Buchrain-Luzern verlängert bzw. der Autobahn-Abschnitt temporär dreispurig betrieben werden könnte. Im Weiteren sollen Optimierungen (Kapazitätserweiterungen) bei der Verzweigung A2/A14 vorgenommen werden. Der fixe Radarkasten in Fahrtrichtung Luzern, der den Verkehrsfluss mindert, soll eliminiert werden.	Auf dem Streckenabschnitt Emmen-Süd – Buchrain kommt es regelmässig zu massiven Stausituationen und Wartezeiten. Gemäss Prognosen des TCS wird der Verkehr in diesem Bereich künftig weiter zunehmen, was im Bericht auf Seite 60 für den Zeitraum 2010 bis 2014 bestätigt wird. Mit einer allfälligen Kapazitätserweiterung könnten auch Verkehrsunfälle, zu denen es immer wieder kommt, reduziert werden.	(siehe auch E_2) Zuständigkeit Bund. Der Abschnitt Emmen Süd - Buchrain ist Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern. Das ASTRA hat im Gebiet A2/A14 2015/2016 bereits Optimierungen umgesetzt. Verkehrskontrollen: Zuständigkeit LuPol.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt.	E_4_32; E_5_28; F_10_28;	110	5.4.3	LV2: Berechnen wie viele und aufzeigen wo die genügend gedeckten	Die Veloabstellplätze rund um die Bahnhof Luzern sind überstellt und oft nicht gedeckt. Das fördert den	Zum Thema Veloabstellplätze wurde im Frühling 2015 eine Umfrage bei den Gemeinden und den Transportunternehmen	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	F_16_27			Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen sind: Luzern und die öV-Knoten Ebikon, Emmenbrücke, Horw u.a.	auch von der Städt-Charta geforderte Umstieg auf den LV nicht. Das gleiche gilt für alle öV-Umsteigebahnhöfe (Hubs).	durchgeführt. Die Ergebnisse sowie entsprechende Massnahmen sind im AP LU 3G festgehalten.	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_33; E_5_29; F_10_29; F_16_28	110	5.4.3	Entwicklung rund um E-Bikes aufnehmen	E-Bikes müssen in die Betrachtung des Verkehrs miteinbezogen werden. Insb. den Fokus auf gemeinsam genutzte Fläche legen: Rad-/Gehwege, als eine Mischnutzung ist nicht in jedem Fall für schnelle E-Bikes geeignet. Deshalb müssen auch für E-Bikes sichere Alternativrouten angeboten werden. E-Bikes können und dürfen nicht von der Strasse verwiesen werden.	Das Thema E-Bike ist bei den Entwicklungstrends erwähnt. Die Weiterentwicklung von E-Bike und allenfalls weiteren Mobilitätsformen ist zurzeit noch offen.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_34; E_5_30; F_10_30; F_16_29	110	5.4.3/5.5.7 /6.6 (S. 110/117/1 37)	Weitere Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs aufnehmen - Maximale Dauer von Rotphasen für Fussgänger_innen - An Schul-Blockzeiten angepasste Ampelschaltung auf Schulwegen - Grünphasen im Strassenverkehr auf Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen	Die Dauer der Rotphasen für FussgängerInnen darf eine bestimmte (noch festzulegende) Zeit nicht überschreiten. Zürich kennt diese Priorisierung von Fussgänger_innen bereits. Vgl sogenanntes „Zürcher Modell“. Damit Schulkinder an Fussgängerstreifen mit Ampeln nicht zu lange warten müssen, sollte am Anfang und am Ende von Blockzeiten auf eine angepasste Ampelschaltung geachtet werden. Das heisst, ein schnelles auf Grün schalten mit allenfalls verlängerten Grünphasen. Ampelsteuerung auf wichtigen Veloachsen auf die Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen.	Solche Massnahmen sind nicht Gegenstand des AP und dessen Bearbeitungstiefe.	NB
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_4	111	LV 5/6	Anbindung der weiteren Gebiete Erschliessung Landschaft	Im LV sind die folgenden Verbindungen von regionaler Bedeutung zu erwähnen: Fuss- Radwegverbindung entlang der Ron Fuss- und Radwegverbindung entlang der Reuss Fuss Radwegverbindung in Richtung Perlen/Schutzenhaus	Hinweise werden soweit möglich und soweit von überkommener Bedeutung bei der Überarbeitung berücksichtigt. Optimierung bestehende Netzelemente und neue Netzelemente (Schliessung von Netzlücken) unter der Federführung von LuzernPlus und Kanton Luzern auf der Basis des Modellvorhabens Langsamverkehr, Masterplan Ebikon und GVK LuzernOst in Koordination mit Hochwasserschutz, Uferschutz, Renaturierung Reuss / Ron (vgl.	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						zum Reussdammweg Treppenabgang ab Fussweg Rontalviadukt zum Bahnhof Buchrain Bike+Ride beim Bahnhof Buchrain auf beiden Seiten Kiss+Ride bei der Mossstrasse zum Bahnhof Buchrain Seite Buchrain	auch Massnahmen).	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_35; E_5_31; F_10_31; F_16_30	113	5.5.2	Auf Ausführungen zum Bypass verzichten	Vgl. MIV1	Der Bypass und Spange Nord mit Massnahmen für den öV sind Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes bzw. des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB
F_7	Gewerbeverband Kt. Luzern	F_7_5	113	5.5.2	Es wird sichergestellt, dass der Wirtschaftsverkehr die notwendige Priorisierung erhält.	Dem Umstand, dass der Wirtschaftsverkehr das Verkehrsmittel nur sehr eingeschränkt wechseln kann, muss Rechnung getragen werden (siehe gewünschte Erhöhung Modal Split). Eine gute Erreichbarkeit der Unternehmen, deren Lieferanten und Kunden ist grundlegend für einen funktionierenden Wirtschaftsstandort.	Aussagen zum Wirtschaftsverkehr werden soweit zweckmässig noch aufgenommen.	TB
F_17	Überparteiliches Komitee Bypass- so nicht	F_17_3	113	M6.1	Lösung des Verkehrsabflusses auch auf der Süd-Seite des Bypasses in Richtung Kriens und Kriens Zentrum. Wir fordern daher eine zukunftsgerichtete Lösung für die Verkehrsprobleme von Kriens (flankierende Massnahmen), die sich wegen dem Zusatzverkehr, die durch den Bypass verursacht werden, nochmals vergrössern werden.	Schon jetzt herrschen unhaltbare Stauzustände in den Stosszeiten. Zentrum Kriens muss einbezogen werden mit nachhaltigen baulichen Massnahmen (Kanton K4)	Der Antrag ist resp. wird im Projekt Gesamtsystem Bypass zu beantworten sein. Dieses setzt sich zusammen aus dem Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern sowie dem Kantonsstrassenprojekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, die als flankierende Massnahmen zu verstehen sind. Das Verkehrsmodell berücksichtigt das gesamte Gemeindegebiet Kriens in der notwendigen Auflösung. Auf Krienser Gemeindegebiet sind durch das Gesamtsystem keine Veränderungen auf dem lokalen Netz zu erwarten. Im Rahmen des generellen Projekts und der weiteren Projektentwicklung Bypass prüft das ASTRA verschiedene Optimierungsmassnahmen, so zum Beispiel eine Neugestaltung und Verlegung des Tunnelportal Süd des Sonnenbergtunnels. Im	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
							Bereich Grosshof – Schlund hat das ASTRA zudem Massnahmen für einen zusätzlichen Lärmschutz erarbeitet. Hinweis: Der Umgang mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Kriens wird mittels eines GVK durch die Gemeinde Kriens zusammen mit dem Kanton erarbeitet. Resultierende Massnahmen sind für eine Aufnahme ins AP 4 zu beantragen.	
D_16	Stadt Luzern	D_16_14	114	5.5.3	Ergänzung: „Bisherige reine Arbeitszonen werden – <i>sofern ausreichend mit ÖV erschlossen und sofern langfristig kein Bedarf ersichtlich</i> – für Mischnutzungen geöffnet“	Die Schaffung von Mischnutzungen anstelle von reinen Arbeitsgebieten ist für die Industrie / Gewerbe mit Nachteilen verbunden. Aufgrund der aktuellen Lage wird vorwiegend Wohnraum erstellt, und die ansässigen Gewerbebetriebe kommen sowohl finanziell als auch aufgrund ihrer Emissionen in Bedrängnis. Es ist daher mit Vorsicht zu prüfen, welche Arbeitszonen effektiv in Mischzonen umgewandelt werden sollen und wo eine reine Arbeitszone zweckmässiger wäre.	Der Text wird im Sinne des Antrages differenziert und auf den nicht (überall) erwünschten Verdrängungseffekt hingewiesen.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_36; E_5_32; F_10_32; F_16_31	114	5.5.2	Letzter Abschnitt: MIV nicht gleichberechtigt weiterentwickeln	Die Weiterentwicklung im Verkehr muss klar zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öVs stattfinden. Nur so wird die Standortattraktivität und -gunst gefördert.	Aufgrund der behördenverbindlichen Festlegung in M1 des KRP LU 2015 wird das Wort „gleichberechtigt“ durch „aufeinander abgestimmt“ ersetzt.	B
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_8	114	5.5.2	Im letzten Abschnitt des Kapitels ist der Hinweis „gleichberechtigte Weiterentwicklung sowohl des ÖV (und LV) wie des MIV“ zu streichen.	Die Veränderung des Modal Splits zu Gunsten von öV und Fuss- und Radverkehr ist nur erreichbar, wenn die Weiterentwicklung dieser umweltverträglichen Mobilität stärker gefördert wird als diejenige des MIV. Zudem verbietet das Reglement in der Stadt Luzern eine weitere Förderung des MIV. Dieser muss plafoniert werden.	Aufgrund der behördenverbindlichen Festlegung in M1 des KRP LU 2015 wird das Wort „gleichberechtigt“ durch „aufeinander abgestimmt“ ersetzt.	B
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_4	115	5.5.5	Erste Aufzählung: Der letzte Satz: Nebst Schienenverkehr ... ist wegzulassen.	Die ÖV-Infrastrukturen, v.a. die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	Fernbusse sind Teil des Mobilitätsangebots. Ähnlich SBB-Fernverkehr werden diese Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben. Fernbusse können das öV-Netz ergänzen, wie auch das BAV kürzlich feststellt (https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/theme)	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
							n/alphabetische-themenliste/internationaler-linienbusverkehr.html : „Der grenzüberschreitende Linienbusverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung zum übrigen öffentlichen Verkehr.“	
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_5	116	5.5.6 / 6.6.1 (116 / 138)	Unter Kap. 6.6.1 wird der Begriff des Strassenraums gem. Begründung falsch verwendet	Gemäss Kap. 5.5.6 wird eine Beruhigung des Verkehrs u.a. in Dorf-/ Stadtzentren mit sichereren Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden und gestalterisch aufgewerteten Strassenräumen angestrebt. Unter Kap. 6.6.1 wird darauf hingewiesen, dass gestalterische Massnahmen bei Kantonsstrasse nur ausserhalb des Strassenraums möglich sind. Dies ist insofern ein Widerspruch, dass der Begriff des Strassenraums nicht nur ausserhalb der MIV-Flächen umfasst, sondern den ganzen Raum zwischen den begrenzenden Gebäudefassaden.	Entspricht Standard Kantonsstrassen. Mit Strassenraum ist hier der Bereich der Verkehrsfläche inkl. Langsamverkehr zu verstehen.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_37; E_5_33; F_10_33; F_16_32	116	5.5.6	2. Punkt: streichen	Vgl. Ausführungen zu MIV4	Der künftig entstehende Mehrverkehr muss gemäss richtungweisender Festlegung M1 im kantonalen Richtplan 2015 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem ÖV und dem LV abgedeckt werden. Es muss aber auch dem MIV der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_38; E_5_34; F_10_34; F_16_33	116	5.5.6	4. Punkt: Verkehrsberuhigung darf nicht durch Umfahrungsstrassen erreicht werden	Vgl. Ausführungen MIV3	Die Umfahrungen sollen die Dörfer Emmen und Küssnacht entlasten. Die mittel- bis langfristigen Absichten sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen (im Falle von Emmen). Bei Umfahrungsprojekten werden grundsätzlich FlaMa umgesetzt.	NB
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_8	116	5.6.6	Auf Kantons- und wichtigen Verbindungsstrassen darf die Aufenthaltsqualität und der Verkehrsfluss nicht durch Tempo-30-Zonen erreicht werden.	Der TCS setzt sich seit jeher für die Verkehrssicherheit ein. Tempo-30-Zonen sind aus Sicht des TCS für Haupt- und wichtige Durchgangsstrassen keine geeigneten Mittel, es sei denn, der Ortskern kann grossräumig umfahren werden.	Bezüglich Verkehrsberuhigung wird im Kap. 5.5.6 festgehalten, dass zwischen Kantons- und Gemeindestrassen bzw. verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen differenziert werden muss. Auf Kantonsstrassen gilt 50 Km/h.	K
F_6	Pro Velo	F_6_9	117		Bei zukünftiger Planung	Die objektive Erhöhung der	Beim Massnahmenpaket LV-1 «Optimierung	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Luzern				von Verkehrsinfrastruktur soll vermehrt auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrradfahrern und Fussgängern geachtet werden.	Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Aspekt der Verkehrsplanung, jedoch reicht dies oft nicht aus um den Menschen die Angst zu nehmen. Um eine Steigerung des Fahrradverkehrs am Modalsplit zu erreichen muss es gelingen, dass sich die Menschen auch mit dem Fahrrad sicherer fühlen.	bestehender Netzelemente» geht es generell um die Erhöhung der Sicherheit.	
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_5	120	6.2.1 (S. 120+121)	Einführung Tempo 30 im Flecken Rothenburg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Aufwertung LV sowie der Ortskerngestaltung (Schlüsselareal). Der Bericht ist entsprechend zu ergänzen resp. anzupassen.	Das kommunale Siedlungsleitbild Teilbereich Wohnen 2008 hat u.a. zum Ziel, Massnahmen zur Verkehrsberuhigungen auf den Hauptachsen des Siedlungsgebietes, 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 qualitativollen Ortsgestaltung im Flecken. Der Kanton muss bereit sein, auf Kantonsstrassen in dafür geeigneten Ortszentren Tempo 30-Strecken einzurichten, wie das bereits in anderen Kantonen der Fall ist. Die Haltung des BUWD dass der Pilotversuch keinen überwiegenden Nutzen zugunsten einer Tempo-30-Zone aufzeige, weshalb das Projekt nicht weiter verfolgt werde, ist ungenügend begründet und im Ergebnis nicht nachvollziehbar.	Die Auswertung zeigte keinen relevanten Nutzen des Pilotversuchs Tempo 30-Zone. Auf kantonaler Ebene wurde kürzlich im Rahmen eines parlamentarischen Vorstosses betreffend dem Pilotversuch mehrheitlich entschieden, dass Tempo 30 auf Kantonsstrassen nicht weiterzuverfolgen ist. Kantonsstrassen sind grundsätzlich verkehrsorientiert und haben den Verkehr flüssig durchzuleiten. Punktuelle Temporeduktionen auf kurzen Abschnitten können kontraproduktiv sein. Der Kanton Luzern orientiert sich für die Kantonsstrassen am Modell 50/30 der BFU, die verkehrsorientierten Strassen, u.a. die Kantonsstrassen, werden mit Tempo 50 signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmer ergänzt. Lärmschutz- und Gestaltungsanforderungen sind mit anderen geeigneten Massnahme umzusetzen.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_15	120	6.2.1.	Ergänzung: „Mit der raumplanerischen Umsetzung von [...] können einerseits neue Arbeits- und Wohnflächen geschaffen und andererseits...“	In den Schlüsselarealen sollen zwingend arbeitsplatzintensive Arbeitsflächen und nicht nur Wohnflächen geschaffen werden.	Die neue Formulierung gemäss Antrag wird übernommen.	B
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_5	120	6.2.1	Schlüsselareale und Gebietsmanagement in den ESP: Verbindlicher Fokus auf 2000-Watt-Siedlungskonzepte und	Die ESP sollen übergeordnete Ziele (z.B. 2000-Watt-Gesellschaft) glaubwürdig umsetzen und bezüglich Mobilität entsprechende Vorgaben festlegen. Zudem sind	Die Zielsetzung und Massnahme wird unterstützt und wird in der Praxis auch bereits teilweise umgesetzt. Vgl. dazu die entsprechende Massnahme MO-2 des AP LU 2G bzw. GV-4 des AP LU 3G	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					der Integration künftiger MIV/LV-Technologien (z.B. E-Mobilität und Carsharing)	künftige Mobilitätsmöglichkeiten im Bereich MIV+LV vorausschauend zu integrieren.		
F_9	BSLA RG Innerschweiz, Tessin	F_9_3	122	6.2.2	Konkrete Angaben zu Kosten und Realisierungszeitraum zum der Massnahmen Landschaft und Erholung.	Trotz der erwähnten Gewichtung der Frei- und Landschaftsräume, werden keine konkreten Kosten und Realisierungszeiträume angegeben. Diese sind jedoch wichtig, wenn die Massnahmen im Einklang mit anderen Bereichsmassnahmen (z.B. Verkehr) umgesetzt werden sollen.	Da sich das Agglomerationsprogramm nicht auf konkrete Planungen abstützen kann, können noch keine Kosten genannt werden. Die zeitgleiche Bearbeitung der Massnahmen mit der Siedlungsentwicklung wird unterstützt und unter SL7 wie vorgeschlagen ergänzt.	TB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_5; D_10_7; D_13_7	124	6.2.2	Die Luftseilbahn Küssnacht-Seebodenalp ist ebenfalls aufzunehmen.	Die LKüS erschliesst die Seebodenalp als Freizeitraum von regionaler Bedeutung. Eine entsprechende Optimierung ist ebenfalls vorzusehen (Massnahme LE-4 sieht auch bereits Koordination mit LE-3 vor).	Ist in Massnahme LE-3.2-3D bereits aufgenommen.	K
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_6	124	6.3/6.4 Karte „Schwachstellen MIV“ 124/136	Bericht und Karte „Schwachstellen MIV“ sind entsprechend zu ergänzen.	Die Ergebnisse aus dem Verkehrsbericht „Verkehrsanalyse und Verkehrsmanagement ESP Rothenburg“ der Swiss Traffic vom 8.6.15 fehlen gänzlich. Für eine positive Entwicklung des kantonalen ESP Rothenburg Station konnte mit dem neuen Autobahnanschluss Rothenburg eine wichtige Voraussetzung geschaffen werden und damit eine optimale verkehrliche Erschliessung dieses Gebiets (Strasse und Schiene). Nach nun rund 3 Betriebsjahren und kaum veränderter Raum- und Zonenplanung im Arbeitsgebiet zeichnet sich jedoch ab, dass in Zukunft Massnahmen und damit verbunden grössere Investitionen getätigt werden müssen, um den anfallenden Verkehr bewältigen zu können. Die Ergebnisse bzw. zweckmässigen Massnahmen aus dem Verkehrstechnischen Bericht vom 08. Juni 2015 sind unter dem	Text und Karte werden ergänzt.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Lead des Kantons weiterentwickeln und die zweckmässigen Massnahmen in die entsprechenden Massnahmenblätter aufzunehmen.		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_39; E_5_35; F_10_35; F_16_34	124	6.3	Verkehrsmanagement: ausführlicher behandeln und konkretisieren	Die Abhandlung zum Verkehrsmanagement ist dürftig. Dabei kann mit dem Verkehrsmanagement die öV-Förderung massgebend beeinflusst werden.	Es geht an dieser Stelle des Berichts um eine kurze Übersicht der verschiedenen Massnahmen. Die Beschreibung folgt in den Massnahmenblättern.	NB
D_11	Gemeinde Malters	D_11_4	126	6.3	Die Massnahmen sollen im GVK Luzern West bis Malters in die Planung aufgenommen werden.	Die Verkehrsachsen von Malters sind an das Verkehrsnetz der Agglomeration angebunden d.h. die Einwirkungen sind gross.	Malters liegt ausserhalb des Agglomerationsgebiets Luzern und besitzt eine Umfahrungsstrasse. Bei Massnahmen innerhalb der Agglomeration werden auch die Auswirkungen auf die umliegenden Gebiete betrachtet.	K
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_3	126	6.3	GV 7: (P+R-Anlagen): Zusätzliche grosse Anlagen an folgenden Standorten: z.B. Bhf Allmend, Würzenbach, Friedental.	Es braucht eine klar kommunizierbare und ersichtliche Strategie, dass Automobilisten (z.B. Besucher, Arbeitende) vor der Innenstadt das Auto parkieren und mit dem ÖV ins Zentrum fahren.	Bei der Mall of Switzerland werden 100 neue P+R-Plätze realisiert und bei Buchrain wird der Ausbau der Parkplätze an der Autobahn geplant. P+R wird in erster Linie ausserhalb der Agglomeration ausgebaut – nahe der Quelle einer Fahrt. In der Agglomeration wird angesichts der knappen Platzverhältnisse und des guten öV-Angebots B+R gefördert. Die Auslastung der Parkplätze in der Stadt Luzern wird signalisiert.	NB
	SBB Immobilien	A_1_3	127	6.4.1	Die Zuständigkeiten sind nicht klar dem Bund zugeschrieben.	Die Infrastrukturmassnahmen der Schieneninfrastruktur sind grundsätzlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert und werden in Strategischen Ausbauschritten (STEP) geplant. Die Kantone sind dabei in Planungsregionen in die Planung eingebunden. Somit ist die Sicherung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur und die Planung der Massnahmen nicht Bestandteil des AP.	Wird deutlicher geschrieben.	B
A_1	SBB Immobilien	A_1_4	127	ÖV-6.4B-3A	Die dargestellten Massnahmen sind zu hinterfragen.	Vorgeschlagene Massnahme erscheint für das Bahnhofareal (SBB) nicht vorteilhaft.	Beim Bahnhof Littau laufen aktuell Planungsarbeiten bei Stadt und SBB. Es gilt das Projekt. Der aktuelle Stand wird im AP LU 3G festgehalten (vgl. Massnahme GV-1.5)	TB
E_4; E_5;	SP Kt.	E_4_40;	127	6.4	Es sind Massnahmen	Ohne wesentliche Massnahmen ist	Das Bahnangebot wird nicht von Luzern aus	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
F_10; F_12, F_16	Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; IG öffentlicher Verkehr, Bern, WWF Luzern	E_5_36; F_10_36; F_16_35			aufzuzeigen, die eine Verdichtung des Bahn-Angebots bis 2035 mit der bestehenden Infrastruktur bzw. mit im Vergleich zum Durchgangsbahnhof geringeren Investitionen ermöglichen. Infrage kommen beispielsweise Eingriffe bzw. Veränderungen der Fahrplanstruktur mit dem Ziel einem Fahrplanknoten näher zu kommen. Auch ist eine Flügelung analog Wolhusen in Emmenbrücke Richtung Sursee/Hochdorf zu prüfen.	eine Zunahme des ÖV von 40% bis 2030 nicht zu machen, vgl. oben. Die Regionallinien im Zulauf nach Luzern verkehren im 30'-Takt. Lediglich von Emmenbrücke und Horw wird mindestens ein 15'-Takt angeboten, was man gemeinhin als S-Bahn bezeichnen kann.	geplant. Vielmehr sind die Linien ab Bern/Basel/ Zürich und Bellinzona resp. Mailand für die Fahrplanstruktur in Luzern entscheidend. Flügelzugkonzepte eignen sich eher für Nebenachsen. Auf Hauptachsen wie Luzern-Olten sind solche Konzepte für die Fahrplanstabilität nicht ideal.	
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_8; D_13_8	128	6.4.1	Die Umsetzungsschritte 4 (Rampe Küssnacht) und 5 sind ebenfalls darzustellen und im Bericht zu erwähnen.	Erst mit diesen Umsetzungsschritten ist der Ausbau des S-Bahnnetzes wie in den nachfolgenden Abschnitten beschrieben, erst möglich. (Schreibfehler auf S. 129, 2. Absatz Güttsch -> Güttsch)	Diese Umsetzungsschritte passen nicht zum Horizont des AP LU 3G (bis 2035).	NB
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_9; D_13_9	129	6.4.1/6.4.2	Die Sanierung und Ausbauten bestehender Bahnhöfe ist ins AP aufzunehmen. Die Sanierung des Bahnhofs Immensee ist in Karten und Text aufzunehmen.	Der Bahnhof Immensee weist verschiedene Defizite (insb. BehiG, Anschluss Bus) auf. Die Sanierung des Bahnhofs ist gemäss Auskunft SBB für das Jahr 2023 vorgesehen.	Bahnhofsanierungen sind Teil von FABI.	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_5	129	6.4.1	Zweiter Abschnitt: Auf die S-Bahnlinien Langensand/Steghof, Güttsch/Kreuzstutz und Paulusplatz ist zu verzichten. Verzicht hat anschliessend Einfluss auf die Massnahmen/Kostenübersicht auf Seite 129/130.	Die Haltestellen sind zu Nahe vom Bahnhof. S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	Der Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht neben Linienverknüpfungen, Angebotsausbau auch eine bessere Erschliessung der Stadt Luzern durch weitere Haltestellen. Ein möglichst grosser Nutzen ist erwünscht.	NB
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_6	130, 166	6.4.1/7.6.6	Die unter der Massnahme ÖV-5 Doppelspuriger Eisenbahntunnel zwischen Hergiswil Matt und	Die Bezeichnung ÖV-5-3C wird lediglich auf S. 130 sowie auf S. 166 verwendet. Ansonsten wird die Massnahme im Bericht wie auch in	Die Bezeichnung «3C» bedeutet «3. Generation, Liste C». Bei Übersichtstabellen (z.B. Tab. 34 Wirkungen und Relevanz der Massnahmen) und in den Karten werden di	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Hergiswil Bahnhof aufgeführte Bezeichnung ÖV-5-3C ist zu streichen bzw. zu bereinigen.	den Massnahmenblättern mit ÖV-5 bezeichnet. Die Massnahmen sind immer gleich zu benennen.	Angaben zur Generation und zur Liste aus Übersichtlichkeitsgründen nicht aufgeführt.	
D_11	Gemeinde Malters	D_11_5	133	6.4.2	ÖV-8: Wie schon mehrmals erwähnt, soll die Busverbindung Malters-Kriens in den Massnahmenkatalog aufgenommen werden.	Die Nachfrage für dieses Angebot ist vorhanden und der Bedarf sollte erneut ermittelt werden.	Das Potenzial der Buslinie Malters-Kriens wurde in AggloMobil tre untersucht und für zu klein befunden (siehe dazu Verkehrsmodellanalyse http://www.vvl.ch/index.php/download_file/view/1206/166/)	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_6	133	ÖV7-2	Position ÖV-7-4-3B: Das Wort „elektrische“ weglassen.	Elektrifizierung bis dann nicht mehr nötig, weil Technik in den Bussen ausgereift ist. Auf Elektrifizierung ist zu verzichten.	Elektrifizierung meint die elektrische Traktion. Ob dazu dannzumal eine Fahrleitung nötig ist, kann heute nicht beurteilt werden. Planungen dazu laufen beim VVL zusammen mit der HSLU (Trolleybus, fahrleitungslose Fahrt: Fahrplan RBus-Linie 3 Würzenbach-Littau).	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_7	135	6.4.4	Depot VBL (erster Abschnitt): Das Depot der VBL ist zwingend auf 2 oder mehrere Standorte zu verteilen.	Die heutigen Depotzu-/wegfahrten über das Nadelohr Langensandbrücke führt zwischen Bundesplatz und Kantonalbank zu Staus.	Der geplante Depotstandort in Root wird ins AP LU 3G aufgenommen.	B
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_8	135	6.4.4	Fernbus (2. Abschnitt) zweiter Satz weglassen: Eine allfällige	Die ÖV-Infrastrukturen, vor allem die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	Fernbusse sind Teil des Mobilitätsangebots. Ähnlich SBB-Fernverkehr werden diese Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben. Fernbusse können das öV-Netz ergänzen, wie auch das BAV kürzlich feststellt (https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/theme/n/alphabetische-themenliste/internationaler-linienbusverkehr.html): „Der grenzüberschreitende Linienbusverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung zum übrigen öffentlichen Verkehr.“	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_6	136	6.5	Der Satzteil „[...] wobei in Emmen auch kostengünstigere Alternativen geprüft werden.“ Ist zu streichen oder anders zu formulieren.	Er suggeriert in Verbindung mit der Aufzählung der Südumfahrung Küssnacht, dass für die Umfahrung Küssnacht keine kostengünstigeren Lösungen untersucht wurden. Dies ist falsch.	Formulierung wird angepasst.	B
D_7	Gemeinde Dierikon	D_7_1	136		Optimierung und Entflechtung Anschluss Buchrain und Rontalzubringer	In den Spitzenzeiten und nach Inbetriebnahme der MOS auch häufiger Stau.	Zurzeit wird gemeinsam mit den Interessierten ein Gesamtverkehrskonzept LuzernOst erarbeitet. Mögliche Massnahmen auf Kantonsstrassen sollen in das neue Bauprogramm einfließen resp. beantragt werden und allenfalls ins AP LU 4G einfließen.	TB
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_10; D_13_10	136	6.5	Der Satzteil „[...] wobei in Emmen auch	Er suggeriert in Verbindung mit der Aufzählung der Südumfahrung	Formulierung wird angepasst.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					kostengünstigere Alternativen geprüft werden.“ Ist zu streichen oder anders zu formulieren.	Küssnacht, dass für die Umfahrung Küssnacht keine kostengünstigeren Lösungen untersucht wurden. Dies ist falsch.		
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_4	136	6.5	Weitere MIV-Massnahme: Roadpricing in den Zentren: Z.B. bei den Eingangstoren zur Stadt Luzern, Seebrücke, Eingänge zu den ESP.	Der stadteinwärtsfahrende MIV kann mit Roadpricing eingedämmt werden. Damit wird der Umstieg auf den ÖV angereizt und die Zunahme des prognostizierten Mehrverkehrs kann damit abgefedert werden.	Die strategische Planung und die Gesamtverkehrspolitik werden im Kantonalen Richtplan festgelegt. Roadpricing ist nicht Aufgabe der Agglomerationsprogramme.	NB
F_17	Überparteiliches Komitee Bypass- so nicht	F_17_1	136	MIV-1/2/3	Einhausung des Bypasses bis Arsenalbrücke. Der Kanton soll beim Bund Druck machen, dass eine solche Einhausung realisiert wird.	Ohne Einhausung werden mit dem Bypass auf Kriens unhaltbare Immissionen zukommen. Zudem wird der Ortseingang verunstaltet. Die Einhausung dient daher auch einer unabdingbaren Ortsbildpflege.	Zuständigkeit Bund. Für das Projekt Gesamtsystem Bypass wird mit dem ASTRA das Generelle Projekt angestrebt. Dieses setzt sich zusammen aus dem Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern sowie dem Kantonsstrassenprojekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, die als flankierende Massnahmen zu verstehen sind. Das Verkehrsmodell berücksichtigt das gesamte Gemeindegebiet Kriens in der notwendigen Auflösung. Auf Krienser Gemeindegebiet sind durch das Gesamtsystem keine Veränderungen auf dem lokalen Netz zu erwarten. Im Rahmen des generellen Projekts und der weiteren Projektentwicklung Bypass prüft das ASTRA verschiedene Optimierungsmassnahmen, so zum Beispiel eine Neugestaltung und Verlegung des Tunnelportal Süd des Sonnenbergtunnels. Im Bereich Grosshof – Schlund hat das ASTRA zudem Massnahmen für einen zusätzlichen Lärmschutz erarbeitet. Hinweis: Der Umgang mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Kriens wird mittels eines GVK durch die Gemeinde Kriens zusammen mit dem Kanton erarbeitet. Resultierende Massnahmen sind für eine Aufnahme ins AP 4 zu beantragen.	NB
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_2	137	6.5	MIV1, MIV2, MIV3 (Bypass, Spange Süd, Spange Nord): Diese Massnahmen sind zu streichen oder merklich zu redimensionieren und in ein GVK einzubinden, das klar nachweist, dass der	Die Massnahmen sind kostenintensiv und bezüglich der Gesamtwirkung umstritten. Die Befürchtung ist gross, dass damit zu viel Verkehr in die Innenstadt gelockt wird.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Der Bypass und die Spangen Süd und Nord sind Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes bzw. des Bauprogramms für die Kantonsstrassen. Einbindung ins GVK ist nicht vorgesehen. Mit dem GVK Agglomerationszentrum Luzern	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					MIV in den Zentren dadurch reduziert werden kann.		werden Massnahmen für den Gesamtverkehr inkl. Förderung öV und LV bis zur Umsetzung Bypass mit Spange Nord und Massnahmen für den öV umgesetzt.	
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_6	138	6.6	Optimierung bestehender Netzelemente LV: Im Sinne von Grundsätzen sind im Abschnitt 6.6. einleitend folgende Punkte aufzunehmen: <ul style="list-style-type: none"> • Bei sämtlichen Massnahmen ist eine Trennung von MIV, Velo- und Fussverkehr anzustreben, wenn nötig auch durch bauliche Massnahmen zu Lasten des MIV. • Ausserdem sollen Velostreifen und -wege durchgängig geführt und nicht mehr unterbrochen werden, auch bei Businseln. • Vortrittsregeln sind weitgehend zu Gunsten des Veloverkehrs anzupassen. 	Durch die Massnahmen wird die Sicherheit der Velofahrenden und der Fussgänger massgeblich erhöht. Dadurch steigt die Attraktivität des LV im Vergleich zum MIV und zum ÖV, wodurch die Kosten des Verkehrs (Staukosten, negative externe Effekte wie die Umweltbelastung und Gesundheitskosten) deutlich reduziert werden können.	Einzelne Hinweise werden aufgenommen. Für Kantonsstrassen gilt das Radroutenkonzept 1994 (2008).	TB
D_16	Stadt Luzern	D_16_28	139	6.6.2	In die Liste der „neuen Netzelemente“ ist eine direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung im Bereich des Gleiskörpers zwischen Hirschmatt und Rösslimatt aufzunehmen.	Der Bereich um den Bahnhof wird in den kommenden Jahren durch die geplanten Entwicklungen einem stärkeren Nutzungsdruck ausgesetzt. Die Zunahme der Nutzer führt zu Engpässen bei der bestehenden Bahnhofserschliessung (Unterführung, SUVA-Passerelle). Es braucht zusätzliche Flächen für die Zugänge zum Bahnhof. Ergänzungen sind frühzeitig zu planen.	Eine entsprechende Massnahme wird aufgenommen.	B
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_1	139	6.6.2	Zusätzliche Massnahme LV (Neues Netzelement) Verbindung Luzern-Ost mit Luzern Nord	Die beiden ESP Luzern-Nord und Luzern-Ost lassen sich mit verhältnismässig geringem Aufwand markant besser mit einem Radweg verbinden. Das	Eine solche Massnahme ist zurzeit nicht vorgesehen (s. Radroutenkonzept 1994 (2008)). Sie wäre allenfalls im AP LU 4G zu prüfen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Arbeitsgebiet Emmen wäre so optimal mit Luzern-Ost verknüpft.		
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_7	142	7	Bewertung und Priorisierung der Massnahmen in Kap. 7 (allgemein): Die Begründungen zur Bewertung der Massnahmen sind zu ergänzen.	Das Beurteilungsraster für die Bewertung der Massnahmen wird durch den Bund vorgegeben. Die Bewertung im AP wird jedoch generell zu wenig begründet. Z.B. wird kaum beurteilt, ob die Massnahmen primär lokale, regionale oder überregionale Auswirkungen haben. Auch negative Auswirkungen einzelner Massnahmen werden zu wenig beurteilt. Beispielsweise wird zu wenig beurteilt, welche Auswirkungen die Kapazitätserhöhungen beim MIV auf die Region Luzern Nord haben werden.	Genauere Angaben zur Bewertung der verschiedenen Massnahmen sind in den Massnahmenblättern festgehalten. Entsprechende Präzisierungen werden soweit möglich und sinnvoll aufgenommen.	TB
D_16	Stadt Luzern	D_16_6	148	7.3 3.4.3 2.4.3 (S. 148 76 60 148 ff.)	Überprüfung der Verkehrsprognosen für das Stadtgebiet	Die auf S. 150 erwähnte Dämpfung der Verkehrsprognose im Sinne einer Reduktion der MIV-Zunahme an überlasteten Stellen macht Sinn. Bekanntermassen betrifft dies neben den Autobahnen auch das übergeordnete Strassennetz im Stadtbereich (Nationalstrasse, Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse). Die festgestellte Verkehrsentwicklung (Zählstellendaten) auf diesen Strassen ist rückläufig. Konkret wird auf Kantons- und Gemeindestrassen in der Stadt Luzern in den letzten 10 Jahren ein jährlicher <u>Rückgang</u> von rund 1% am DTV verzeichnet. Bei den Kantonsstrassen Region Luzern (Kordon, exkl. Autobahn), das heisst an der Agglomerationsgrenze, lag die Zunahme DTV innerhalb von 10 Jahren (2005–2014) bei insgesamt 2% bzw. innerhalb der letzten 15 Jahre (2000–2014) bei 9%. Im Gegenzug verzeichnete die Nationalstrasse eine starke Zunahme, insb. nach	Das Kapitel 7.3 wird aktualisiert. Die Feinheit und Tiefe des Nachfragemodells bleiben allerdings unverändert bis zur nächsten Aktualisierung.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>Neueröffnungen.</p> <p>Die pauschale Annahme einer jährlichen Zunahme des DTV von 1.1% sollte daher nicht auf die Kantons- und Gemeindestrassen auf Stadtgebiet angewendet werden. Gleichzeitig nehmen die Fahrten beim ÖV und Rad- und Fussverkehr überproportional zu. Diese Entwicklungsrichtung entspricht dem politischen Auftrag, der in der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern verankert ist und in den jüngsten Abstimmungsergebnissen bestätigt wurde.</p> <p>Eine Beibehaltung der Annahmen des MIV-Wachstums auf Stadtgebiet bedingt eine nachfrageorientierte Strassenplanung und entsprechende Strassenausbauten. Hier wird ein Widerspruch zu den Grundsätzen (M1) und (Z3-2) der kantonalen Richtplanung verortet.</p>		
D_1	Gemeinde Meggen	D_1_1	151	7.3.5	Die Darstellung des Kor-dons ist schwierig zu verstehen. Die Ergebnisse (Tab. 34 und Ausführungen S. 152) suggerieren, dass sowohl Tiefbahnhof als auch Bypass wenig positive, zusätzlich aber massive negative Auswirkungen generieren.	Das Kapitel 7.3.5 ist zu überarbeiten. In der vorliegenden Form ist es missverständlich und kann somit kontraproduktiv sein.	Das Kapitel 7.3 wird aktualisiert. Die Feinheit und Tiefe des Nachfragemodells bleiben allerdings unverändert bis zur nächsten Aktualisierung.	K
E_7	Junge Grüne Kanton Luzern	E_7_5	162	7.6.2	Das Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern soll momentan nicht realisiert werden.	Die Wirksamkeit des Bypass Luzern wird von den Jungen Grünen Kanton Luzern bezweifelt. Die bestehende Autobahn mit Reussport und Sonnenbergtunnel wird zu einer Autopumpe Richtung Innenstadt umgebaut, diese Massen an Autos wird das Stadtzentrum nicht bewältigen können.	Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes.	NB
E_7	Junge Grüne	E_7_6	164	7.6.4	Die Massnahme ÖV-4.1-3B sollte dem A-Topf	Bereits mit Fahrplanwechsel 2016 geht der Busbahnhof Bahnhof	Die Priorisierung ist vor allem den knappen finanziellen Mitteln geschuldet.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Kanton Luzern				angehören	Emmenbrücke Süd in Betrieb, die Direktverbindung von Emmen-Dorf nach Luzern wird gestrichen. Es muss neu in Emmenbrücke Bahnhof Süd umgestiegen werden, der Weg vom neuen Bushof zum Bahnhof ist lang und beschwerlich. V.a. Betagte und gehbehinderte ÖV-Kunden werden das Umsteigen in der vorgebenen Zeit voraussichtlich nicht schaffen. Eine Verbesserung erst ab 2023 ist nicht akzeptabel und birgt einen grossen Nachteil für die Erschliessung von Emmen-Dorf. Obwohl der Reifegrad erst 1 ist, sollte mit Hochdruck an dieser Massnahme gearbeitet werden, auch andere Projekte mit Reifegrad 1 befinden sich in Topf-A. Das Problem war bereits seit längerem absehbar.		
E_7	Junge Grüne Kanton Luzern	E_7_7	164	7.6.4	Auf die Massnahme MIV-5-38 «Umfahrung Emmen» ist zu verzichten.	Das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Massnahme wird nur mit genügend angegeben. V.a. im Quartier Meierhöfli ist ein Grossteil des Verkehrs «hausgemacht» (Emmen Center), die Umfahrung im Bereich Emmen-Dorf würde auf der Grünen Wiese gebaut und anstatt durch das Siedlungsgebiet hindurch, neu am Siedlungsrand liegen. Die Jungen Grünen Kanton Luzern bezweifeln die Wirksamkeit dieser Massnahme.	Die Umfahrung soll das Dorf Emmen entlasten. Die langfristige Massnahme ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB
E_7	Junge Grüne Kanton Luzern	E_7_8	165	7.6.5	Auf die Massnahmen MIV-2-3C «Spange Nord» und MIV-3-3C « Spange Süd» ist zu verzichten.	Die Jungen Grünen Kanton Luzern bezweifeln die Wirksamkeit der Massnahme. Anstatt die Stadt vom MIV zu entlasten, wird diese Massnahme nur neue Probleme schaffen.	Die Spangen Nord und Süd sind Bestandteil des kant. Richtplans, des Aggloprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_9	166	7.6.6	Neue S-Bahnhaltestellen weglassen. Kosten reduzieren sich nachfolgend entsprechend.	Die Haltestellen sind zu Nahe vom Bahnhof. S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	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.	NB
B_2	Kanton	B_2_7	172	9.2.8	Die Aussage, dass die	Die Leistungsvereinbarung wird	Formulierung wird angepasst.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Nidwalden				Leistungsvereinbarung ergänzend von den Nachbarkantonen Nidwalden und Schwyz abgeschlossen wird, ist zu streichen.	zwischen dem UVEK und der Trägerschaft des AP abgeschlossen. Im Falle des AP LU ist der Kanton Luzern alleiniger Träger. In diesem Sinne sieht der Kanton NW zum heutigen Zeitpunkt keinen Bedarf, die Leistungsvereinbarung ergänzend zu unterzeichnen.		
D_16	Stadt Luzern	D_16_3	178	10	Ergänzen: -Bericht „Monitoring Gesamtverkehr Luzern“ 2013 -Mobilitätsstrategie Stadt Luzern 2014	Die Daten aus dem genannten Bericht stützen die Wirkungskontrolle (Kap. 9.4) und sollten im Literaturverzeichnis erwähnt werden. Die Mobilitätsstrategie der Stadt wird in Kap. 1.4.8 erwähnt und soll ebenfalls im Literaturverzeichnis aufgeführt werden.	Die erwähnten Berichte werden im Literaturverzeichnis aufgenommen.	B
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_8	181	Anhang III	Beim Agglomerationsbus Hergiswil Bahnhof - Matt - Hergiswil Bahnhof ist die Bus-Nr. (22) zu ergänzen. Weiter ist anzunehmen, dass es sich bei den angegebenen Zeiten um den Takt handelt, in welchem die Bahn bzw. der Bus verkehrt. Dies könnte der Verständlichkeit halber präzisiert werden.	Bei der Linie Hergiswil Bahnhof - Matt - Hergiswil fehlt die Bus-Nr. Zudem ist unklar, wofür (Takt, Dauer etc.) die Zeitangaben stehen.	Wird aktualisiert.	B
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_5			Schienerverkehr im Rontal	Strategisch gehört zur Entwicklung eines Agglo-Konzeptes eine Gesamtverkehrs- Betrachtung und Gesamtverkehrs-Steuerung der Verkehrsströme und auch der Ansiedlung. Im ganzen Agglo-Programm wird betreffend des Güterverkehrs (Strasse und Schiene) einzig der Umschlagplatz Rothenburg erwähnt. Lösungen sind auch bei den Gütern zu entwickeln. Im Rontal gibt es entlang des Gleises Land zu beplanen. Entlang des Anschlussgleises sind Nutzungen vorzusehen, bei	Der Schienengüterverkehr muss ähnliche dem Personenverkehr laufend optimiert werden. Effiziente und kostengünstige Konzepte werden durch SBB Cargo laufend umgesetzt.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						welchem der Güterverkehr auf der Schiene stattfindet. Verkehr-intensive Nutzungen mit Strassentransport oder gar Wohnbauten, die dann wieder entlang der Bahn den Lärmschutzbauten rufen, sind nicht zu realisieren.		
F_4	KVK Komitee Verkehrserschliessung Kriens	F_4_1			Es sind alle Vorschläge für die Entlastung der Kantonsstrasse in Kriens einer provisorischen Vorprüfung (Machbarkeitsstudie) zu unterziehen und daraus die zweckmässigsten näher zu prüfen.	Es sind mindestens 20000 Einwohner von Kriens auf die Kantonsstrasse angewiesen und nicht am Bahnhof Mattenhof interessiert. Für die Kernzone Kriens fehlen bisher Verbesserungsvorschläge. Zudem ist die Kantonsstrasse nicht nur in Hauptverkehrszeiten durch Staus/stockenden Verkehr beeinträchtigt. Damit ist auch der Bus benachteiligt und durchgehende Busspuren sind nicht geplant. Hingegen plant man Benachteiligungen des MIV durch teils fragwürdige Eingriffe in den Verkehrsablauf. Das ist ungenügend. Auch in der Kernzone Kriens muss etwas für den Verkehr geplant werden, und zwar sowohl für den ÖV wie auch für den MIV. Seit Jahren wurden von verschiedener Seite Vorschläge für eine Entlastung der Kantonsstrasse durch Verkehrsverbindungen in der Luft oder unterirdisch vorgebracht, die man mindestens provisorisch untersuchen sollte (in der Luft: Stadtseilbahn System Garaventa; Busersatz nach Plänen von Ing. Carlo Gobetti; Busersatz nach Planstudie Cantaluppi // unterirdisch: Tunnel ab Kreisel Friedhof (Horwerstrasse) bis Südstrasse; Vorschlag Dr. Rätö Camenisch für Untertunnelung des Zentrums; Vorschlag Martin Senn für Tunnel	Die strategische Planung und somit auch die Gesamtverkehrspolitik werden im Kantonalen Richtplan festgelegt. Entsprechende Vorhaben resp. Massnahmen sind im Kantonalen Richtplan nicht enthalten.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						ab Amlehn bis Feldmühle; Anschluss von Kriens an die Schleife West des Tiefbahnhofs Luzern.) Alle diese Vorschläge sind einer ersten Prüfung (Machbarkeitsstudie) zu unterziehen .		
F_4	KVK Komitee Verkehrserschliessung Kriens	F_4_2			Im besonderen sind der Vorschlag einer Stadtseilbahn (Hochbahn) Bahnhof Luzern-Kriens-Fräkmüntegg näher zu prüfen und in Zusammenarbeit mit den Pilatus-Bahnen dem Bundesamt für Verkehr zur Unterstützung vorzulegen.	Unser Komitee begrüsst jede Entlastung der Kantonsstrasse. Im besondern ersucht es um Prüfung der Idee Stadtseilbahn, weil eine Kombination mit den Pilatus-Bahnen möglich ist, die an einer Direktverbindung zum Bahnhof Luzern interessiert sind. Wie aus einem Artikel in der NZZ anfangs Dez. 2015 ersichtlich ist, unterstützt das Bundesamt für Verkehr solche Pläne, insb. auch unter touristischen Aspekten. Wir suchen Lösungen für eine Entlastung der Kantonsstrasse durch Kriens, möglichst durch eine Schnellverbindung Kriens-Bahnhof Luzern als Ergänzung der Buslinie Nr. 1 mit höchstens einer Zwischenstation im Raum Eichhof/ Kupferhammer und Hauptstationen Bahnhof Luzern und Kriens-Zentrum (Hochbahn bzw. Stadtseilbahn). Dabei wäre eine Zusammenarbeit mit den Pilatus-Bahnen unter touristischen Aspekten besonders interessant.	Die Erschliessung von Luzern-Kriens ist in AggloMobil tre durch RBus geplant. Dieses Konzept ist in Umsetzung. Das Angebot, das Rollmaterial und der neue Marketing-Brand sind ab 2017 umgesetzt. Infrastrukturen zur Beschleunigung von RBus folgend schrittweise bis 2025. Studien dazu sind abgeschlossen, z.B. BHLS, Studie, HSLU 5.6.2014, http://www.vvl.ch/index.php/download_file/view/904/166/	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_1	-	-	Den Begriff LV oder Langsamverkehr konsequent mit Rad(Velo)- und Fussverkehr ersetzen.	Veloverkehr ist nicht per se LV. V.a. die schnellen E-Bikes sind mit bis zu 45 km/h unterwegs. Z.T. können sie bereits heute kombinierte Rad- und Gehwege nicht mitnutzen. Aus diesem Grund muss auf jedem Strassenabschnitt immer an alle Verkehrsteilnehmer gedacht werden. Es braucht v.a. parallel zu gemischten Rad- und Gehwegen, die für schnelle E-Bikes, aber auch für schnelle Radfahrer (Rennvelofahrer) nicht geeignet sind, weiterhin	Es bestehen keine Änderungsvorgaben seitens des Bundes für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Solche Begriffsänderungen sind schweizweit noch nicht konsolidiert. Die Weiterentwicklung von E-Bike und allenfalls weiteren Mobilitätsformen ist ebenfalls noch offen. Der Begriff «Langsamverkehr» wird wie im KRP LU 2015 belassen; der Änderungsaufwand wäre zudem enorm.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Velostreifen auf den Strassen, bzw. andere sichere Alternativen. Denn trotz höherer Geschwindigkeit, sind die schnellen Radfahrer auf den Strassen durch die schwereren Motorfahrzeuge bei einem Zusammenstoss stark gefährdet.		
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_2	-	-	Neues nationales Signalisationsregime für Einbahnstrassen und Sackgassen: Grundsätzlich sind Einbahnstrassen für Velos offen. Sie müssen aber signalisiert werden. Hoheit der Signalisation liegt beim Kanton (mit einigen Ausnahmen).	Umsetzung im ganzen Gebiet der Agglomeration Luzern vorantreiben. Der Kanton muss die Gemeinden bei den Umsetzungen unterstützen. Übergangszeit bis 2020.	Die Signalisation betrifft das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und ist somit nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms.	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_3	-	-	Auch bei den Sackgassen gibt es eine neue Signalisation, welche Velos und FussgängerInnen den Durchgang anzeigt.	Umsetzung im ganzen Gebiet der Agglomeration Luzern vorantreiben. Die Gemeinden bei der Umsetzung unterstützen.	Die Signalisation betrifft das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und ist somit nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms.	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_4		STRATEGIE	Mittels einer Schwachstellenanalyse müssen optimale Verkehrswege für FussgängerInnen, RadfahrerInnen und schnelle RadfahrerInnen erarbeitet werden	Im Gegensatz zu den AP z.B. in St. Gallen wurde in Luzern nie eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dies muss unbedingt nachgeholt werden. Das kantonale Radwegkonzept ist zwar 2008 ergänzt worden, aber die neue Situation mit schnellen E-Bikes ist nicht berücksichtigt.	Die Schwachstellen und Massnahmen auf Gemeindestrassen wurden im Rahmen einer entsprechenden Umfrage bei den Gemeinden im Frühling 2015 erhoben. Das Thema E-Bike ist bei den Entwicklungstrends erwähnt. Der Bund entwickelt zurzeit eine Strategie zum Thema E-Bikes. Diese soll in Bezug auf entsprechende Massnahmen abgewartet werden.	K
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_10			Bei neuen Fuss- und Velowegen sollen sensorgesteuerte Strassenbeleuchtung installiert werden. Sicher bei der neuen LV Achse auf zb-Trasse	Verringerung der Lichtverschmutzung und Energiesparen aber trotzdem Sicherheitsbedürfnis befriedigt	Solche Massnahmen sind nicht Gegenstand des AP und dessen Bearbeitungstiefe.	K
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_11			Durchgehende Velowege entsprechend Velobahnen	Klare Verkehrsführung mit möglichst wenigen Kreuzungen und Querungen.	Wo möglich werden direkte und durchgehende Velowege angeboten. Entsprechende Massnahmen sind Teil des AP LU.	K
F_17	Überparteiliches Komitee Bypass- so	F_17_2		MIV-1	Reduktion der MIV-Verkehrsmenge auch für das Krienser Zentrum und Erhöhung der	Mit dem Bypass soll gemäss den Ausführungen eine Reduktion der MIV-Verkehrsmenge im Zentrum (Stadt Luzern), also eine	Der Antrag ist im Projekt Gesamtsystem Bypass zu beantworten.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	nicht				Lebensqualität in Kriens auch bei einer Realisierung des Bypasses	Verkehrsentlastung, erreicht werden. Gleichzeitig soll damit auch die Lebensqualität erhöht werden (wohl auch für die Stadt Luzern). Was vielleicht für die Stadt Luzern zutrifft, steht leider mit den Interessen von Kriens im diametralen Widerspruch. Der Bypass ist nur dann ein Verkehrsprojekt für die Agglomeration, wenn es auch die Interessen der Agglomerationsgemeinden, also auch von Kriens, und nicht nur die Interessen der Stadt Luzern berücksichtigt.		
Anhang								
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_9	Anhang	Karten Unüberbaute Bauzonen Bahn und Schiff sowie Unüberbaute Bauzonen Bus	Die Anmerkung in der Legende „Hergiswil und Küssnacht sind mangels exakter Daten nicht dargestellt“ ist wie folgt anzupassen: „Hergiswil und Küssnacht sind mangels exakter vergleichbarer Daten nicht dargestellt.“	Die Angaben in den beiden genannten Karten basieren auf Datenerhebungen des Kantons Luzern. In der Gemeinde Hergiswil wurden die Daten folglich nicht erhoben. Zudem verwendet der Kanton Nidwalden im Vergleich zum Kanton Luzern eine andere Terminologie (Nidwalden: ÖV-Güteklassen statt ÖV-Angebotsstufen). Analoge Daten sind für Hergiswil vorhanden – diese sind aber mit den Daten von Luzern nicht vergleichbar.	Die Daten des Kantons Nidwalden werden aufgenommen. Die Anmerkung in der Legende ist somit nicht mehr nötig.	TB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_7; D_10_11; D_13_11	Anhang	Karten Unüberbaute Bauzonen Bahn und Schiff sowie Unüberbaute Bauzonen Bus	Die unüberbauten Bauzonen, sowie die Erschliessungsradien öV auf dem Gemeindegebiet von Küssnacht sind ebenfalls darzustellen.	In den Karten ist vermerkt, dass Küssnacht mangels exakter Daten nicht dargestellt wird. Die unüberbauten Bauzonen von Küssnacht werden durch das Projekt Raum+ (ARE/ETHZ) erhoben und sind vorliegend. Die ÖV-Haltestellen und -Güteklassen als Grundlage für die Erschliessungsradien sind beim Bund verfügbar.	Wird aufgenommen.	TB
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_10	Anhang	Karte Schwachstellen Gesamtve	Die Markierung 'Verträglichkeitskonflikte, Abstimmungsbedarf Gesamtverkehr' ist für	Im Falle von Störungen auf der Nationalstrasse A2 führt der Ausweichverkehr zu grossen Verkehrsproblemen auf der KH1 in	Eine Ausfahrtdosierung liegt in der Zuständigkeit des ASTRA und ist im Zusammenhang mit den nationalen (optional kantonalen) Verkehrsmanagementplänen	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
				rkehr	Hergiswil aufzunehmen.	Hergiswil. Ein möglicher Lösungsansatz wäre eine Ausfahrtdosierung an mehreren Ausfahrten.	abzustimmen. Massnahmen hierzu sind separat zum Agglomerationsprogramm zu entwickeln, aber hinsichtlich der Konsistenz mit Massnahmen des AP abzustimmen. Die Schwachstelle auf der KH1 wird in der MIV-Schwachstellenkarte aufgenommen.	
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_11	Anhang	Karte Schwachstellen ÖV	Die fehlende Durchmesserlinie von Süden (Hergiswil) Richtung Norden ist zu ergänzen.	Die langfristige Durchbindungsoption für die Zentralbahn ist offen zu halten und das Normalspurgleise Luzern - Horw für die S 41 zu nutzen.	Diese Durchbindung ist aktuell nicht vorgesehen oder geplant. Der Durchgangsbahnhof Luzern wird dereinst auch die beiden Hauptentwicklungsachsen Olten-Luzern-Zürich verbinden.	NB
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_12	Anhang	Karte Schwachstellen MIV	In Hergiswil ist der Bereich KH1/Seestrasse als Streckenabschnitt mit Verträglichkeitskonflikten zu ergänzen.	Begründung siehe Anmerkung oben (Karte Schwachstellen GV).	Die Schwachstelle auf der Seestrasse ist in der LV-Karte festgehalten. Eine Ergänzung in der MIV-Karte wird vorgenommen.	B
B_2	Kanton Nidwalden; Gemeinde Ebikon	B_2_13 D_2_8	Anhang	Karte Schwachstellen Langsamverkehr	Ein Teil der wichtigen Zielorte (Einkaufen, wichtige Kultur-/Sportzentren, regionale Bildungseinrichtungen) ist zwar in der Legende aufgeführt, fehlt jedoch auf der Karte. Die fehlenden wichtigen Zielorte sind analog der Karte Basisnetz Veloverkehr abzubilden.	Vollständige Abbildung der in der Legende genannten Zielorte. Hinweis: Plan unvollständig: Regionale Bildungseinrichtungen oder wichtige Kultur-/Sportzentren sind nicht zu finden (analog Karte Basisnetz Veloverkehr).	Karte wird ergänzt.	B
B_4	Kanton Schwyz	B_4_8	Anhang	Karte Verkehrsentensive Einrichtungen	Das Dorfzentrum Küssnacht und das Gebiet Fänn sind auch zu verzeichnen.	In der Summe sind auch in diesen beiden Gebieten je über 200 PP vorhanden. Im Gebiet Fänn stehen zudem Planungen für ein Parkhaus an.	In der Karte werden nur Einzelnutzungen mit mehr als 200 PP dargestellt. Ansonsten müssten auch alle anderen Ortszentren und ESP aufgenommen werden, was die Lesbarkeit der Karte schmälern würde. Die Bedeutung von Küssnacht und des Gebiets Fänn wird in den übrigen thematischen Karten jeweils entsprechend hervorgehoben.	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_9	Anhang	Karte Massnahmen MIV	Die Massnahme MIV 6 3C Küssnacht, Südumfahrung, MIV-7-3B Küssnacht, Ausbau soll auch mit dem Zusatz "flankierende Massnahmen im Zentrum" ergänzt werden.	Auch bei der zweiten Etappe der Südumfahrung Küssnacht ist ein FlaMa-Paket nötig. Damit kann die Wirkung erhöht werden.	Hinweis wird aufgenommen.	B
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_6	Anhang	Karte Entwicklungspotenz		Werden hier keine näheren Aussagen gemacht? Gibt es einen Bezug / Verweis zu PK-21 und PL-10 in	Die Karten werden überarbeitet.	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
D_16	Stadt Luzern	D_16_16	Anhang	IV UND V	Titel der Karte ist zu präzisieren. Bezug zu Bericht/Massnahmen herstellen.	Ebikon? Inhalt der Karte ist ohne präzisen Titel missverständlich.	Wird entsprechend mit Anhang-Nummer vorgenommen.	B
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_7	Anhang	Karte Schwachstellen GV	Aufnahme von „Car-Parkierung“ und „KM: Fehlende Veloabstellplätze bzw. hoher Auslastungsgrad“ auf dem Gemeindegebiet Ebikon	Fehlende Veloabstellplätze am Bahnhof Ebikon sowie Car-Parking ergänzen (in Kombination mit Antrag Bericht S.47 / 83 und Antrag Massnahmenblätter GV-7.2).	Die Schwachstelle betr. Carparkierung in Ebikon wird aufgenommen. Veloabstellplätze: A-Massnahmen aus dem AP LU 2G werden nicht mehr als Schwachstellen aufgeführt.	TB
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_1	Anhang	Übersichtsplan Verkehrsentensive Einrichtungen	Korrekturen: Pkt. 9, Wyss Gartencenter: wird nicht realisiert, dafür ist das Bauprojekt Blättler Kühltransport Logistik AG bewilligt und bereits im Bau.		Das Wyss Gartencenter wird gestrichen; Blättler Kühltransport wird aber nicht aufgenommen, da weniger als 200 PP vorgesehen sind	TB
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_12; D_13_12	Anhang	Basisnetz Veloverkehr	Im Gebiet Fänn (Küssnacht) sind die beiden Discounter Aldi und Lidl in der Karte als Zielort Einkaufen zu ergänzen. Folgende Kultur- und Sportzentren sind zu ergänzen: Strandbad Immensee Strandbad Küssnacht Hohle Gasse Küssnacht	Die Anlagen sind bestehend und bilden Zielorte für den Veloverkehr.	Anlagen von überkommunaler Bedeutung werden noch aufgenommen.	TB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_8	Anhang	Schwachstellen Siedlung	Karte Schwachstellen Siedlung: Gebiete mit Sanierungsbedarf: Nr. 3 und 4 vertauschen.		Wird angepasst.	B
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_13; D_13_13	Anhang	Schwachstellen LV	Eintrag der Artherstrasse (Immensee) im Bereich Ribetschiweg – Bahnhof als Schwachstelle für den LV. Eintrag der Ortsdurchfahrt Merlischachen als Schwachstelle für den LV.	Unzureichende Querungsmöglichkeiten, unzureichende Strassenraumgestaltung mit Gefahrenpotential für LV (nur stellenweise einseitiges Trottoir) Vgl. auch Formular Fragebogen Gemeinden mit Stellungnahme Bezirk Küssnacht März 2015	Die Schwachstellen bzw. die Massnahmen müssen möglichst eine überkommunale Bedeutung aufweisen. Entsprechende Massnahmen sind noch zu definieren.	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_10; D_10_14;	Anhang	Massnahmen	Die Siedlungsbegrenzungen	Die eingetragenen Siedlungsbegrenzungslinien	Die Siedlungsbegrenzungslinien sind dem regionalen Teilrichtplan Siedlungsentwicklung 2030	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
		D_13_14		Siedlung	im Raum Küssnacht sind zu überprüfen und so an den neuen Richtplan des Kantons Schwyz anzupassen, dass die Siedlungsbegrenzungen auch die Siedlungserweiterungsgebiete beinhalten.	umfassen nur gerade die rechtskräftig eingezonten Bauzonen. In der Karte Massnahmen Siedlung sind bei den Siedlungsbegrenzungen die Siedlungserweiterungsgebiete (SEG) gemäss kantonalem RP SZ nicht berücksichtigt. Die langfristige Siedlungsbegrenzung soll aber auch vorgesehene Erweiterungsgebiete umfassen. Deshalb sind auch die SEG gemäss kantonalem RP Schwyz in die Siedlungsbegrenzungslinien einzubinden. Sämtliche SEG des kantonalen RP waren auch bereits im bisherigen, 2007 genehmigten kommunalen Richtplan von Küssnacht aufgeführt. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme des Bezirks Küssnacht.	entnommen, bei dem Küssnacht mitgearbeitet hat. Allerdings ist er für Küssnacht nicht behördenverbindlich. Die Siedlungsbegrenzungslinien werden wo erforderlich an den neuen kantonalen Richtplan angepasst.	
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_15; D_13_15	Anhang	Massnahmen Siedlung	Der kantonale Richtplan des Kantons Schwyz sieht Siedlungstrenngürtel vor. Es wird beantragt, dass diese als Siedlungszäsur in die Karte Massnahmen Siedlung aufgenommen werden.	Die Siedlungstrenngürtel sind ebenfalls im kommunalen Richtplan enthalten.	Die Siedlungszäsuren gemäss kantonalem Richtplan Schwyz werden aufgenommen.	B
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_2	Anhang IV-VI	Massnahmen Siedlung	Der Richtplan des Kantons Schwyz sieht auch Siedlungstrenngürtel vor. Diese sind als „Siedlungszäsuren“ in die Karte Massnahmen Siedlung aufzunehmen. Die Siedlungsbegrenzungslinie ist – soweit es die gesetzlichen Abstandsvorschriften gegenüber der bestehenden Erdgasleitung zulassen – Richtung Norden/Westen zu verschieben. Weiter ist die	Rothenburg liegt gemäss kantonalem Richtplan auf der Hauptentwicklungssachse Luzern-Sursee-Zofingen/Olten. Weder der kantonale Richtplan noch das Siedlungsleitbild Teilbereich Wohnen aus dem Jahre 2008 (vgl. Beilage, Seite 8, S2) sieht eine Siedlungsbegrenzung in nördlicher und westlicher Richtung vor. Im Weiteren wird auf die Begründungen verwiesen, welche bereits im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum AP LU 2G vorgebracht wurden.	Die Siedlungsbegrenzungslinien sind dem regionalen Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030 entnommen. Dieser wurde von der Delegiertenversammlung von LuzernPlus beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Anpassungen der Siedlungsbegrenzungslinien müssten im regionalen Richtplanverfahren erfolgen. Das Agglomerationsprogramm ist nicht das richtige Instrument dafür.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					<p>Siedlungsbegrenzungslinie in östliche Richtung soweit zu verschieben, dass mindestens die in unserem Siedlungsleitbild Bereich Wohnen aus dem Jahre 2008 aufgezeigte Entwicklung möglich bleibt (vgl. Beilage, Seite 8, S2).</p> <p>Die in den Plänen rot eingetragene Siedlungsbegrenzungslinie soll als Anordnungs-/Ermessensspielraum verstanden werden.</p>			
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_9	Anhang	Massnah m. Siedlung	<p>Karte Massnahmen Siedlung: Neueinzonungen S-5.2 Emmen: Arbeitsgebiet/RUAG (Arbeitszone): Die Gebiete sind an die bestehenden Zonengrenzen anzupassen.</p> <p>Es ist eine einheitliche Namensgebung zu wählen: statt "Arbeitsgebiet/RUAG" ist überall der Name "Emmen: Emmenfeld" zu wählen (vergleiche Massnahme S-5.2-3D in den Massnahmenblättern).</p>	<p>Ein Teil der zur Neueinzonung vorgesehenen Gebiete im Emmenfeld sind bereits eingezont, die Abgrenzung ist anzupassen. Auch liegen Teile der Neueinzonungsgebiete ausserhalb der kommunalen Siedlungsbegrenzungslinien gemäss Siedlungsleitbild.</p> <p>Wir stellen in Frage, dass die ÖV-Anbindung im Gebiet Emmenfeld gut ist. Ohne eine deutliche Verbesserung und Ausbau des ÖV und der Verkehrsinfrastruktur sind die Neueinzonungen nicht denkbar. Es ist fraglich, ob die Seetalstrasse eine derartige Erweiterung des Arbeitsplatzgebiets verkraften kann. Konsequenter Weise müsste der Ausbau der Kapazitäten der Seetalstrasse durch den Kanton ebenfalls als Massnahme aufgeführt werden.</p>	<p>Die Siedlungsbegrenzungslinien sind dem regionalen Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030 entnommen. Dieser wurde von der Delegiertenversammlung beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Das kommunale Siedlungsleitbild kann natürlich engere Grenzen ziehen. Auf Stufe Agglomerationsprogramm ist es aber wichtig, dass für alle Gemeinden die gleiche Grundlage verwendet wird.</p> <p>Allfällige falsche Darstellungen bezüglich rechtskräftiger Bauzonen / Neueinzonungen werden korrigiert.</p> <p>Die Karte zeigt grundsätzlich die Eignung für Einzonungen auf. Das heisst nicht, dass bereits alle Voraussetzungen dafür gegeben sind. Diese müssen jeweils im Einzelfall überprüft und beurteilt werden. Es ist durchaus denkbar, dass die in der Begründung vorgebrachten Erschliessungsvoraussetzungen dafür erst noch erbracht werden müssen. Diese werden aber sukzessive weiterverfolgt, u. a. mit der Massnahme öV-9 des AP LU 2G (verschiedene Optimierungen der Buslinien) und mit der Massnahme MIV-5-3B Umfahrung Emmen des AP LU 3G, welche grossräumig untersucht wird.</p>	TB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_10	Anhang	Massnah m. Siedlung:	<p>Karte Massnahmen Siedlung: Karte übersichtlicher gestalten.</p>	<p>Die Karte ist unübersichtlich und schwer zu lesen. Viele Signaturüberlagerungen.</p>	<p>Grundsätzlich sollen Karten lesbar sein. Für die Schlussdarstellung ist eine bessere Lesbarkeit anzustreben (z.B. Transparenz erhöhen so dass Geografie besser lesbar ist.). Grundsätzlich können für die Siedlungsmassnahmen die inhaltlich weniger dichten Karten in den einzelnen Massnahmenblättern konsultiert werden.</p>	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Bericht	Unter-kapitel Bericht	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
D_16	Stadt Luzern	D_16_17	Anhang	VI		Es ist unklar, ob in den bezeichneten Gebieten Massnahmen umgesetzt werden sollen. Ebenso ist unklar, ob die Gebiete in Bezug zu den Massnahmen S-4 und S-5 stehen. Entlang der Luzernerstrasse geht es nicht um eine Zentrumsverdichtung, sondern um die Bildung einer Zentrumsachse.	Die Karten im Anhang VI differenzieren klar zwischen Massnahmen und orientierenden Planinhalten. Zudem sind die Massnahmen in den einzelnen Massnahmenblättern detailliert umschrieben. Die Massnahme S-2.1 in Littau entlang der Luzernerstrasse beinhaltet verschiedene Aufwertungsmassnahmen, dazu gehört auch die Bildung einer Zentrumsachse.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_18	Anhang	XI	Anpassung Legende: Gebiete mit Sanierungsbedarf / geringer Durchmischung	Vgl. auch Aussage zu S-3. Es ist unklar, in welchem Bezug die Sanierung zur Durchmischung stehen soll. Im Vergleich zu anderen Quartieren handelt es sich bei den bezeichneten Gebieten sehr wohl um durchmischte Quartiere.	In der Legende der Massnahmenkarte steht „Schlüsselareale Sanierungsgebiete“, bezüglich geringer Durchmischung steht nichts und muss deshalb nicht angepasst werden.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_19	Anhang	XVI	Karte übersichtlicher gestalten, Verzicht auf doppelte Inhalte.	Orientierende Inhalte sind tw. deckungsgleich mit den Massnahmen und daher nicht mehr ersichtlich (z.B. Transformationsgebiete und Umnutzung reiner Arbeitsgebiete).	Die Karten werden im Sinne des Antrags generell überprüft. Die Signatur „Umnutzung reiner Arbeitsgebiete (Transformation)“ ist ein orientierender Planinhalt aus dem Zukunftsbild und wird bezüglich dem Areal Hintere Emmenweid reduziert; die konkreten Massnahmen „Schlüsselareale Transformationsgebiete“ und „Schlüsselareale Neueinzonungen“ werden räumlich überprüft und insbesondere in der hinteren Emmenweid und ggf im Litterboden angepasst.	B
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_16; D_13_16	Anhang	Massnahmen MIV	Die Massnahmen MIV-6-3C Küssnacht, Südumfahrung, und MIV-7-3B Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd sind ebenfalls mit dem Zusatz „flankierende Massnahmen im Zentrum“ zu versehen (wie MIV-1, MIV-2-3C und MIV-3-3C).	Wie beim ersten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht ist ein FlaMa-Paket notwendig um die Wirkung der Massnahme und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den LV zu erhöhen.	Hinweis wird aufgenommen.	B
B_1	Kanton Zug	B_1_1	Weitere Bemerkungen		Es scheint uns wichtig, dass die Erschliessung Fänn (Küssnacht) auch aus Sicht des Kantons Luzern beleuchtet wird.		Im AP LU ist auch für das Gebiet Fänn ein entsprechender Strategieansatz festgehalten (s. u.a. Mobilität- und Verkehrsmanagement im Synthesebild Teilstrategie MIV).	K
B_1	Kanton Zug	B_1_2	Weitere Bemerkungen		Wir begrüßen aufgrund der Pendlerströme die Stärkung der		Kenntnisnahme.	K

