



Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Mitwirkungsbericht Behörden

Luzern/Bern/Effretikon, 25. August 2020

Inhalt

Inhalt	2
1. Eingereichte Stellungnahmen	3
2. Gesamteindruck - Kommentare	4
3. Schwerpunktthemen / wichtige Anträge aus der Behördenmitwirkung und Umgang damit	11
4. Anträge zum Hauptbericht.....	16
5. Anträge zu den Massnahmenblättern.....	88

1. Eingereichte Stellungnahmen

Gemeinden	Gebietsmanagement	Kantonale Fachstellen
Adligenswil	Gebietsmanagement LuzernNord	Kanton Luzern, Dienststelle lawa
Buchrain	Gebietsmanagement LuzernOst	Kanton Luzern, Dienststelle uwe
Dierikon	Gebietsmanagement LuzernSüd (keine schriftliche SN, Gespräch am 28. Februar 2020 mit Th. Glatthard)	Kanton Luzern, Dienststelle vif
Ebikon		Kanton Schwyz, ARE
Emmen		Kanton Schwyz, TBA
Gisikon		Kanton Schwyz, VWD
Honau		Wirtschaftsförderung Luzern
Horw		
Inwil		
Kriens		
Küssnacht am Rigi		
Luzern		
Malters		
Meggen		
Neuenkirch		
Rain		
Root		
Rothenburg		
Schwarzenberg		
Udligenswil		

2. Gesamteindruck - Kommentare

Frage 1: Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des AP LU 4G einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Beurteilung	Kommentar
Gebietsmanagement LuzernNord	bedingt einverstanden	Das AP LU geht zu wenig auf die aktuellen Entwicklungen im Zuge der Digitalisierung ein. Weder in der Trendanalyse noch in den Stossrichtungen ist ein Umbruch spürbar. Es wird zu stark auf Werkzeugen der Vergangenheit aufgebaut.
Dierikon	bedingt einverstanden	Bessere ÖV Abdeckung ist zwingend. Die Bereiche in Luzern Ost mit regelmässigen Überlastungen beim MIV erfordern tieferegreifende Massnahmen. Knoten K17-Schönenboden etc. Zu- und Abfluss Verkehr Autobahnzubringer. Umgang mit unfallbedingtem Staus! ÖV Massnahmen in allen Hanglagen fehlen.
Gebietsmanagement LuzernOst	bedingt einverstanden	Das AP LU 4G ist eine gelungene Weiterentwicklung der vorherigen Generationen. Was fehlt ist das «Visionäre» und der Einbezug aktueller Entwicklungen in verschiedenen Bereichen sowie die Umsetzung derselben. Im GVK LuzernOst sind Massnahmen zur besseren Erschliessung der Hanglagen sowohl im öv- wie im LV-Bereich enthalten, welche im AP LU 4G aufzunehmen sind.
Malters	bedingt einverstanden	Malters gehört seit dem AP LU 4G neu zum Bearbeitungsperimeter. In vielen Themen wurde die Nebenachse in Richtung Entlebuch nur an Rande oder gar nicht behandelt. Statistiken sind zum Teil sehr veraltet (2010 – 2015). Tabellen sind teilweise nicht nachvollziehbar.
Meggen	einverstanden	Der Hauptbericht umfasst unserer Ansicht nach eine gute Zustandsanalyse und gute Lösungsansätze, welche wir sehr begrüßen. Viele Lösungsansätze bedürfen der Zustimmung privater Eigentümer und/oder der Bevölkerung. Die Diskussionen zur Spange Nord haben gezeigt, dass übergeordnete Lösungsansätze auf Widerstand stossen können.
Rain	bedingt einverstanden	Die Begründung wieso im AP LU 4G Rain nur im Betrachtungsperimeter und nicht im Bearbeitungsperimeter liegt, widerspiegelt welche Bedeutung Gemeinden wie Rain, Hildisrieden oder Eschenbach im AP haben.
Root	bedingt einverstanden	Es fehlen diverse Inhalte im gesamten AP LU 4G, welche wir unten aufführen.
Rothenburg	einverstanden	Die Weiterführung des AP LU 4G wird grundsätzlich begrüsst und die generelle Stossrichtung als positiv erachtet.
Luzern	mehrheitlich einverstanden	Die Stossrichtung ist aufgrund der umfangreichen (Detail-)Ausführungen und der damit mangelnden Stringenz zu wenig gut erkennbar. Situationsanalyse, Handlungsbedarf und Teilstrategien sind auf die wesentlichen Inhalte zu reduzieren. Stärkere Berücksichtigung der «Strategie zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität im Kanton Luzern» (Planungsbericht, vom Kantonsrat am 27.1.2020 verabschiedet).
law	mehrheitlich einverstanden	Ergänzung in Anträgen zu Hauptbericht aufgeführt

Frage 2: Sind Sie mit dem überarbeiteten Zukunftsbild 2040 sowie mit den Entwicklungszielen einverstanden (Kap. 4)?