				Verkehrsachse Luzern-Zug durch Massnahmen in den Bereichen ÖV und MIV.		
B_1	Kanton Zug	B_1_3	Weitere Bemerkungen	Sämtliche im AP LU 3G geplanten Massnahmen, welche die Erreichbarkeit des Kantons Zug sicherstellen, sind mit hoher Priorität zu realisieren	Die im Rahmen des AP LU 3G vorgenommene Priorisierung ist im Agglobericht festgehalten.	K
B_1	Kanton Zug	B_1_4	Weitere Bemerkungen	Die Strategie und Priorisierung der Massnahmen (v.a. für den ÖV und den LV) ist aus unserer Sicht begrüssenswert. Positiv ins Gewicht fallen auch die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umsetzung des behindertengerechten Bauens.	Kenntnisnahme.	K
B_1	Kanton Zug	B_1_5	Weitere Bemerkungen	Wir finden es richtig und wichtig, dass im Bereich „Landschaft / Erholung“ die Zugänglichkeit der Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimiert wird, wenn damit u.a. das Verkehrshaus der Schweiz, an welchem sich der Kanton Zug finanziell beteiligt, gemeint ist.	Kenntnisnahme.	K
B_3	Kanton Aargau	B_3_1	Weitere Bemerkungen	Aus unserer Sicht bestehen keine Konflikte oder Abstimmungserfordernisse mit den nämlichen Interessen des Kantons Aargau.	Kenntnisnahme.	K
B_5	Kanton Obwalden	B_5_1	Weitere Bemerkungen	Wir werden weiterhin insb. jene Ziele und Massnahmen des AP LU bestmöglich unterstützen, welche den Kanton Obwalden direkt betreffen. Aus diesem Grund sind wir auch in Zukunft an einer engen und konstruktiven Zusammenarbeit mit allen Beteiligten interessiert. Das AP darf nicht an den Grenzen des Kantons LU aufhören, sondern es sind in den entsprechenden Bereichen auch die Kantone OW und NW vollumfänglich einzubeziehen. Die dargestellten Verkehrsprobleme lassen sich nicht nur in den eigentlichen Agglogemeinden gemäss BFS-Definition lösen, sondern müssen in einem entsprechend grösseren funktionalen Raum, der weit über die Grenzen des Kantons LU hinausreichen kann, angepackt werden.	Das AP LU hört nicht an den Grenzen des Kantons Luzern auf. Die Gemeinden Hergiswil und Küssnacht sind Teil der Agglomeration Luzern. In der Projektleitungsgruppe des AP LU sind die direkt betroffenen Kantone Nidwalden und Schwyz und in der politischen Projektsteuerung zusätzlich der Kanton Obwalden vertreten.	K
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_2	Weitere Bemerkungen	Wir unterstützen mit grosser Überzeugung die baldige Realisierung folgender national bedeutenden Grossprojekte: Durchgangsbahnhof Luzern und Bypass Luzern. Dabei sollen der MIV und der ÖV einander ergänzen und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir erachten es als äusserst wichtig, dass in den künftig dichter werdenden Zentrums- und Siedlungsgebieten zur bestmöglichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auch die notwendige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt.	Kenntnisnahme.	K
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_3	Weitere Bemerkungen	Perimeter AP: Wir nehmen zur Kenntnis, dass für das AP LU 3G die alte Definition des BFS für den Agglomerationsraum zur Anwendung gelangt. Gemäss neuer Definition des BFS ist die Gemeinde Inwil eine Agglomerationsgürtelgemeinde. Ob diese Änderung konkrete Auswirkungen hätte, können wir nicht abschätzen.	Die relevanten Perimeter für die nächsten AP-Generationen sind seitens des Bundes noch nicht definiert.	K
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_11	Weitere Bemerkungen	Positiv wird insb. die Gewichtung der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen beurteilt. Allerdings müssen die Infrastrukturen jeglicher Art mit den verdichteten und konzentrierten Entwicklungen in den Zentrumsgemeinden Schritt halten und diese auch finanziert werden können. Hier besteht für	Kenntnisnahme.	K

				das gesamte AP 3G, aber auch für einzelne Massnahmen aus Sicht der Gemeinde Emmen der Bedarf nach einer Konkretisierung.		
D_16	Stadt Luzern	D_16_1	Weitere Bemerkungen	Das Thema Anlieferung und Güter- sowie Personenumschlag gewinnt im innerstädtischen Raum zunehmend an Bedeutung. Vonseiten Stadt wird für die nächste AP-Generation die Behandlung dieses Themas angeregt.	Hinweis wird für ein AP LU 4G aufgenommen.	K/B
D_16	Stadt Luzern	D_16_2	Ergänzung Unterkapitel bei Wirkungskontrolle Kanton: Umgang mit Zielerreichung und Umgang bei Zielkonflikten (Seite 176 f., Unterkapitel 9.4)	Die Wirkungskontrolle wird begrüsst. Die 4 genannten MOCA-Indikatoren erlauben dem Bund einen agglomerationsübergreifenden Vergleich. Zusätzliche Indikatoren zur Umwelt und Lebensqualität wären wünschenswert. Für die Wirkungskontrolle auf kantonaler Ebene fehlen Aussagen, wie mit Massnahmen umgegangen wird, die die erwartete Entwicklungsrichtung nicht stützen, bzw. wenn die festgestellte Entwicklung der gewünschten Richtung entgegensteht: Zielkonflikte in Anbetracht des Monitorings und Controllings des kantonalen Richtplans werden u.a. bei folgenden Indikatoren verortet: Z.B. Die Belastung der Siedlungsgebiete durch Strassenverkehrslärm soll so weit als möglich reduziert werden. Der Anteil des ÖV und des LV am Modalsplit soll insgesamt erhöht werden. Das ungebremste Wachstum der Gesamtfahrleistungen im MIV soll vermindert werden.	Wirkungskontrolle Kanton im Rahmen des AP nicht explizit verlangt. Der Bund verlangt (nur noch) 4 Indikatoren: Modal Split, Unfälle, Einwohner sowie Beschäftigte nach öV-Güteklassen. Der KRP LU 2015 legt 16 Indikatoren für das ganze Kantonsgebiet fest, u.a. auch die Gesamtfahrleistung MIV.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_4	Weitere Bemerkungen (Seite 23, Unterkapitel 1.4.8, 1.5.1)	40% der Agglomerationsbevölkerung ist in der Stadt Luzern wohnhaft, und 58% der Arbeitsplätze der Agglomeration liegen in der Stadt Luzern. Die Planungsgrundlagen der Stadt Luzern und insb. die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern haben einen wesentlichen Einfluss in der Agglomeration. Es wird bedauert, dass der Mitwirkung der Stadt Luzern in der Kerngruppe auf Antrag Anfang 2015 nicht stattgegeben wurde. Für die Erarbeitung der nächsten Generation (4G) stellt die Stadt erneut einen Antrag auf Mitwirkung in der KG.	Kenntnisnahme. Wird im Rahmen der nächsten Generation geprüft (z.B. Vertreter von K5).	K/(B)
D_16	Stadt Luzern	D_16_5	Weitere Bemerkungen (Seite 28 ff., Unterkapitel 2.1.2)	Die Tabellen auf S. 29 ff. sind sehr umfangreich. Die Kernbotschaften könnten für die bessere Lesbarkeit hervorgehoben werden.	Die Lesbarkeit wird bis zur Abgabe beim Bund soweit als möglich noch verbessert.	TB
D_16	Stadt Luzern	D_16_13	Weitere Bemerkungen (Seite 113, Unterkapitel 5.5.2)	Mit dem prognostizierten Wachstum des ÖV von 40% nehmen auch die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen in einer ähnlichen Grössenordnung zu. Dies bedingt entsprechende Ausbauten bei den Zugängen und genügend Raum für die Schnittstellen zum ÖV. Vermisst werden Strategien, welche zu einer Annäherung von Wohn- und Arbeitsort führen (z.B. Anreizsysteme, Ansätze in der Wohnraumpolitik usw.).	Die Ausgestaltung der ÖV-Verknüpfungspunkte ist in den Massnahmen ÖV-6 festgehalten. Das AP kann gute Voraussetzungen für eine Durchmischung zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten schaffen.	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_29	Weitere Bemerkungen, Gesamteindruck	Die Stadt Luzern unterstützt grundsätzlich die Zielsetzungen und die strategischen Stossrichtungen, die auf dem KRP 2015 basieren. Mit Rücksicht auf kommende Generationen verpflichtet sich die	Zielkonflikte zwischen Massnahmen sind/werden u.a. in den Massnahmenblättern festgehalten. Der entsprechende Umgang damit ist zu gegebenem Zeitpunkt zu klären.	K

				<p>Stadt Luzern zu einer nachhaltigen Entwicklung in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht. Bezüglich der vorgeschlagenen Strategie und der daraus abgeleiteten Massnahmen verortet der Stadtrat noch einzelne Zielkonflikte zwischen den Teilstrategien. So stehen Forderungen nach qualitativ hochwertigen Naherholungsräumen und die Verminderung der Belastungen von Mensch und Umwelt teilweise im Konflikt zu einzelnen Infrastrukturausbauten. Der Umgang mit diesen Zielkonflikten wird in Zukunft zu klären sein.</p>		
D_16	Stadt Luzern	D_16_30 D_16_30; D_18_4	Weitere Bemerkungen, Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung	<p>In der Innenstadt wächst die Verkehrsmenge des MIV seit rund 10 Jahren nicht mehr an. Die Stadt weist ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum von zwischen 4.9 und 6.5% auf. Zudem liegt das Beschäftigungswachstum der vergangenen Jahre in der Stadt Luzern über dem kantonalen Durchschnitt. Dies ist ein Hinweis darauf, dass eine gute urbane und wirtschaftliche Entwicklung auch mit der Plafonierung des MIV und mit der Förderung der flächeneffizienten Verkehrsarten möglich ist. Aufgrund dieser Erkenntnisse und der erfreulichen Entwicklung des Modalsplits in Stadt und Agglomeration ist der Stadtrat motiviert, diesen Weg weiterzuverfolgen.</p> <p>Eine weitere Herausforderung der Zukunft sieht der Stadtrat im demografischen Wandel, der neue Anforderungen an das Verkehrssystem stellt. Eine grosse Herausforderung für die Planung von Siedlung und Verkehr besteht in der Anpassung von Verkehrsräumen an die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft. Insb. gilt es, komplexe Verkehrssituationen im Verkehr zu reduzieren, damit die Zahl von gefährlichen Situationen und Unfällen abnimmt. Des Weiteren ist den Bedürfnissen einer alternden Gesellschaft hinsichtlich des LV und der Naherholung grössere Bedeutung zu schenken. Der Stadtrat ist überzeugt, dass das AP an Qualität gewinnt, wenn diesen Aspekten in der Planung verstärkt Rechnung getragen wird.</p>	Im Rahmen des AP LU wurden verschiedene Massnahmen im Bereich LV und Naherholung aufgenommen.	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_31; D_18_5 D_16_31	Weitere Bemerkungen: Umwelt- und bevölkerungsverträgliche Massnahmen	<p>Die Massnahmen müssen quartierverträglich sein und dürfen nicht zulasten der Stadtbevölkerung umgesetzt werden. Bei der Spange Nord wird befürchtet, dass die Lebensqualität der Quartierbevölkerung stark beeinträchtigt wird. Die betroffenen Quartiervereine und Quartierkräfte haben sich bereits verschiedentlich dazu geäussert. Der Stadtrat strebt Anpassungen der Projekte auf Stadtgebiet im Sinne der Stadtverträglichkeit an.</p> <p>Auf der anderen Seite sind für Kinder, Jugendliche und Familien und insb. auch für die ältere Bevölkerung effiziente und sichere LV-Achsen zentral. Hier geht der Massnahmenplan viel zu wenig weit. Es müssen Lösungen für die neuralgischen Punkte wie Seebrücke, Schweizerhofquai und Zürichstrasse entworfen werden. Sie werden oft mit dem Verweis auf die Platzverhältnisse hinausgeschoben. Wenn das Ziel, den MIV zu verringern und den LV auszubauen, auch nur ansatzweise erreicht werden soll, dann sind an diesen Schlüsselstellen Lösungen prioritär zu erarbeiten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	K
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_3	Allgemeine Bemerkungen	Der Gemeinderat unterstützt grundsätzlich das AP 3. Generation.	Kenntnisnahme.	K

				<p>Folgende Punkte sind für Kriens bedeutend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der künftig entstehende Mehrverkehr muss in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem öV sowie dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden. - Zukünftig muss die Strassenraumgestaltung verstärkt auf die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität abgestimmt werden. Sicherere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden, weniger Lärm, gestalterisch aufgewertete Strassenräume und eine angenehme Atmosphäre sorgen insgesamt für mehr Wohn- und Lebensqualität. - Die Netzverbindungen und Qualitäten des Fuss- und Veloverkehrs werden im Hinblick auf eine Attraktivitätssteigerung der Agglomeration erhalten, ausgebaut und optimiert. 		
E_1	CVP Ebikon	E_1_1	Allgemeine Bemerkungen	<p>Für uns ist es zwingend, dass die Mitsprache und die Mitbestimmung der Bevölkerung bei den Teilprojekten gegeben ist. Diese Mitsprache darf nicht erst über die Gemeinde-Budgetabstimmung an die Einwohner erfolgen. Es darf nicht sein, dass die Projekte so geplant werden, dass die Teilprojekte jeweils knapp innerhalb der Kompetenzen der Behörden geplant werden.</p>	<p>Die Mitwirkung zu einzelnen Projekten findet nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms statt.</p>	K
E_1	CVP Ebikon	E_1_2		<p>In der Planung sind viele Teilnehmer eingebunden, vielfach auch auswärtige und ortskundige. Die EinwohnerInnen oder Parteien können ihre Anliegen an Teilprojekten nicht oder nur am Rande einbringen. Die jetzige öffentliche Mitwirkung ist viel zu kompliziert, die Datenmenge zu umfangreich und der Zeithorizont für die Stellungnahme deutlich zu kurz, um seriös mit vertretbarem Aufwand zu Teilprojekten Stellung beziehen können. Auch werden diese Stellungnahmen im Gesamtkontext wohl eher eine untergeordnete Rolle spielen.</p>	<p>Die Mitwirkung zu einzelnen Projekten findet nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms statt. Es besteht insgesamt ein enger Zeitplan für die Einreichung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation beim Bund bis Ende Dezember 2016. 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.</p>	K
E_1	CVP Ebikon	E_1_3		<p>Für uns ist es sehr fraglich, ob der anvisierte Zeitplan unter den aktuellen finanziellen Voraussetzungen auch nur annähernd eingehalten werden kann. Wir erwarten eigentlich einen realistischen Zeitplan.</p>	<p>Es wurde versucht, einen möglichst realistischen Zeitplan aufzuzeigen. Eine entsprechende Priorisierung der Massnahmen wurde vorgenommen.</p>	K
E_1	CVP Ebikon	E_1_4		<p>Die Abhängigkeit der einzelnen Projekte voneinander wird zuwenig aufgezeigt.</p>	<p>Die Abhängigkeiten sind u.a. in den Massnahmenblättern festgehalten. Bis zur Einreichung des AP beim Bund werden allfällige weitere Abhängigkeiten noch aufgenommen.</p>	TB
E_1	CVP Ebikon	E_1_5		<p>Ebikon: Folgende Projekte wurde wohl präsentiert und zu Stellungnahmen aufgerufen, aber Abstimmungen finden wohl keine statt: Veränderung Strassenraum Dorfzentrum, ÖV: Busbahnhof, Masterplan</p> <p>Heute spricht nun jeder vom Masterplan, welcher eingehalten werden muss; von der neuen Strassenführung, welche präsentiert wurde; von der Planung vom neuen Busbahnhof, welcher mit versch. staatlichen Stellen verhandelt und geplant wird; mit der Verlängerung des elektrifizierten Bus Nr 1 (obwohl eine grosse Opposition besteht. Alles Projekte, zu welchen der Stimmbürger an der Urne höchstwahrscheinlich nicht Stellung beziehen kann, mit Ausnahme der Budgetverweigerung (was nicht die Absicht</p>	<p>Die Mitwirkung zu einzelnen Projekten findet nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms statt.</p> <p>Die Ausbaumassnahmen im Rontal werden nach heutigem Kenntnisstand Kantonsratsvorlagen.</p>	K

				sein kann) oder über Gemeindeinitiativen oder über Verzögerungen der Projekte durch Einsprachen. Unser Anliegen ist es, dass die Teilprojekte rechtzeitig den Stimmbürgern zur Mitwirkung aufgelegt werden und dass diese an Abstimmungen über wichtige Themen teilnehmen können.		
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_7	Weitere Bemerkungen	Mit dem Schlüsselprojekt Tiefbahnhof und den weiteren Verbesserungen der Bahn- und Businfrastruktur sind überfällige Massnahmen im AP enthalten, welche die Grünliberalen klar befürworten. Die damit erzielbare Entlastung der Strassen wird mit dem Bau des Schlüsselprojektes Bypass (inkl. der Spange Nord und Spange Süd) jedoch wieder zunichte gemacht. Es besteht sogar das Risiko, dass v.a. mit der Spange Süd noch mehr MIV in das Zentrum gelenkt wird. Deshalb hätten die angekündigten FlaMa zum Projekt Bypass in diesem AP endlich klar beschrieben werden müssen. In der vorliegenden Form und Ausgestaltung lehnen die Grünliberalen daher das Schlüsselprojekt Bypass ab.	Die FlaMa werden im Projekt Spange Nord mit Massnahmen für den öV bearbeitet. Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes. Zuständigkeit Bund.	NB
E_3	Grünliberale Kt. Luzern	E_3_8		Die Grünliberalen regen an, die Möglichkeiten und die Potentiale neuer Technologien, wie Mobility-Pricing, E-Mobilität und Carsharing in das Zukunftsbild und den Massnahmenkatalog stärker zu integrieren. Des Weiteren beantragen wir, mit Ausbau- und Optimierungsmassnahmen die Sicherheit und die Attraktivität des LV deutlich zu erhöhen. Zudem sind Möglichkeiten zur Aufwertung von städtischen Quartieren im Zusammenhang mit den geplanten Verkehrsprojekten aufzuzeigen.	Solche Ansätze sind im AP LU erwähnt. Der Fokus liegt jedoch im AP nicht darauf. Zum LV sind im AP verschiedene Massnahmen festgehalten (siehe u.a. Massnahmenpakete LV-1 und LV-2).	K
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_19	Bemerkung: Seite 93, Unterkapitel 4.3.2	Aufgrund der Massnahmenblätter scheint, dass mit Strassenbauten (Gesamtsystem Bypass inkl. FlaMa) und lokalen Verbesserungen für den LV und ÖV der MIV-Anteil am Modal-Splitz um 5-10% reduziert werden soll. Dies erscheint widersprüchlich. Für eine willkommene Reduktion des MIV-Anteils müssen keine neuen Strassen gebaut werden.	Mit den genannten Strassenbauten soll auch die Situation für den ÖV und den LV verbessert werden.	K
E_6	CVP Kt. Luzern	E_6_1	Weitere Bemerkungen	Die Absicht, dass sich die verschiedenen Mobilitätsbenützer (MIV, ÖV, LV) nicht gegenseitig konkurrenzieren, sondern ergänzen, unterstützen wir vorbehaltlos. Es ist jedoch eine Realität und ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht wesentlich, dass das stetige Mobilitätswachstum de facto und primär durch den ÖV aufgefangen werden muss.	Der künftig entstehende Mehrverkehr muss gemäss richtungsweisender Festlegung M1 im kantonalen Richtplan 2015 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem ÖV und dem LV abgedeckt werden. Es muss aber auch dem MIV der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden.	K
E_6	CVP Kt. Luzern	E_6_2	Kritische Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> – Ohne die Realisierung des Tiefbahnhofs und ohne Bypass sind gemäss CVP Kanton Luzern verschiedene Vorhaben wirkungslos. Wir erwarten eine hohe Zielerreichung bei den MOCA-Indikatoren, damit auch der Bundesbeitrag optimal ausgeschöpft werden kann (35-40%). – Die Mittelverteilung gemäss Strassenbauprogramm (Kosten-/Nutzwertverhältnis) birgt die Gefahr, dass der Nutzen auf der Landschaft nicht genügend ausgewiesen wird und mithin die entsprechenden Infrastrukturprojekte im ländlichen Raum ins Hintertreffen geraten. – Die Übergangszeit in den nächsten 15-20 Jahren (2035Plus) 	<p>Im Bereich MOCA wurden realistische Ziele definiert.</p> <p>Die Mittelverteilung im Strassenprogramm ist nicht Gegenstand des AP LU.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>K</p> <p>K</p>

				<p>stellt eine zentrale Herausforderung der nächsten Jahre dar. Es stellt sich in diesem Kontext die Frage, wie der Mehrverkehr über diesen Zeithorizont aufgefangen werden kann, damit keine umwelt- und wirtschaftsschädigende Auswirkungen resultieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Für die CVP Kanton Luzern ist die Gesamtreisezeit die massgebende Grösse. Bei der Realisierung von neuen Umsteigeknoten von Bus und Bahn achten wir darauf, dass die Reisezeit nicht verlängert wird und der Takt nicht ausgedünnt wird. Dabei ist beispielsweise zu prüfen, ob nicht ein zusätzlicher RE-Halt z.B. in Rothenburg zielführend ist und die nötige Entlastung bringen könnte. – Die Finanzierung aller aufgezeigten Vorhaben stelle alle Beteiligten vor grosse Herausforderungen. 	<p>Die Gesamtreisezeit ist keine globale Zahl. Jene, welche durch vorzeitigen Umstieg auf den Bus ihr Ziel schneller erreichen, können profitieren. Mittelfristige Konzepte sehen vor, mit RE Subzentren optimal zu bedienen. Erst der Durchgangsbahnhof Luzern bringt den nötigen Spielraum, um S-Bahnen in allen Bahnkorridoren 1/4-stündlich zu führen.</p> <p>Das ist so. Deshalb wurde auch eine Priorisierung der Massnahmen vorgenommen.</p>	
F_4	KVK Komitee Verkehrserschliessung Kriens	F_4_3	Weitere Bemerkungen	<p>Unser Komitee sei über den Gang der Verhandlungen zu orientieren und es sei uns Gelegenheit zu Anregungen und Ergänzungen einzuräumen.</p>	<p>Dies erfolgt im Rahmen des entsprechenden Projekts. Ansprechpartner des Bundes und des Kantons ist in erster Linie die Gemeinde. Die Öffentlichkeit wird über wesentliche Schritte orientiert.</p>	K
F_8	Verband Luzerner Gemeinden	F_8_1		<p>Wir unterstützen mit Nachdruck und grosser Überzeugung die baldige Realisierung folgender beiden national bedeutenden Grossprojekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchgangsbahnhof Luzern - Bypass Luzern <p>Diese beiden Projekte sind von zentraler Bedeutung für alle Luzerner Gemeinden, damit auch die zukünftige Mobilität im Kanton noch funktionieren kann. Die Interaktionen der Landschaft zum Zentrum Agglomeration Luzern und umgekehrt sind aus wirtschaftlicher Sicht zentral für alle Regionen und einen prosperierenden Kanton Luzern. Dabei sollen der MIV und der ÖV einander ergänzen und nicht gegeneinander ausgespielt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Mit dem AP LU soll die aufeinander abgestimmte Weiterentwicklung des ÖV und des MIV fortgesetzt werden.</p>	K
F_8	Verband Luzerner Gemeinden	F_8_2		<p>Zudem erachten wir es als äusserst wichtig, dass - gemäss RPG und kantonalem Richtplan 2015 - mit dem künftigen Zersiedlungsstopp und der massgeblich verstärkten Siedlungsentwicklung nach Innen in den künftig dichter werdenden Zentrums- und Siedlungsgebieten zur bestmöglichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auch die notwendige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird.</p>	<p>Einschätzung wird geteilt.</p>	K
F_13	Innerschweizer Heimatschutz IHS	F_13_1		<p>Der Heimatschutz unterstützt die Innenentwicklung. Hier ist für den Heimatschutz jedoch absolut zentral, dass die städtebaulichen Qualitäten und der Schutz erhaltenswerter Siedlungen und Ortsbilder gewährleistet werden können. Ohne diese Qualitätssicherung wird die Innentwicklung der Siedlungen nicht gelingen.</p> <p>In diesem Zusammenhang kommt der raumplanerischen und baulichen Umsetzung der Schlüsselareale eine grosse Bedeutung zu. Dabei sollen neu auch Ortskerne und Sanierungsgebiete einbezogen werden. Diese Umsetzung verlangt grosse architektonisch-städtebauliche Sorgfalt, den</p>	<p>Der kantonale Richtplan wurde 2015 aktualisiert und nimmt die Stossrichtung insbesondere in der KA S2-3 grundsätzlich auf. Für grössere, orts- und quartierbildprägende Vorhaben ist das Anliegen zu unterstützen. Entsprechende Formulierungen sind in den Massnahmen S-1.5-3D Arbeitsschritt 3 und S-4 Arbeitsschritt 4 bereits enthalten. Sie werden in den Massnahmen S-2 und S-3 sinngemäss ergänzt.</p>	TB

				<p>Einsatz qualitätssichernder Verfahren und die Mitwirkung der Betroffenen. Zu beachten ist zudem, dass die Umsetzung der Schlüsselareale weitgehend durch die Gemeinden begleitet wird oder sogar deren Aufgabe ist. In der Teilstrategie Siedlung und Landschaft wie auch in den zugehörigen Massnahmen wird auf die qualitätssichernden Verfahren hingewiesen. Der Innerschweizer Heimtatschutz verlangt dennoch, dass die raumplanerische und bauliche Umsetzung der Schlüsselareale mit entsprechenden Vorgaben in den behördenverbindlichen Instrumenten (z.B. im kantonalen Richtplan) explizit verknüpft wird.</p> <p>So sollten die Gemeinden durch Festlegungen im kantonalen Richtplan verpflichtet werden, für die Umsetzung von sog. Schlüsselarealen qualitätssichernde Verfahren verbunden mit Sondernutzungsplanungen einzusetzen. Dies ist im kantonalen Richtplan und vor allem auch in den Massnahmen S-2, S-3 und S-4 festzuhalten.</p>		
F_15	K5 Mobilität	F_15_1		<p>Die K5 Mobilität erachtet den vorliegenden Entwurf des Agglomerationsprogramms (APLU 3G) als weitgehend gelungen. Die Stossrichtungen von Zielbild und Strategie können grundsätzlich unterstützt werden. Folgende Punkte aus der Gesamtstrategie des Agglomerationsprogramms werden von der K5 Mobilität als besonders wichtig erachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die urbanen Gebiete und der Kernraum der Agglomeration beinhalten die höchsten Entwicklungsprioritäten. - Der künftig entstehende Mehrverkehr muss in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden. - In den vier Zentren (LuzernNord, LuzernSüd, LuzernOst und Agglomerationszentrum Luzern) akzentuiert sich der Bedarf für eine optimale Abstimmung und Vernetzung des Gesamtverkehrs am dringendsten. - Die Verkehrssicherheit wird erhöht. - Der Beruhigung des Verkehrs in den Stadt- und Ortszentren sowie entlang der Hauptverkehrsachsen (Kantonsstrassen) muss höchste Priorität eingeräumt werden. Zukünftig muss die Strassenraumgestaltung verstärkt auf die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität abgestimmt werden. Sicherere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden, weniger Lärm, gestalterisch aufgewertete Strassenräume und eine angenehme Atmosphäre sorgen insgesamt für mehr Wohn- und Lebensqualität. - Die Netzverbindungen und Qualitäten des Fuss- und Veloverkehrs werden im Hinblick auf eine Attraktivitätssteigerung der Agglomeration erhalten, ausgebaut und optimiert. <p>Die K5 Mobilität ist sich bewusst, dass urbane und wirtschaftliche Entwicklung Mehrverkehr für das gesamte Verkehrssystem generieren kann, auch im Bereich Autoverkehr. Es ist mit Blick auf die Siedlungs- und Mobilitätsqualität in der Kernagglomeration folglich unerlässlich, dass sich der Kanton umfassend zu den oben dargelegten und aus der Strategie des Agglomerationsprogramms abgeleiteten Grundsätzen bekennt. Das beinhaltet neben der siedlungsverträglicheren Gestaltung</p>	Kenntnisnahme.	K

				des Strassenraums die konsequente Förderung des ÖV, die Berücksichtigung des demographischen Wandels in der Infrastrukturgestaltung, die Reduktion komplexer und gefährlicher Verkehrssituationen (insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr) sowie die Errichtung effizienter und sicherer Achsen für den Velo- und Fussverkehr.		
F_17	Überparteiliches Komitee Bypass- so nicht	F_17_4		<p>Wir wollen keine unerträglichen Bau- und Verkehrsimmissionen. Wir wollen nicht noch mehr zusätzliche Verkehrsprobleme in Kriens! Wir werden ersticken im Dorfstau.</p> <p>Wir wollen eine Einhausung der Autobahn auf dem Gemeindegebiet, d.h. bis zur Arsenalbrücke.</p> <p>Wir wollen eine zukunftsgerichtete Lösung für die Verkehrsprobleme von Kriens (FlaMa), die sich wegen dem Zusatzverkehr, die durch den Bypass verursacht werden, nochmals vergrössern werden.</p> <p>Wir wollen eine Lösung des Verkehrsabflusses auch auf der Südseite des Bypasses in Richtung Kriens.</p> <p>Solange der Gemeinde Kriens keine substantiellen Verbesserungen in Aussicht gestellt werden, bleibt das Komitee „Bypass – so nicht“, dem alle im Krienser Einwohnerrat vertretenen Parteien angehören, in Fundamentalopposition zum gesamten Projekt Bypass.</p>	<p>Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes. Zuständigkeit Bund.</p> <p>Möglichkeiten wurden im Generellen Projekt Bypass mittels einer Machbarkeitsstudie für zusätzliche Massnahmen Lärmschutz im Bereich Grosshof - Schlund aufgezeigt. Der Kanton Luzern BUWD und ASTRA werden mit dem Gemeinderat das weitere Vorgehen besprechen.</p> <p>Der Antrag wird im Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern zu beantworten sein. Dieses setzt sich zusammen aus dem Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern sowie dem Kantonsstrassenprojekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, die als flankierende Massnahmen zu verstehen sind. Das Verkehrsmodell berücksichtigt das gesamte Gemeindegebiet Kriens in der notwendigen Auflösung. Auf Krienser Gemeindegebiet sind durch das Gesamtsystem keine Veränderungen auf dem lokalen Netz zu erwarten. Im Rahmen des generellen Projekts und der weiteren Projektentwicklung Bypass prüft das ASTRA verschiedene Optimierungsmassnahmen, so zum Beispiel eine Neugestaltung und Verlegung des Tunnelportal Süd des Sonnenbergtunnels. Im Bereich Grosshof – Schlund hat das ASTRA zudem Massnahmen für einen zusätzlichen Lärmschutz erarbeitet.</p> <p>Hinweis: Der Umgang mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Kriens wird mittels eines GVK durch die Gemeinde Kriens zusammen mit dem Kanton erarbeitet. Resultierende Massnahmen sind für eine Aufnahme ins AP 4 zu beantragen.</p>	K/NB
G_1	H. Ackermann			<p>Seit mehr als 30 Jahren werden in der Stadt Luzern die Sachgeschäfte Stadtentwicklung und Verkehrsplanung politisiert und von der Politik bewirtschaftet. Zeitgeist, Ideologie und Nehmermentalität sind die Triebkräfte. Stillstand, Rückschritt und Gefährdung der wirtschaftlichen Existenzgrundlagen der Stadt die Folgen. Seit Jahrzehnten werden von politischer Seite die Priorisierung von ÖV und Veloverkehr und Einschränkungen/Elimination des MIV reklamiert. (Beilage!) Bis</p>	<p>Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurden aufgrund einer Analyse und des ermittelten Handlungsbedarfs, Ziele und Strategien für die künftige räumliche und verkehrliche Entwicklung in der Agglomeration definiert. Daraus sind Massnahmen abgeleitet und priorisiert worden.</p> <p>Mit einem Monitoring/Controlling werden die</p>	K

			<p>heute vermochte sich die Politik nicht auf den heutigen tatsächlichen Gegebenheiten Rechnung tragende Lösungen zu einigen. In der Stadt Luzern sind die Versuche von parteipolitisch Unbelasteten, an der Sache Interessierten, an den Planungsprozessen mitzuwirken aussichtslos geblieben. Regierungsrat Küng hat meine Lösungsvorschläge an die Expertengruppe weitergeleitet, die dabei ist das AP LU 3G zu erarbeiten. (1.12.15).</p> <p>Ich schlage vor: Etappierung des ganzen AP LU durch den federführenden Kanton.</p> <p>Etappe 1: - Anpassung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen an die heutigen Gegebenheiten; durch Ausschöpfung der vorhandenen Potentiale. - Realisierung dringlicher Projekte. Ohne weitere Abklärungen umsetzbar. Berechenbarer Aufwand. In allfällig später zu realisierende Grossprojekte integrierbar. S. Beilage 2.</p> <p>Etappe 2: - Zahlenmässiges Erfassen der Auswirkungen der in Etappe 1 getroffenen Massnahmen. - Analyse der Kausalzusammenhänge. Umschreibung der neuen Ausgangslage. - Bezug einer von Politik, politisierter Verwaltung und SBB unabhängigen Fachstelle für Städtebau, Verkehrssysteme und Verkehrsplanung. - Neuevaluation der vorläufig zurückgestellten, früher abgelehnten Alternativprojekten und neu eingereichten Alternativprojekten. - Neubeurteilung Busspuren: Notwendigkeit, Tauglichkeit. - Kosten-Nutzen-Rechnungen als Grundlage der vergleichenden Evaluation von Projektvarianten.</p> <p>Eisenbahn: - Kapazitätsengpässe zu Stosszeiten auf den Zügen - prognostiziertes Nachfragewachstum bis zu 50% - Notwendigkeit einer besseren Einbindung von Stadt und Kanton ins nationale Bahnnetz</p> <p>Strassen: - regelmässige Staus auf den Strassen der Innenstadt zu Stosszeiten - Überlastung der Innenstadt durch den MIV - Behinderung von OeV-, Velo- und Fussgängerkehr durch den MIV - Gefährdungen durch den MIV - Ueberlastung des Schwanenplatz durch Touristencars - Carchaos: Inseli, Tribschen</p>	<p>stattgefundenen Veränderungen aufgezeigt.</p> <p>Aus dem Agglomerationsprogramm Luzern der 1. Generation konnten bereits verschiedene Massnahmen umgesetzt werden (z.B. neue Radverkehrsanlagen). Weitere befinden sich in Realisierung (z.B. Seetalplatz).</p> <p>(zu einzelnen Vorschlägen: s. separate Punkte)</p>	
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Veloparkplätze - Nicht durchgehende Velowege <p>Sonstige. Bemängelungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vernachlässigung des sozialen Wohnungsbaus - Vernachlässigung der «Alternativkultur» <p>Fazit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seit Jahrzehnten gelingt es in der Stadt Luzern opportunistischen Parteiaktivisten die dem Zeitgeist verbundene Wählerschaft mit der Politisierung von Sachthemen, falschen Sachbehauptungen, kollektivistischen Glaubenssätzen, Schuldzuweisungen und Instinktappellen für ihre Zwecke zu mobilisieren und so ihre Partikularinteressen durchzusetzen. - Die Persönlichkeitsprofile der Mehrheit der so als Entscheidungsträger in die Institutionen Gewählten unterscheiden sich, unabhängig von der politischen Partei der sie angehören, nur unwesentlich. - Sachprobleme werden politisiert und politisch bewirtschaftet, aber nicht gelöst. - Das ist Erklärung für die seit Jahrzehnten andauernden Blockaden und den Stillstand. - Im Zusammenhang mit innerstädtischen Mobilitätsfragen sind Ein- und Übergriffe auf Eigentümer- und Persönlichkeitsrechte zur Selbstverständlichkeit geworden. - Die Stadt Luzern ist Modellfall für durch die Systembetreiber verursachtes Systemversagen 	
--	--	--	--	--

5. Anträge zu den Massnahmenblättern vom 16. Februar 2016

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_1			Zuständigkeiten in den Massnahmeblätter v.a. bei den Massnahmen zu den GV, Gesamtverkehrskonzepten, Velostationen, B+R Anlagen und Massnahmen LV	Bei Radprojekten (PP und Wegen) sollen immer Velo-Fachpersonen als beteiligte Stellen miteinbezogen werden.	In den Massnahmenblättern werden Fachstellen und nicht Personen aufgeführt.	NB
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_5			Regionales Arbeitsgebiet LuzernOst	Im Leitbild LuzernOst ist mittelfristig ein regionales Arbeitsgebiet um den Autobahnzubringer Gisikon-Root vorgesehen. Diese RegAG fehlt im AP. Wir bitten Sie dieses zu ergänzen.	Dieses Gebiet wurde bei der Revision des kantonalen Richtplans 2009 infolge FFF-Qualität, Grundwasser, Erdgasleitung, Landschaftsbild etc nicht mehr als Strategisches Arbeitsgebiet weiterverfolgt und ist im Kantonalen Richtplan 2015 nicht als Siedlungsgebiet bzw. Entwicklungsreserve bezeichnet. Es liegt ausserhalb der regionalen Siedlungsbegrenzungslinien gemäss aktuellem regionalem Teilrichtplan Siedlungsentwicklung 2030 und kann deshalb lediglich als mittel- bis langfristige Option in der Massnahme S-6 des AP LU 3G aufgenommen werden. Im teilregionalen Leitbild LuzernOst kann dieses Gebiet durchaus als mittel- bis langfristige Option geführt werden. Gestützt auf die KA S6-2 des KRP LU 2015 und auf eine Anpassung des regionalen Teilrichtplans Siedlungsentwicklung 2030 könnte es – bei ausgewiesenem Bedarf – als neues regionales Arbeitsplatzgebiet in einer nächsten Generation des Agglomerationsprogramms definitiv aufgenommen werden.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_1; E_5_1; F_10_1; F_16_1	8	S-1.4-3D	Bei Einzonungen immer kompensatorische Auszonungen vornehmen.	Vgl. Begründung S-1.1-3D	Es gilt der neue Kantonale Richtplan 2015, der dieses Ziel auch verfolgt und in den KA S1-6 bis S1-8 klar regelt. Das Agglomerationsprogramm kann keine abweichenden Regelungen zum soeben revidierten Richtplan enthalten.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS,	E_4_2; E_5_2; F_10_2; F_16_2	9	S-1.7-3D	Die Freiraumkonzepte sind in jedem Fall rechtlich verbindlich zu machen und ihre Inhalte in die kommunale	Die Forderung nach Verdichtung ist legitim und mittlerweile mit zahlreichen Instrumenten umsetzbar. Dabei dürfen aber Freiräume zur Naherholung	Die übergeordneten Freiraumkonzepte müssten gemäss Antrag zumindest als kommunaler oder regionaler Richtplan verankert werden. Ob behördenverbindlicher Richtplan oder unverbindliches Konzept: umgesetzt wird im	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Luzern; WWF Luzern				Nutzungsplanung aufzunehmen.	keinesfalls vernachlässigt werden. Ihnen ist dieselbe Aufmerksamkeit zu schenken wie dem bebauten Raum. Nur so kann eine langfristig hohe Siedlungs- und Lebensqualität erhalten bleiben, die wiederum direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hat.	Rahmen der Zonenbestimmungen, in der Freiraumgestaltung von Sondernutzungsplanungen wie auch bei der Strassenraumgestaltung. Es soll den Gemeinden überlassen werden, in welcher Verbindlichkeit die Freiraumstrategien verankert werden sollen. Eine generelle Pflicht zur Verbindlichkeit könnte Gemeinden allenfalls auch vor einer Erarbeitung abhalten.	
B_4	Kanton Schwyz	B_4_1	10	S-1.8-3D	Kapitelnummer betreffend „Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofsgebiete“ beim Verweis auf den Richtplan Kanton Schwyz im Text ändern auf B-9 (nicht B-8).	Für den Kanton Schwyz wird auf die Richtplankapitel ESP verwiesen. Das Kapitel für die Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofsgebiete hat im Richtplan die Nummer B-9 und nicht B-8.	Wird angepasst.	B
F_9	BSLA RG Innerschweiz, Tessin	F_9_1	10	S1.7-3D	Das „evtl.“ Pflegekonzepte ist zu streichen.	Pflegekonzepte stellen qualitativ, nachhaltig und langfristig den Erhalt der Freiräume sicher.	Nicht jedes Freiraumkonzept braucht zwingend bereits ein Pflegekonzept. Ein solches ist sicher bei der Umsetzung dann notwendig. An der Möglichkeit, die Erarbeitung der Konzepte bezüglich Umsetzung thematisch und zeitlich etappiert anzugehen, soll festgehalten werden. Das schliesst nicht aus, dass Pflegekonzepte bereits als Bestandteil des Freiraumkonzepts erstellt werden können.	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_2	12	S-1, S-2, ...	Die Quellenverweise (S. 12, 16 und andernorts auf den Richtplan Kanton Schwyz sind anzupassen (s. entsprechenden Antrag in der Tabelle Bericht).	Siehe Begründung in der Tabelle Anträge Bericht.	Die Verweise werden angepasst.	B
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_2	13	S2	Neue Massnahme Schlüsselareal Ortskerne: Einführung Tempo 30 im Flecken Rothenburg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Aufwertung LV sowie der Ortskerngestaltung (Schlüsselareal). Die Massnahmenblätter sind entsprechend zu ergänzen.	Siehe Begründung D_3_5 Tab. Bericht	Auf kantonalen Ebene wurde kürzlich im Rahmen eines parlamentarischen Vorstosses betreffend einem Pilotversuch mehrheitlich entschieden, dass Tempo 30 auf Kantonsstrassen nicht weiterzuverfolgen ist. Kantonsstrassen sind grundsätzlich verkehrsorientiert und haben den Verkehr flüssig durchzuleiten. Punktuelle Temporeduktionen auf kurzen Abschnitten können kontraproduktiv sein. Der Kanton Luzern orientiert sich für die Kantonsstrassen am Modell 50/30 der BFU, die verkehrsorientierten Strassen, u.a. die Kantonsstrassen, werden mit Tempo 50 signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmer ergänzt. Lärmschutz- und Gestaltungsanforderungen sind mit anderen geeigneten Massnahme umzusetzen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_1	13	S-2.2-3D	Schlüsselareale Ortskerne Emmenbrücke erweitern bis "Sprengi"	Der Sprengipark (realisiert) und der Sonnenhof Süd (im Bau) haben entlang der Gerliswilstrasse im EG durchgehend publikumsorientierte Nutzungen, wodurch der Ortskern bis Sprengi erweitert wird.	Das Gebiet wird im Sinne des Antrags erweitert.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_3; E_5_3; F_10_3; F_16_3	13	S-2	Der durch die Verdichtung der Siedlungen entstehende Mehrverkehr ist durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr aufzufangen.	Um Überlastung der Strassen und durch mehr MIV entstehende Belastung von Umwelt und Mensch vorzubeugen, muss der Mehrverkehr zwingend durch öV und LV aufgefangen werden.	Dies ist Hauptzielsetzung des Agglomerationsprogramms. Die entsprechenden Massnahmen sind enthalten.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_4; E_5_4; F_10_4; F_16_4	13	S-2	E_4_4; F_10; F_16: Tempo-30 auch auf (Kantons-)Strassen in und um Ortskerne E_5_4: Tempo-30 auf Strassen in und um Ortskerne	Tempo-30 auf Strassen reduziert die Lärm- und Luftbelastung und die Unfallgefahren. Im Sinne der Aufwertung von Ortszentren kann für die Fahrtgeschwindigkeit nur Tempo-30 gelten. Tempo-30 auf Strassen reduziert die Lärm- und Luftbelastung und die Unfallgefahren. Im Sinne der Aufwertung von Ortszentren kann für die Fahrtgeschwindigkeit nur Tempo-30 sein.	Auf kantonaler Ebene wurde kürzlich im Rahmen eines parlamentarischen Vorstosses betreffend einem Pilotversuch mehrheitlich entschieden, dass Tempo 30 auf Kantonsstrassen nicht weiterzuverfolgen ist. Kantonsstrassen sind grundsätzlich verkehrsorientiert und haben den Verkehr flüssig durchzuleiten. Punktuelle Temporeduktionen auf kurzen Abschnitten können kontraproduktiv sein. Der Kanton Luzern orientiert sich für die Kantonsstrassen am Modell 50/30 der BFU, die verkehrsorientierten Strassen, u.a. die Kantonsstrassen, werden mit Tempo 50 signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmer ergänzt. Lärmschutz- und Gestaltungsanforderungen sind mit anderen geeigneten Massnahme umzusetzen.	NB
F_14	Sprengiverei nigung Emmenbrücke	F_14_1	13	S-2.2-3D	Das Gebiet in Emmenbrücke ist zusätzlich um die Sprengi zu ergänzen.	Mit den Massnahmen rund um die Sanierung der K13 wird die Sprengi massiv umgestaltet. Die ansässigen Geschäfte befürchten deshalb den Wegfall eines grossteils der Kundenparkplätze. Der ausgewogene Branchenmix mit seiner wichtigen Funktion in der Grundversorgung ist dadurch akut gefährdet. Heute sind die Betriebe rund um den Sprengiplatz zentral für die Versorgung der Bewohner in Emmen Nord. Die Schwächung der Sprengi, durch die Konzentration auf die unteren Teile der Gemeinde ist eine Schwächung des ganzen	Das Gebiet wird im Sinne des Antrags erweitert.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Gebiets Emmen Nord. Die Sprengi, als nördliches Tor zur Stadtregion Luzern, muss zwingend attraktiviert und im Rahmen der Sanierung der K13 aufgewertet werden.		
G_2	Christian Meister	G_2_1	13	S-2.2-3D	Das Gebiet in Emmenbrücke ist zusätzlich um die Sprengi zu ergänzen.	Das Gebiet rund um die Sprengi ist ein Schlüsselareal in der Ortskernzone von Emmenbrücke. Bis heute ist die Kernzone um den Sprengiplatz eine Kreativzone und soll aufgewertet werden. Dass die Sprengi nun in der Massnahme fehlt ist für mich als lokaler Unternehmer und Präsident der Sprengivereinerung unverständlich. Die Sprengi, als nördliches Tor zur Stadtregion Luzern, muss zwingend attraktiviert und im Rahmen der Sanierung der K13 aufgewertet werden.	Das Gebiet wird im Sinne des Antrags erweitert.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_5; E_5_5; F_10_5; F_16_5	14	S-2	„punktuelle Aufwertung des öffentlichen Raumes“ muss verbindlich sein.	Um die Ortskerne zu stärken, ihre Zentren zu revitalisieren und ihre Attraktivität zu erhöhen, müssen Aufwertungen des öffentlichen Raumes gemacht werden. Heute stark belastete Zentren müssen an die Siedlung zurückgegeben werden und die Trennwirkung des Verkehrs muss durch verkehrsberuhigende Massnahmen gemindert werden.	Die Aufwertung des öffentlichen Raums wird als wichtig erachtet. Eine verbindliche Regelung im AP LU 3G ist aber nicht sinnvoll, die zweckmässigen Massnahmen muss jede Gemeinde ortskernspezifisch evaluieren. Dazu können auch verkehrsberuhigende Massnahmen gehören, die neu aufgenommen werden. Tempo 30 auf Kantonsstrassen als verkehrsberuhigende Massnahme kann nicht weiterverfolgt werden (vgl. oben)	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_6; E_5_6; F_10_6; F_16_6	15	S-2	„Verzicht auf weitere grossflächige nicht-siedlungsintegrierte Standorte“ muss verbindlich sein.	S. oben. Die Verdichtung nach innen verkommt sonst zum Lippenbekenntnis.	Es gilt der Kantonale Richtplan, der dieses Ziel gemäss KA S8-2 ebenfalls verfolgt, aber auch Ausnahmen zulässt sowie die Gemeinden selbst in die Pflicht nimmt mit den KA S8-3 und S2-5. Das Agglomerationsprogramm kann keine abweichenden Regelungen zum soeben revidierten Richtplan enthalten.	K
F_13	Innerschweizer Heimatschutz z IHS	F_13_1		S_2; S-3; S-4	Die Gemeinden sind zu verpflichten, bei der Umsetzung der Schlüsselareale Sondernutzungsplanungen verbunden mit qualitätssichernden Verfahren einzusetzen .	Nur so kann eine qualitätsvolle Entwicklung und Gestaltung dieser Areale sichergestellt werden .	Der kantonale Richtplan wurde 2015 aktualisiert und nimmt die Stossrichtung insbesondere in der KA S2-3 grundstätzlich auf. Für grössere, orts- und quartierbildprägende Vorhaben ist das Anliegen zu unterstützen. Entprechende Formulierungen sind in den Massnahmen S-1.5-3D Arbeitsschritt 3 und S-4 Arbeitsschritt 4 bereits enthalten. Sie werden in den Massnahmen S-2 und S-3 singemäss ergänzt.	B
D_12	Gemeinde	D_12_2	17	S-3.4-3D	Finanzierung Beteiligung	Die Gerliswilstrasse ist eine	Soweit Kantonsstrassen betroffen sind, ist der	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Emmen				Kanton ergänzen. Federführung und beteiligte Stellen klären.	Kantonsstrasse, der Kanton hat sich an der Planung und Realisierung von Aufwertungsmassnahmen zu beteiligen. Auch wird angegeben, dass die Aufwertung von überkommunalem Interesse ist, weswegen auch die Region oder der Kanton sich beteiligen sollten.	Kanton an der Finanzierung zu beteiligen (Strassensanierung und -aufwertung sowie ggf Lärmschutzmassnahmen (idR. Schallschutzfenster). Hoheit und Finanzierung erfolgen gemäss Strassengesetz. Die beteiligten Stellen werden ergänzt.	
D_16	Stadt Luzern	D_16_5	17	S-3	Die Ausgangslage/Zielsetzung ist zu überarbeiten. Die Umschreibung der Massnahmen ist zu überarbeiten: Steigerung der Nutzungsdichte ist an den Achsen Bern-/Baselstrasse und Zürichstrasse nicht zu unterstützen.	Es geht aus der Beschreibung der Ausgangslage nicht hervor, was das Ziel der Sanierung ist. Aufgrund der Lage (lärm- und luftbelastete Verkehrsachsen) ist nicht damit zu rechnen, dass hochwertiger Wohnraum entlang dieser Achsen geschaffen werden kann. Zudem ist auch fraglich, inwiefern der „überdurchschnittliche Anteil an Ausländern oder bedürftigen Personen“ überhaupt gesenkt werden soll. Der Bedarf an preisgünstigen Wohnungen in der Stadt Luzern auf niedrigem Standard ist hoch, und eine umfassende Sanierung dieser Gebiete könnte dazu führen, dass günstiger Wohnraum zerstört wird, was nicht im Sinne der städtischen Wohnraumpolitik ist.	Die Massnahme wird im Sinne des Antrags konkretisiert (was wird als Qualität und künftiges Ziel betrachtet?) und im Sinne des Antrages auch nach Gebieten differenziert. Zudem ist eine weitere Verdichtung wohl wirklich nur im Quartier Meierhöfli (S3.3-3D) anzustreben.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_6	17	S-3	Federführung und beteiligte Stellen zu klären. Finanzierung: Beteiligung Kanton ergänzen.	Da es sich bei den besagten Strassen um Kantonsstrassen handelt, ist der Kanton bei der Planung und bei der Finanzierung mit einzubeziehen, sofern Massnahmen im öffentlichen Raum umgesetzt werden sollen (M3-3, KRP). Ob die Federführung bei der Gemeinde oder beim Kanton liegt, muss noch abschliessend geklärt werden.	Soweit Kantonsstrassen betroffen sind, ist der Kanton an der Finanzierung zu beteiligen (Strassensanierung und -aufwertung sowie ggf Lärmschutzmassnahmen (idR. Schallschutzfenster). Hoheit und Finanzierung erfolgen gemäss Strassengesetz und Umweltschutzgesetz. Die beteiligten Stellen werden ergänzt.	TB
D_16	Stadt Luzern	D_16_7	17	S-3	Bemerkung: Je nach Ausgestaltung der Verbesserungsmassnahmen bestehen Zielkonflikte zu MIV-2.	Es ist mehr die Verkehrsbelastung als die Bausubstanz oder die Anwohnerschaft, die als problematisch angesehen wird. Um die Ursachen anzugehen, wären Verbesserungsmassnahmen beim Verkehr angezeigt.	Es werden entsprechende Verkehrsmassnahmen in der Rubrik „Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen“ aufgenommen	B
E_4; E_5; F_10	SP Kt. Luzern;	E_4_7; E_5_7;	17	S-3	In der Zielsetzung ist aufzunehmen, dass die	Die hier bezeichneten Sanierungsgebiete bieten, wie	Die Massnahme wird im Sinne des Antrags konkretisiert (was wird als Qualität und	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern	F_10_7			sozialräumlichen Folgen dieser Massnahmen, namentlich die Verdrängung des ansässigen Bevölkerung durch steigende Mieten, gebührend Beachtung finden muss und Konzepte zur Entschärfung dieser Problematik auszuarbeiten sind.	richtig erwähnt, häufig Personen der tieferen Schichten Wohnraum. Sanierungen haben immer eine Steigerung der Mietpreise zur Folge, da sich die Sanierungsarbeiten sonst nicht lohnen würden. Wirklich günstiger Wohnraum, wie er hier vorgefunden wird, ist in und um die Stadt Luzern knapp. Er kann in der Regel auch durch Neubauten, die dem „preisgünstigen Wohnraum“ verpflichtet sind, nicht substituiert werden, da auch bei sehr günstiger Bauweise die Baukosten zu hoch ausfallen und selbst ohne Renditeerwartungen höhere Mieten verlangt werden müssen. Eine mögliche Lösung, die entstehenden sozialräumlichen Probleme zu entschärfen, wären z.B. vertraglich gesicherte Quersubventionen eines gewissen Wohnungsanteils. Diese und ähnliche Massnahmen müssen im Zusammenhang mit der Massnahme S-3 geprüft werden.	künftiges Ziel betrachtet?) und auch nach Gebieten differenziert. Zudem ist eine weitere Verdichtung wohl wirklich nur im Quartier Meierhöfli (S3.3-3D) anzustreben.	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_8; E_5_8; F_10_8; F_16_7	17	S-3	In die Massnahmenliste ist aufzunehmen, dass Verkehrsberuhigung der genannten Gebiete im Vordergrund stehen muss.	Die Sanierungsgebiete sind heute sehr hohen Lärm- und Abgasimmissionen ausgesetzt. Diesen Immissionen gilt es zu begegnen. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung können raumgestalterischer Art, Anpassungen des Strassenquerschnitts, Temporeduktionen, attraktivere Velo- und Fusswege usw. sein.	Ob eine Verkehrsberuhigung im eigentlichen Sinne auf den hier betroffenen Kantonsstrassen möglich und auch wirklich sinnvoll ist, wird bezweifelt. Eine gute Strassen- und Freiraumgestaltung wird hingegen als sehr wichtig angesehen, weshalb dies an erster Stelle der Massnahmen genannt wird. Der Aspekt der Verkehrsberuhigung kann hier noch ergänzt werden.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_9; E_5_9; F_10_9; F_16_8	17	S-3	Wenn eine Steigerung der Nutzungsdichte angestrebt wird, so müssen genügend Ausgleichsflächen geschaffen werden.	In bereits eher dichten Gebieten eine zusätzliche Nutzungsdichte anzustreben ist nur sinnvoll, wenn genügend Ausgleichsflächen geschaffen werden. Naherholung in nächster Nähe ist zwingend nötig. Bsp: Durch Dammdurchbruch an der Lädelistrasse gelangen Bewohnerinnen der Baselstrasse schneller ans Reussufer.	Die Massnahme wird im Sinne des Antrags konkretisiert (was wird als Qualität und künftiges Ziel betrachtet?) und auch nach Gebieten differenziert. Zudem ist eine weitere Verdichtung wohl wirklich nur im Quartier Meierhöfli (S3.3-3D) anzustreben.	B
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_10	17, 121	S-3.1-3D	Zürichstrasse als „Sanierungsgebiet“: Falls die überkommunalen	Die Gebäude und Bewohner der Zürichstrasse sind sehr hohen Lärm- und Abgasimmissionen ausgesetzt.	Die Massnahme wird im Sinne des Antrags konkretisiert (was wird als Qualität und künftiges Ziel betrachtet?) und auch nach	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					<p>Interessen an der willkommenen Sanierung der Situation Zürichstrasse ernst gemeint sind, sollten primär die Ursachen der Wertminderung angegangen werden. Das heisst Massnahmen am Verkehrsgeschehen wie Temporeduktion, Anpassung des Strassenquerschnittes, Raumgestaltung etc.</p> <p>Die Zürichstrasse ist kein „Sanierungsgebiet“ im Sinne der Beschreibung. Der öffentliche Raum Zürichstrasse ist eine Kantonsstrasse. Daher müssen die vorgeschlagenen Massnahmen durch den Kanton und die Gemeinden getragen werden und nicht nur durch die Stadt Luzern alleine.</p>	<p>Daher ist diese Wohnlage nicht für alle gleich attraktiv. Der Vorteil ist, dass es an diesen Wohnlagen noch zahlbaren Wohnraum gibt.</p> <p>Der Hinweis auf den hohen Anteil von Ausländern ist zu relativieren. Das Hochwacht-Quartier lebt von der Durchmischung und genau deshalb gehören gut- wie schlechtverdienende Personen (seien es In- oder Ausländer) ins Quartier und brauchen entsprechenden Wohnraum. Auch die Touristen am Löwendenkmal sind Ausländer.</p> <p>Die an der Zürichstrasse wohnhafte Bevölkerung oder die Bausubstanz werden durch die Vertreter des Quartiervereins nicht als Problem wahrgenommen, sondern die Verkehrsbelastung, die dazu führt, dass Fussgänger und auch Velofahrer die Zürichstrasse meiden und sich nach Möglichkeit in der zweiten Reihe (Denkmalstrasse, Steinenstrasse) bewegen.</p> <p>Die formulierten Wirkungen sind durch Eingriffe in das Verkehrsgeschehen zu erreichen.</p>	<p>Gebieten differenziert. Zudem ist eine weitere Verdichtung wohl wirklich nur im Quartier Meierhöfli (S3.3-3D) anzustreben.</p> <p>Soweit Kantonsstrassen betroffen sind, ist der Kanton an der Finanzierung zu beteiligen (Strassensanierung und -aufwertung sowie ggf Lärmschutzmassnahmen (idR. Schallschutzfenster). Hoheit und Finanzierung erfolgen gemäss Strassengesetz.</p> <p>Die beteiligten Stellen werden ergänzt.</p>	
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_3	20	S-4.5	<p>Die Signatur S-4.5 soll nur das Gebiet Vordere-Emmenweid und Viscosiareal abdecken, nicht aber das Gebiet "Hintere Emmenweid". Das Gebiet Viscosiareal soll durch die Signatur korrekt erfasst werden, derzeit ist dies fehlerhaft.</p>	<p>Es wird derzeit im Gebiet Emmenweid (besteht aus Hintere und Vordere Emmenweid) keine Transformation angestrebt. Im Gebiet "Hintere Emmenweid" (Swiss-Steel) steht dies auch nicht zur Debatte. Im Gebiet "Vordere Emmenweid" (Tersuisse) wird die Gemeinde eine Umnutzung nicht aktiv forcieren, steht dem aber auch nicht im Weg.</p>	<p>Das Gebiet hintere Emmenweid wird nicht dargestellt, die Darstellung wird korrigiert.</p>	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_4	20	S-4	<p>Folgender Hinweis ist zu ergänzen: Ohne Verbesserung des ÖV-Angebots (S-Bahn-Haltestelle Littau-Ruopigen, ÖV-3) kann die Massnahme Transformation des Gebiets S-4.4-3D</p>	<p>Eine Transformation des heutigen Gebietes für zusätzliches Wohnen ist ohne Verbesserung des ÖV-Angebots nicht denkbar.</p>	<p>Der Hinweis gilt bedingt nur im östlichen Teil zu Ruopigen hin und wird entsprechend ergänzt. Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle Littau sind die Voraussetzungen gegeben. Grundsätzlich ist auch eine sukzessive Verbesserung des Bus-Angebots möglich und zu beachten.</p>	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Luzern/Littau nicht umgesetzt werden mangels ausreichender ÖV-Erschliessung.			
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_11; E_5_10; F_10_10; F_16_9	20	S-4	Guter öV-Anschluss muss in den Transformationsgebieten garantiert sein, d.h. mind. Angebotsstufe 4, sowie eine gute Erschliessung durch Fuss- und Velowege.	Wie im AP 3G richtig festgestellt, wird sich durch Umnutzung das Verkehrsaufkommen verändern. Der Mehrverkehr muss durch den öV und gute Erschliessung durch Fuss- und Velowege aufgefangen werden.	In den Transformationsgebieten muss schon ein nutzerspezifisches ÖV-Angebot vorhanden sein bzw. nutzungsrechte Angebotsverbesserungen werden vorgenommen.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_12; E_5_11; F_10_11; F_16_10	20	S-4	Eine gute Durchmischung in jeder Hinsicht muss stattfinden, das heisst auch zahlbaren Wohnraum zur Verfügung stellen.		Das Anliegen ist im Grundsatz richtig und wird als „jeweils zu prüfende Massnahme“ aufgenommen. Eine generelle Pflicht ginge aber zu weit.	B
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_1	22	S-4.7-3D	Mit Gemeinde Ebikon ergänzen, inkl. Erweiterung blaue Fläche in der Karte.	Betrifft Gemeinde Dierikon und Ebikon (Masterplangebiet), MoS auf Gemeindegebiet Ebikon.	Das Gebiet S4-7 wird um den Teil Ebikon ergänzt.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_4	24	S-5.2	Neueinzonungen S-5.2 Emmen: Arbeitsgebiet/RUAG (Arbeitszone): Die Gebiete sind an die bestehenden Zonengrenzen anzupassen. Es ist eine einheitliche Namensgebung zu wählen: statt "Arbeitsgebiet/RUAG" ist überall der Name "Emmen: Emmenfeld" zu wählen (vergleiche Massnahme S-5.2-3D in den Massnahmenblättern).	Ein Teil der zur Neueinzonung vorgesehenen Gebiete im Emmenfeld sind bereits eingezont, die Abgrenzung ist anzupassen. Auch liegen Teile der Neueinzonungsgebiete ausserhalb der kommunalen Siedlungsbegrenzungslinien gemäss Siedlungsleitbild. Ohne Ausbau des ÖV und der Verkehrsinfrastruktur sind die Neueinzonungen nicht denkbar. Es ist fraglich, ob die Seetalstrasse eine derartige Erweiterung des Arbeitsplatzgebiets verkraften kann. Konsequenter Weise müsste der Ausbau der Kapazitäten der Seetalstrasse durch den Kanton ebenfalls als Massnahme aufgeführt werden.	Die Siedlungsbegrenzungslinien sind dem regionalen Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030 entnommen. Dieser wurde von der Delegiertenversammlung beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Das kommunale Siedlungsleitbild kann natürlich engere Grenzen ziehen. Auf Stufe Agglomerationsprogramm ist es aber wichtig, dass für alle Gemeinden die gleiche Grundlage verwendet wird. Allfällige falsche Darstellungen bezüglich rechtskräftiger Bauzonen / Neueinzonungen sowie die Namensgebung in der Legende werden korrigiert. Die Karte zeigt grundsätzlich die Eignung für Einzonungen auf. Das heisst nicht, dass bereits alle Voraussetzungen dafür gegeben sind. Diese müssen jeweils im Einzelfall überprüft und beurteilt werden.- Es ist durchaus denkbar, dass die in der Begründung vorgebrachten Erschliessungsvoraussetzungen dafür erst noch erbracht werden müssen. Diese werden aber sukzessive weiterverfolgt, u. a. mit der Massnahme öV-9 des AP LU 2G (verschiedene Optimierungen der Buslinien) und mit der Massnahme MIV-5-3B Umfahrung Emmen des	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
							AP LU 3G, welche grossräumig untersucht wird.	
D_16	Stadt Luzern	D_16_3	24	S-5	Folgender Hinweis ist zu ergänzen: Ohne Verbesserung des ÖV-Angebots (S-Bahn-Haltestelle Littau-Ruopigen, ÖV-3.2-3C) kann die Massnahme Neueinzonung S-5.1-3D Luzern nicht umgesetzt werden mangels ausreichender ÖV-Erschliessung.	Es handelt sich um ein flächenmässig grosses und für die Stadt Luzern strategisch wichtiges Gebiet, das bei verdichteter Bebauung auch bei autoarmer Nutzung Verkehr erzeugt, der nicht über die bestehenden Strassennetze/ÖV-Angebote aufgefangen werden kann und daher eine wesentliche Verbesserung bei der ÖV-Erschliessung bedingt.	Der Hinweis gilt bedingt nur im östlichen Teil zu Ruopigen hin. Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle Littau sind die Voraussetzungen gegeben. Grundsätzlich ist auch eine sukzessive Verbesserung des Bus-Angebots möglich und zu beachten.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_13; E_5_12; F_10_12; F_16_11	24	S-5	Einzonungen nur erlauben, wenn kompensatorische Auszonungen gemacht werden. Ganze Massnahme S-5 streichen.	Um dem rasanten Bodenverschleiss Einhalt zu stoppen, darf die eingezonte Fläche nicht zunehmen. Um das steigende Bevölkerungswachstum aufzufangen, genügt eine Verdichtung nach innen.	Der Kantonale Richtplan in KA S1-6 und S1-7 sowie das RPG setzten die Voraussetzungen zur Einzonung im Sinne der Antragsteller. Einzonungen werden darum künftig die Ausnahme sein. Ein grundsätzlicher Verzicht kann aber nicht im AP LU 3G aufgenommen werden.	NB
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_2	25	S-5.3	Massnahme löschen da bereits realisiert.	Das Gebiet Sagenhof ist eingezont und überbaut und somit nicht mehr unter Massnahmen aufzuführen. Wurden diese Massnahmen aus dem AP 2G nicht aktualisiert?	Die Karte und Ortsbezeichnung werden korrigiert. Gemeint ist nicht das dargestellte und tatsächlich überbaute Gebiet, sondern das südwestlich angrenzende Gebiet unterhalb bzw. nördlich der Adligenswilerstrasse.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_5	27	S-6.1	Signatur Luzern Nord (Kreis) ist zu korrigieren.		Die Darstellung wird korrigiert: gemeint ist insbesondere der Raum Seetalplatz.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_14; E_5_13; F_10_13; F_16_12	27	S-6	Erschliessung der Zonen mit attraktiven Angeboten des öV's (mindestens Angebotsstufe 4), der Förderung der Velofahrenden sowie allfälligen weiteren Massnahmen und zwingender Parkplatzbewirtschaftung.	Als Zielsetzung ist in S-6 zu lesen, dass die Zonen an gut mit öV gut erschlossener Lage seien. Mit dem öV gut erschlossen heisst aber, dass mindestens ein Viertelstundentakt angeboten werden muss. Alles andere bedeutet nicht gut erschlossen. Nur wenn diese Taktung angeboten wird, ist das erklärte Ziel „Umsteigen von MIV auf öV“ realisierbar. Nur so ist der öV attraktiv. Die Zufahrt für Velofahrende muss sicher, ohne Hindernisse und kürzestmöglich erfolgen. Weitere Massnahmen können sein, dass der öV verbilligt wird, dass Arbeitgeber das Umsteigen fördern und dass die PP-Zahl beschränkt wird. Auch Arbeitgeber sollen die PP-Bewirtschaftung einführen	Der KRP LU 2015 gibt für kantonale ESP und regionale Arbeitsplatzgebiete die Angebotsstufen nach Massgabe des (jeweils geltenden) öV-Berichts vor. Mit dem AP LU 3G kann dies nicht einfach erhöht bzw. die Anforderung verschärft werden. Das Aggloprogramm enthält über die verschiedenen Generationen viele Massnahmen zur öV- und LV-Verbesserung. Mit dem Mobilitätsmanagement GV-4 und kommunalen Parkplatzreglementen MO-5 des AP LU 2G bestehen weitere Massnahmen, welche den Modal Split beeinflussen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						müssen. All diese Massnahmen helfen, das Ziel der Erhöhung des Modalsplits für öV und Velo-/Fussverkehr zu erreichen.		
D_5	Gemeinde Root	D_5_1	28	S-6	Bei der Massnahme „Gebietsmanagement stützt sich auf folgende Elemente und Schritte“ ist unter Ziff. 3 zu ergänzen, dass immer prioritär die bestehenden Arbeitszonen zu prüfen sind.	Die bestehenden eingezonten Arbeitsgebiete im Rontal sollen verdichtet bzw. bebaut sein, bevor weitere Flächen eingezont werden. Dies im Sinne der Verdichtung nach innen und hinsichtlich der zusätzlichen Belastung des Verkehrsnetzes, welche durch Neueinzonungen entsteht. Entsprechend ist dieser Punkt wie bereits in Ziff. 2 enthalten auch für Neuansiedlungen wichtig und ins AP aufzunehmen.	Die Massnahme wird in Ziffer 3 im Sinne des Antrags ergänzt.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_1	31	S-7	Überarbeitung und Aktualisierung der Richtwerte für das nächste AP in Aussicht stellen. Ergänzung: Die Betrachtung und Abstimmung hat vermehrt gemeindeübergreifend zu erfolgen.	Das PP-Musterreglement ist grosszügiger als das PP-Reglement der Stadt Luzern. Es ist unklar, wie damit umgegangen werden soll. Die Festlegung der Richtwerte wurde vor über 10 Jahren getätigt. In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen und das Verkehrsverhalten verändert. Für das nächste AP LU 4G sollte eine Überprüfung/Aktualisierung der Richtwerte in Aussicht gestellt werden. Forderung nach einer gemeindeübergreifenden Betrachtung und Abstimmung.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Der Hinweis wird im Hinblick auf eine Überprüfung in der 4. Generation des AP aufgenommen.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_15; E_5_14; F_10_14; F_16_13	31	S-7	Fahrtenerzeugung: Verträglichkeit für das Verkehrssystem soll bereits ab 10 Fahren DTV pro 100 m ² aGF bzw HNF mit einem Gutachten nachzuweisen sein. Für Nutzungen mit mehr als 5 Fahrten DTV pro 100m ² muss der Nachweis nach einer angemessene 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 m ² Nutzfläche heute 5 DTV erzeugt. Deshalb soll nur das Doppelte (und nicht das Dreifache) einer durchschnittlichen Verkehrserzeugung (also 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	Die vorliegenden Regelungen sind nur eine der allenfalls beschränkenden Regeln in den Gebieten. In Emmen, Kriens, Ebikon und Dierikon sind diese Werte auch in den kürzlich revidierten BZR aufgenommen worden. In allen Gemeinden der engeren Agglomeration ist zudem in den Zonenplänen die Zulässigkeit von stark verkehrserzeugenden Betrieben (z.B. Einkauf) sehr restriktiv bereits eigentümergebunden geregelt. Die hier dargestellten Richtlinien; werden in der Agglomeration meist bereits restriktiver umgesetzt. Der im „oranen Bereich“ verlangte Mobilitätskonzept kann auch Massnahmen	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						angemessenen öV Erschliessung (Güteklasse 4 oder 5) erbracht werden, damit der Umstieg von Anfang an klappt.	betreffend der Förderung des öV beinhalten.	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_16; E_5_15; F_10_15; F_16_14	31	S-7	Anzahl PP beschränken.	Die Fahrtenmenge soll nicht nur durch Fahrtenmodelle gesteuert werden, sondern durch die beschränkte Anzahl PP mitbeeinflusst werden.	Diese Massnahme ist unter Ziffer 1.D sowie als 5. Auflistungspunkt unter Ziffer 2 bereits aufgeführt.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_17; E_5_16; F_10_16; F_16_15	31	S-7	Für die ausnahmsweise Zulassung von Einkaufszentren und Fachmärkten ist zusätzlich zu den genannten Voraussetzungen auch eine Studie über die übrigen raumbezogenen Auswirkungen im näheren und weiteren Umfeld einzufordern (namentlich über den Einfluss auf bestehende Infrastrukturen).	Werden künftig Nutzungen dieser Art nur unter Betrachtung der grossräumigen Einflüsse auf den Verkehr, nicht aber auf die gesamte Siedlungs- und Nutzungsstruktur zugelassen, wird die Massnahme S-2 direkt untergraben. Es ist das Mindeste, eine Studie über diese Einflüsse einzufordern und diese Erkenntnisse in die Entscheidung betreffend Erteilung der Sonderbewilligung miteinzubeziehen. Eine nachträgliche Studie, wie z.B. die Befragung des Einkaufsverhaltens im Fall Mall of Switzerland, ist definitiv zu spät und gleicht einer „Pflästerli“-Politik.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Der Hinweis wird im Hinblick auf eine Überprüfung in der 4. Generation des AP aufgenommen. Bei Einkaufszentren und Fachmärkten sind jeweils immer eine Gesamtinteressenabwägung, eine Sondernutzungsplanung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie eine Baubewilligung erforderlich.	TB
B_1	Kanton Zug	B_1_2	36	S-8	Sollte das Arbeitsplatzgebiet gemäss dem AP realisiert werden, so ist dies zusammen mit dem Kanton Zug zu koordinieren. Wir empfehlen jedoch, den durch die Arbeitsplätze erzeugten Mehrverkehr möglichst mit dem ÖV und dem LV abzuwickeln.	Das Arbeitsplatzgebiet Inwil-Schweissmatt wird aus verkehrlicher und raumplanerischer Sicht weiterhin als kritisch beurteilt. Das Gebiet ist heute mit dem ÖV nicht erschlossen. Die Feinverteilung mit dem Bus vom Bahnhof zu diesem Arbeitsgebiet ist gemäss der Teilstrategie ÖV nicht geplant. Ausserdem wird durch die dezentrale Lage des Gebiets die Strategie der haushälterischen Nutzung des Bodens hinterfragt. Aufgrund der Lage und des Angebots des ÖV ist anzunehmen, dass die meisten Beschäftigten mit dem MIV anreisen werden, was der Strategie des 3. AP widerspricht (ÖV und LV bevorzugen). Die	Die Kantone Zug und Aargau sind bereits unter den Beteiligten aufgeführt, sowohl im AP LU 3G wie auch im KRP LU 15. Eine möglichst hohe Abdeckung des Mehrverkehrs mit öV und LV ist aufgrund der begrenzten Kapazität des übergeordneten Verkehrssystems zweckmässig, hängt aber auch von der konkreten Nutzung und der Verkehrserzeugung im Tagesablauf ab.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>Ausscheidung eines Arbeitsplatzgebietes im ländlichen, nicht überbauten Gebiet widerspricht wiederum auch der Strategie, die Siedlungsentwicklung nach aussen zu begrenzen.</p> <p>Zudem ist bereits heute die A14 v.a. in den Spitzenstunden an ihrer Kapazitätsgrenze, so dass bei einem Ausbau des Arbeitsplatzgebietes mit mehr Staustunden zu rechnen ist, was Auswirkungen bis ins nahegelegene Rotkreuz im Kanton Zug haben wird. Der nächstgelegene Bahnhof mit attraktiven Anschlüssen im Fern- und Regionalverkehr ist der Bahnhof Rotkreuz.</p>		
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_3	36	S-8	Wir erwarten ein wesentliches Mitspracherecht und dass die Regierung nicht ohne Zustimmung des Gemeinderates eine Einzonung genehmigen wird.	Das SAG Schweissmatt ist korrekt im AP LU 3G erhalten. Die Entscheidungskompetenz zur effektiven Einzonung gibt die Gemeinde nur sehr ungern aus der Hand. Zudem muss neben dem Kanton auch für die Standortgemeinde in finanzieller Hinsicht ein klarer Vorteil entstehen ohne dass andererseits Nachteile entstehen.	Die Mitsprache der Gemeinde ist über den Miteinbezug bei der Beurteilung der Wertschöpfung eines interessierten Unternehmens und der Auslösung des Nutzungsplanungsverfahrens sowie über das Baubewilligungsverfahren sichergestellt (vgl. Beschrieb Phase B). Ein allfälliger Vor- und Nachteilsausgleich muss jedenfalls projektbezogen zu gegebener Zeit gemeinsam festgelegt werden. Das Massnahmenblatt S-8 wird aktualisiert.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_18; E_5_17; F_10_17; F_16_16	36	S-8	Neueinzonung muss mit Auszonung kompensiert werden	Dem Bodenverbrauch muss Einhalt geboten werden. Das AP 3G setzt sich zum Ziel, das Siedlungswachstum nach innen zu steuern, zu verdichten und die Zersiedlung zu stoppen. Die geplante Neueinzonung in Inwil Schweissmatt läuft diesen Zielen entgegen. Der Verlust von Fruchtfolgefächern ist kritisch zu betrachten. Diese durch Umlagerungen zu kompensieren ist keine Lösung. FFF mit guter Qualität sind zu erhalten.	<p>Der Kantonale Richtplan und das RPG setzen die Voraussetzungen zur Einzonung im Sinne der Antragsteller. Einzonungen werden darum künftig die Ausnahme sein. Ein grundsätzlicher Verzicht wird aber nicht propagiert bzw. ist für Strategische Arbeitsgebiete eben gerade nicht vorgesehen.</p> <p>Die Kompensation von FFF muss wie für alle anderen Fälle sichergestellt werden.</p>	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern;	E_4_19; E_5_18; F_10_18; F_16_17	36	S-8	Eine angemessene öV-Erschliessung muss erbracht werden	Eine Erschliessung mit dem öV auf Angebotsstufe 2 ist ungenügend. Die Attraktivität des öVs wird so nicht gefördert. Um das Umsteigen zu fördern ist eine Angebotsstufe 4 zwingend.	Die massgebende bzw. minimale öV-Angebotsstufe 2 ist im KRP LU 2015 festgehalten und kann im Rahmend es AP nicht geändert werden. Je nach konkreter Nutzung des Areals kann zu Pendlerzeiten durchaus eine höhere Angebotsstufe zwingend sein. Die	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	WWF Luzern						Massnahme wird in der Phase B angepasst: die ÖV-Angebotsstufe wird projektabhängig vom Regierungsrat festgelegt.	
F_2	BSA Zentralschw eiz Luzern	F_2_1	36	S-8	Bei der Massnahme „Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt“ wird die Bebauung dieses Gebietes im Allgemeinen und die Freihaltung als Reservezone für die Ansiedlung eines strategischen Unternehmens im Speziellen hinterfragt. Es wird beantragt diese Massnahme zu streichen.	Im Sinne einer zukünftigen Verdichtung nach Innen, der Begrenzung des Siedlungswachstums nach Aussen und der Ausbildung von Kristallisationsorten (Siehe Strategie Bericht S. 9) halten wir diese Massnahme für nicht zielführend und im Sinne der Gesamtstrategie für kontraproduktiv. Der grosse volkswirtschaftliche Nutzen, der aus dieser Massnahme erfolgen soll, reicht als Argumentarium nicht aus.	Die SAG Schweissmatt ist schon seit längerem im Kantonalen Richtplan aufgeführt und bleibt auch mit dem KRP LU 15 darin enthalten. Siehe dazu auch Antworten zu Anträgen oben.	K
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_4		S-9	Die Gemeinde Inwil wird Ende Mai 2016 den Entwurf des Siedlungsleitbildes zur Mitwirkung frei geben. Die Definitionen der Weiler gem. dieser Massnahme im AP LU 3G sollten bald durch LuzernPlus in Angriff genommen werden, damit zeitlich keine Diskrepanzen bei den weiteren Arbeiten entstehen.		Das Anliegen wird an LuzernPlus weitergereicht und zeitnah aufgenommen.	K
D_11	Gemeinde Malters	D_11_1	39	S-9	Die Bildlegende ist falsch (Birkenhof ist nur ein Gebäude). Richtig ist die Legende wie folgt: Abb. Beispiel Weiler Blatten Malters	Legende ist falsch.	Wird angepasst.	B
G_1	H. Acker-mann				Stadtentwicklung Luzern: Standortwahl Salle Modulaire Überbauungskonzept „Gleisfeld Parkhaus Frohburg“ - Erweiterung der bestehenden Überdachung auf das ganze zur Überbauung freigegebene Gleisfeld. Überdachung auf Höhe		Der Standort und die allfällige Ausführung der Salle Modulaire ist nicht Gegenstand des Agglomerationsprogramms und des kantonalen Richtplans.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					der bestehenden Fahr- und Oberleitungen. - Auf der Überdachung: Salle modulare, Grünanlage. - Ebene „bestehendes Gleisfeld“: überdachte Parkfelder für Reiseautos. - Untergeschosse: ca. 4–5: Servicegeschosse, Veloparking, Parkhaus für PW: (Plan beigelegt)			
D_16	Stadt Luzern	D_16_8	42	LE-1.3-3D	Anpassen: – Schutzkonzept Naturarena Rotsee in Erarbeitung (2015) Ergänzen: Landschaftspark Friedental (2015) Perimetererweiterung: Reuss/Sedel/Rotsee/Hundsrücken Verknüpfung mit: LV-1.3i-3A; 1.3j; LV-2.1f-3B; 2.1g Zielkonflikte mit: MIV-2	Das Naherholungsgebiet wird vom Reussraum über den Sedel/Rotsee/Hundsrücken in seiner Gesamtheit von der Bevölkerung genutzt und soll auch zusammenhängend betrachtet werden. Mit der bevorstehenden Sanierung des Familiengartenareals Friedental wird diesem Umstand bereits Rechnung getragen.	Der Antrag wird wie vorgeschlagen umgesetzt.	B
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_20	42	LE-1.3-3D	Der Perimeter des Landschaftsentwicklungskonzeptes Sedel / Rotsee / Hundsrücken soll bis zur Reuss erweitert werden.	Das für die städtischen Quartierbewohner sehr wichtige Naherholungsgebiet umfasst auch den Bereich Friedental bis zum Reussufer. Die gesamte Achse wird heute von den Quartierbewohnern für Spaziergänge und Velofahrten genutzt. Mit der geplanten Sanierung des Familiengartenareals wird der Naherholungsbereich zukünftig verstärkt über die Sedelstrasse hinaus bis zur Reuss genutzt.	Wird im Sinne des Antrags der Stadt Luzern (siehe oben) umgesetzt.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_21; E_5_19; F_10_19; F_16_18	42	LE-1	Schutz für Tiere bei Strassen durch Freiräume der inneren und äusseren Landschaft	Bei Strassen durch Freiräume der inneren und äusseren Landschaft sind den Tieren genügend Möglichkeit zu einer sicheren Querung dieser Strassen zur Verfügung zu stellen. Damit sind explizit auch Kleinsttiere wie Amphibien zu berücksichtigen (Niedrigzäune und Kleintunnel).	Dies wird in der Massnahme aufgenommen, sowohl bei Freiräumen der inneren und der äusseren Landschaft	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_9	43	LE-1	Bei Ausgangslage, letzten Abschnitt ergänzen:		Der Antrag wird so umgesetzt.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					-Waldentwicklungspläne (WEP) sind eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung der LEK. Bei Massnahme für „Freiräume der inneren Landschaft“ ergänzen: -Ökologische <u>Schutz</u> -, Entwicklungs- und Aufwertungsmassnahmen - <u>Lenkungs</u> -, <u>Informations</u> - und Betriebskonzepte			
D_16	Stadt Luzern	D_16_10	43	LE-1.1-3D	Ergänzen: als Grundlage Natur- und Erholungsraum Allmend (2009)		Wird so ergänzt.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_22; E_5_20; F_10_20; F_16_19	43	LE-1.3-3D	Der Perimeter des Landschaftsentwicklungskonzeptes Sedel/Rotsee/Hundsrücken soll bis zur Reuss erweitert werden.	Das für die Quartierbewohner sehr wichtige Naherholungsgebiet umfasst auch den Bereich Friedental bis zum Reussufer. Die gesamte Achse wird heute von den Quartierbewohnern für Spaziergänge und Velofahrten genutzt. Mit der geplanten Sanierung des Familiengartenareals wird der Naherholungsbereich zukünftig verstärkt über die Sedelstrasse hinaus bis zur Reuss genutzt.	Dies wird im Sinne des Antrags der Stadt Luzern (siehe oben) umgesetzt.	B
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_3	44	LE-1 (LE-1.3 / LE-1.7)	Federführung muss bei LuzernPlus und lawa liegen.	Da die LEK's grossräumig und über politische Grenzen hinaus zu bearbeiten sind, ist der Lead sinnvollerweise bei LuzernPlus. In Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden sind diese Konzepte dann zu erarbeiten.	Gestützt auf KRP LU 2015 L1-1 und L1-5 ist die lawa mit in die Federführung der Massnahme LE-1 aufzunehmen.	B
F_9	BSLA RG Inner-schweiz, Tessin	F_9_2	44, 48, 50	LE-1; LE-2; LE-3	Kostenangaben.	Fehlende Kostenangaben (Budget) führen zu Versäumnissen der gesteckten Ziele.	Die Kosten können auf dieser Stufe noch nicht angegeben werden, da die Bearbeitungstiefe stark variieren kann.	NB
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_4	46	LE-2	Aufnahme des Rotsees unter Massnahme: z.B. als LE-2.4 Rotsee	Der Rotsee wird erwähnt, aber nicht unter Massnahme der Seeufer- und Flussräume aufgezählt. Hinzu kommt, dass Ebikon unter Federführung bereits erwähnt wird.	Für den Rotsee besteht kein Handlungsbedarf, da die Schutzverordnung hier bereits weitgehend alles regelt. Ebikon ist wegen dem Anstoss an die Reuss aufgeführt.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_11	46	LE-2.3-3D	Verknüpfung mit: LV-1.3i-3A; 1.3j; LV-2.1f-3B; 2.1g; 2.1e; 2.1i; 2.1h Zielkonflikte mit: Strassen-	Durch die Schliessung von Netzlücken und die Verbesserung der Zugänge zum Flussraum wird die Naherholung vor Ort gestärkt.	Die Verweise werden in der Rubrik „Abhängigkeiten“ aufgenommen.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Mass-nahme Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					ausbauen	Gleichzeitig sollten stark störende Einflüsse angegangen werden, um die Naherholungsqualität zu gern.		
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_23	46	LE-2.3-3D	Der Reussraum im Bereich Lochhof ist mit dem Landschaftsentwicklungskonzept Sedel / Rotsee / Hundsrücken zu denken und zu vernetzen.	Das Naherholungsgebiet wird in seiner Gesamtheit (d.h. Reuss und Rotseeraum) von der Bevölkerung genutzt.	Die Verweise werden in der Rubrik „Abhängigkeiten“ aufgenommen.	B
F_1	Quartierverein Tribtschen-Langensand	F_1_1	46	LE-2 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume	Im Abschnitt: fehlt uns die Massnahmen, die auf die Realisierung eines durchgehenden Uferweges am linken Seeufer auf dem Gebiet der Stadt Luzern hinweisen .	Durchgehende Uferwege sind ein Auftrag das Bundesgesetz zur Raumplanung, der seit vielen Jahren besteht, und noch nicht umgesetzt wurden. Bedürfnis der Bevölkerung und des Tourismus	Der Auftrag besteht nebst dem Gesetz auch in KA L2-3 des KRP LU 2015 und ist der Massnahme als vierte Auflistung erwähnt. Er wird wennnimmer möglich geprüft und umgesetzt. Entlang des linken Seeufers in der Stadt Luzern führt bereits an vielen Bereichen ein öffentlicher Weg entlang dem Ufer.	TB
D_5	Gemeinde Root	D_5_2	47	LE-2	Die Federführung der Massnahmen Reuss LE-2.3-3D soll bei LuzernPlus liegen.	Mit dem Hochwasser- und Renaturierungsprojekt Reuss werden neue Aufenthaltsqualitäten und Nutzungsmöglichkeiten geschaffen. Das weiträumige Wesen der Gewässerräume empfiehlt eine gemeindeübergreifende Bearbeitung der Schutz- und Nutzungskonzepte. Diese kann nur durch die Regionalplanung koordiniert werden, eine Koordination durch die einzelnen Gemeinden erachten wir als nicht zielführend.	Anliegen wird aufgenommen.	B
D_11	Gemeinde Malters	D_11_2	47	LE-2	Die Schutz- und Nutzungskonzepte Reuss und Kleine Emme sind in ihren Massnahmen gleichwertig umzusetzen. Dies gilt auch für den Kostenteiler.	Es ist geplant, dass unterschiedliche Finanzierungsschlüssel zur Anwendung kommen.	Diese Fragestellung ist nicht Gegenstand des Agglomerationsprogramms, sondern (der Anwendung) des Wasserbaugesetzes.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_24; E_5_21; F_10_21; F_16_20	47	LE-2.1-3D	Bei der Massnahme betreffend Zugänglichkeit und Gestaltung der Seeuferbereiche muss auch das Bestreben nach einer durchgehenden, öffentlichen Begehbarkeit (Uferwege) der privaten Uferbereiche für die Allgemeinheit erwähnt	Viele Ufergebiete wurden in der zweiten Hälfte des 20. Jh. privatisiert, indem Bauparzellen mit direktem Seeanstoss ausgeschieden und an Privateigentümer verkauft wurden. Längerfristig ist eine durchgehende Zugänglichkeit der Uferbereiche (Uferwege) anzustreben, da diese Naherholungsgebiete von	Der Auftrag besteht nebst dem Gesetz auch in KA L2-3 des KRP LU 2015 und ist der Massnahme als vierte Auflistung erwähnt. Er wird wennnimmer möglich geprüft und umgesetzt. Entlang des linken Seeufers in der Stadt Luzern führt bereits an vielen Bereichen in öffentlicher Weg entlang dem Ufer.	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					sein.	Übergeordnetem öffentlichem Interesse sind. Die betroffenen Gemeinden müssen in Zusammenarbeit mit der Region eine Strategie für die künftig öffentliche Nutzbarkeit dieser Bereiche erarbeiten und geeignete Massnahmen (Rückkauf, Dienstbarkeiten) festlegen (Gesetze sind vorhanden und verpflichtet zu dieser Massnahme)		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_25; E_5_22; F_10_22; F_16_21	49	LE-3	Die Zielsetzung der Intensivierung der Freizeitnutzung an ausgewählten Standorten im Eigenthal und auf der Seebodenalp ist zu streichen. Bewirtschaftung von PP einführen.	Die Freizeiträume sind bereits heute intensiv genutzt und werden in Zukunft durch die steigende Bevölkerungszahl noch weiter unter Druck geraten. Sie müssen also nicht künstlich weiter attraktiver gemacht werden, um die Nutzung zu intensivieren. Von einer nachhaltigen Freizeitnutzung kann da nicht gesprochen werden. Die Erreichbarkeit dieser Freizeiträume muss mit dem öV und Fuss-/Veloverkehr garantiert sein. Die PP-Bewirtschaftung soll nicht nur spezifisch geprüft, sondern schnellst möglich umgesetzt werden. Die Naherholung in Freiräumen der inneren Landschaft soll gefördert werden, da diese in kürzeren Distanzen erreichbar sind und so weniger Mehrverkehr generieren. Wichtig ist auch das Siedlungsgebiet attraktiv zu halten, z.B. durch eine Verminderung der Lärmbelastung durch den Verkehr und einer Temporeduktion.	Mit dem AP LU 3G wird nicht per se eine Intensivierung der Erholungsnutzung angestrebt, sondern dass die vermutlich – aufgrund des Bevölkerungswachstums – zunehmenden Erholungsnutzungen in der Landschaft räumlich konzentriert werden. Den Gemeinden soll nicht zwingend eine PP-Bewirtschaftung vorgeschrieben werden, sondern diese wird insbesondere an Spizentagen empfohlen und ist letztlich Sache der Gemeinden. Das Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt.	TB TB
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_1	50	LE-3	Bei LE-3.1-3D Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens) ist die Gemeinde Hergiswil zu ergänzen. Analog sind auch unter „Zuständigkeiten“ bei den federführenden Standortgemeinden die Gemeinde Hergiswil sowie bei den „Beteiligten Stellen“ die Amtsstellen	Ein Teil des Freizeitraums Eigenthal gehört zur Gemeinde Hergiswil (z.B. Unterlauelen) bzw. liegt auf dem Kantonsgebiet des Kantons Nidwalden.	Wird angepasst gemäss Antrag.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					des Kantons Nidwalden zu ergänzen.			
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_2	53	LE-4	Unter „Zuständigkeiten“ sind bei den federführenden Standortgemeinden die Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen sowie bei den „Beteiligten Stellen“ der Kanton Nidwalden zu ergänzen.	Der grösste Teil des Tourismusschwerpunkts Bürgenstock (LE-4.4-3D) liegt in den Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen bzw. auf dem Kantonsgebiet des Kantons Nidwalden.	Wird angepasst gemäss Antrag.	B
G_1	U. Ackermann					<p>Innerstädtische Grünflächen</p> <p>Seit Jahrzehnten werden sie reklamiert. Vorschläge zur Nutzung der Potentiale gibt es keine.</p> <ul style="list-style-type: none"> - begrünte Überdachungen der Bahneinschnitte - nicht mehr betriebsnotwendige Bahnhofareale: Überdachung auf Höhe der bestehenden Fahrleitungen. Analog der bestehenden Überdachungen beim Parkhaus Frohburg Begrünung und lockere Überbauung der Überdachungen z.B. Salle modulare. - Eventueller Bahnhof Luzern Nord (am Sedel): der lokalen Topographie angepasste nahtlose Überdachung des ganzen Bahnhofgeländes. Durchgehend begrünt. 	Die angesprochenen Themen sind nicht Gegenstand des Agglomerationsprogramms und dessen Bearbeitungstiefe.	K
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_5	55 151	MIV	Die im Bericht Swiss Traffic vom 08. Juni 2015 aufgeführten zweckmässigen Massnahmen auf Stationsstrasse, Abschnitt Lohren – Butzibach, sind zu übernehmen.	Die Ergebnisse aus dem Verkehrsbericht „Verkehrsanalyse und Verkehrsmanagement ESP Rothenburg“ der Swiss Traffic vom 08. Juni 2015 fehlen gänzlich. Die zweckmässigen Massnahmen sind weiterzuentwickeln und in die entsprechenden Massnahmenblätter zu übernehmen.	Die Ergebnisse des Verkehrsberichts sind in die Planungen und das AP aufgenommen worden.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_26; E_5_23; F_10_23; F_16_22	55	GV-1.1	Aufwärtskompatible Massnahmen miteinbeziehen	Der Bahnhof Luzern ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Für einen attraktiven öV auf der Schiene muss bereits heute dringend investiert werden und Lösungen, die dann in den Durchgangsbahnhof integriert werden können, gefunden werden. Dies gilt auch für die Gestaltung rund um den Bahnhof	Im Vorprojekt Durchgangsbahnhof Luzern sind diese Massnahmen geplant. Wichtig bleibt, nun aufwärtskompatible Massnahmen schrittweise umzusetzen.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Luzern.		
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_2	55	GV 1.1	Bei Massnahmen die Velofahrenden und FussgängerInnen verstärkt einbeziehen	Im GVK für das Agglozentrum Luzern ist zwar von Massnahmen für Velofahrende die Rede. Effektiv sind sie zu wenig berücksichtigt, werden Velofahrende doch z.B. bei Quartierstrassen ebenfalls gepförtner.	Bei den GVK wird der LV – wie die anderen Verkehrsträger – entsprechend berücksichtigt.	K
F_7	Gewerbeverband Kt. Luzern	F_7_1	55	GV-1	Die Gesamtverkehrskonzepte der Agglomeration müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Die Inhalte / Stossrichtungen dieser Gesamtverkehrskonzepte müssen transparent sein, alle Verkehrsmittel sollen die gleichen Chancen erhalten. Von einer starren Plafonierung des MiV ist strikte abzusehen.	Stellvertretend für die zitierten Gesamtverkehrskonzepte werden die Beispiele der Stadt Luzern und des Gebiets Luzern-Süd genannt. Es darf nicht sein, dass der MiV permanent verdrängt und an die Aussengrenzen geschoben wird. Auch der MIV muss wachsen können.	Die verschiedenen Gesamtverkehrskonzepte werden soweit möglich und sinnvoll koordiniert und aufeinander abgestimmt, was insbesondere die Umsetzung vereinfacht. Auf spezifische kommunale Anforderungen ist jedoch Rücksicht zu nehmen.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_27; E_5_24; F_10_24; F_16_23	56	GV-1.1	Zufahrt Bahnhof Luzern: um konkrete Massnahmen ergänzen.	Die Zufahrt ist in erster Linie durch den MIV überlastet, nicht durch die ca. 100 Busse pro Stunde!	Zahlreiche Busse enden beim Bahnhof Luzern, fahren daher nicht optimal ausgelastet im Zentrum von Luzern. AggloMobil sieht teilweise effizientere Konzepte mit verknüpften Linien vor (Durchmesserlinien), um im Zentrum von Luzern den öV noch besser auszulasten.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_28; E_5_25; F_10_25; F_16_24	56	GV-1.1	Als Beteiligte sind explizit Pro Velo und Fussverkehr Schweiz (namentlich für die Massnahmen 1.1d und 1.1e) aufzuführen.	Pro Velo und Fussverkehr Schweiz können die Interessen des Fuss- und Veloverkehrs angemessen vertreten.	In den Massnahmenblättern werden Fachstellen und keine Verbände aufgeführt.	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_3		GV 1.2 - 1-5	Immer ein separates Massnahmeblatt für den Rad- und Fussverkehr führen (inkl. Berücksichtigung des schnellen Radverkehrs mit E-Bikes)	Immer auch eine Erhöhung des Modalsplit zu Gunsten von Velos und FussgängerInnen einfordern und messen. Dafür braucht es attraktive Verbindungen und zielorientiert gelegene PP. Der Aufbau einer aussagekräftigen Frequenzzählung des „Rad-Verkehrs“ braucht es auch ausserhalb des Agglomerationszentrums Luzern.	Die Massnahmen sind grundsätzlich den jeweiligen Verkehrsträgern zugeteilt.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Nur so erhält man statistisches Zahlenmaterial, um eine Entwicklung transparent zeigen zu können.		
D_16	Stadt Luzern	D_16_12	58	GV-1.2; GV-1.4	Federführung durch <u>eine</u> übergeordnete Stelle Wo immer möglich separate Busspuren: wo möglich Busbevorzugungsmassnahmen. Im innerstädtischen Bereich sind elektronische Lösungen zu bevorzugen.	Die Federführung auf drei Parteien aufzuteilen, scheint nicht zweckmässig und führt zu unklaren Zuständigkeiten. Grundsätzlich müsste die Federführung bei einer übergeordneten Stelle (evtl. LuzernPlus) angesiedelt werden, mit den weiteren aufgeführten Stellen als beteiligten Stellen. Die Zielsetzung: „wo immer möglich separate Busspuren“ wird nicht geteilt. Nach Möglichkeit sind auf Stadtgebiet betriebliche Lösungen zu bevorzugen, um den Flächenverbrauch zu reduzieren. Das erwähnte Verkehrswachstum MIV von 25% bis 2030 steht im Zielkonflikt mit verschiedenen Aussagen (z.B. Umweltbelastungen reduzieren).	Die Angaben zur Federführung werden im weiteren Verlauf der Planung präzisiert. Die Anpassung zu den Busbevorzugungsmassnahmen wird vorgenommen.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_29; E_5_26; F_10_26; F_16_25	61	GV-1.3	Als Zielsetzung in Gebiet Luzern Ost ist auch die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs zu nennen, namentlich durch Ausbau von schnellen, attraktiven und sicheren Verbindungen innerhalb und zwischen den Ortschaften.	Die starke Aus- resp. Überlastung der motorisierten Verkehrsmittel in Kombination mit der charakteristischen Raumstruktur im Rontal weisen darauf hin, dass ein Ausbau im Bereich der motorisierten Mobilität stark eingeschränkt ist. Umso mehr muss langfristig auch der Fuss- und v.a. der Veloverkehr als Alternative mitgedacht und gefördert werden. Namentlich zu Stosszeiten könnte die Velomobilität mit einer guten Veloinfrastruktur auch im Bereich der Reisezeit mit dem motorisierten Verkehr mithalten. Diese muss keineswegs auf der Kantonsstrasse geführt werden.	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen.	B
D_5	Gemeinde Root	D_5_3	63	GV-1.3	Die Kosten der Massnahmen des GVK Luzern Ost sind ins AP aufzunehmen und dem Bund zu beantragen.	Die Finanzierung muss gesichert sein, damit das Projekt umgesetzt werden kann. Entsprechend sind die Bundesgelder mit dem vorliegenden AP zu beantragen.	Das GVK LuzernOst wird in den Jahren 2016/17 erarbeitet. Entsprechende Massnahmen liegen noch nicht vor. Zum Thema LV werden soweit möglich bereits Massnahmen bzw. Angaben aufgenommen (u.a. Weg entlang der Ron).	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_3	64	GV-1.4		Hat das GVK Luzern Süd verkehrliche Auswirkungen auf den Kanton NW? Die Beantwortung dieser Frage ist insb. deshalb von Bedeutung, weil im Raum Hergiswil diverse Bauvorhaben verkehrlich, terminlich und budgetär zu koordinieren sind.	Das GVK Luzern Süd berücksichtigt die Verkehrsentwicklung gemäss Verkehrsmodell welches die Verkehrsmengen aus dem Kt. NW berücksichtigt.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_30; E_5_27; F_10_27; F_16_26	64	GV-1.4	Neuer Bahnhof in Gemeinde Horw im Gebiet Spier	Ein zusätzlicher Bahnhof im Gebiet Spier, Horw ist zu prüfen. Eine optimale öV-Erschliessung wird so in einem Entwicklungsschwerpunkt ermöglicht.	Das Grundkonzept Luzern Süd sieht eine neue Haltestelle Horw See (Ennethorw) vor. Die Haltestelle wird im AP LU 3G als mittel- bis langfristige Option (C-Liste) aufgenommen (ÖV-3.5), da u.a. die betrieblichen Voraussetzung noch nicht genügend vertieft abgeklärt sind.	B
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_1	65	GV-1.4-3A	Das Monitoring & Controlling ist in der Priorität als Daueraufgabe festzulegen.	Das Monitoring & Controlling muss periodisch wiederkehrend durchgeführt werden um Probleme zu erkennen und gezielt steuernd ins Verkehrssystem eingreifen zu können.	Es ist richtig, dass M&C eine Daueraufgabe ist. Eine entsprechende Anpassung wird vorgenommen.	B
A_1	SBB Immobilien	A_1_1	67	GV-1.5	Die Abbildung zeigt Massnahmen am Bahnhof Littau. Diese sind jedoch noch nicht klar definiert und sollen so gekennzeichnet werden.	Zurzeit findet eine Objektstudie der SBB zu den Massnahmen im Bahnhof Littau statt. Dabei werden mehrere Varianten untersucht.	Beim Bahnhof Littau laufen aktuell Planungsarbeiten bei Stadt und SBB. Es gilt das Projekt. Der aktuelle Stand wird im AP LU 3G festgehalten.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_31; E_5_28; F_10_28; F_16_27	67	GV-1.5	Verzicht auf Cheerstrasse, Littau	Eine neue Umfahrung in Littau verbraucht nicht nur unnötig Boden und läuft dem Ziel des geringen Flächenverbrauchs entgegen, sondern generiert als neue Strasse mehr Verkehr.	Die Cheerstrasse wurde von der damaligen Gemeinde Littau politisch beschlossen.	NB
F_2	BSA Zentralschweiz Luzern	F_2_2	67	GV-1.5	Bei der Massnahmen „Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau), Cheerstrasse – Neue Verkehrsführung Langsamverkehr, öV und MIV“ wird neben der verkehrstechnischen Ausarbeitung auch eine städtebauliche Ausarbeitung des betroffenen Perimeters inkl. der Nachbarflächen	Die aktuelle Planung deutet auf eine rein verkehrstechnische Planung hin, bei der undefinierte Restflächen generiert werden. Diese Lösung ist unbefriedigend und entspricht nicht einer optimierten und qualifizierten Abstimmung des Siedlungs- und Verkehrskonzeptes.	Das Anliegen ist nachvollziehbar, insbesondere falls die Einzonung S-5.1 Littauerboden umgesetzt wird. Das Anliegen wird in den Massnahmen GV-1.5 und S-5.1-3D mit gegenseitigem Verweis aufgenommen.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					beantragt.			
D_16	Stadt Luzern	D_16_28	68	GV-1.5	Die Wendeschleife des Bushubs (> s. ÖV-6.4b-3A) wird im Rahmen des Projekts provisorisch erstellt. Der Ausbaustandard ist nicht definitiv, auf die mit Belag ausgeführte Wendeschleife wird mittels Markierungen das Verkehrsregime angezeigt. Dies lässt den Gestaltungsspielraum für zukünftige Anpassungen offen (gemäss Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2016–2019 / Kapitel 5.3 Investitionen öffentlicher Verkehr / Nr. 15.). Der Bushub trägt zu einer Verbesserung des Busverkehrs bei.	Inhaltliche Textergänzungen. Im AFP 2016–2019, Kapitel 5.3, Nr. 15, sind 4,6 Mio. eingestellt. Diese sollten Bestandteil der 6 Mio. des ÖV-6.4b sein. Gem. vif, E. Schmid, vom 2. Juni 2014 ist der Busbahnhof ab 2023 geplant.	6 Mio. Fr. ist der aktuelle Kostenstand (Gesamtkosten). Der AFP ist nur der Anteil der Finanzierung durch den Kanton.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_29	68	GV-1.5	Realisierung Kostenteiler/Beiträge Dritter April 2016 Gesamtkosten ±10% Stufe Bauprojekt Mai/Juni 2016		Entsprechende Anpassung und Aktualisierung wird vorgenommen.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_30	69	GV-1.5	Kosten Anteil öV 7.80 Mio. Fr. Anteil LV 9.69 Mio. Fr. Anteil Strasse/Dritte 8.22 Mio. Fr. Total 25.71 Mio. Fr. (inkl. MWSt) > Kosten ±10% in Klärung bis Mai/Juni 2016 > Besprechung/Einigung Kostenteiler ausstehend bis April 2016		Die Kostenanteile werden angepasst. Der Stand der Kosten wird aktualisiert.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_31	70	GV-1.5	Ergänzende Projektstudie aus dem Jahr 2016		Wird aufgenommen.	B
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_4	71	GV-2	Die Ausfahrtdosierung auf der Nationalstrasse ist als Lösungsansatz aufzunehmen.	Für die durch Störungen auf der Nationalstrasse verursachte Überlast in Luzern, Hergiswil und allfälligen Nachbargemeinden sind Problemlösungen zu suchen (siehe	Eine Ausfahrtdosierung liegt in der Zuständigkeit des ASTRA und ist im Zusammenhang mit den nationalen (optional kantonalen) Verkehrsmanagementplänen abzustimmen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Anmerkung zum Bericht S. 69).	Massnahmen hierzu sind separat zum Agglomerationsprogramm zu entwickeln, aber hinsichtlich der Konsistenz mit Massnahmen des AP abzustimmen.	
D_16	Stadt Luzern	D_16_13	71	GV-2	Finanzierung: Stadt lehnt Finanzierungs-beteiligung ab.	Die Stadt geht davon aus, dass diese Massnahme keine Kostenfolgen für sie hat.	Der Kostenteiler ist abhängig der Massnahmen und der Hoheit der Strassen.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_14	74	GV-3	Anpassungen: Titel anpassen in „Umsetzung Massnahmen Konzept Carparkierung“ Anpassungen im Text zu Ausgangslage, 2. Abschnitt: ...über das ganze Gebiet der Innenstadt und insbesondere auf andere Verkehrsträger ausweiten können. ...teils massiven Verspätungen, welche auch auf die Verkehrsbeeinträchtigung n...	Das Konzept ist bis Ende 2016 abgeschlossen. Die Massnahme bezieht sich ab dann auf die Umsetzung des Konzepts.	Massnahme wird auf weitere Agglomerationsgemeinden ausgedehnt.	TB
D_16	Stadt Luzern	D_16_15	74	GV-3	Bei Realisierung: 1. Erstellung des Tourismus-(Bus-)Konzepts: <u>Abschluss 2016</u> Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: Hinweis auf möglichen Zusammenhang mit ÖV-11 Fernbus (AP 3G) ergänzen.	Bei Realisierung: Meilenstein 1. Erstellung des Tourismus-(Bus-)Konzepts: Diese Arbeiten sind im Gange. Diese Information fehlt.	Entsprechende Ergänzungen werden vorgenommen.	B
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_32	74	GV-3	Überprüfen des Carparkplatzes des Löwenplatz: Es ist unbestritten, dass touristische Hotspots für Touristen erreichbar sein sollen. Ob die Touristen jedoch mit dem Car direkt vor das Ziel gefahren werden müssen / sollen, oder ob ein Fussweg / Shuttle in Kauf genommen	Das betroffene Hochwacht-Quartier ist mit der Carsituation am Löwenplatz massiv betroffen. Der Löwenplatz ist neben einem stark frequentierten Strassenzug zugleich auch der der Quartierschwerpunkt mit Quartierläden und vielen Treffpunkten der ansässigen Bevölkerung. Dies äussert sich im hohen Fussgängeraufkommen in diesem Raum. Die heutige Carparkierung	Das neue Car-Regime Schwanenplatz/Löwenplatz hat sich grundsätzlich bewährt. Die Situation für die Fussgänger konnte verbessert werden, indem die Querung der Alpenstrasse mit einer Verbreiterung des Trottoires optimiert wurde. Mit einem Car-konzept, welches bis Ende 2016 vorliegen soll, werden mittel- bis langfristige Lösungen zur Optimierung der Carparkplätze aufgezeigt.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					werden kann, muss bei der Erarbeitung des Car-Parkierungskonzeptes berücksichtigt werden.	verunstatet diesen Platz und verunmöglicht eine attraktivere Gestaltung dieses Platzes. Die regelmässigen Carmanöver führen einerseits zu Verkehrsbehinderungen und sich andererseits hohe Sicherheitsrisiken. Oft kommt es an diesem Ort zu bedenklichen „Beinahe-Unfällen“.		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_33; E_5_29; F_10_29; F_16_28	75	GV-3	„Prüfung der Option Parkhaus Musegg“ streichen Aufnehmen eines „Metro-Konzepts“ am S-Bahnhof Allmend	Ein neues Parkhaus Musegg ist keine Option. Der Verkehr wird dadurch weiter zu nehmen und die Schadstoffbelastung in der Stadt ebenso. Es ist illusorisch zu glauben, dass im selben Rahmen PP in der Stadt Luzern aufgehoben werden wie neue gebaut werden. Mit der Erschliessung und dem Ausbau der S-Bahn rund um Luzern kann die Parkierung – insb. auch für Cars – gut in der Agglomeration an geeigneten Orten stattfinden. Das „Metro-Konzept“ am S-Bahnhof Allmend ist eine geeignetere Lösung. Auf der Allmend können Touristen vom Car ausgeladen werden und mit der S-Bahn in die Stadt Luzern fahren. Für die Cars soll im Raum der Allmend, zb auf dem Areal AAL, eine Parkiermöglichkeit geschaffen werden. Die Rückreise soll ebenso organisiert werden.	Die Frage, ob die Stadt ein Parkhaus Musegg oder aber eine Metro-Lösung unterstützt, hat der Stadtrat schon vor längerer Zeit beantwortet. Hauptargument war, dass die Kosten für eine Metro Lösung und das finanzielle Risiko für die Stadt Luzern sehr hoch wären. Die Planung für ein Parking Musegg ist schon weit fortgeschritten. Die Stimmbevölkerung wird im Rahmen der für das Parking notwendigen Zonenplananpassung Gelegenheit haben, das Projekt zu befürworten oder abzulehnen.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_34; E_5_30; F_10_30; F_16_29	77	GV-4	Das Mobilitätsmanagement wird durch ein Monitoringsystem ergänzt und die Wirksamkeit ausgewertet. Die Massnahme der IT-Plattform ist ggf. durch Kampagnen zu ergänzen, um die breite Bevölkerung darauf aufmerksam zu machen.	Es wird im AP 3G nicht ersichtlich, ob die Massnahmen, die bereits laufen, einem Monitoring unterliegen und wie wirksam sie sind. Nur durch konsequentes Monitoring kann überprüft werden, ob die Massnahmen greifen und in welchen Bereichen Optimierungsbedarf besteht.	Mobilitätsmanagement ist eine eigenständige Aufgabe. Als weitere Massnahme wird ein umfassendes Monitoring- und Controllingkonzept für die Agglomeration Luzern erarbeitet, welches auch das bestehende Monitoring Gesamtverkehr berücksichtigt.	K
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_5	80	GV-5	Der Unfallschwerpunkt Hergiswil Seestrasse Höhe Migros ist als	Vervollständigung der Unfallschwerpunkte im gesamten Agglomerationsperimeter basierend	Der Unfallschwerpunkt wird in der GV-Schwachstellenkarte aufgenommen. Im Massnahmenblatt wird ein Verweis zur	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Unfallschwerpunkt aufzunehmen.	auf den VUGIS-Auswertungen.	Massnahme Hergiswil Seestrasse eingefügt.	
B_4	Kanton Schwyz	B_4_3	80	GV-5	<p>Ausgangslage / Zielsetzung ergänzen: Auch der Kanton Schwyz untersucht basierend auf VUGIS das Unfallgeschehen. Dabei befinden sich zwei Kandidaten auf der Zugerstrasse in Küsnacht. Mit der Sanierung (MIV-7) können diese Schwachstellen eliminiert werden.</p>	<p>Der Knoten Fännstrasse sowie der Kreisel Anschluss A4 ist gemäss Schweizer Norm 641 724 ein Unfallschwerpunkt.</p>	<p>Die Unfallschwerpunkte werden in der GV-Schwachstellenkarte aufgenommen. Im Massnahmenblatt wird ein Verweis zur Massnahme Küsnacht Zugerstrasse eingefügt.</p>	TB
D_16	Stadt Luzern	D_16_16	80	GV-5	<p>Abbildung: Empfehlung Grafik: Zahlen ab 2008 zeigen.</p> <p>Eine Konzentration der Verkehrssicherheitsüberprüfung nur auf Fussgängerstreifen wird dem Problem nicht gerecht. Im innerstädtischen Bereich müssen auch weitere potenzielle Unfallstellen (z.B. Ausfahrten, Knoten) berücksichtigt werden.</p> <p>Qualitative Bewertung: <u>sehr grosse Relevanz</u></p> <p>Bewertung der Wirkung: WK1= <u>hinreichende</u> Wirkung</p>	<p>Die Aussagekraft der Grafik ist beschränkt. Die Stadt Luzern müsste in der gesamten Zeitreihe mitberücksichtigt werden. Der Massnahmenbeschrieb ist unklar. In den letzten Jahren wurden zwischen 35 und 45 Unfallschwerpunkte im Kanton Luzern identifiziert. Bezieht sich die Massnahme GV-5 nur auf die 5 erwähnten USP in der Agglomeration? Die Massnahme kann dahingehend missverstanden werden, dass die identifizierten Unfallschwerpunkte erst ab 2019 saniert werden sollen. Die Sanierung von Unfallschwerpunkten und Fussgängerstreifen sollte jedoch laufend bearbeitet werden. Die Verkehrssicherheit hat im innerstädtischen Bereich eine sehr grosse Bedeutung, dort passieren die schweren Unfälle insb. mit Beteiligung der Fussgänger und Radfahrer. Die Relevanz ist aus städtischer Sicht sehr gross. Ziel müsste sein, mit einer stadtverträglichen Sanierung der Unfallschwerpunkte eine hinreichende Wirkung auf die Qualität des Verkehrssystems zu erreichen.</p>	<p>Die Aufgabe wird aktualisiert.</p>	TB
D_18	Gemeinde	D_18_2	80	GV-5	Es ist ein Kreiselausbau	Wie im Massnahmenbeschrieb	Das Vorhaben wird unter den LV-Massnahmen	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Kriens				unter Massnahmebeschrieb im Bereich des Knotens Horwerstrasse/ Arsenalstrasse/Lauerzweg auszuweisen. Kosten: 1.3 Mio. Fr.	erwähnt, wurden diverse Unfallschwerpunkte ermittelt. So auch der Knoten Horwerstrasse/ Arsenalstrasse/Lauerzweg (gem. Schreiben vif vom 11.01.2016). Für den erwähnten Knoten liegen Studien bezüglich einem Kreisel vor. Dies mit Blick auf eine Entschärfung der Unfallschwerpunkte.	aufgenommen. Die Kosten werden auf 2 Mio. Fr. erhöht (Förderung öV, gewähren RVA).	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_35; E_5_31; F_10_31; F_16_30	80	GV-5	Fussgängerstreifen dürfen nicht abgeschafft werden	Fussgängerstreifen mit technischen Mängel und erhöhter Unfallgefahr dürfen nicht aus Bequemlichkeit abgeschafft werden. Sie müssen saniert und die Strassenraumgestaltung so angepasst werden, dass es zu einer Entschärfung der Sicherheitsprobleme kommt. Sicher über die Strasse zu gelangen muss möglich sein und die Sanierung ist mit hoher Priorität voranzutreiben.	Die einzelnen konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen sind mit den Sanierungs- resp. Bauprojekten festzulegen.	NB
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_36	80	GV-5	Identifikation Gefahrenstellen prüfen: Die Häufung von Unfällen finden auch im Bereich von Ausfahrten und Kreuzungen statt. Eine Konzentration auf die Fussgängerstreifen wird dem Problem nicht gerecht.	Entlang von Zürichstrasse, Alpenstrasse und Löwenstrasse hat der Quartierverein Hochwacht bereits vor 2 Jahren die Gefahrenstellen dem städtischen Tiefbauamt zugestellt. Einerseits sind die Parkhausausfahrten zu nennen, und andererseits sind die Trottoirs zwischen Löwenplatz und See teilweise so stark ausgelastet, dass die Fussgänger auf die Strasse ausweichen.	Die Verbesserung der bei den Parkhausausfahrten sind Bestandteile GVK. Diese werden mit dem Vorhaben Plan Nr. 2 gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2015-2018 und Agglomerations 2G GV-1.2 bearbeitet. Die Verbesserung der Trottoirs im Bereich Löwenplatz wurden durch die Stadt Luzern bereits umgesetzt. Die Stadt Luzern hat die Möglichkeit, weitere Massnahmen für das nächste Bauprogramm für Kantonsstrassen zu beantragen.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_37; E_5_32; F_10_32; F_16_31	83	GV-5	Hindernisfreies Bauen anstatt behindertengerechtes Bauen	Neu soll vom hindernisfreien Bauen gesprochen werden. Hindernisfrei kommt allen zu Gute, auch älteren Menschen und Menschen mit Behinderung. Der neue Begriff öffnet die Zugänglichkeit.	Der offizielle vom Bund bezeichnete Begriff "behindertesngerechtes Bauen" ist weiter zu verwenden.	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_4		GV-6	Statt behindertengerechtes Bauen, barrierefreies Bauen	Für alle FussgängerInnen mit eingeschränktem Bewegungsapparat, nicht nur für Behinderte. Wichtig ist hier auch die Randsteinabsenkung für Überfahrten für Velofahrende zu optimieren.	Der offizielle vom Bund bezeichnete Begriff "behindertesngerechtes Bauen" ist weiter zu verwenden.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_38; E_5_33; F_10_33; F_16_32	86	GV-7.1	Veloparkierung muss zentral mit wenig Zeitverlust und guter Zufahrt garantiert werden	Die Verbesserung und Erhöhung des Angebots von Veloabstellplätzen ist dringend nötig. Bei den Anpassungen und beim Bau neuer Velostationen ist darauf zu achten, dass diese zentral liegen, dass beim Umsteigen vom Velo auf den Zug wenig Zeitverlust entsteht (bisher weil die Station am Bahnhof eine mässig gute Zugänglichkeit hat) und dass die Zufahrt zu den Stationen und Abstellplätzen möglichst gut und einfach gestaltet ist. Zu steile Rampen oder gar Treppen sind zu vermeiden.	Es werden bei den Veloabstellplätzen möglichst optimale Standorte angestrebt.	K
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_5	86	GV-7-1	Kombinierte Mobilität: zusätzliche Velostationen	Zusätzliche B+R Bahnhöfe mit Velostation: Emmenbrücke, Horw, Ebikon, Hergiswil, Root, Küsnacht	Für Velostationen muss eine bestimmte Nachfrage vorhanden sein. Kurz- bis mittelfristig sind an diesen Bahnhöfen keine Velostationen geplant.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_22	87	GV-7.1A-3A	Neue Formulierung: ...Deshalb wird der Bau einer Velostation beispielsweise unterirdisch oder ebenerdig unerlässlich. Die Kosten von 2'600'000 sind zu knapp bemessen. Es ist eher von <u>4'000'000 Franken</u> auszugehen.	Es ist nicht zwingend, dass die Anlage unterirdisch sein muss. Beispielsweise ist eine ebenerdige Anlage im Zugangsbereich eines zukünftigen Parkhauses Musegg oder im EG eines anderen Gebäudes auch denkbar.	Die Formulierung und die Kosten werden offener formuliert.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_23	87	GV-7.1B-3A	Neue Formulierung: ...Deshalb wird der Bau einer Velostation beispielsweise unterirdisch oder ebenerdig unerlässlich. Da es sich beim Bahnhof um überregionalen Verkehr (B+R handelt, hat sich der Kanton mit 50% an den Kosten zu beteiligen (Gemäss P+R-Konzept Kanton Luzern)	Es ist nicht zwingend, dass die Anlage unterirdisch sein muss. Beispielsweise ist eine ebenerdige Anlage im EG eines Gebäudes auch denkbar.	Die Formulierung wird angepasst. Die Frage der Mitfinanzierung durch den Kanton ist auf der Basis einer konkreteren Planungsstufe gemäss Strassengesetz zu klären.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern;	E_4_39; E_5_34; F_10_34; F_16_33	87	GV-7.1	Bei den Massnahmen „Velostation Altstadt Luzern“ (GV-7.1a-3A) und „Velostation Bereich Bahnhof“ (GV-7.1b-3A) ist als beteiligte Stelle Pro	Pro Velo kann die Interessen der Velofahrenden in Luzern angemessen vertreten.	In den Massnahmenblättern werden Fachstellen und keine Verkehrsverbände aufgeführt.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	WWF Luzern				Velo Luzern aufzuführen.			
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_5	89	GV-7.2	Aufnahme der B+R-Anlage Bahnhof Ebikon für den Ausbau.	Bereits heute ist die Auslastung bei ca. 80%. Mit der Realisierung des Bushubs Ebikon mit Inbetriebnahme ab 2019 wird eine stark erhöhte Nachfrage erfolgen. Weiter ist auch das Mittelfristangebot Bahn 2025 zu berücksichtigen. (Oder ist der Ausbau in der Massnahme des Bushubs integriert?)	Der Ausbau ist in der Massnahme zum Bushub enthalten (AP LU 2G).	NB
D_14	Gemeinde Hergiswil	D_14_1	89	GV-7.2	Die Massnahmen sollen mit dem Bahnhof Hergiswil Matt ergänzt werden. Es sollen beim Bahnhof Hergiswil Matt 20 zusätzliche B+R Plätze vorgesehen werden.	Gemäss Beschluss des Gemeinderates vom 5.4.2016 zur Vernehmlassung der Baudirektion Kanton NW zum Konzept Auto- und Velo-PP wurde festgelegt, dass im Zeitraum 2019 im Hinblick auf die Wiedereröffnung beim Bahnhof Hergiswil Matt ebenfalls B+R-Plätze realisiert werden sollen. In der Massnahme ist nur die Teilmassnahme GV-7.2b-3A Bahnhof Hergiswil vermerkt.	Massnahme wird aufgenommen.	B
D_17	Gemeinde Horw	D_17_3	89	GV-7.2	B+R-Anlage Bahnhof Horw, Priorität A (S. 89 / 121)	Mit dem Ausbau des Bahnhof Horw und der Realisierung des Bushubs sind auch Ergänzungen der Veloinfrastruktur notwendig (s. dazu unser Antrag aus dem Jahr 2015, Teil 4)	Massnahme wird aufgenommen.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_40; E_5_35; F_10_35; F_16_34	89	GV-7.2	Zufahrt zu B+R-Anlagen verbessern Velostationen an Bushubs prüfen B+R-Anlage Bahnhof/Bushub Ebikon ergänzen	Bei Erstellung oder Ausbau von B+R-Anlagen sind die Zufahrtswege zu verbessern. Nur wenn die Zufahrt attraktiv und sicher gestaltet ist, wird auf das Velo in Kombination mit Bahn (oder Bus) vermehrt umgestiegen. An den neu entstehenden Bushubs sind Velostationen zu erstellen. Qualitativ hochstehende Veloparkierung mit genügend Kapazität gehört zu einer modernen Infrastruktur, die eine sanfte Mobilität fördert. Bei den Massnahmen fehlt eine B+R-Anlage in Ebikon. Die braucht's.	Für Velostationen muss eine bestimmte Nachfrage vorhanden sein. Der Ausbau ist in der Massnahme zum Bushub enthalten (AP LU 2G).	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_6	89	GV-7.2	Kombinierte Mobilität: zusätzliche B+R Anlagen	Neue B+R Anlage: Littau, Gersag, Rothenburg Dorf, Buchrain	Entsprechende Massnahmen werden aufgenommen. Der Ausbau der B+R-Plätze beim Bahnhof Gersag ist in der Massnahme	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
							ÖV-6.1b-3A enthalten.	
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_6	90	GV-7.2	Unter „Beteiligte Stellen“ ist der Kanton Nidwalden zu ergänzen. Unter „Koordinationsstand; Aufnahme in den Kantonalen Richtplan“ ist zu präzisieren, dass sich die Angabe (Kap: M5-7) lediglich auf den Kantonalen Richtplan des Kantons Luzern bezieht: Aufnahme in den Kantonalen Richtplan LU. Unter „Finanzierung“ ist der Anteil Bund in % und Franken zu ergänzen.	Vervollständigung der Beteiligten Stellen. Der Verweis auf Kap: M5-7 gilt lediglich für den Kantonalen Richtplan des Kantons Luzern. Die Massnahme Kombinierte Mobilität ist zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt. In diesem Sinne ist die Finanzierung durch den Bund zu beantragen und die entsprechenden Angaben zur Finanzierung auszuweisen.	Ergänzungen werden vorgenommen.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_6	90	GV-7.2	Der Zeitraum ist auch als „vor 2019“ anzugeben.	Die Projektierung für die Bike + Ride Station Emmenbrücke läuft bereits.	Massgebend ist der Baubeginn (Massnahme im Gebiet Bahnhof/Schützenmatte).	NB
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_3	90	GV-7.2	Die Kosten von Fr. 600'000.00 scheinen zu tief angesetzt und sind zu überprüfen.	Alleine für den Bahnhof Kriens Mattenhof (A-Liste) sind Kosten für Veloabstellplätze von ca. Fr. 500'000.00 vorgesehen.	Die Kosten werden überprüft. Massnahmen im Bereich Kriens Mattenhof sind Teil des Bushubs. Mittel- bis langfristige B+R-Massnahmen bei diesem Bahnhof werden im Massnahmenblatt GV-7.2 aufgenommen.	TB
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_4			Schienenverkehr	Siehe Begründung D_6_5 Tab. Bericht	Der Schienengüterverkehr muss ähnliche dem Personenverkehr laufend optimiert werden. Effiziente und kostengünstige Konzepte werden durch SBB Cargo laufend umgesetzt.	K
B_1	Kanton Zug	B_1_1	92	ÖV-1	Ein fahrbares, mittelfristiges Bahnangebot ist zusammen mit den Planungspartnern zu konkretisieren und mit den betroffenen Kantonen abzusprechen.	Uns ist kein fahrbares Mittelfristangebot 2025 auf der Achse Zürich-Luzern bekannt. Das sogenannte Mittelfristangebot entspricht einer Planung des Kantons Luzern, welche von der SBB und von der Planungsregion Zentralschweiz verworfen werden musste. Wir würden einen Angebotsausbau mit dem Zeithorizont 2025 begrüßen, erwarten jedoch, dass dieser mit dem Kanton Zug abgesprochen wird.	Im öV-Bericht 2014 bis 2017 ist das Mittelfristangebot Bahn 2025 erwähnt und für den Kanton Luzern behördenverbindlich verankert. Neu zuständig für Bahnausbauten ist das BAV. Im AP LU 3G wird der aktuelle Stand und somit das Referenzkonzept 2025 (Stand 12/2015) (25.01.2016) ebenfalls dargestellt.	K/(B)
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_7	93	ÖV-1	Bei der Plandarstellung „Kapazitätsbedarf Perimeter Zentralschweiz“ ist der Ast Luzern - Stans/Giswil zu differenzieren und in zwei	Einzelne Kurse sind gemäss Angaben der zb bereits heute überlastet. Vor diesem Hintergrund sind die Aussagen (kein Bedarf bis 2020) zu aktualisieren.	Zugsauslastungen und Angebotsausbauten werden im Rahmen von STEP-Ausbaustritten analysiert und geplant. Federführend ist mit FABI neu das BAV.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					separaten Ästen (Luzern - Stans und Luzern - Giswil) darzustellen. Der ausgewiesene fehlende Bedarf bis 2020 ist zu überprüfen.			
A_1	SBB Immobilien	A_1_2	95	ÖV-1	Die Aussagen zum Realisierungshorizont der Massnahmen sind nicht korrekt. Diese sind im STEP AS 2025 nicht hinterlegt.	Die Infrastrukturmassnahmen der Schieneninfrastruktur sind grundsätzlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert und werden in Strategischen Ausbauschritten (STEP) geplant. Die Kantone sind dabei in Planungsregionen in die Planung eingebunden. Somit ist die Sicherung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur und die Planung der Massnahmen nicht Bestandteil des AP.	Im öV-Bericht 2014 bis 2017 ist das Mittelfristangebot Bahn 2025 erwähnt und für den Kanton Luzern behördenverbindlich verankert. Neu zuständig für Bahnausbauten ist das BAV. Im AP LU 3G wird der aktuelle Stand und somit das Referenzkonzept 2025 (Stand 12/2015) (25.01.2016) ebenfalls dargestellt.	B
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_1	95	ÖV-1	Bewertung: sehr grosse Relevanz (nicht nur grosse)	Angesichts der bereits heute täglichen Staus wird sich die Situation in den kommenden Jahren massiv verschärfen.	Die Relevanz muss auch im Vergleich zu anderen Massnahmen im AP betrachtet werden.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_41; E_5_36; F_10_36; F_16_35	97	ÖV-2	Vorfinanzierung ergänzen	Der Durchgangsbahnhof ist ein Grossprojekt, das Luzern in der Lösung von Verkehrsproblematiken weiterhilft. Es ist zwingend notwendig, dass alles unternommen wird um den Durchgangsbahnhof zu ermöglichen. Da dieses Projekt von der Gunst von Bundesbern abhängig ist, muss Luzern die Dringlichkeit unermüdlich betonen. Dazu gehört auch die Bereitschaft zur Vorfinanzierung. Diese ist im AP LU 3G auszuführen.	Die konkrete Ausgestaltung der Vorfinanzierung für Bahninfrastrukturausbauten ist im AS2030 gefordert.	K
F_7	Gewerbeverband Kt. Luzern	F_7_2	97	ÖV-2	Es ist wichtig aufzuzeigen, was die nächsten Schritte beim Projekt Durchgangsbahnhof sind. Insbesondere die Teilprojekte "Kommunikation und Lobbying" und "Finanzierung" müssen ausgeführt werden. Stadt und Kanton müssen sich öffentlich, geschlossen und proaktiv für den	Dem Projekt Durchgangsbahnhof wird höchste Priorität beigemessen. Deshalb muss aufgezeigt werden, welche Schritte als nächstes unternommen werden müssen und in welchem Zeithorizont. Welche Priorität hat das Projekt beim Bund? Wer setzt sich beim Bund für das Vorantreiben des Projekts ein? Wie ist Finanzierung geregelt?	Die Bahnplanung Luzern ist in zahlreichen Planungen aufgearbeitet (siehe www.vvl.ch). Das Resultat findet sich im regierungsrätlichen Planungsbericht B5 vom 08.09.2015.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
G_2	Christian Meister	G_2_3	97	ÖV-2.3-3R	Durchgangsbahnhof einsetzen. Bei der Zufahrt wird neben dem Bereich Heimbach, auch der Bereich Reussbühl/Fluhmühle als mögliche Variante offen gehalten.	Mit einer Ausfahrt Reussbühl/Fluhmühle wird die Kapazität des Nadelöhrs Gütschtunnel zusätzlich erweitert. In den letzten Jahren haben sich die ÖV-Passagierzahlen rund um Luzern schneller als prognostiziert entwickelt. Die prognostizierte Zunahme von 40% bis 2030 sind aus meiner Sicht eher konservativ. Zumal sich der Modalsplit noch stark in Richtung ÖV verändern muss. Eine Zufahrt ab Reussbühl/Fluhmühle lässt einen noch dichteren S-Bahnfahrplan oder die Realisierung einer Stadtbahn zu. Da es sich in diesem Gebiet um festes Gestein handelt, ist mit überschaubaren Kosten zu rechnen. Der Nutzen für zukünftige Generationen wäre jedoch sehr gross. Sollte die Variante Heimbach realisiert werden, muss darauf geachtet werden, dass eine spätere Verlängerung bis Reussbühl/Fluhmühle gut realisierbar ist.	Im Vorprojekt Durchgangsbahnhof Luzern sind alle Varianten einander gegenübergestellt worden. Die Bestvariante ist der Dreilindentunnel Ebikon-Luzern mit der Rampe Heimbach.	NB
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_8	99	ÖV-2	Die Plandarstellung „Auslastung einzelner Netzteile“ sollte die Auslastungsprobleme zwischen Luzern und Hergiswil darstellen.	Im Sinne der Nachvollziehbarkeit der Argumentation für den Doppelspurausbau in Hergiswil ist der Auslastungsgrad (orange/rot) entsprechend auszuweisen.	Die Darstellungen wurden der abgeschlossenen Planung Rahmenplan Luzern entnommen. Hinweis wird im Massnahmenblatt aufgenommen.	TB
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_1	97-103 151-154	ÖV-2 MIV-1	Bis zur Realisierung des Tief- resp. Durchgangsbahnhofes Luzern und des Gesamtsystems Bypass Luzern muss der strassengebundene öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern stark gefördert werden. Die Massnahmenblätter müssen entsprechend ergänzt werden.	Siehe Begründung D_3_1 Tab. Bericht	Bis zur Realisierung Durchgangsbahnhof und Gesamtsystem Bypass Luzern mit Spange Nord und Massnahmen für den öV werden der strassengebundene öV und der Langsamverkehr gemäss dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen weiter gefördert. Das GVK Agglomerationsszentrum Luzern unterstützt dies zusätzlich. Die entsprechenden Vorhaben gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen sind mit dem Durchgangsbahnhof und Gesamtsystem Bypass Luzern mit Spange Nord und Massnahmen für den öV koordiniert.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Frage: Was passiert wenn der Tief- resp. Durchgangsbahnhof und / oder der Bypass nicht realisiert werden kann?			
D_16	Stadt Luzern	D_16_24	103	ÖV-2.1-3R	WK3: ...Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.	Damit wird auch der Fuss- und Veloverkehr attraktiver, und es kann ein zusätzlicher Verlagerungseffekt erzielt werden.	Ergänzung wird aufgenommen.	B
A_1	SBB Immobilien	A_1_3	104	ÖV-4.2-3C	Die Aussagen zum Realisierungshorizont der Massnahme sind nicht korrekt. Wie im Bericht beschrieben, wird diese Massnahme erst in einem 2. Schritt nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofes zur Erreichung der Kapazität für den Durchgangsbahnhof benötigt.	Siehe Begründung A_1_2	Das Massnahmeblatt ÖV-4 definiert 2 Themen. Zum einen soll der Zugang Bahnhof-Bushub z.B. im Rahmen der Behig-Perronsanierung einfach verbessert werden. Des weiteren muss der Bahnhof Emmenbrücke im Rahmen des Angebotsausbau gemäss Rahmenplan in den Anzahl Gleisen grundlegend vergrössert werden.	B
D_16	Stadt Luzern	D_16_2	104	ÖV-3	Die Priorität der S-Bahn-Haltestellen Langensand-Steghof und Littau-Ruopigen ist auf A zu setzen.	Die S-Bahn-Haltestellen Langensand-Steghof und Littau-Ruopigen sind wesentlich für die Umsetzung der Massnahme S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete S-4.2-3D, Areal Industriestrasse und S-4.3-3D Areal Steghof, und S.4.4-3D, Arbeitszone Littau. Ebenso ist auch Massnahme S-5.1-3D Littauerboden, die Neueinzonungen vorsieht, abhängig von der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Littau-Ruopigen. Da diese beiden Haltestellen nicht zwingend in Abhängigkeit zum Durchgangsbahnhof stehen, müssen sie zwingend früher umgesetzt werden, da sonst die Siedlungsentwicklung nicht mit dem Verkehr abgestimmt ist. Eine Verzögerung der Entwicklung der Schlüsselareale würde dazu führen, dass die Entwicklung in dezentral gelegeneren Gebieten	Neue Haltestellen sind Teil von FABI, nächste werden im AS2030 geplant. Aktuell lässt das BAV folgende neuen Haltestellen im AS2030 prüfen: <ul style="list-style-type: none"> - Gütsch Kreuzstutz (SBB) - Paulusplatz (SBB) - Baar Sennweid (SBB) Später sind allenfalls noch folgende zur Prüfung vorgeschlagen: <ul style="list-style-type: none"> - SeedammCenter (SBB) - SeedammPlaza (SOB) Um für einen nächsten Ausbauschritt gerüstet zu sein, wären die Potenziale für neue Haltestellen in einen Bericht zu fassen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						vorangetrieben würde, was hinsichtlich der dadurch induzierten Verkehrsströme zu vermeiden ist.		
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_42; E_5_37; F_10_37; F_16_36	104	ÖV-3.1-3C ÖV-3.2-3C	Die S-Bahnhaltestellen Langensand-Steghof und Littau-Ruoppigen sind vorzuziehen	Die beiden S-Bahnhaltestellen sind frühest möglich zu realisieren. Die Erschliessung wichtiger Siedlungsgebiete fördert das Umsteigen und leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Verkehrspolitik und zur notwendigen Leistungssteigerung. Der Modalsplit zu Gunsten des öVs kann damit positiv beeinflusst werden.	Siehe obenstehende Antwort.	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_2	104	ÖV-3	Verzicht auf zusätzliche S-Bahnhaltestellen: Langensand/Steghof Gütsch/Kreuzstutz Paulusplatz	Die Haltestellen sind zu Nahe vom Bahnhof. S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	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.	NB
D_17	Gemeinde Horw	D_17_2	105	ÖV-3	S-Bahnhaltestelle Ennethorw (Horw Süd) mit Priorität C in das Massnahmenprogramm aufnehmen.	Seit 2013 arbeiten Luzern, Kriens und Horw intensiv an der Entwicklung des ESP LuzernSüd, Basis bildet das EK LuzernSüd vom 11.11.2013. Gestützt darauf wurde das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd erarbeitet und in den Parlamenten der 3 Gemeinden beraten und zustimmend verabschiedet. Im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (S. 24, Zielzustand ÖV ist ein S-Bahnhalt Horw Süd (Ennethorw) fester Konzeptbestandteil, welcher nun in der Planung über das Vertiefungsgebiet III (Horw Süd), im Verlauf dieses Jahres überprüft und weiter konkretisiert wird. Auch der in Erarbeitung stehende Masterplan HSLU Campus Horw geht davon aus, dass diese S-Bahnhaltestelle in einem nächsten Ausbauschnitt der zb kommen wird.	Wird als langfristige Massnahme aufgenommen.	B
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_3	106	ÖV-3	Zielkonflikte ergänzen (siehe Begründung): Unattraktivere Reisezeit ins/vom Zentrum	(Falls auf Haltestellen nicht verzichtet wird: Hinweis anbringen:	Die Reisezeit ist nicht für alle Kunden schlechter. Jene, welche durch vorzeitigen Umstieg auf den Bus ihr Ziel schneller erreichen, können profitieren.	NB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_8	107	ÖV-4.1-3B	Realisierung/ Priorität: Unterführung/	Notwendig für die Finanzplanung der Gemeinde.	Die Priorisierung ist vor allem den knappen finanziellen Mitteln geschuldet.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Perronzugänge -> Priorität A Kosten: es ist aufzuzeigen, wie hoch Anteil Gemeinde ist und wer die Restfinanzierung trägt.			
G_2	Christian Meister	G_2_2	107	ÖV-4.1-3B	Priorität A statt B	Per Ende 2016 wird der neue Bushub am Seetalplatz eröffnet. Dass die heute völlig ungenügende Verknüpfung zwischen Bahn Perron und Bushub erst im Jahr 2023 umgesetzt werden soll ist unverständlich. Der Nutzen für die Bevölkerung von Emmen Dorf ist sehr gross und mit Kosten von CHF 2 Mio ist der finanzielle Aufwand überschaubar. Zudem hat sich der Emmer Einwohnerrat klar gegen die Einkürzung der Busline 53 ausgesprochen. Er entschied, dass dies erst nach der Realisierung der verbesserten Verknüpfung zwischen Bahn Perron und Bushub gemacht werden darf.	Die Priorisierung ist vor allem den knappen finanziellen Mitteln geschuldet.	NB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_7	109	ÖV-4	Unter "Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte" ist die Massnahme «ÖV-2 Durchgangsbahnhof Luzern» zu streichen.	Die Massnahme "Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke" sollte nicht in Abhängigkeit zur Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern stehen. Auch ohne die mit dem Tiefbahnhof mögliche Taktverdichtung kann der Ausbau dieser Station bereits eine grosse Wirkung zeigen, insb. nach Inbetriebnahme des Busbahnhofs Seetalplatz. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke und der damit verbundenen direkten Verknüpfungsmöglichkeit von Bahn und Bus wird die Erschliessung der gesamten Agglomeration nördlich der Stadt Luzern massgeblich verbessert werden (im Sinne eines "Quantensprungs"). Durch die Abhängigkeit von ÖV-2 Durchgangsbahnhof rückt die Realisierung allerdings in weite Ferne.	Ausbau von Bahnanlagen sind durch Angebotsausbauten getrieben. Mit FABI definiert neu der Bund die Angebotsausbauten inkl. dafür notwendigen Infrastrukturen.	NB
D_14	Gemeinde Hergiswil	D_14_2	110	ÖV-5	Bei dieser Massnahme muss Priorität B	Für die Gemeinde Hergiswil ist die Aufnahme des doppelspurigen	Der doppelspurige Eisenbahntunnel wird im Rahmen von STEP Angebotsschritt 2030	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					angestrebt werden.	Eisenbahntunnels zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof im AP LU sehr wichtig. Priorität C (ab 2027) ist sehr bedauerlich; es muss Priorität B (2023 – 2026) angestrebt werden. Für einen IR-Halt in Hergiswil und damit eine Übereckverbindung (Stans/Sarnen) ist der ‚Tunnel kurz‘ Voraussetzung. Zudem muss endlich der LV im Dorf Hergiswil vorangetrieben werden; das kann nur auf dem Trasse der heutigen offenen Linienführung erfolgen.	geplant. Der Baubeginn wird voraussichtlich nicht vor 2027 erfolgen.	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_43; E_5_38; F_10_38; F_16_37	110	ÖV-5	Doppelspur Hergiswil: Vorfinanzierung durch Nidwalden	Wir gehen davon aus, dass Nidwalden die Bereitschaft zur Vorfinanzierung dieses Projekts übernimmt.	Eine Vorfinanzierung ist zum jetzigen Zeitpunkt kein Thema. Der Abschnitt von der Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Hergiswil Matt ist über das Projekt ‚Doppelspur und Tieferlegung Luzern‘ (1. Periode Infrastrukturfonds, dringende Projekte) finanziert. Der Abschnitt Hergiswil Matt bis Hergiswil Bahnhof wird im Rahmen von STEP 2030 bearbeitet, die Finanzierung erfolgt durch den Bund.	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_4	112	ÖV-5	Wirkung ergänzen mit WK5: Wiedereinführung Schnellzugshalte und Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Kantonen OW und NW in Hergiswil	Hergiswil würde wieder zur Umstiegsdrehscheibe zwischen den Kantonen LU, NW und OW und verkürzt dadurch die Gesamtreisezeit.	Hinweis wird im Massnahmenblatt aufgenommen.	TB
A_1	SBB Immobilien	A_1_4	113	ÖV-6.1	Die Aussage zu Rothenburg, dass die Station ungenügend ausgebaut, provisorisch hergerichtet und noch immer unübersichtlich und unattraktiv stellt eine subjektive Haltung dar. Bitte anders umschreiben.	Der Bahnhof Rothenburg genügt den Anforderungen des Bahnverkehrs und ist kein Provisorium. Nur im Hinblick auf die BehiG-Tauglichkeit sind Massnahmen zu ergreifen.	Der Kanton Luzern hat das Zielkonzept beim Bahnhof Rothenburg festgehalten. Beteiligte Stellen arbeiten noch darauf hin.	K
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_4	113	ÖV-6.1	Die Distanz der Haltestellen der S-Bahn (S1) sowie der Buslinie 13 östlich der Gleise im Gebiet Rothenburg Station muss verkürzt werden (Zusammenführung der Haltekanten). Das Massnahmenblatt ist	Die grosse Distanz zwischen der Bushaltestelle der Linie 13 und Haltestelle der S1 Richtung Luzern (ostseitig der Gleise) sind nicht benutzerfreundlich und führen dazu, dass Anschlussverbindungen nicht sichergestellt sind. Dieser Umstand führt zu unnötigen Wartezeiten und Unzufriedenheit bei den ÖV-	Der Kanton Luzern hat das Zielkonzept beim Bahnhof Rothenburg festgehalten. Beteiligte Stellen arbeiten noch darauf hin.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					entsprechend zu ergänzen.	Benutzern. Die SBB muss im Gleichschritt ihre Aufgaben bzgl. Zusammenrücken der Perrons (gegenüberliegende Perrons) bzw. der Ein-/Ausstiege SBB-Bus planen, projektieren und umsetzen.		
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_1	113 134	ÖV-6 ÖV-8	<p>Bessere Abstimmung der Massnahmen ÖV-6.2 / ÖV-6.4 und ÖV 8 und somit eine Gesamtbetrachtung, da diese Abstimmung für Inwil aber auch die Region sehr wichtig ist.</p> <p>Um die Qualität des heutigen ÖV-Angebots langfristig nicht zu vermindern fordert der Gemeinderat, dass die ursprünglich vorgesehene Erschliessung von Inwil (Ebikon-Inwil-Eschenbach sowie Waldibrücke- Inwil) so schnell wie möglich umgesetzt wird. Zu beachten ist auch, dass mit dieser Variante eine Verbindung zwischen dem Seetal und dem Rontal bzw. Mall of Switzerland geschaffen würde.</p>	<p>Gemäss Agglomobil tre (ÖV-6.2) soll die Gemeinde Inwil künftig mit der neuen Linie 111 erschlossen werden. Ursprünglich war eine Linie von Ebikon über Inwil nach Eschenbach geplant sowie eine zusätzliche Busverbindung nach Waldibrücke. Aus Spargründen wurde bereits das Angebot nach Eschenbach reduziert, was wir sehr bedauern. Es erstaunt uns, dass diese Angebotsreduktion ohne vorgängige Anhörung der Gemeinde Eschenbach erfolgte.</p> <p>Unsere Bedenken sind, dass die Linie 111 in den Hauptverkehrszeiten beim Anschluss A14 Buchrain grosse zeitliche Verzögerungen einfahren wird, so dass der Anschluss an die S-Bahn Waldibrücke (ÖV 6.4) nicht mehr gewährleistet werden kann. Dies wäre ein grosser Rückschritt zu heute, da wir dann über keine fahrplanstabile Verbindung nach Luzern mehr verfügen würden. Damit der MIV nicht weiter belastet und somit zum Erliegen kommt, sind gerade die stark wachsenden Agglomerationsgürtelgemeinden auf gute ÖV Verbindungen angewiesen. Damit gerade diesen Umständen Rechnung getragen wird, erachten wir es die Buspriorisierung ÖV 9.1.h als unverzichtbar. Ob diese Massnahme ausreicht, ist zu hinterfragen. Zudem ist die Buspriorisierung erst ab 2019 vorgesehen, der Betrieb der Linie 111 soll bereits ab Dezember 2017 aufgenommen werden. Wie wird in der Übergangszeit eine hohe</p>	<p>Erste Angebotsausbauten in Luzern Ost werden mit Eröffnung Mall of Switzerland realisiert (Linie 111 Waldibrücke-Mall of Switzerland-Ebikon). Weitere sind geplant (siehe www.luzern-ost.ch).</p>	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_44; E_5_39; F_10_39; F_16_38	113	ÖV-6.1	Rothenburg Station: 15'Takt der Bahn einführen	Fahrbahnstabilität sichergestellt? Rothenburg Station braucht einen 15'Takt der Bahn, um attraktiv zu sein und als Umsteigeort Bus-Bahn zu genügen. Eine Erschliessung alle halbe Stunde ist nicht genügend. Zusammen mit der Aufwertung der Infrastruktur gelingt es, das Umsteigen und den Modalsplit in Richtung öV zu beeinflussen.	Auf der S-Bahn ist der 15'-Takt geplant, bedingt jedoch die Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern	K
E_7	Junge Grüne Kt. Luzern	E_7_1	113	ÖV-6.1	Im Rahmen der Verknüpfung der Busnetzes mit der S-Bahn Luzern im Raum Luzern Nord sollte geprüft werden inwiefern die Verknüpfung aus den Räumen Neuenkirch/Ruswil/Ettiswil/Rain/Beromünster/ Menziken/ Rickenbach anstatt in Rothenburg Station/Dorf nicht besser in Emmenbrücke Gersag oder Emmenbrücke statt finden sollte.	Die Verknüpfung der «Luzern Nord Landbuslinien im Norden war in erster Linie mit Entlastung der Pilatusstrasse begründet. Die S-Bahn Linie S1 die als Auffänger an den beiden Rothenburger Bahnhöfen dient wird langfristig nur halbstündlich verkehren (bis Inbetriebnahme Durchgangsbahnhof im Jahr?). Die bereits eingeführten Umsteigeverbindungen stossen in der Bevölkerung verständlicherweise auf wenig gegenliebe und das momentane halb-halb Regime trägt nicht gerade zur Steigerung jener bei. Entweder müssen alle Verbindungen mit oder ohne Umsteigen sein. Die Abschaffung der direkt Verbindungen ins Emmer Quartier Rüeggisingen haben gezeigt, dass Umsteigen gekoppelt mit Verbesserungen (Fahrplandichte, Fahrzeit, Fahrplanstabilität) druchaus akzeptiert und sogar zu Anstieg der Fahrgastzahlen führen können. Die Momentane Umsetzung im Raum Luzern Nord wird jedoc h von der Bevölkerung als Abbau und negativ wahrgenommen, deshalb sind Massnahmen zur Steigerung der Akzeptanz dringend notwendig. Alle Verbindungen sollten gleichregimiert sein (ansonsten führt es nur zur Verlagerung auf die verbleibenden Direktverbindungen) und das Angebot mindestens gleichgut sein. Da die S-Bahn wie oben erwähnt nicht öfter verkehren	Das Angebot wird in AggloMobil-Planungen studiert. Die erwähnten Verknüpfungen sind darin aufgearbeitet, grösstenteils umgesetzt. Die Nachfrage wird laufend beobachtet, Optimierungen im Jahresfahrplan umgesetzt. Die Konzeptumbauten werden durch Sparanstrengungen im öV begleitet. Gewisse Abbauten sind der Kostenoptimierungen geschuldet.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						wird, könnte die Verknüpfung zu besser erschlossenen Punkten erfolgen(z.b Emmenbrücke oder Gersag), in einem Schritt sollte geprüft werden inwiefern eine Verknüpfung machbar wäre (sowohl fahrplantechnisch wie auch infrastrukturell) und gegebenenfalls mit den sowohl in Emmenbrücke wie auch im Gersag notwendigen Verbesserungsmaßnahmen gekoppelt werden.		
A_1	SBB Immobilien	A_1_5	114	ÖV-6.1B-3A	Die Aussage zum Bahnhof Gersag „Die Perronanlagen sowie die Perronzugänge sollen von den SBB weiter verbessert werden.“ stimmt so nicht.	Für den Bahnhof Gersag besteht ein Vertrag zwischen SBB und Kanton: Die Lifte, Weganlagen und Treppen auf Grund und Boden der SBB befinden sich im Eigentum des Kantons. Zuständig für die Instandsetzung ist der Kanton auf eigene Kosten. Zudem übernimmt der Kanton gem. Vertrag 85% der anfallenden Kosten von Anpassungen an Stellwerkanlagen, Anpassung an Fahrleitungs- und Signalanlagen, Haltestelle mit Perrons und Perronmöblierung, die Brückenelemente für die Perronanlage über der Unterführung „Gersag“, die Technikkabine. Zuständig für die Instandsetzung ist die SBB. Das BAV hat mit Brief an die KöV vom 27.1.16 mitgeteilt, dass im Rahmen der Einführung FABI die altrechtlichen Verträge ihre Gültigkeit behalten und deshalb keine finanziellen Mittel aus dem BIF für diese Anlagen zur Verfügung gestellt werden können.	Wird entsprechend korrigiert.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_9	114	ÖV-6.1	"Umsteigepunkt Bahnhof Emmenbrücke (Bahnhofplatz)"	Falsche Benennung mit "Umsteigepunkt Emmenbrücke (Seetalplatz)"	Wird entsprechend korrigiert.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_10	114	ÖV-6.1-3A	Es ist eine "Busbucht" vorzusehen, keine Fahrbahnhaltestelle. Massnahme: der Begriff "Bushub" ist durch "Busbuchten" zu ersetzen.	Die bereits bestehenden Fahrbahnhaltestellen verunmöglichen, das der Bus die S-Bahn abwarten kann, da sich sonst der ganze übrige Verkehr hinter dem wartenden Bus staut. Insb. zu den	Mit Bushub ist gemeint, eine optimale Anlage für den Umstieg Bahn/Bus zu realisieren. Ebenfalls erwähnt ist, dass die Zufahrt zum Bushub gut gelöst sein soll. Wichtig ist dabei, dass Busbuchten nicht dazu führen, dass der Bus während dem Halt von Autos überholt wird	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Hauptverkehrszeiten ist das sehr problematisch. Eine Busbucht würde hier eine erhebliche Erleichterung schaffen und den Umsteigeknoten verbessern. Was ist mit "Bushub" am Bahnhof Gersag gemeint?	und der Bus damit noch mehr Stau Richtung Kreisel Sonnenplatz zu Hauptverkehrszeiten vor sich hat. Allenfalls kann dies mittels Lichtsignalanlage auch gelöst werden.	
D_15	Gemeinde Rain	D_15_1	114	ÖV-6.1c-3A ÖV-6.1d-3A	<p>Infrastruktur Rothenburg Station (Etappe 2): Der zeitliche Ausbau des Bahnhofs Rothenburg-Station ist auf die Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern und dem Ausbau der Zufahrtsstrecken zum Bahnhof Luzern abzustimmen.</p> <p>Eine Verlängerung der Buslinie Rain-Rothenburg bis Kasernenplatz oder Pilatusplatz wird unter Mitwirkung der betroffenen Gemeinden vor 2019 einer Prüfung unterzogen. Weitere Einkürzungen der Buslinien aus Luzern-Nord werden auf die Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern abgestimmt bzw. erfolgen nur bei einer Verdichtung des Fahrplans auf der Zufahrtsstrecke zum Bahnhof Luzern</p>	<p>Bereits in unserer Stellungnahme zum AP 2G haben wir uns dezidiert zum ÖV-Konzept im Bereich Rothenburg geäussert und einen Antrag gestellt (Massnahme M11.2). Wie erwartet haben sich unserer Befürchtungen hinsichtlich überfüllter Busse denn auch bewahrheitet. Leider werden sämtliche Einwände/Befürchtungen nach wie vor ignoriert und der Leistungsabbau auf den Buslinien Luzern-Nord weitreführt. Dass viele ÖV-Nutzer nun wieder vermehrt auf den MIV umsteigen ist bedauerlich.</p> <p>Wenn nun, wie im AP 3. Generation unter ÖV-6.1 ein weiterer Ausbau des Bahnhofs Rothenburg-Station in Erwägung gezogen wird, akzentuiert sich die Problematik weiter. Denn nicht nur die Buslinien, sondern auch die Bahn weist zu den Hauptverkehrszeiten in verschiedener Hinsicht Kapazitätsprobleme auf. Ein Umsteigen auf die Bahn ist denn auch für viele ÖV-Benutzer keine Alternative.</p> <p>Dass die Ziele gemäss Seite 114 der Massnahmenblätter (ÖV-6.1) nur mit der Realisierung des Tiefbahnhofs und der Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten auf der Bahnlinie nach Luzern erreicht werden könne, darüber spricht sich das AP nicht aus. Im Moment entspricht ein Ausbau des Bahnhofs Rothenburg-Station nur einem geringen Kundenbedürfnis und führt nicht zur gewünschten Entlastung. Ein Ausbau des Bahnhofs Rothenburg Station ist somit im</p>	<p>Der Kanton Luzern hat das Zielkonzept beim Bahnhof Rothenburg festgehalten. Beteiligte Stellen arbeiten noch darauf hin.</p> <p>Das Angebot wird in AggloMobil-Planungen studiert. Die Nachfrage wird laufend beobachtet, Optimierungen im Jahresfahrplan umgesetzt. Die Konzeptumbauten werden durch Sparanstrengungen im öv begleitet. Gewisse Abbauten sind der Kostenoptimierungen geschuldet.</p>	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						heutigen Zeitpunkt nicht zielführend. Betreffend „Reduktion der Anzahl Busse in den Zufahrtskorridor zum Bahnhof Luzern“: Wir haben bereits in mehreren Stellungnahmen konkrete Vorschläge zur Entlastung des Bahnhofs Luzern unterbreitet, aber diese wurden ignoriert. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, dass für einzelne Leistungsbringer andere Massstäbe angewendet werden. Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit sieht anders aus- Bezüglich ÖV-Konzept Luzern-Nord: eine objektivere Betrachtungsweise wäre angebracht (geht aktuell nicht auf die Kundenbedürfnisse ein und trägt der Realität nicht genügend Rechnung). Die notwendigen Kapazitäten können für das angedachte ÖV-Konzept nur durch die Realisierung des Tiefbahnhofs und den Ausbau der Zufahrtslinien zum Tiefbahnhof Luzern geschaffen werden.		
A_1	SBB Immobilien	A_1_6	115	ÖV-6.1B-3A; ÖV-6.1C-3A	Realisierungszeitpunkt der Massnahmen nicht korrekt.	Substanzerhaltungsmassnahmen der SBB werden in Leistungsvereinbarungen mit dem Bund geplant und finanziert. Aktuell ist von einer Realisierung bis 2023 auszugehen. Über den genauen Realisierungszeitpunkt werden ab Mitte 2016 konkretere Informationen zur Verfügung gestellt. Aktuell erarbeitet die SBB zusammen mit der vif die Massnahmen für eine erfolgreiche Umsetzung des Bus-Hubs auf der Seite von Gleis 1 (Bzgl. ÖV-6.1C-3A).	Das Agglomerationsprogramm Luzern gibt den aktuellen Planungsstand wieder. Bei der Überarbeitung werden die Termine gemäss unterzeichnetem Dokument SBB-Gesamtperspektive Zentralschweiz verwendet.	B
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_11	115	ÖV-6.1-3A	B+R ist auch im Bahnhof Gersag vorzusehen.	Wenn der Bahnhof Gersag attraktiver und zugänglicher gestaltet werden soll, ist es zielführend, auch eine B+R-Anlage zu ergänzen.	Zusätzliche B+R-Plätze sind in der Massnahme ÖV-6.1b-3A vorgesehen.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern;	E_4_45; E_5_40; F_10_40; F_16_39	118	ÖV-6.2	Die Einkürzung der Buslinien 22 und 23 ist zurück zu stellen bis der 15'Takt auf der S-Bahn	Die Kapazität der Bahn im Planungszeitraum AP3G ist mit dem 30-Minutentakt der S-Bahn nicht gegeben. Das Umsteigen ist nicht	Die Einkürzung der Linien 22 und 23 ist an die Realisierung des Bushub Ebikon und die Verlängerung Linie 1 ab Maihof zum Bahnhof Ebikon gekoppelt (siehe www.luzern-ost.ch)	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	VCS, Luzern; WWF Luzern				Luzern-Ebikon-Zug, gegebenenfalls unter Einbezug von RE realisiert ist.	attraktiv: in der S-Bahn zu HVZ "Stehplätze im Eingangsbereich" bzw. Umsteigen auf eine langsamere Buslinie. Aus wissenschaftlichen Studien muss das Umsteigen einen Zeitgewinn von mindestens 10 Minuten wettmachen. Sonst wird das Umsteigen – v.a. bei Wind und Wetter - als wesentliche Qualitätseinbusse wahrgenommen. Direktverbindungen (Komfort) und höhere Verfügbarkeit sind zentral. Ebikon braucht einen 15'Takt in Richtung Luzern. Als Überbrückung soll zumindest ein Viertelstundentakt in Richtung Rotkreuz angeboten werden. Die S-Bahnen von Zug kommend können anstatt in Rotkreuz zu wenden gut bis Ebikon weitergeführt werden.	Erst durch den Bushub Ebikon ist realisiert und das Potenzial vorhanden, dass weitere Züge Luzern-Zug-Zürich in Ebikon halten werden. Die Planungen Bahn-Bus werden laufend koordiniert.	
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_3	113-117 113-136	ÖV-6.1 ÖV-8	Verbesserung vom Angebot für den ÖV bei den Buslinien 50/51/52 (Taktverbesserungen) Direkte Busverbindung Linie Beromünster – Luzern Bahnhof Die Massnahmenblätter sind entsprechend zu ergänzen resp. anzupassen.	Siehe Begründung D_3_3 Tab. Bericht	Die Problematik ist bekannt und mehrfach in Schriftwechsellern festgehalten, jedoch weniger ein Thema des AP LU 3G. Kurz gefasst: Das aktuelle Busangebot auf den Linien 50/51/52 ist zum einen das Resultat der Konzeptüberlegungen von AggloMobil due resp. AP LU 2G gepaart mit Sparanstrengungen. Grundsätzliche Änderungen von AggloMobil sind nicht geplant. Die Siedlung ändert, so werden z.B. Subzentren gestärkt. Auch der öv muss diese Änderung mitmachen, um in einigen Jahren zur dann voll realisierten Siedlungsstruktur zu passen. Optimierungen von eingeführten Angeboten werden im Jahresfahrplan laufend gemacht.	NB
D_7	Gemeinde Dierikon	D_7_1	118 – 120 130	ÖV-6.2 ÖV-7.3	Prüfung, ob eine Ringführung der Linie 26 über Dierikon nach K17 bis MOS strukturell sinnvoll ist	Optimierung der Wartezeiten an der Busendstation Ottigenbühl	Angebotsänderungen werden in Planungen AggloMobil studiert. Nächste Planung ist AggloMobil quattro. Die Gemeinden werden dann wieder einbezogen.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF	E_4_46; E_5_41; F_10_41; F_16_40	118	ÖV-6.2	Honau besser erschliessen	Honau ist heute mit dem öv schlecht erschlossen. Das muss geändert werden.	Angebotsänderungen werden in Planungen AggloMobil studiert. Nächste Planung ist AggloMobil quattro. Die Gemeinden werden dann wieder einbezogen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Luzern							
F_12	IG öffentlicher Verkehr, Bern	F_12_1	118	ÖV-6.2	Die Umsetzung des Bushubs Ebikon mit Einkürzung der Buslinien 22 und 23 ist zurück zu stellen bis der 15'-Takt auf der S-Bahn Luzern-Ebikon-Zug, ggf. unter Einbezug von RE realisiert ist.	Die Umsteigesituation in Ebikon von dicht verkehrenden Linien zur nur halbstündlich verkehrenden S1 bzw. Trolleybus ist problematisch. Eine Entlastung hierzu könnten die künftigen RE Luzern – Zürich mit Halt in Ebikon sein. Dessen Einführung ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme des Bushubs. Die Einkürzung der Buslinien 22 und 23 ist zurück zu stellen. Die Kapazität im Planungszeitraum AM3 ist mit dem 30-Minutentakt der S-Bahn nicht gegeben (Bericht AM3 Ziffer 1.2, 2.1). "Der Bushub Ebikon entfaltet seine volle Wirkung dann, wenn halbstündliche RE Luzern-Zug-Zürich, mit Halt in Ebikon, die Verdichtung zur S-Bahn sicherstellen." (Ziffer 10.2). Das Umsteigen ist entgegen der Aussage im Bericht nicht attraktiv: in der S-Bahn zu HVZ "Stehplätze im Eingangsbereich" bzw. Umsteigen auf eine langsamere Buslinie. "Wünschbar sind Direktverbindungen (Komfort) und höhere Verfügbarkeit." (Ziffer 4.5) Die S-Bahn hat andere, weiträumigere Erschliessungsaufgaben zu erfüllen als der Bus. Der Bushub Ebikon widerspricht zudem dem Beschluss des KR zum öV-Bericht 2014-2017 vom 31.04.2014, weil die Reisezeiten verlängert werden. Die (aufwärtskompatible) Führung der Buslinien zum Bahnhof Ebikon gemäss Bauprogramm Kantonsstrassen und Stadtplanung Ebikon macht Sinn. Durch das Hinausschieben kann zudem vorerst auf Infrastruktur-Investitionen von bis zu 12 Mio. Fr. verzichtet werden, die durch Kanton, Gemeinden und die Reisenden zu tragen sind. Grössere Fahrzeuge in Form von Doppel-Gelenkbussen können auch	Die Einkürzung der Linien 22 und 23 ist an die Realisierung des Bushub Ebikon und die Verlängerung Linie 1 ab Maihof zum Bahnhof Ebikon gekoppelt (siehe www.luzern-ost.ch) Erst durch den Bushub Ebikon ist realisiert und das Potenzial vorhanden, dass weitere Züge Luzern-Zug-Zürich in Ebikon halten werden. Die Planungen Bahn-Bus werden laufend koordiniert.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>mit Diesel- oder Hybridantrieb eingesetzt werden (Curitiba, Bogotá, Quito, Göteborg, Hamburg, Eindhoven, usw.) und bedingen nicht zwingend die Umstellung auf Trolleybus.</p> <p>Kriens - Ebikon teilweise 3.75'-Takt mit unterschiedlich grossen Gefässe (Linie 1 vs. Linien 3 und 18): Stau im vorderen Fahrzeug, Auffahren des hinteren Fahrzeuges.</p> <p>Der Takt der Linie 1 zu HVZ nach Kriens-Obernau ab der stärkst frequentierten Haltestelle Bahnhof, aber auch Kantonalbank und Schwanenplatz ist mit 7.5' ungenügend und fragwürdig. Zum einen wäre die Auslastung äusserst hoch und zum anderen haben die Kurse bereits heute ab Maihof Verspätungen. Zuverlässig verkehren die Einsatzkurse ab Luzernerhof. Der 5'-Takt der Linie 1 vom Stadtzentrum Richtung Kriens ist angemessen, wie die heutigen Verhältnisse zeigen.</p>		
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschw eiz	F_11_5	120	ÖV-6.2.A-3D	Abhängigkeiten zu Massnahmen/Zielkonflikt: Einführung ¼-Stundentakt auf den S-Bahnlinien	Ohne ¼-Stundentakt werden die Umstiegsziele kaum erreicht. Es käme eher einer Verschlechterung des Angebots bzw. Attraktivität des Angebots gleich.	15'-Takt auf der S-Bahn ist dereinst mit der Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern möglich und angedacht.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_47; E_5_42; F_10_42; F_16_41	121	ÖV-6.3	Bahnhof Horw optimieren Neuer Bahnhof im Gebiet Spier.	Der Bahnhof Horw muss umgestaltet werden. Die Zugänglichkeit für Fussgänger und die Zufahrt für Velofahrer muss verbessert werden. Die Verknüpfung der Buslinien und auch der Bahn muss optimiert werden: die Umsteigemöglichkeit muss kürzer sein. Ein zusätzlicher Bahnhof im Gebiet Spier, Horw ist zu prüfen. Eine optimale öV-Erschliessung wird so dem Entwicklungsschwerpunkt ermöglicht.	Der Bushub in Horw ist eine Massnahme des AP LU 2G. Eine entsprechende langfristige Massnahme wird aufgenommen.	K B
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_4a	122	ÖV-6.3B-3A	Die Kosten sind mit 16.0 Mio. Fr. (inkl. MwSt.) zu veranschlagen.	Neue Zahlen vorhanden auf Basis der Kostenschätzung des Vorprojektes. Aufwändigere Anpassungen an den Bahnanlagen	Wird gestützt auf neuste Erkenntnisse angepasst.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						notwendig als bisher angenommen (u. a. Perronanlagen in sehr schlechtem Zustand), Baugrund deutlich schlechter als in der Vorstudie angeeignet.		
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_4b	122	ÖV-6.3B-3A	Die Priorität ist auf „vor 2019“ und der Realisierungshorizont ist wie folgt anzupassen: Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020	Das Vorprojekt befindet sich derzeit in Erarbeitung und wird dieses Jahr abgeschlossen. Der Langzeiterminplan zeigt, dass eine Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel 2021 (Dezember 2020) realistisch ist und der Bahnhof aufgrund der umliegenden Ausbauten (Mattenhof I, Sternmatt und Pilatus Arena) bis zu diesem Zeitpunkt realisiert werden muss.	Wird gestützt auf neuste Erkenntnisse angepasst.	B
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_5	122	ÖV-6.3B-3A	Der erste Aufzählungspunkt der Massnahme ist wie folgt zu präzisieren: [...] Bau eines grösseren Bushubs für eine optimale Verknüpfung der Buslinie 16 und 14 mit der S-Bahn...[...]	Die Buslinien 14 und 16 werden gemäss AggloMobil tre und Grundkonzept Verkehr LuzernSüd definitiv an den Bahnhof Mattenhof geführt.	Wird gestützt auf neuste Erkenntnisse angepasst.	B
A_1	SBB Immobilien	A_1_7 A_1_8	125 127	ÖV-6.4B-3A	Die Personenunterführung ist nicht zwingend betriebsnotwendig. Eine Erschliessung der Perrons kann auch mit dem bestehenden Bahnübergang und verschobenen Perrons Richtung Luzern vollzogen werden. Bei einer allfälligen Unterführung ist ein Kostenteiler zu vereinbaren. Der Realisierungshorizont ist frühestens nach Inbetriebnahme Cheerstrasse. Die Abbildung zeigt Massnahmen am Bahnhof Littau. Diese sind jedoch noch nicht klar definiert und sollen so gekennzeichnet werden.	Zurzeit findet eine Objektstudie der SBB zu den Massnahmen im Bahnhof Littau statt. Dabei werden mehrere Varianten untersucht.	Beim Bahnhof Littau laufen aktuell Planungsarbeiten bei Stadt und SBB. Es gilt das Projekt. Der aktuelle Stand wird im AP LU 3G festgehalten.	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_32	125	ÖV-6.4B-3A	Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn-		Beim Bahnhof Littau laufen aktuell Planungsarbeiten bei Stadt und SBB. Es gilt das	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Bus Umgestaltung Bahnhofbereich....., Mitfinanzierung durch Kanton Luzern (gemäss <u>Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2016–2019 / Kapitel 5.3 Investitionen öffentlicher Verkehr / Nr. 15.</u>), öV-Investitionen		Projekt. Der aktuelle Stand wird im AP LU 3G festgehalten.	
D_16	Stadt Luzern	D_16_33	125	ÖV-6.4	Zuständigkeiten Federführung Beteiligte Stellen Betriebliche Massnahmen: VVL, TU Infrastruktur: Stadt Luzern, vif, SBB, Stadt Luzern	Die Stadt Luzern ist nicht als Federführung aufzuführen, da der Lead/Entscheid bzgl. Projektinitiierung bei der vif liegt.	Die vif kann öV-Infrastrukturen mitfinanzieren. Der Lead bei Planungen zu öV-Verknüpfungspunkten liegt jedoch bei den Strasseneigentümern (so z.B. wird dies in Ebikon, Horw, Kriens Mattenhof usw. praktiziert).	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_34	125	ÖV-6.4	Realisierung Vorprojekt Bhf. Littau (SBB) bis 2021 „Realisierung GV-1.5 ab 2020–2023“ Ausführung Bhf. Littau (SBB) 2022–2023 Start Planung Bushub (vif) ab 2023 (gem. vif, E. Schmid) Bauprojekt Bushub Littau; abge..... Bahnhofsumbau und Bau des Bushu....	Ob der Bushub bis 2023 gebaut werden kann, muss die vif entscheiden bzw. definieren.	Beim Bahnhof Littau laufen aktuell Planungsarbeiten bei Stadt und SBB. Es gilt das Projekt. Der aktuelle Stand wird im AP LU 3G festgehalten.	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_35	125	ÖV-6.4	Kosten Bushub: 6 Mio. Franken (exkl. MWSt)	Fragen: Sind die 4.6 Mio. aus dem AFP enthalten? Eine bessere, genauere Aufschlüsselung wäre vorteilhaft/informativ.	Dies ist der aktuelle Kostenstand (Gesamtkosten). Der AFP ist nur der Anteil der Finanzierung durch den Kanton.	K
E_2	SVP Udligenswil	E_2_1	126	GV-1	Die GVK der Agglomeration müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Die Inhalte / Stossrichtungen dieser GVK müssen transparent sein. Von einer starren Plafonierung des MIV ist klar abzusehen.	Stellvertretend für die zitierten GVK werden Beispiele der Stadt Luzern und Luzern-Süd genannt. Es darf nicht sein, dass der MIV permanent verdrängt und an die Aussengrenzen geschoben wird. Auch der MIV muss wachsen können, v.a. im Gebiet Luzern – Süd. Die geplante Entwicklung widerspricht dem Gesamtinteresse der Bevölkerung!	Die verschiedenen Gesamtverkehrskonzepte werden soweit möglich und sinnvoll koordiniert und aufeinander abgestimmt, was insbesondere die Umsetzung vereinfacht. Auf spezifische kommunale Anforderungen ist jedoch Rücksicht zu nehmen.	TB
E_2	SVP Udligenswil	E_2_2	126	GV-3	Dem Projekt Parkhaus Musegg muss im Bericht	Das Projekt Musegg wird nur beiläufig erwähnt. Das Projekt bietet	Beim Parkhaus Musegg handelt es sich um ein privat finanziertes Projekt, welches von der	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					einen höheren Stellenwert beigemessen werden. Gefragt sind zudem konkrete Alternativen zur aktuellen Car-PP-Problematik.	eine Vielzahl von Lösungsansätzen.	Stadt unterstützt wird. Das Projekt hat noch diverse Hürden zu nehmen und ist nicht ganz unumstritten. Die Stimmbevölkerung wird im Rahmen der für das Parking notwendigen Zonenplananpassung Gelegenheit haben, das Projekt zu befürworten oder abzulehnen.	
E_2	SVP Udligenswil	E_2_3	126	GV2-4	Beim Mobilitäts- und Verkehrsmanagement muss aufgezeigt werden, inwiefern auch der MIV durch gezielte Massnahmen profitieren kann. Beispielsweise durch die temporäre Öffnung von Pannestreifen bei Verkehrsüberlastung.	Durch intelligentes Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement kann der Verkehr optimiert werden.	Massnahmen werden im entsprechenden Projekt erarbeitet. Die Pannestreifenbewirtschaftung auf Autobahnen fällt in die Zuständigkeit des Bundes.	NB
E_8	SVP Stadt Luzern	E_8_1	126	GV-1	Die GVK der Agglomeration müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Die Inhalte / Stossrichtungen dieser GVK müssen transparent sein. Von einer starren Plafonierung des MIV ist klar abzusehen.	Stellvertretend für die zitierten GVK wird als Beispiel Luzern-Süd genannt. Es darf nicht sein, dass der MIV permanent verdrängt wird. Auch der MIV muss wachsen können, v.a. im Gebiet Luzern-Süd. Die geplante Entwicklung widerspricht dem Gesamtinteresse der Bevölkerung!	Die verschiedenen Gesamtverkehrskonzepte werden soweit möglich und sinnvoll koordiniert und aufeinander abgestimmt, was insbesondere die Umsetzung vereinfacht. Auf spezifische kommunale Anforderungen ist jedoch Rücksicht zu nehmen.	TB
E_8	SVP Stadt Luzern	E_8_2	126	GV-3	Der Vision eines Grossraumparkings muss im Bericht einen höheren Stellenwert beigemessen werden. Gefragt sind zudem konkrete Alternativen zur aktuellen Car-PP-Problematik, nicht nur mit Bezug auf den Schwanenplatz, sondern auch betreffend Inseli und Fernbus-Station.	Das Projekt Musegg (Grossraumparking) wird nur beiläufig erwähnt. Es sollte auch aufgezeigt werden wie vorgegangen werden könnte, falls das Musegg-Parking die geforderten Problemlösungen nicht erfüllen könnte oder von der Bevölkerung abgelehnt würde.	Beim Parkhaus Musegg handelt es sich um ein privat finanziertes Projekt, welches von der Stadt unterstützt wird. Das Projekt hat noch diverse Hürden zu nehmen und ist nicht ganz unumstritten. Die Stimmbevölkerung wird im Rahmen der für das Parking notwendigen Zonenplananpassung Gelegenheit haben, das Projekt zu befürworten oder abzulehnen. Unabhängig davon ist die Stadt an der Erarbeitung eines Carparkierungskonzepts und eines Grundkonzepts Parkierung. Die Resultate sollten Ende 2016 resp. anfangs 2017 vorliegen.	NB
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_1	126	GV-1	Die Gesamtverkehrskonzepte der Agglomeration müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Die Inhalte/Stossrichtungen dieser Gesamtverkehrskonzepte müssen transparent sein, alle Verkehrsmittel sollen	Stellvertretend für die zitierten Gesamtverkehrskonzepte werden die Beispiele der Stadt Luzern und des Gebiets Luzern-Süd genannt. Es darf nicht sein, dass der MIV permanent verdrängt und an die Aussengrenzen geschoben wird. Auch der MIV muss wachsen können, gerade in einem Gebiet wie Luzern-Süd. Der TCS hat hierzu	Die verschiedenen Gesamtverkehrskonzepte werden soweit möglich und sinnvoll koordiniert und aufeinander abgestimmt, was insbesondere die Umsetzung vereinfacht. Auf spezifische kommunale Anforderungen ist jedoch Rücksicht zu nehmen.	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					die gleichen Chancen erhalten. Von einer starren Plafonierung des MIV ist strikte abzusehen.	grosse Vorbehalte.		
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_2	126	GV-3	Dem Projekt Parkhaus Musegg muss im Bericht einen höheren Stellenwert beigemessen werden. Der Bericht muss zudem mit alternativen Massnahmen, die zur Lösung der Car-Problematik dienen, ergänzt werden.	Im Bericht wird das Projekt Parkhaus Musegg nur beiläufig erwähnt. Aus Sicht TCS bietet das Projekt grosse Chancen, insbesondere in Bezug auf zusätzlichen Parkraum und in Bezug auf die Car-Problematik. Im Bericht ist nur von einem Verkehrskonzept die Rede, das keine Aussagen zu konkreten Massnahmen enthält.	Beim Parkhaus Musegg handelt es sich um ein privat finanziertes Projekt, welches von der Stadt unterstützt wird. Das Projekt hat noch diverse Hürden zu nehmen und ist nicht ganz unumstritten. Die Stimmbevölkerung wird im Rahmen der für das Parking notwendigen Zonenplananpassung Gelegenheit haben, das Projekt zu befürworten oder abzulehnen. Unabhängig davon ist die Stadt an der Erarbeitung eines Carparkierungskonzepts und eines Grundkonzepts Parkierung. Die Resultate sollten Ende 2016 resp. anfangs 2017 vorliegen.	NB
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_3	126	GV-2 / GV-4	Beim Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement muss aufgezeigt werden, inwiefern auch der MIV von gezielten Massnahmen profitieren kann, z.B. durch die temporäre Öffnung von Pannestreifen bei Verkehrsüberlastung.	Gemäss heutigem Stand der Technik kann der Individualverkehr durch intelligentes Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement optimiert werden, z.B. durch elektronische Informationstafeln, intelligente Verkehrsampeln, Parkleitsysteme etc.	Kenntnisnahme.	K
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_12	129	ÖV-7.1-3D	Linie 5 ergänzen: Kriens-Pilatusplatz–Emmenbrücke, Bahnhof Süd (Seetalplatz)	Linie 5 fehlt in der Aufzählung.	ÖV-7 behandelt RBus. Die Linie 5 wird als normale Gelenkbuslinie betrieben.	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_6	129	ÖV-7	Massnahme: RBus: vierte Aufzählung weglassen: Marketing	Der RBus ist ein Transportmittel wie alle anderen auch. Er ist weder ein Schnellbus (lässt Haltestellen aus etc.) noch fährt er andere Strecken. Ein separates Marketing ist unsinnig und verwirrt mehr als es bringt. Der RBus ist aus Sicht der ÖV-Kunden ganz einfach ein grösserer Bus mit mehr Kapazität. Auf eine separate Vermarktung etc. ist deshalb zwingend zu verzichten.	RBus ist eine neue Hierarchieebene zwischen Bahn und Bus, ähnlich einem Tram in grösseren Städten. Eine Differenzierung zum „normalen“ Bus macht Sinn und ist in AggloMobil-Planungen bestätigt.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Luzern; Grüne Luzern; VCS, Luzern; WWF	E_4_48; E_5_43; F_10_43; F_16_42	130	ÖV-7.4-3B	Linie 2 via Spitalstrasse-Zürichstrasse-Schlossberg:Linienführung überprüfen Linienführung Richtung Matthof überprüfen (via Inseli/Tribschenstadt)	Auf der geplanten Achse ist die Verkehrsmenge bereits heute sehr hoch. Sie ist überlastet. Eine zusätzliche Führung der Linie 2 vom Kreuzstutz zum Schlossberg und von da in die Kernstadt bringt wenig Gewinn. Da die Spange Nord nicht	Ist in AggloMobil tre für den Horizont AggloMobil quattro angedacht.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Luzern					gebaut werden darf, braucht es auf dieser Achse andere Massnahmen. Eine konsequente Buspriorisierung muss ermöglicht werden. Die Tribtschenstadt ist zu wenig erschlossen. Bei der Überprüfung der Linienführung Richtung Matthof muss das mitberücksichtigt werden. Eine Verlängerung der Linie 2 via Inseli/Tribtschenstadt ist ideal.		
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_7	130	ÖV-7.4-3B	„Elektrische Traktion“ ist wegzulassen.	Elektrifizierung bis dann nicht mehr nötig, weil Technik in den Bussen ausgereift ist. Auf eine Elektrifizierung ist angesichts Kosten-/Nutzenverhältnis zwingend zu verzichten.	Elektrifizierung meint die elektrische Traktion. Ob dazu dannzumal eine Fahrleitung nötig ist, kann heute nicht beurteilt werden. Planungen dazu laufen beim VVL zusammen mit der HSLU (Trolleybus, fahrleitungslose Fahrt: Fahrplan RBus-Linie 3 Würzenbach-Littau).	NB
D_11	Gemeinde Malters	D_11_3	134	ÖV-8	Die Zielsetzung „Optimierung des Bussystems zugunsten neuer Nachfragepotenziale“ ist bei der Busverbindung Malters-Kriens zu untersuchen.	Die Nachfrage für dieses Angebot ist vorhanden und der Bedarf sollte erneut ermittelt werden.	In AggloMobil tre wurde dieses Anliegen untersucht. Das Potenzial war zu klein. Eine nächste Überprüfung findet in AggloMobil quattro statt.	NB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_13	134	ÖV-8	Es soll künftig jeweils der Einsatz von Alternativen zu den bisherigen Trolleybussen geprüft werden, die ohne Oberleitungen eingesetzt werden können, wie beispielsweise Hybrid-Busse.	Neu Möglichkeiten, welche die technologische Zukunft auch für Busse bietet, sollten ständig beachtet werden. Dies gilt insb. für die Dienstleistungserbringer (Transportunternehmen). So könnten z.B. Elektrobusse eingesetzt werden, welche nicht mehr an Oberleitungen gebunden sind.	Planungen laufen beim VVL zusammen mit der HSLU (Trolleybus, fahrleitungslose Fahrt: Fahrplan RBus-Linie 3 Würzenbach-Littau).	K
D_16	Stadt Luzern	D_16_17	134	ÖV-8	Zielkonflikt mit Förderung LV	Ein Ausbau des Busangebotes kann die Entwicklung im Radverkehr konkurrieren.	Bus und Langsamverkehr ergänzen sich. So sind viele Fahrgäste des öv meist am Start und Ziel der Reise mit dem LV unterwegs.	K
E_2	SVP Udligenswil	E_2_4	134	ÖV-9	Das K/N-Verhältnis und die Gesamtkosten der Busoptimierungen müssen nochmals überarbeitet bzw. optimiert werden.	Buspriorisierungen sind aus Sicht der SVP nur dort anzuwenden, wo sie auch sinnvoll sind. Denn es werden Massnahmen wie Busspuren umgesetzt, welche 24 h gelten, gesamthaft gesehen jedoch nur für kurze Zeit benötigt werden.	Buspriorisierungen werden dort und in dem Masse realisiert, dass ein substanzieller Nutzen für das Gesamtverkehrssystem resultiert.	K
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_4	134	ÖV-9	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Gesamtkosten der Buspriorisierungen müssen nochmals	Aus Sicht TCS sind die Buspriorisierungen nur dort anzuwenden, wo sie auch Sinn machen. Schliesslich werden hier Massnahmen umgesetzt	Buspriorisierungen werden dort und in dem Masse realisiert, dass ein substanzieller Nutzen für das Gesamtverkehrssystem resultiert.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					überarbeitet bzw. optimiert werden.	(Busspuren), die 24 Stunden gelten, gesamthaft gesehen jedoch nur immer kurzzeitig benützt werden.		
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_8	134	ÖV-8-3D	Betrieb/Netz: Hinzufügen: Die Einführung von Schnellbussen ist zu prüfen (z.B. Kriens - Ebikon)	Die Fahrzeiten durch die vielen Haltestellen nehmen laufend zu. Es wäre deshalb zu prüfen, ob nicht sogenannte S-Busse dieselbe Strecke mit weniger Halte bedient, die wiederum auf Umsteigeknoten abgestimmt sind.	Das Busangebot definieren die Planungen AggloMobil. Schnellbusse sind darin nicht vorgesehen. Mit RBus wird aber ein Konzept mit ähnlicher Zielsetzung verfolgt und aktuell umgesetzt,	NB
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_5	135	ÖV-11	Der Kanton soll sich bei den SBB für gute, internationale Zugverbindungen von und nach Luzern einsetzen.	Die Idee eines Fernbus-Terminals wird vom TCS begrüsst. Zusätzlich muss sich Luzern für eine gute Anbindung ans Fernverkehrsnetz der SBB einsetzen (ICE, TGV, EC). Davon profitieren Einheimische genauso wie Touristen.	Der öV-Bericht enthält die Forderung nach internationalen Bahnverbindungen. Diese werden jedoch eigenwirtschaftlich von SBB Fernverkehr angeboten und liegen nicht im Einflussbereich des Kantons.	K
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_9	135	ÖV-8-3D	Qualitative Bewertung: Grosse Relevanz statt mittlere	Die Durchmesserlinien entlasten das Zentrum.	Die Relevanz muss auch im Vergleich zu anderen Massnahmen im AP betrachtet werden.	NB
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_6	137	ÖV-9.1 ÖV-9.2	Buspriorisierung / Massnahmen ÖV	Die Massnahmen zur Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Busverkehrs werden unterstützt und begrüsst. Mit Schreiben der Dienststelle vom 23. März 2016 wurde über die Planerarbeiten für die Massnahmen im Zusammenhang mit dem ÖV auf der Kantonsstrasse K15a Emmen / Rothenburg informiert. Der Umfang resp. der Perimeter der Planungsarbeiten ist jedoch ungenügend resp. unklar beschrieben. Der Planungspereimeter muss eindeutig definiert werden.	Perimeter wird angepasst mit Abschnitt Hasenmoosstrasse. Zuständigkeiten (Hoheit) gemäss Strassengesetz.	B
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_7	137	ÖV-9.1c-3A	Sollte die Massnahme ÖV-9.1c-3A keinen Ausbau als Bushub Sprengi (Emmen) mit Zusammenführung der drei Haltepunkte beinhalten, müsste diese entsprechend ergänzt werden.	Ergänzend zur wichtigen Buspriorisierung ist der Ausbau als Bushub Sprengi (Emmen) mit Zusammenführung der drei Haltepunkte anzustreben damit die Attraktivität für ÖV-Benutzer (u.a. für Linie 13) gesteigert werden kann.	Die durchgeführten Studien zeigen eine dezentrale Lösung mit guten Verbindungen als Bestvariante.	NB
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_8	137	ÖV-9.1f-3A	Sollte die Massnahme ÖV-9.1f-3A keine Radwegverbindung Zentrum Rothenburg bis Sprengi (Emmen)	Ergänzend zur wichtigen Buspriorisierung ist eine sichere Radwegverbindung Zentrum Rothenburg bis Sprengi (Emmen) anzustreben.	Gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2015 - 2018 Plan Nr. 88 sind im Abschnitt Autobahnanschluss Emmen-Nord - Kriesel Bösfeld RVA enthalten. Der Abschnitt Bösfeld bis Zentrum Rothenburg (exkl.) sind im RRK	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					beinhalten, müsste diese entsprechend ergänzt werden.		bestehenden RVA ausgewiesen.	
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_1	137	ÖV-9.1	Infrastruktur Gisikon Bahnhof, ÖV Betrieb Netzerweiterung Perlen-Gisikon, ÖV Infrastruktur Knotenpunkt Reussbrücke, ÖV	Bauliche Anpassungen auf der Strecke sowie für Anpassungen beim Wendepunkt Gisikon Bahnhof aufnehmen. Zusätzlicher Beitrag für den Betrieb in der Einführungsphase während den ersten fünf Jahren. Im Bereich Reussbrücke sind zwingend attraktive Umsteigemöglichkeiten zu realisieren. Einerseits, damit die Verbindung Seetal, Perlen, Buchrain, MoS, etc. gut mit dem ÖV erschlossen wird. So wie es jetzt ausgestaltet ist, findet die Erschliessung des Seetals/Inwil mit M0S ohne Buchrain statt.	Anpassungen auf der Kantonsstrasse sind im Projekt Dorfausbau Root berücksichtigt. Die Anpassungen auf der Gemeindestrasse fällt in die Zuständigkeit der Gemeinde. Projekt öV-Umsteigebeziehungen im Bereich Reussbrücke sind in Prüfung.	TB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_14	137	ÖV-9.1C-3A	Signatur bis Sonnenplatz.	Signatur anpassen an Beschreibung.	Signatur wird angepasst.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_49; E_5_44; F_10_44; F_16_43	137	ÖV-9.1	Lücken der Priorisierung schliessen grundsätzliche Buspriorisierung	Lücken in der Buspriorisierung müssen geschlossen werden. Zum Beispiel auf der Zürichstrasse und zwischen Reussbühl und Kreuzstutz muss der Bus konsequent priorisiert werden, als Möglichkeit mit Lichtsignalen. Der Bus muss grundsätzlich priorisiert werden, damit er auch in der HVZ gleich schnell ist wie an Randstunden. Mit diesen Massnahmen wird der ÖV tatsächlich attraktiver. Es gibt nichts mühsameres als mit und v.a. wegen dem MIV im Stau zu stehen.	Zürichstrasse: öV-Förderung wird mit dem Projekt GVK und Spange Nord bearbeitet. Reussbühl - Luzern: Der ganze Strassenabschnitt ist im Bauprogramm resp. in den Aggloprogrammen 1 und 2G enthalten.	NB
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_50	137, 155ff	MIV-2	Verzicht auf Massnahme (evtl. starke Optimierung zu einem Tunnel)	Das Quartier Hochwacht liegt in der Innenstadt Luzerns mit höherer Wohndichte als der Schweizerhof oder die Seebücke. Die Spange Nord führt zu einer unerträglichen Mehrbelastung des Quartiers, verbunden mit einer massiven Verschlechterung der Lebensqualität. Völlig unverständlich ist, dass aus Gründen des Denkmalschutzes (Friedhof) ein Tunnel für CHF 90 Mio. geplant ist,	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Spangen Nord mit Massnahmen für den öv sind Bestandteil des kant. Richtplans, des Aggloprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>im Wohnquartier (Lärm, Luft und Schulwege) jedoch nichts dergleichen.</p> <p>Im Norden beeinträchtigt die geplante Spange den Zugang und die Ruhe zum Naherholungsgebiet Reuss-Rotsee und führt zu einer Verstärkung der Trennwirkung durch eine mehrspurige Strasse.</p> <p>Wir können das Argument der Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum nicht nachvollziehen, wohnt doch der geringste Teil der Bevölkerung in diesem Zentrumsperimeter. Warum sollen zur verkehrlichen Entlastung des touristischen Stadtkerns die zentrumsnahen Wohn- und Naherholungsgebiete zerstört werden?</p> <p>Die angestrebte Steigerung der Lebensqualität und die Verbesserungen für den LV sowie den Busverkehr können mit einem Verkehrsmanagement (unter anderem Dosierungen, Temporeduktionen, PP-Restriktionen usw.) einfacher und günstiger erreicht werden.</p>		
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_6	137	MIV-1-3	Stadt und Kanton müssen sich öffentlich, geschlossen und proaktiv für das Gesamtsystem Bypass Luzern sowie die Spangen Nord/Süd einsetzen. Im Bericht ist aufzuzeigen, was dafür konkret unternommen wird.	Der TCS vertritt die Meinung, dass der Kanton Luzern bzw. die Region Zentralschweiz in diesen Projekten beim Bund zu wenig ausgeprägt wahrgenommen wird.	Der Bypass und die Spange Nord mit Massnahmen für den öV sind Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes bzw. des Bauprogramms für die Kantonsstrassen. Der Kantons Luzern ist in der Projektorganisation Gesamtsystem Bypass vertreten. Die Entscheidung über die Realisierung ist Abhängig der Finanzen des Bundes und der Bundesversammlung.	NB
F_5	IG Seetalstrasse, Emmenbrücke	F_5_1	137	MIV-5	Der Fokus bei den Variantenstudien soll auf die der Seetalstrasse anschliessenden Knoten gelegt werden. Gleichzeitig soll eine Verbesserung der Ortsdurchfahrt Emmen	Die Ausgangslage/Zielsetzung ist im Massnahmenblatt richtig beschrieben. Wir bezweifeln jedoch, dass die angedachte Umfahrung des Dorfes Emmen eine echte Verbesserung der Strassenverkehrsverhältnisse bringt,	Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2015 - 2018 im Topf B enthalten. Das Variantenstudium wurde gestartet. In diesem werden sämtliche möglichen und bekannten Varianten aufgezeigt und bearbeitet. Für die Bestvariante ist dann ein Vor-, Bau- und Auflageprojekt zu erarbeiten welches öffentlich	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					eingehend geprüft werden. Die Umsetzung der Massnahme soll in die Gruppe A verlegt werden.	<p>wenn nicht gleichzeitig (oder vorher) der Verkehrsknoten Seetalstrasse-Autobahnzubringer Grüeblichachen (beim Schwanderhof) und der Knoten Oberhofe (Gemeinde Inwil) massgeblich so aus- oder umgebaut werden, dass sie bedeutend mehr Verkehrsmengen aufnehmen können. Diese beiden Knoten sind leistungsbegrenzend, nicht die Ortsdurchfahrt durch Emmen.</p> <p>Aus unserer Sicht ist zudem entscheidend, dass die Ortsdurchfahrt durch Emmen für alle Verkehrsarten und die Anwohner verbessert werden kann (Verkehrssicherheit, Querungen, Lebensqualität). Ein Ausbau dieser bestehenden Achse wird zudem günstiger zu erstellen sein, als die angedachte Umfahrung. Darüber hinaus wird sie kaum Kulturland beanspruchen, was im heutigen politischen Umfeld als wesentliches Element zu gewichten ist.</p> <p>Mit der Priorisierung der Massnahme sind wir nicht einverstanden. Gemäss kt. Strassenbauprogramm sollen demnächst die Variantenstudien erstellt werden. Es ist nicht verständlich, dass darauf folgend nicht mit der Umsetzung begonnen werden kann. Das Kosten-Nutzenverhältnis wird sich ohne Umfahrung deutlich verbessern. Die Priorität muss nach unserer Auffassung auf die Stufe A vorgeschoben werden können.</p>	aufzulegen ist. Die Kreditbewilligung erfolgt gemäss den Kompetenzen. Die Planungsphasen und das Bewilligungsverfahren entsprechen dem Zeitplan gemäss AP 3G.	
F_14	Sprengivereinigung Emmenbrücke	F_14_2	137	ÖV-9.1C-3A	Rücksichtnahme auf die Kundenparkplätze des lokalen Gewerbes	Die Sprengi ist das Quartierzentrum der Region Emmen Nord. Die vielen Geschäfte am Sprengiplatz sind auf Kundenparkplätze angewiesen. Ein Wegfall der bereits spärlich vorhandenen Parkplätze wäre ein radikaler Einschnitt für das Gewerbe.	Die Zufahrten und Bauten und Anlagen im Unterabstand Kantonsstrassen werden mit dem Kantonsstrassenprojekt bearbeitet. Antrag nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms.	NB
G_2	Christian Meister	G_2_4	137	ÖV-9.1C-3A	Rücksichtnahme auf die Kundenparkplätze des	Die Sprengi ist das Quartierzentrum der Region Emmen Nord. Die vielen	Die Zufahrten und Bauten und Anlagen im Unterabstand Kantonsstrassen werden mit dem	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					lokalen Gewerbes	Geschäfte am Sprengplatz sind auf Kundenparkplätze angewiesen.	Kantonsstrassenprojekt bearbeitet. Antrag nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms.	
E_2	SVP Udligenswil	E_2_5	138	MIV-1	Die Kosten von 90 Mio. Fr. für div. LV-Massnahmen müssen nochmals mit dem tatsächlichen Bedürfnis der potentiellen Nachfrager abgestimmt werden.	Es ist aus Sicht der SVP mehr als fraglich, ob das prognostizierte Wachstum des LV die Gesamtheit dieser hohen Investitionen rechtfertigt.	Die strategische Planung und somit auch die Gesamtverkehrspolitik werden im Kantonalen Richtplan festgelegt. Die Massnahmen zugunsten LV entlang Kantonsstrassen werden im Bauprogramm mit Aufnahme der Vorhaben ins Bauprogramm für die Kantonsstrassen durch den Kantonsrat bestimmt.	NB
F_3	Touring Club Schweiz, Luzern	F_3_7	138	LV-1	Die Kosten von 90 Millionen Franken für diverse Massnahmen des Langsamverkehrs müssen nochmals mit dem tatsächlichen Bedürfnis der potentiellen Nachfrager abgestimmt werden.	Der TCS stellt in Frage, ob das prognostizierte Wachstum des Langsamverkehrs die Gesamtheit dieser hohen Investitionen rechtfertigt.	Für die Förderung des LV– wichtige Zielsetzung des AP LU – sind auch entsprechende Investitionen nötig. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist im AP LU aufgezeigt.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_18	141	ÖV-9.2	Bei Massnahmenbeschrieb: Ergänzung: bei Spitalstrasse(West)-Kreuzstutz: Realisierung 2017 Unter Sonstiges: Betriebs – und Gestaltungskonzept (2016)	Das Vorprojekt ist erarbeitet, und die Kreditbewilligung durch das städtische Parlament ist erteilt. BGK liegt noch nicht vor, Hinweis streichen.	Ergänzung bzw. Anpassung wird vorgenommen.	B
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_51	141	ÖV-9.2	Bemerkung: Die Buspriorisierungsmassnahmen auf der Spitalstrasse sind begrüssenswert.	Die Beeinträchtigung des Busbetriebes auf der Spitalstrasse ist auch stark vom Verkehrszustand auf der Friedental-, Vallaster- und der Zürichstrasse sowie am Kreisel Kreuzstutz abhängig. Eine punktuelle Verbesserungsmassnahme hilft, gesamthafte Betrachtungen über eine ganze Linie würden den Busbetrieb und die ÖV-Attraktivität jedoch deutlich verbessern.	Wird zur Kenntnis genommen.	K
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_6	142	ÖV-9.2G-3A	Zusätzlich muss folgende Bezeichnung hinzugefügt werden: Kriens, öv-Bevorzugung Motelstrasse, Busspur (Gde.-Str.) / Realisierung ab 2019	Die Buslinie 21 via Motelstrasse fehlt als Massnahme.	Die Motelstrasse in Kriens ist im AP LU 2G bereits als A-Massnahme erfasst (Realisierung 2015 bis 2018) und muss im AP LU 3G nicht nochmals erwähnt werden.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_8	142	ÖV-9.2D-3A	Unter Kosten ist der Betrag von 3.0 Mio. Fr. auf 5.5 Mio. Fr. zu erhöhen.	Die Kosten sind zu tief veranschlagt.	Die Kosten werden angepasst.	B
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_9	142	ÖV-9.2F-3A	Betroffen ist die Buslinie 14 (ehemals 31). Dies ist im Bericht anzupassen.	Im Bericht wird die alte Linienbezeichnung verwendet.	Wird aktualisiert.	B
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_10	142	ÖV-9.2F-3A	Die Realisierung ist vor 2019 vorzusehen (auf Fahrplanwechsel 2018 im Dezember 2017).	Die Einführung hängt primär von der Steuerung der Lichtsignalanlage am Knoten Eichhof ab und kann daher unabhängig von der Realisierung der Südallee erfolgen. Die Etappierung und zeitlichen Abhängigkeiten der Südallee sind noch nicht geklärt.	In Absprache mit der Gemeinde wird die Massnahme in der A-Liste belassen.	NB
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_7	143	ÖV-9.2G-3A	Unter Kosten ist die Motelstrasse wie folgt aufzuführen: Kriens, öV-Bevorzugung Motelstrasse, Busspur (Gde.-Str.): 1.5 Mio. Fr.	Die Buslinie 21 via Motelstrasse fehlt als Massnahme.	Die Motelstrasse in Kriens ist im AP LU 2G bereits als A-Massnahme erfasst (Realisierung 2015 bis 2018) und muss im AP LU 3G nicht nochmals erwähnt werden.	NB
D_18	Gemeinde Kriens	D_18_11	143	ÖV-9.2F-3A	Die Kosten der Massnahme sind auf 0.5 Mio. Fr. herab zu setzten.	Die Kosten sind zu hoch veranschlagt. Es liegt ein Projektentwurf vor, der von deutlich niedrigeren Kosten ausgeht, als die 1.5 Mio. Franken.	Die Kosten werden angepasst.	B
B_5	Kanton Obwalden	B_5_1	149	ÖV-10	Qualitative Bewertung: Geringe statt mittlere Relevanz	Die ÖV-Infrastrukturen, v.a. die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	Fernbusse sind Teil des Mobilitätsangebots. Ähnlich SBB-Fernverkehr werden diese Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben. Fernbusse können das öV-Netz ergänzen, wie auch das BAV kürzlich feststellt (https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/internationaler-linienbusverkehr.html): „Der grenzüberschreitende Linienbusverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung zum übrigen öffentlichen Verkehr.“	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz	F_11_10	144	ÖV-10	Bei Ausgangslage zweiter Abschnitt: Erster Satz weglassen: Zwischen dem Am Schluss dieses Abschnittes ergänzen: Für ein Depot für Dieselfahrzeuge ist ein weiterer Standort zu suchen.	Die heutigen Depotzu-/wegfahrten über das Nadelohr Langensandbrücke führt zwischen Bundesplatz und Kantonalbank zu Staus. Depotaufteilung in heutigen Standort und Standort für Dieselfahrzeuge zwingend nötig.	Der geplante Depotstandort in Root wird ins AP LU 3G aufgenommen.	TB
F_11	Pro Bahn Sektion	F_11_11	146	ÖV-10-3A	WK4: weglassen	Die heutigen Depotzu-/wegfahrten über das Nadelohr	Die vier WK sind vom Bund vorgegeben.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Zentralschw eiz					Langensandbrücke führen zwischen Bundesplatz und Kantonalbank zu Staus (Busstaus). Depotaufteilung in heutigen Standort und separaten Standort für Dieselfahrzeuge zwingend nötig.		
D_3	Gemeinde Rothenburg	D_3_9	147	ÖV-11	Die Fernbusse müssen zwingend an einen S-Bahn-Hub angebunden werden. Auf ein Fernbus-Terminal in der Stadt Luzern ist zu verzichten. Das Massnahmenblatt ist entsprechend zu ergänzen.	Siehe Begründung D_3_4 Tab. Bericht	Der Fernbusterminal ist optimal an den öv anzubinden. Dies ist sogar Thema in nationalen Verordnungen (745.11, Verordnung über die Personenbeförderung). Erwähnte Planungen zu diesem Thema werden diesem Umstand Rechnung tragen müssen.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_19	147	ÖV-11	Anpassungen/Ergänzungen im Massnahmenbeschrieb, 2. Abschnitt: Dominiert ist der Markt durch zurzeit durch viele kleine Anbieter. Die Professionalisierung streitet <u>schreitet</u> aber rasch voran... ...Die Fernbusdestination Luzern ist dabei kein <u>ebenfalls ein Thema. Der Fokus der Arbeit liegt aber auf dem Gruppentourismus mit Bezug zur Innenstadt.</u> Federführung: <u>Stadt Luzern/vif</u> Beteiligte Stellen: VVL, Fernbusanbieter, <u>Stadt Luzern</u> Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <u>Konzept Carparkierung Stadt Luzern (GV-3)</u>		Wird aktualisiert, wobei der Fernbus nicht nur Bezug zur Innenstadt hat. Er bindet internationale Ziele ab Luzern an, ist damit für die ganze Agglomeration oder gar Kanton relevant.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern;	E_4_52; E_5_45; F_10_45	147	ÖV-11	Vernetzung mit regionalem öv Terminal in der Agglomeration Luzern	Fernbusangebote sind kritisch zu hinterfragen. Sie generieren eine nicht-nachhaltige Mobilität, der CO2-Ausstoss ist hoch, die	Fernbusse sind Teil des Mobilitätsangebots. Ähnlich SBB-Fernverkehr werden diese Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben. Fernbusse können das öv-Netz ergänzen, wie	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	VCS, Luzern; WWF Luzern					Lärmbelastung steigt und die Strassen werden zusätzlich durch motorisierten Verkehr belastet. Fernbusse scheinen ein Bedürfnis zu sein und sind nun ein wichtiger Bestandteil des internationalen Verkehrs. Ein Busterminal muss mit dem regionalen öV verbunden und in der Agglomeration angeboten werden.	auch das BAV kürzlich feststellt (https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/theme/n/alphabetische-themenliste/internationaler-linienbusverkehr.html): „Der grenzüberschreitende Linienbusverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung zum übrigen öffentlichen Verkehr.“	
F_2	BSA Zentralschw eiz Luzern	F_2_3	147	ÖV-11	Bei der Massnahme „Fernbus (inkl. Terminal)“ wird der Nutzen und die sich daraus ergebenden verkehrstechnischen Konsequenzen für die Stadt Luzern in Frage gestellt. Es wird beantragt diese Massnahme auf eine periphere Fernbushaltestelle (z.B. Raststätte Neuenkirch) zu beschränken und keinen Zustieg in der Stadt Luzern zu fördern.	Es stellt sich wie beim Verkehrskonzept für den (Car) Tourismus in der Stadt Luzern grundsätzlich auch hier die Frage nach einer innerstädtischen Obergrenze für Reiseautos. Eine innerstädtische Lösung steht ausser Frage, da der bereits jetzt existierende (Car) Tourismus seine Verträglichkeitsobergrenze erreicht hat. Eine periphere Lösung (z.B. Raststätte Neuenkirch) mit guter ÖV-Anbindung in die Stadt Luzern wird als möglich erachtet. Zudem wird hinterfragt, ob die Massnahme „Fernbus“ mit dem zukünftigen Ausbau der Bahn konfligiert.	Der Fernbusterminal ist optimal an den öV anzubinden. Dies ist sogar Thema in nationalen Verordnungen (745.11, Verordnung über die Personenbeförderung).	NB
F_11	Pro Bahn Sektion Zentralschw eiz	F_11_12	148	ÖV-11	Beim Fazit: Die ersten beiden Sätze sind wegzulassen.	Die ÖV-Infrastrukturen, vor allem die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	Fernbusse sind Teil des Mobilitätsangebots. Ähnlich SBB-Fernverkehr werden diese Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben. Fernbusse können das öV-Netz ergänzen, wie auch das BAV kürzlich feststellt (https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/theme/n/alphabetische-themenliste/internationaler-linienbusverkehr.html): „Der grenzüberschreitende Linienbusverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung zum übrigen öffentlichen Verkehr.“	NB
G_1	H. Ackermann					Verkehrsmassnahmen Etappe 1 AP, Vorschläge, Eisenbahn: - Umnutzung des seit Jahrzehnten (Aufgabe Güterbahnhof) nicht mehr betriebsnotwendigen (s.a. Planungsbericht Durchgangsbahnhof S. 40) Geleisefeld unter und südlich angrenzend an das Parkhaus Frohburg. - Verhandlungen mit SBB	Die Bahnplanung Luzern ist in zahlreichen Planungen aufgearbeitet (siehe www.vvl.ch). Das Resultat findet sich im regierungsrätlichen Planungsbericht B5 vom 08.09.2015.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>Immobilien/Bund: Nutzung des Areal durch die Stadt im Baurecht: Salle modulare auf Erweiterung der bestehenden Überdachung des Geleisefeld, Carparkplätze auf Niveau Geleisefeld, unterirdisch (Abtiefung Tiefbahnhof 16 m): Serviceeinrichtungen, Parkplätze PW, Velos.</p> <p>Federführung Verhandlungen: Kanton.</p> <p>Bestehender Durchgangsbahnhof Ebikon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inbetriebnahme als zusätzlicher Bahnhof für die rechtsufrige Innenstadt und Agglomeration - Pflichthaltestelle für alle Züge nach/von Zürich - Entlastung: des bestehenden Sackbahnhofs von Umsteigeverkehr des Bahnhofplatz von Zu- und Wegbringerbussen - bei Bedarf: Entlastungszüge in Richtung Zürich ab Bahnhof Ebikon - keine Mehrbeanspruchung der einspurigen Rotseestrecke im Vergleich zu heute. <p>2. Etappe Tangentialverbindung Horw – Zürich als nachfrageorientiertes Erstprojekt</p> <ul style="list-style-type: none"> - direkte Verbindung der auf der WO-Achse gelegenen Zentren Horw-Kriens-Luzern-Ebikon-Richtung Zürich, ohne Umsteigen - keine Wendemanöver im Sackbahnhof Luzern - in einen allfälligen Durchgangsbahnhof integrierbar - im Vergleich zu aktuell keine Mehrbelastung der einspurigen Rotsee-strecke - allfällig notwendige Entlastungszüge ab Bahnhof Ebikon. Ebenfalls ohne Mehrbelastung der Rotseestrecke. - Entlastung von Bahnhofplatz, Seebrücke, Schweizerhofquai von 		

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<p>ZU-und Wegbringerbussen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof Horw: Umsteigebahnhof von Schmalspurzentralbahn – Normalspurnetz; Entlastung des weiterbestehenden Sackbahnhof Luzern - Bahnhof Steghof: auf bestehendem südlichem Bahnhofareal. Als S-Bahnhaltestelle geplant. (NLZ 8/3/16) <p>Notwendige Streckenbauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doppelspuriger Normalspur-Neustadtunnel Bahneinschnitt Ahornstrasse -Steghof - Zusätzliches Normalspurgeleise auf bestehendem Schmalspurstrasse. Ein Trasse ist bereits mit beiden Geleisen ausgerüstet. <p>Durchgangsbahnhof Konzeptionelle Wunsch-/Sollkriterien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrt aller Züge aus/in alle Richtungen über gemeinsame Wendeschleife. - Nutzbar als Durchgangsbahnhof für NS und WO-Achse. - alle Perrons auf gleicher Ebene - Integration zb in die Wendeschleife. Zusätzliches Schmal-spurschienenpaar auf der Wendeschleife. s. Planskizzen Beilage 4 <p>Alternativ kommen nur 2 Standorte in Frage</p> <ul style="list-style-type: none"> - bestehender Sackbahnhof - Bahnhof Luzern Nord (am Sedel) <p>Eine seriöse Kosten-Nutzenanalyse ist als Entscheidungsgrundlage unabdingbar.</p> <p>Allfälliger späterer Ausbau des geplanten Sackbahnhofs unter dem Sackbahnhof zum Durchgangsbahnhof (Etappierung)</p> <p>Es bleiben:</p>		

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						<ul style="list-style-type: none"> - der falsche, den heutigen tatsächlichen Gegebenheiten nicht Rechnung tragende, Standort des milliardenteuren Bauwerks - die den Grundsätzen von Wissenschaftlichkeit, Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit, Verhältnismässigkeit zuwiderlaufende Politisierung des Sachgeschäftes Mobilität. - milliardenteure Fehlinvestitionen zulasten von Nettosteuerzahlern, Leistungsträgern und Teilnehmern am Wertschöpfungsprozess. - der Missbrauch von Mobilitätsfragen für die Durchsetzung ideologischer gesellschaftspolitischer Zielsetzungen. <p>Fahrpläne Eisenbahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - bedarfs- und nachfragegerechte Gestaltung der Fahrpläne - Wo tageszeitlich keine ausreichende Nachfrage/Auslastung muss eine Ausdünnung möglich bleiben - Der geplante ganztägige 7'-Takt zwischen Luzern und Horw (Hergiswil?) ist zu überprüfen. <p>S-Bahnhaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Doppelspurigkeiten mit Bushaltestellen 		
G_1	H. Ackermann					<p>Verkehrsorganisation Stadtgebiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laufende OeV-Projekte (System R-Bus, Bushub Kriens/Mattenhof NLZ 9/3/16): Fortsetzung - Zu- und Wegbringerbuslinien zu den Bahnhöfen: Neuausrichtung Rechtes Ufer – Bahnhof Ebikon Linkes Ufer – Bestehender Sackbahnhof Luzern Bahnhofplatz : - Für alle OeV-Busse nur noch Durchfahrtshaltestellen - Ersatzlose Aufhebung der Wartezone für Busse. Verlegung der War-tezonen weg vom Bahnhofplatz 	<p>Die Bahnplanung Luzern ist in zahlreichen Planungen aufgearbeitet (siehe www.vvl.ch). Das Resultat findet sich im regierungsrätlichen Planungsbericht B5 vom 08.09.2015.</p> <p>Die Busplanung ist in AggloMobil festgehalten und vom zuständigen Verbundrat genehmigt (Siehe www.vvl.ch/agglo mobil).</p>	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						- Wendeschleife bleibt - Neugestaltung Bahnhofplatz/ Europaplatz (Modifikation Vorschlag Kanton Planungsbericht Durchgangsbahnhof S. 22)		
G_1	H. Ackermann					<p>Schwanenplatz: Wirksame Entlastung von Touristenbussen nur mit geplantem Parkhaus Musegg möglich. Wie jeder andere Nutzer von Verkehrsmitteln, wollen auch Touristen ohne Umsteigen möglichst nahe an das gewünschte Ziel gebracht werden.</p> <p>Parkhäuser in der Innenstadt: In der Innenstadt Wohnhafte haben das gleiche Recht auf Nutzung eines von Privaten erstellten Parkplatzes, wie ausserhalb der Innenstadt Wohnhafte. Die politisch motivierte Verhinderung des Baus von Parkgeschossen und Parkhäusern durch private Investoren, das Umfunktionieren öffentlicher Parkplätze zu Anwohnerparkplätzen und die ersatzlose Aufhebung bestehender öffentlicher Kunden- und Besucherparkplätzen bedarf dringend einer gerichtlichen Klärung. Ruhender Verkehr ist kein Mehrverkehr.</p> <p>Busspuren: Die Realisierung der Massnahmen «Verkehrsentlastung Innenstadt» (s.v.) vorausgesetzt, werden sich Busspuren vermutlich als überflüssig erweisen.</p>	Beim Parkhaus Musegg handelt es sich um ein privat finanziertes Projekt, welches von der Stadt unterstützt wird. Das Projekt hat noch diverse Hürden zu nehmen und ist nicht ganz unumstritten. Die Stimmbevölkerung wird im Rahmen der für das Parking notwendigen Zonenplananpassung Gelegenheit haben, das Projekt zu befürworten oder abzulehnen. Unabhängig davon ist die Stadt an der Erarbeitung eines Carparkierungskonzepts und eines Grundkonzepts Parkierung. Die Resultate sollten Ende 2016 resp. anfangs 2017 vorliegen. Die Busspuren leisten einen wichtigen Beitrag zur Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Dies ist wichtig, denn das zunehmende Mobilitätsbedürfnis kann aufgrund des beschränkten Platzangebotes primär mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln bewältigt werden. Dazu gehört vor allem der öffentliche Verkehr.	K
G_1	H. Ackermann					Durchgangsbahnhof Luzern, Variante H. Ackermann Variante Durchgangsbahnhof Luzern Nord Sedel (Plan beiliegend) - ganzer Bahnhof geländeangepasst komplett überdacht - ganze Überdachung begrünt - ergänzt mit normalspuriger Tangentialverbindung ab Bahnhof	Die Bahnplanung Luzern ist in zahlreichen Planungen aufgearbeitet (siehe www.vvl.ch). Das Resultat findet sich im regierungsrätlichen Planungsbericht B5 vom 08.09.2015	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Horw durchgehend bis Zürich - Durchgangsbahnhof Steghof zur Bedienung der linksufrigen Innenstadt an See und Reuss		
G_1	H. Ackermann					Vorschlag Neugestaltung Bahnhofplatz (Plan beiliegend) - Verkehrsorganisation (s.a. Planungsbericht Kanton Durchgangsbahnhof S. 22). - Aufhebung Wartezone für OeV-Busse - Zusammenlegung Bahnhofplatz/Europaplatz. Strassenverkehrsfrei. - mit/ohne Erhalt Bahnhofparking.	Die Bahnplanung Luzern ist in zahlreichen Planungen aufgearbeitet (siehe www.vvl.ch). Das Resultat findet sich im regierungsrätlichen Planungsbericht B5 vom 08.09.2015	NB
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_2	151		Perlen, Nordausfahrt Industriegebiet Neuer Autobahnanschluss in Richtung A14 - St. Katharinen, Inwil	Ziel muss es sein, die LKW vom Rooter Perlengebiet nicht alle auf den Anschluss Buchrain zu leiten. Die ESP Perlen Vorgaben sind längst überschritten und hemmen unnötig weiteres Wachstum (siehe Ortsplanungsrevision, die aufgrund des Hemmschuhs „Abstimmung Siedlung/Verkehr“ praktisch erstarren lässt). Daher muss der Industrieverkehr über Root geführt werden. Das LKW-Fahrverbot auf der Gemeindestrasse Root — Perlen ist zu entfernen. Eine Gemeindestrasse von regionaler Bedeutung darf nicht mit einem LKW-Fahrverbot belegt sein. Zur Entlastung muss ein neuer Autobahnanschluss für die LKWs in Richtung A14 realisiert werden.	(siehe auch D_6) LKW_Fahrverbot: Die Signalisation betrifft das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und somit nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms. Neuer Autobahnanschluss: Zuständigkeit Bund und somit nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms. Die Gesamtverkehrspolitik und die Funktion der Nationalstrassen als Grunderschliessung des Kantons Luzern sind im Kantonalen Richtplan festzulegen. Zuständigkeit für neue Autobahnanschlüsse beim Bund.	NB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_15	151	MIV-1/MIV-2	Die Wirkung durch die Realisierung der Massnahmen MIV-1 und MIV-2 auf das Strassennetz Luzern Nord sind aufzuzeigen.	Mit der Realisierung des Bypass Luzern (MIV-1) und der Spange Nord werden die MIV-Kapazitäten ausgebaut. Im AP wird nicht aufgezeigt, welche Auswirkungen der voraussichtliche Mehrverkehr auf das Strassennetz Luzern Nord haben wird.	Der Bypass mit Spange Nord und Massnahmen für den öV sind Bestandteile des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes. Die Spange Nord ist zudem im Bauprogramm für Kantonsstrassen enthalten.	NB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern;	E_4_53; E_5_46; F_10_46	151	MIV-1	Gesamtsystem Bypass: 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 Bypasses nicht verhältnismässig.	Der Bypass ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	WWF Luzern					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.		
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_54	151	MIV-2-3C	Der Autobahnanschluss auf Stadtgebiet beim Lochhof soll nicht gebaut werden. Auf die „Verbindung Richtung Friedentalstrasse / Schlossberg mit neuem Tunnel sowie Strassenausbau“ S. 155, ist zu verzichten.	Ziel dieser Massnahme ist eine „Entlastung der Innenstadt vom MIV“; sie dient der „Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum“. Dafür wird zusätzlicher Verkehr in die Quartiere Hochwacht und Maihof geleitet und die Bevölkerung dadurch in den Bereichen Gesundheit (Lärm, Luftverschmutzung etc.) und Sicherheit (Fussgänger und Veloverkehr) stark belastet. Der Bericht hält fest: „Durch die Verlagerung des Verkehrs um das Stadtzentrum werden die gefahrenen Kilometer des MIV insgesamt zunehmen, insb. entlang der Spange“, S. 157. Die entlasteten Zentrumsstrassen haben hauptsächlich eine kommerzielle Bedeutung, z.B. für den Tagestourismus und die Erreichbarkeit der Uhren- und Schmuckgeschäfte; die Mehrheit der Bevölkerung Luzerns lebt in den angrenzenden Quartieren, siehe LuStat „Ausgewählte Bevölkerungskennzahlen 2014, Luzerner Stadtkreise und Quartiere“. Die geplanten Verkehrsmassnahmen bringen massiv mehr Verkehr in die Quartiere; die Lebensqualität der ständigen Bevölkerung wird damit deutlich verschlechtert.	Die Spange Nord mit dem Anschluss Lochhof ist Bestandteil des kant. Richtplans, des Aggloprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB
F_7	Gewerbeband Kt. Luzern	F_7_3	151	MIV-1-3	Stadt und Kanton müssen sich öffentlich, geschlossen und proaktiv	Es ist zu befürchten, dass der Kanton Luzern bzw. die Region Zentralschweiz in diesen Projekten	(siehe F_3) Der Bypass und die Spange Nord mit Massnahmen für den öV sind Bestandteil des	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					für das Gesamtsystem Bypass Luzern sowie die Spangen Nord/Süd einsetzen. Im Bericht ist aufzuzeigen, was dafür konkret unternommen wird und in welchem Zeithorizont.	beim Bund zu wenig ausgeprägt wahrgenommen wird. Zudem ist insbesondere beim Projekt Spange Nord mit Widerstand von Bevölkerung und Politik zu rechnen. Es gilt deren Notwendigkeit und Vorteile aufzuzeigen.	kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes bzw. des Bauprogramms für die Kantonsstrassen. Der Kantons Luzern ist in der Projektorganisation Gesamtsystem Bypass vertreten. Die Entscheidung über die Realisierung ist Abhängig der Finanzen des Bundes und der Bundesversammlung.	
B_2	Kanton Nidwalden	B_2_9	152	MIV-1	Unter „Koordinationsstand; Aufnahme in den Kantonalen Richtplan“ ist zu präzisieren, dass sich die Angabe (Kap: M2; KA: M2-1) lediglich auf den Kantonalen Richtplan des Kantons Luzern bezieht: Aufnahme in den Kantonalen Richtplan LU.	Der Verweis auf Kap: Kap: M2; KA: M2-1 gilt lediglich für den Kantonalen Richtplan des Kantons Luzern.	Präzisierung wird vorgenommen.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_55; E_5_47; F_10_47	155	MIV-2	Spange Nord: streichen	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. Zudem würde die Spange bestehende Quartiere beeinträchtigen und die Belastung durch Mehrverkehr erhöhen. Städtebaulich macht diese Massnahme keinen Sinn.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Spange Nord ist Bestandteil des kant. Richtplans, des Aggloprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB
D_12	Gemeinde	D_12_16	156	MIV-2	Die Beurteilung der	Die vorgesehene Verknüpfung der	Die verkehrlichen Auswirkungen werden im	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Emmen				Wirkungen hat nicht nur hinsichtlich des Stadtzentrums zu erfolgen, sondern auch hinsichtlich des Gebiets Luzern Nord.	Spange Nord zur Kantonsstrasse im Raum Fluhmühle dürfte insb. auf die Verkehrszunahme im Raum Seetalplatz Auswirkungen haben.	Projekt Spange Nord mit Massnahmen für den öV bearbeitet.	
E_4	SP Kt. Luzern	E_4_65		MIV-2-3C	Karte MIV: Flankierende Massnahmen ausweiten auf Zürichstrasse – Löwenplatz.	Der Autobahnzubringer „Spange Nord“ würde auch das Gebiet Zürichstrasse-Löwenplatz-Luzernerhof massiv belasten, sodass auch dort FlaMa benötigt würden.	Der Abschnitt Schossberg - Luzernerhof ist im Perimeter Flama Spange Nord mit Massnahmen für den öV enthalten. Die erforderlichen verkehrlichen Massnahmen sind berücksichtigt. Bezüglich Aufwertung Strassenraum wäre ein entsprechendes Projekt für eine Aufnahme ins nächste Bauprogramm für die Kantonsstrassen durch die Standortgemeinde zu beantragen.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_56; E_5_48; F_10_48	158	MIV-3	Spange Süd: streichen	Vgl. Spange Nord	Die Spange Süd ist Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB
D_16	Stadt Luzern	D_16_20	159	MIV-3	Finanzierung: Anteil Gemeinde = 0 Fr.	Die Stadt ist der Meinung, dass diese Massnahme in der Verantwortung des Kantons liegt.	Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen enthalten. Die Kosten und die Hoheiten gemäss StrG sind mit dem Projekt zu erarbeiten.	K
G_1	H. Ackermann				Vorschläge: Autobahnanschluss Lochhof - seit Jahrzehnten bestehend. Bisher nie in Betrieb genommen Keine stichhaltigen Argumente gegen eine Inbetriebnahme. - umgehende u.U. versuchsweise Inbetriebnahme angezeigt. - St. Karlistrasse und Friedentalstr.: Aktuelle Kapazität der Strassen vergleichbar mit Kapazität der Sedelstrasse. - Entlastung der rechtsufrigen Innenstadt, von Schweizerhofquai, See-brücke, Bahnhofplatz durch verbesserten Abfluss auf die Autobahn.		Die Gesamtverkehrspolitik wird im Kantonalen Richtplan festgelegt. Die Spange Nord ist Bestandteil des kant. Richtplans, des Aggloprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen. Weitere Massnahmen entlang Kantonsstrassen sind im Bauprogramm für die Kantonsstrassen beschrieben.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah-me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					<p>- Kein Mehrverkehr auf der innenstädtischen Autobahn, aber bessere Verteilung von Zu- und Abfluss.</p> <p>Bestehende innenstädtische Hauptverkehrsachsen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sanierung der Kreuzungs- und Verzweigungsstellen (Stauverursacher). - kleinräumige/grossräumige Kreisel - ampelfreier Betrieb (z.B. Kreuzstutz) oder belastungsabhängige Ampelsteuerung. 			
G_1	H. Ackermann				<p>Spange Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten neu 185 Millionen Franken. Realisation frühestens 2027. - Inbetriebnahme Autobahnanschluss Lochhhof wäre ohne wesentliche baulicher Veränderungen sofort möglich - Neuüberprüfung der Notwendigkeit/Quartiertäglich erscheint angezeigt, Frühestens 6 Monate nach Inbetriebnahme. s.a. Thomas Wuest, Quartiervereinspräsident Maihof, Anzeiger Luzern 27/1/16. - Bei bleibenden Staus im Gebiet Schlossberg/Maihof: Prüfung Entlastungstunnel Dreilinden Maihof = Gundoldingerplatz. Komplettierung der innerstädtischen WO-Hauptverkehrsachse. 		<p>Die strategische Planung und somit auch die Gesamtverkehrspolitik werden im Kantonalen Richtplan festgelegt.</p> <p>Der Bypass, die Spange Nord mit Massnahmen für den öV und die Spange Süd sind Bestandteil des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Planungen des Bundes bzw. des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.</p>	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					<p>Sollte für 185 Mio. zu realisieren sein.</p> <p>Dreilindentunnel: Entlastung von Haldenstrasse, Schhweizerhofquai, See- brücke, Pilatusstrasse, Hirschengraben</p> <p>Spange Süd - bei Realisierung von Tangentialverbindung Horw – Zürich/Bahnhof Steghof vermutlich überflüssig.</p> <p>Bypass Baubeschluss: Bund. Entscheidungsgrundlage: Kritische Zunahme des NS Durchgangsverkehr. Autobahnanschluss Lochhof ohne Einfluss auf das Gesamtvolumen Verkehr auf dem innerstädtischen Autobahnabschnitt.</p>			
D_16	Stadt Luzern	D_16_21	161	MIV-4	Finanzierung: Anteil Gemeinde = 0 Fr.	Es handelt sich um eine Kantonsstrasse. Eine Finanzierungsbeteiligung durch die Gemeinde wird abgelehnt.	Richtig. Ist eine Massnahme auf Kantonsstrassen und im Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Gemäss StrG sind Massnahmen welche über den erforderlichen Standard hinausgehen durch Dritte zu übernehmen. Eine entsprechende Präzisierung wird im Massnahmenblatt aufgenommen.	TB
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_57; E_5_49; F_10_49	161	MIV-4	Obergrundstrasse – Bundesstrasse: Präzisieren	Präzisere Aussagen zu der Massnahme ergänzen. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit darf sich nur auf den öV und den Veloverkehr beziehen, nicht aber auf den MIV. Falls Zusatzkapazitäten für den raumintensiven MIV angestrebt werden, ist die Massnahme zu streichen. Denn durch eine allfällige Kapazitätssteigerung des MIVs wird die Zufahrtskapazität von und zum Bereich Bahnhof Luzern erhöht, was	Im Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen ist das Vorhaben wie folgt im Topf B beschrieben: Luzern, Obergrundstrasse Einnümdung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern. Gemäss StrG beschliesst der Kantonsrat das Bauprogramm für die Kantonsstrassen. In diesem sind für die Vorhaben die Massnahmen beschrieben sowie die Linienführung, der	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						zu noch grösseren Problemen im Bereich Bahnhof führt. (Analog Südzubringer). Dass damit andere Gebiete verkehrsberuhigt werden können ist illusorisch.	Ausbaustandard und die mutmasslichen Kosten bezeichnet.	
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_58; E_5_50; F_10_50	164	MIV-5	Umfahrung streichen Emmen	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 K/N-Optik insb. mit längerfristiger Perspektive nicht verhältnismässig und deshalb aus dem AP zu streichen. Vielmehr sind direkte Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -entlastung im Bereich Emmen Dorf zu prüfen, im Sinne von nachträglichen FlaMa durch die Eröffnung der Autobahnzufahrt Buchrain: Lastwagenfahrverbot, Temporeduktion, Pfortnerung. Die Umfahrung Meierhöfli besteht eigentlich bereits. Sie sollte nur signalisiert werden: der Verkehr beim Shoppingcenter ist zu unterbrechen	Die Umfahrung soll das Dorf Emmen entlasten. Die langfristige Absicht ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen.	NB
D_12	Gemeinde Emmen	D_12_17	165	MIV-5	Der Anteil Gemeinde für Rückbau ist zu streichen. Finanzierung: Anteil Gemeinde = 0 Fr.	Diese Massnahme liegt in der Verantwortung des Kantons.	Im Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen ist das Vorhaben wie folgt im Topf B beschrieben: Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt). Gemäss StrG beschliesst der Kantonsrat das Bauprogramm für die Kantonsstrassen. In diesem sind für die Vorhaben die Massnahmen beschrieben sowie die Linienführung, der Ausbaustandard und die mutmasslichen Kosten bezeichnet.	NB
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_1; D_13_1	167	MIV-6	Die Vorteile der Verkehrsentslastung des Siedlungsgebietes und der Zusammenhang mit dem Abschnitt 1 der Südumfahrung sind zu verdeutlichen.	Mit der Erstellung des Abschnitt 1 der Südumfahrung wird der Dorfkern deutlich entlastet. Die Belastung aus dem Dorfkern verschiebt sich jedoch auf den Bereich Rääbmatt. Um das gesamte östliche Siedlungsgebiet vom Verkehr und dessen	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Auswirkungen zu entlasten ist der Bau des zweiten Abschnittes ebenso wichtig wie der Abschnitt 1.		
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_2; D_13_2	167	MIV-6	Die Wirkung der Massnahme steigt mit FlaMa. Sie sind daher in der Wirkungsbeurteilung aufzuführen.	Wie beim ersten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht ist ein FlaMa-Paket notwendig um die Wirkung der Massnahme und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den LV zu erhöhen.	Ergänzung wird vorgenommen.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_59; E_5_51; F_10_51	167	MIV-6	Umfahrung Küssnacht	Umfahrungen und somit neue Strassen generieren immer Mehrverkehr. Diesen gilt es aber zu verhindern. Auch das AP 3G hat sich zum Ziel gesetzt, eine Mobilität zu bevorzugen, die nicht platzfressend, laut und umweltschädlich ist. Dass die Busse auf dieser Strecke heute ihre Fahrpläne nicht einhalten können bedingt nicht in erster Linie eine Umfahrungsstrasse, sondern konsequente Bevorzugung vom öV.	Umfahrungsstrassen werden mit FlaMa begleitet. Unter anderem aus Platzgründen können nicht immer auf bestehenden Strassen Busbevorzugungen vorgenommen werden.	K
B_4	Kanton Schwyz	B_4_4	168	MIV-6	WK3 ergänzen: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit durch Reduzierung der MIV-Belastung und der Umgestaltung mit flankierenden Massnahmen ist auf der Grepperstrasse zu erwarten. Auf der Grepperstrasse kann die Sicherheit für den LV markant erhöht werden.	Auch bei der zweiten Etappe der Südumfahrung Küssnacht ist ein FlaMa-Paket nötig. Damit kann die Wirkung erhöht werden.	Ergänzung wird vorgenommen.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_60; E_5_52; F_10_52	170	MIV-7	Ausbau Zugerstrasse Süd, Küssnacht streichen	Eine erhöhte Leistungsfähigkeit für den MIV ist nicht anzustreben. Mehr Strassen generieren mehr Verkehr. Der Ausbau für den Fuss- und Veloverkehr und Umweltmassnahmen soll in jedem Fall vorangetrieben werden.	Der Ausbau der Zugerstrasse Süd ist Bestandteil des Strassenbauprogramms des Kantons Schwyz 2016 – 2030.	NB
B_4	Kanton Schwyz	B_4_5	171	MIV-7	Priorität: A Reifegrad: 1	Die Planung ist bereits weit fortgeschritten. Nachdem Neubau der Südumfahrung 1. Etappe soll die Zugerstrasse Süd realisiert werden. Dazu soll auch die Massnahme LV	Priorität wird angepasst. Reifegrad wird belassen. Der Text zum WK3 wird ergänzt.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					WK3 ergänzen: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit ist auf der Zugerstrasse zu erwarten. Hauptsächlich am Knoten Fännstrasse und am Knoten Anschluss A4 - heute beide Kandidaten für einen Unfallschwerpunkt - kann die Sicherheit für den MIV sowie auch den LV markant erhöht werden.	1.2b in die Priorität A geändert werden. Der Knoten Fännstrasse sowie der Kreisel Anschluss A4 ist gemäss Schweizer Norm 641 724 ein Unfallschwerpunkt.		
D_9	Gemeinde Inwil	D_9_2	Weitere Bemerkungen	Strassen – MIV und LV	Das zu den Hauptverkehrszeiten häufig vorkommende Verkehrschaos in und um Inwil sowie in Ausnahmefällen der Verkehrskollaps in unserer Region löst Ängste bei unserer Bevölkerung aus. Zusätzliche verkehrsintensive Einrichtungen wie bspw. die Mall of Switzerland oder weitere geplante Grossprojekte werden diese Situation zusätzlich verschlimmern. Wir bitten die verantwortlichen Stellen dringend, diese Situation und die künftigen Entwicklungen ernst zu nehmen und adäquate Massnahmen zu ergreifen. Daher sind folgende Projekte für uns relevant und von hoher Wichtigkeit: GV – 1.3 Verkehrskonzept LuzernOst Sicherheit Veloweg Inwil-Eschenbach (Schulweg Oberstufe) MIV-5 in Verbindung mit dem Verkehrskonzept LuzernOst Es ist uns wichtig, dass die Verkehrsprobleme und die		Wird zur Kenntnis genommen.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Mass-nahme Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					<p>daraus entstehenden Lösungen nicht isoliert für sich sondern im Zusammenhang betrachtet werden. Im Speziellen geht es hier um den Knoten A14 und von dort in die Regionen Seetal, Emmen/Waldibrücke und ins Rontal. Für diesen Raum muss der MIV und der ÖV zwingend gemeinsam betrachtet werden.</p>			
B_4	Kanton Schwyz	B_4_6; D_10_3; D_13_3	173	LV-1	Die kantonalen Grundlagen des Kantons Schwyz [D_10_3; D_13_3: und des Kantons Nidwalden] sind ebenfalls	Das kantonale Radroutenkonzept SZ und Weitere bilden ebenso eine Grundlage wie die kantonalen Grundlagen des Kantons Luzern.	Grundlagen der Kantone Nidwalden und Schwyz werden aufgeführt.	B
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_6	173	LV-1	Aufnahme der Schösslistrasse zur Optimierung bestehender Netzelemente gemäss Fragebogen mit Priorität vor 2019 (da bereits an der Umsetzung)	Mit dem Fragebogen für die Gemeinden der Agglomeration Luzern wurde ebenfalls im Teil Schwachstellenanalyse die Schösslistrasse als unzureichende Strassenraumgestaltung und unzureichend gestalteter Fussgängerstreifen deklariert. Da die Schösslistrasse in der Gemeinde Ebikon eine bedeutende Funktion hat, wäre es begrüssenswert diese in das AP zu integrieren.	Die Massnahme wird als Vorleistung aufgenommen.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_61; E_5_54; F_10_53	173	LV-1	Umsetzung aller Optimierungen prioritär behandeln Subjektives Sicherheitsempfinden miteinbeziehen	Alle Optimierungen bestehender Netzelemente für den Fuss- und Veloverkehr muss aktiv vorangetrieben werden. Nicht nur, weil der Fuss- und Veloverkehr die umweltschonendste Fortbewegungsart ist und der Modalsplit-Anteil erhöht werden soll, sondern auch weil die objektive und subjektive Sicherheit massgeblich zur Attraktivität dieser „Verkehrsart“ beitragen. Bei den Optimierungen ist vermehrt auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und Fussgängerinnen zu achten.	Die Förderung des LV ist eine wichtige Zielsetzung des AP LU. Auch im Bereich LV ist jedoch eine Priorisierung nötig. Zudem bestehen zwischen LV- und anderen Projekten (z.B. Bahninfrastruktur) Abhängigkeiten, welche zu berücksichtigen sind.	K

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Wir unterstützen zudem die Forderungen der Vernehmlassung von ProVelo Luzern.		
E_5	Grüne Kt. Luzern	E_5_53	173	LV	Weitere Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr miteinbeziehen: Maximale Dauer von Rotphasen für Fussgängerinnen An Schul-Blockzeiten angepasste Ampelschaltung auf Schulwegen Grünphasen im Strassenverkehr auf Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen	Diese Massnahmen erhöhen Attraktivität von Fuss- und Veloverkehr und machen sie sicherer. Die Dauer der Rotphasen für Fussgängerinnen darf eine bestimmte (noch festzulegende) Zeit nicht überschreiten. Zürich kennt diese Priorisierung von Fussgängerinnen bereits. Vgl sogenanntes „Zürcher Modell“. Damit Schulkinder an Fussgängerstreifen mit Ampeln nicht zu lange warten müssen, sollte am Anfang und am Ende von Blockzeiten auf eine angepasste Ampelschaltung geachtet werden. D.h., ein schnelles auf Grün schalten mit allenfalls verlängerten Grünphasen.	Solche Massnahmen entsprechen nicht der Bearbeitungstiefe des AP.	NB
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_7	173	LV-1	Optimierung bestehender Netzelemente	Querungen Raum Pilatusplatz: Verbindung Bruchquartier - Reuss Luzern: Geissensteiring: ab Fruttstr. bis Weinberglutuz. (östlich Fruttstr.) Posttunnel Bahnhof Luzern für Zufahrt Velostation und Uni Horw: Mättiwilstrasse Kriens: Kreuzung Zumhofstrasse / Obernaustrasse Luzern: Querung Eichhof: Taubenhausstrasse in Villenstrasse Luzern: Bahnhofstrasse: Veloführung rund um das geplante Bus Doppelperron vor der Hauptpost Kriens: Nutzung Trasse entlang Industriegeleise Eichwaldstrasse Zwischen den LV-Achsen Amlehnstrasse-Bruchstrasse (Kriens-Luzern Nord) und altem Zb-	Radweganalgen entlang der Kantonsstrassen sind im RRK 94 ergänzt 2008 bezeichnet. Die Umsetzung erfolgt gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen. > bereits geplant und in RRK vorhanden > bereits geplant und in RRK vorhanden > bereits geplant und in RRK vorhanden > keine Massnahmen geplant (separate Spur bergseitig vorhanden) > s. auch oben betr. Kantonsstrassen > wird separat von der Stadt optimiert > muss im Projekt Doppelperron berücksichtigt werden > Massnahme im AP LU 2G enthalten (LV-2.2g). Die Anschlussverbindung ist mit dem Projekt gewährleistet.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						Trasse soll im Raum Kupferhammer eine optimale Anschlussverbindung für Fahrradfahrer geschaffen werden.		
D_16	Stadt Luzern	D_16_27	176	LV-1.1D-3B	Berichtigungen: Priorität B A Realisierungshorizont: Vorprojekt 2020 2016 Baubeginn 2023 2019 Inbetriebnahme 2024 2020 Inbetriebnahme Grundlagen: Bauprogramm für Kantonsstrassen, Plan Nr. 26 nach 2022	Massnahme wird ab 2019 realisiert.		B
B_4	Kanton Schwyz	B_4_7	178	LV 1.2B	Priorität: A	Da die Massnahme MIV-7 in die Priorität A geändert wird, muss auch die parallel dazu gebaute Massnahme LV 1.2b angepasst werden.	Die Priorität wird angepasst.	B
B_4	Kanton Schwyz	B_4_8	180	LV 1.2E	Priorität: A	Die Planung ist bereits weit fortgeschritten.	Die Priorität wird angepasst.	B
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_4; D_13_4	180	LV-1.2D-3B	Bemerkungen: Die Radwanderoute 38 ist eine regionale Radroute und keine nationale Radroute	Quelle Schweiz Mobil	Die Aussage unter «Bemerkungen» wird angepasst.	B
B_4	Kanton Schwyz	B_4_9	181	LV 1.2F	Priorität: B Kosten von Fr. 100'000.- auf Fr. 500'000.- erhöhen.	Es sind nur kleinere Massnahmen vorgesehen. Jedoch sollen sie ergänzend zu den Massnahmen LV 1.2e und LV 1.2b erstellt werden. Genauere Planungen zeigen höhere Kosten.	Kosten und Realisierungshorizont werden angepasst.	B
D_14	Gemeinde Hergiswil	D_14_3	182	LV-1.3C	Die Massnahme LV1.3c-3A KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts ist zeitlich in den Realisierungshorizont 2023 bis 2026, als B-Massnahme im AP 3G zu verschieben. Aufgrund der zu planenden Massnahmen zu Gunsten des LV, insb. für den Durchgangsverkehr der Radfahrer auf der nationalen Radwegroute Nr. 3 und Inlineskatern auf der	Im AP 3G ist die Umgestaltung der Seestrasse als A-Massnahme mit Realisierungshorizont 2019 bis 2022 eingetragen. In der Vernehmlassung wird diese Massnahme vom Agglomerationsfond nicht unterstützt. Auf der Seestrasse durchläuft sowohl die nationale Radwegroute Nr. 3 wie auch die überregionale Inlineskate-Route Nr. 66. Mit den Massnahmen der Umgestaltung der Seestrasse sollen den heute bestehenden Sicherheitsdefiziten für den LV auf der Kantonsstrasse	Die Massnahme wird in die B-Liste verschoben. Die Massnahme wurde im Rahmen des AP LU 2G vom Bund als Eigenleistung definiert. Aufgrund des überregionalen Charakters dieser wichtigen LV-Verbindung wird für die Massnahme eine Bundesbeteiligung beantragt. Der Bund wird abschliessend beurteilen, ob die Massnahme weiterhin eine Eigenleistung darstellt oder nicht.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					überregionalen Inlineskate-Route Nr. 66, ist das Projekt als Wichtig einzustufen und für die Finanzierung vom Bund ein Kostenbeitrag von 35% zu bewilligen.	<p>entgegengewirkt werden. Des Weiteren dient die Kantonsstrasse als Entlastungsstrecke der Autobahn A2 bei Überlastung und Stausituationen nach Unfällen. Im Überlastfall auf der Kantonsstrasse wird das Gemeindestrassennetz zusätzlich belastet (Ausweichverkehr). Deshalb werden die Ziele des Projektes wie folgt definiert:</p> <p>Umsetzung Masterplan Zentrum – Seestrasse vom 19.11.2013</p> <p>Verkehrstechnische Massnahmen für LV</p> <p>Verbesserung der Parkieranlagen entlang der Seestrasse, Schwerpunkt Zentrum</p> <p>Beseitigung Unfallschwerpunkt Fussgängerübergang Knoten Seestrasse / Dorfplatz</p> <p>Verbesserung der Sicherheit der weiteren Fussgängerübergänge</p> <p>Verhinderung von zusätzlicher Verkehrsbelastungen auf Gemeindestrassen bei Stausituationen und bei Überlastung auf der Autobahn A2 und der Kantonsstrasse</p> <p>Bautechnische Sanierung des Strassenkörpers (Kanton)</p> <p>Sanierung der Werkleitungen (Wasserversorgung, Abwasserreinigung, Werke Dritte)</p> <p>Optische Aufwertung des Strassenraumes</p> <p>Die geplanten Massnahmen Umgestaltung der Seestrasse im Innerortsbereich können erst nach Realisierung des Erhaltungsprojektes Autobahn A2 Abschnitt Hergiswil bis Kantonsgrenze LU umgesetzt werden. Deshalb wird sich der Realisierungshorizont mit frühestmöglichster Baubeginn auf das Jahr 2023 verschieben.</p>		
B 2	Kanton	B 2_10	183	LV-1.3c-	Es ist eine	Die Strecke zwischen Hergiswil und	Der Antrag auf Bundesbeteiligung wird	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
	Nidwalden			3A	Bundesbeteiligung für diese Massnahme zu beantragen. Entsprechend ist der Kostenteiler unter „Finanzierung“ wie folgt anzupassen: 35% Anteil Bund; 65% Anteil Gemeinde. Weiter ist das Massnahmenblatt basierend auf der im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung eingereichten Stellungnahme der Gemeinde Hergiswil zu aktualisieren.	Stansstad ist Teil des nationalen Veloroutennetzes (SchweizMobil) und hat als wichtige LV-Verbindung überregionalen Charakter. Mit der geplanten Umgestaltung der Seestrasse kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erheblich verbessert und eine Attraktivierung des LV erreicht werden. Die Seestrasse stellt ein Engnis dar. Es gibt für den überregionalen Veloverkehr (z.B. Luzern-Sarnen-Brünig, Luzern-Stans-Engelberg) keine alternativen Routen. In diesem Sinne wird die im Prüfbericht zum AP LU 2G geäusserte Haltung des ARE, dass die Massnahme lediglich lokale Wirkung hat und nicht als LV-Massnahme beurteilt werden kann, nicht geteilt. Aufgrund der ob genannten Ausführungen (vgl. auch Anmerkungen zur Seestrasse unter Gesamteindruck des AP) sollte die Massnahme nicht als Eigenleistung definiert und eine entsprechende Bundesbeteiligung beantragt werden.	aufgenommen. Der Kostenteiler wird entsprechend angepasst.	
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_5; D_13_5	184	LV-1.3D-3A	Verweis Massnahme 2. Generation: „Bemerkung: Flankierende Massnahme zur Südumfahrung Küssnacht (Bestandteil AP Luzern 2. Generation, Kredit vom Bezirk Küssnacht am 17. Juni 2012 genehmigt).“	Die Südumfahrung war Bestandteil des AP LU 2G. Unterstreichung des Zusammenhanges zwischen den beiden Massnahmen.	Hinweis wird aufgenommen.	B
D_10	Bezirk Küssnacht	D_10_6; D_13_6	185	LV-1.3E-3A	Der Koordinationsstand der Massnahme ist als Festsetzung einzutragen.	Die Massnahme steht in Verbindung mit der Südumfahrung (Abschnitt 1), welche sich bereits im Bau befindet.	Wird angepasst.	B
D_6	Gemeinde Buchrain	D_6_3	193	LV-2	LV Fuss- Radwegverbindung entlang der Ron Fuss- und Radwegverbindung entlang der Reuss Fuss- Radwegverbindung in Richtung Perlen/Schützenhaus zum	Aufnahme der Fuss- und Radwegverbindungen, welche mit dem Wachstum im Rontal von übergeordneter Bedeutung sind.	Hinweise werden soweit möglich und soweit von überkommunaler Bedeutung bei der Überarbeitung berücksichtigt. Optimierung bestehende Netzelemente und neue Netzelemente (Schliessung von Netzlücken) unter der Federführung von LuzernPlus und Kanton Luzern auf der Basis des Modellvorhabens Langsamverkehr, Masterplan Ebikon und GVK LuzernOst in	TB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Reussdammweg Treppenabgang ab Fussweg Rontalviadukt zum Bahnhof Buchrain Bike+Ride beim Bahnhof Buchrain auf beiden Seiten Kiss+Ride bei der Mossstrasse zum Bahnhof Buchrain Seite Buchrain		Koordination mit Hochwasserschutz, Uferschutz, Renaturierung Reuss / Ron.	
D_16	Stadt Luzern	D_16_25	193	LV-2	... Die neuen Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des MIV auf den Fuss- und Veloverkehr bei.	Satzbau	Wird angepasst.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_62; E_5_55; F_10_54	193	LV-2	Netzlücken schnell schliessen subjektives Sicherheitsempfinden miteinbeziehen	Netzlücken beim Fuss- und Veloverkehr müssen schnell geschlossen werden. Nicht nur, weil der Fuss- und Veloverkehr die umweltschonendste Fortbewegungsart ist und der Modalsplit-Anteil erhöht werden soll, sondern auch weil die objektive und subjektive Sicherheit massgeblich zur Attraktivität dieser „Verkehrsart“ beitragen. Beim Schliessen der Netzlücken ist auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und Fussgängerinnen zu achten. Wir unterstützen zudem die Forderungen der Vernehmlassung von ProVelo Luzern.	Im AP LU 3G (wie bereits im AP LU 2G) sind verschiedenen Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken (Massnahmenpaket LV-2) und zur Erhöhung der Sicherheit (Massnahmenpaket LV-1) enthalten.	K
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_63; E_5_56; F_10_55	193	LV-2	Aufnahmen von weiteren Massnahmen: - Horw: Veloweg von Norden nach Süden in direkter Anbindung an das ehemalige Zentralbahntrasse - Einbahnstrassen und Sackgassen möglichst für Velofahrende freigeben	Die Weiterführung der Velo- und Fussverkehr-Achse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse muss bis Horw gewährleistet werden. Eine sichere und schnelle Verbindung von Norden nach Süden muss entstehen. Einbahnstrassen sollen grundsätzlich im Gegenverkehr für Velofahrende freigegeben werden. So wird das Netz erweitert und attraktiviert. Dasselbe gilt für Sackgassen, die eigentlich nur für den MIV gesperrt sind. Oft gibt es Wege für die Fussgängerinnen, die auch für Velofahrende genutzt werden	In Horw dienen als Anbindung von Süden her die Allmend- und Brändistrasse. Regelungen für Einbahnstrassen sind nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms.	NB

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
						können.		
F_6	Pro Velo Luzern	F_6_8	193	LV-2	Neue Netzelemente	<p>Meggen-Schwerzi-Grenze Kanton Schwyz Buchrain - D4, nördlich entlang der SBB Gleise Horw: Verbindung LV-Achse (ehem. ZB Trasse) ab Mattenhof nach Horw Zentrum sicherstellen. Horw: Verbindung LV-Achse - Mobimo-Areal - durch Kuonimattquartier zum Bahnhof Horw sicherstellen Kriens: Anschlüsse LV Achse (ehem. ZB Trasse) Richtung Kriens bei jeder Stichstrasse sicherstellen. Kriens: Horwerstrasse, trotz Sportanlagen keine Velowege Luzern: Querverbindung Friedental - Krematorium - Sedel, dem Hang entlang Luzern: Erschliessung Rotsee, alternativ auf Sedelstrasse Emmen: Bahnhofstrasse, Gerliswilstrasse, Gersag zum Sonnenplatz Adligenswil -> Ebikonstrasse</p>	<p>Radweganalgen entlang der Kantonsstrassen sind im RRK 94 ergänzt 2008 bezeichnet. Die Umsetzung erfolgt gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Massnahme im AP LU 1G (M17.c)</p> <p>Eine entsprechende Massnahme wird aufgenommen. In Horw dienen als Anbindung von Süden her die Allmend- und Brändistrasse</p> <p>Mit Südallee.</p> <p>Wird wo möglich gemacht.</p> <p>Handlungsbedarf im GVK Kriens erkannt.</p> <p>Machbarkeit hat dazu geführt, diese Variante zu verwerfen.</p> <p>Radverkehrsanlage ist im Kantonsprojekt vorgesehen. Massnahme im AP LU 2G (LV-1.1e).</p> <p>Keine Massnahme vorgesehen (Fuss- und Velostreifen vorhanden)</p>	TB
D_2	Gemeinde Ebikon	D_2_7	194	LV-2.1A	Gesamtes Massnahmenpaket aus den Teilen „Passerle Löwen-Wydenhof (über die K17), Infrastrukturanpassungen für Vernetzung „2. Reihe“ hinter K17, Infrastrukturanpassungen für Quervernetzungen, Schliessung Lücke LV-Verbindung Emmen (Rathausen) – Adligenswil über den Hundsrücken auf Gemeindegebiet Ebikon in das AP 3. Gen. integrieren.	Die Aufnahme der Passerelle wird sehr begrüsst. Aus dem Gesamtpaket welches die Gemeinde aufgrund des Fragebogens für die Gemeinden der Agglomeration Luzern als neue Massnahmen eingegeben hat, wurde nebst der Passerelle keine weitere aufgenommen. Zur Förderung des LV auch ausserhalb der Stadt Luzern, wäre es wünschenswert diese Massnahmen in das AP 3. Gen. zu integrieren.	Die Verbindung Risch–Wydenhof–Löwen wird ergänzt. Massnahmen müssen möglichst eine überkommunale Bedeutung aufweisen und möglichst konkret sein.	TB
D_17	Gemeinde Horw	D_17_1	196	LV-2.1d-3A	Fuss- und Radwegunterführung Zentralbahn	Wir gehen von einem Baukostenbeitrag von 50% der	Anpassung wird vorgenommen.	B

Antrags-formular-ID	Antrags-steller	Antrags-Nr.	Seitenzahl Massn. blätter	Massnah me Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Fachliche Beurteilung des Antrags	Umgang mit Antrag
					Trassee Wegmatt-Allmendstrasse Kosten 6'500'000 Fr. (exkl. MWSt.) Finanzierung: Anteil Bund 35% 2'275'000 Fr. Anteil Gemeinde(n) 32.5% 2'112'500 Fr. 15% 975'000 Fr. Anteil zb 32.5% 2'112'500 Fr. 50% 3'250'000	Zentralbahn als Verursacher aus.		
D_16	Stadt Luzern	D_16_26	197	LV-2.1F-3B	Ergänzung: ... Ein möglicher Lösungsansatz könnte die Erweiterung der bestehenden SBB-Brücke mit Fuss- und Veloverkehrsanlagen sein. Eine direkte Abhängigkeit MIV-2 Spange Nord, Fluhmühle-Anschluss Lochhof-Schlossberg besteht nicht.	Anbau Rad-/Gehweg an bestehende Eisenbahnbrücke, kostengünstige Lösung. Es ist erstrebenswert, die Verbindung vor der Spange Nord zu realisieren, als direkte Verbindung zu den Wegen entlang der beiden Reussufer. Eine solche direkte Verbindung bietet die Spange Nord nicht.	Ergänzung wird vorgenommen.	B
E_4; E_5; F_10; F_16	SP Kt. Luzern; Grüne Kt. Luzern; VCS, Luzern; WWF Luzern	E_4_64; E_5_57; F_10_56	200	LV-2.1J-3B	Verbindung Neustadtstrasse – Inseliquai ist unabhängig von der Spange Süd zu erstellen	Die Verbindung Neustadtstrasse – Inseliquai ist wichtig für das Rad- und Fusswegnetz. Sie darf nicht von der Spange Süd abhängig gemacht werden und soll schnellst möglich realisiert werden.	Eine entsprechende Anpassung wird im Massnahmenblatt vorgenommen. Die Massnahme ist im Bauprogramm (Pl. Nr. 132, Topf B) enthalten.	TB