Gemeinde / Organisation	Beurteilung	Kommentar
Neuenkirch	nicht einverstanden	4.3.4. Ländlich geprägter Agglomerationsraum, Verkehrserschliessung durch Busnetz min. 30'-Takt anstelle 60'-Takt.
Buchrain	bedingt einverstanden	Verbesserung der ÖV-Erschliessung für Buchrain, ESP Perlen und Schachen. Keine Verbindung ins Seetal bzw. Inwil Hochdorf. Keine Direktverbindung nach Luzern. S-Bahn Erschliessung im Kern und Kernergänzungsraum mindestens im 15'-Takt.
Dierikon	mehrheitlich einverstanden	Noch dichter Takt ÖV.
Gebietsmanagement LuzernOst	bedingt einverstanden	In dem an diversen Stellen erwähnten GVK LuzernOst sind behördenverbindliche Massnahmen und Handlungsfelder/Stossrichtungen enthalten, die nur teilweise im AP 4G eingeflossen sind. S. weitere Ausführungen.
Küssnacht a.R.	einverstanden	Es stellt sich die Frage, inwiefern die Talstation der Luftseilbahn Küssnacht-Seebodenalp eine „Tourismus-Drehscheibe“ sein kann und was diese anbieten müsste.
ARE Kt SZ	bedingt einverstanden	Im Bezirk Küssnacht fehlen Siedlungszielen und Entwicklungsgebiete Wohn- und Mischnutzungen, wie sie im Richtplan Kanton Schwyz als Siedlungstrenngürtel resp. Siedlungsentwicklungsgebiete eingetragen sind. Diese sind zu ergänzen.
Dienststelle uwe		Tab. 4, S. 90: Stimmt Ziel MIV 50% (MOCA1) mit dem Absenkepfad und der Stossrichtung 2050 0% CO2 überein?
Malters	mehrheitlich einverstanden	Die Gemeinde sieht am Bahnhof Malters einen multifunktionalen Verknüpfungspunkt MIV/Bahn und Bahn/Bus (Richtung Schwarzenberg und Kriens) Der gesamte Betrachtungsperimeter ist nicht bei allen Themen sichtbar.
Meggen	einverstanden	Selbstverständlich wird auch in Meggen eine Verdichtung der Baugebiete angestrebt. Eine Umfrage im Rahmen der Erarbeitung des Siedlungsleitbildes hat jedoch gezeigt, dass die Bürger grossen Wert darauflegen, dass der ländliche Charakter und die landschaftliche Qualität des Ortes erhalten bleiben und grössere Bauvolumen nur entlang der Hauptverkehrsachse im Bereich des Gemeindezentrums errichtet werden sollten.
Rain	mehrheitlich einverstanden	Die Entwicklungsziele in Kap. 4.3.4 / Seite 88 sind nachvollziehbar, nur fehlen in den nachfolgenden Kapiteln 4 + 5 konkrete Massnahmen zur Umsetzung
Root	nicht einverstanden	Leider fehlen unsere Ziele sowie die politischen Stossrichtungen gemäss Gesamtverkehrskonzept Rontal (Behördenverbindlicher Bericht S. 18 Punkt 4) im Entwurf des AP 4G und wir bitten Sie diese gemäss unseren Kommentaren zu ergänzen.
Luzern	mehrheitlich einverstanden	Grundsätzliche Diskussion zur Darstellung des Zukunftsbildes nötig. Ausser dem grossen braunen Fleck nimmt man kaum etwas wahr. Evtl. auf mehrere Bilder aufteilen.
lawa	mehrheitlich einverstanden	Ergänzung in Anträgen zu Hauptbericht aufgeführt

Frage 3: Sind Sie mit dem aufgezeigten Handlungsbedarf einverstanden (Kap. 5)?

Gemeinde / Organisation	Beurteilung	Kommentar
Neuenkirch	nicht einverstanden	5.5. Motorisierter Individualverkehr, Hohe Auslastung Hauptverkehrsstrassennetz, Ergänzung Anschluss Rothenburg, in HVZ chronisch überlastet.
Adligenswil	einverstanden	S. 91 Aufwertungsbedarf im Dorfkern von Adligenswil ist gegeben und erkannt. S. 99 Strassenraum mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit auch in Adligenswil erkannt; Einführung Tempo 30 im Ortskern beantragt. S.110 Dringender Optimierungsbedarf bestehende Netzelemente Anschluss Fuss- und Veloverkehr Achse Adligenswil-Udligenswil durchs Götzental; fehlende Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer
Dierikon	bedingt einverstanden	Ausweitung der Achse Ebikon durchgehend bis Root.
Gisikon	einverstanden	Siehe dazu Anträge zum Hauptbericht
Inwil	mehrheitlich einverstanden	Es ist nicht nur das Strategische Arbeitsgebiet (SAG) Schweissmatt zu überprüfen, sondern generell sämtliche SAG. Besonders ist die Frage betreffend Umgang mit den FFF zu behandeln. Da das Zukunftsbild 2040 eine namhafte Zunahme von Einwohner und Arbeitsstellen vorsieht, wird die Verkehrsinfrastruktur weiter stark belastet. Die Zunahme wird nicht mit dem ÖV kompensiert werden können. Es ist daher vermehrt auch auf komfortable und vollständige Veloverkehrsnetze zu achten. Handlungsbedarf besteht auch zwischen Inwil und Waldibrücke bzw. an die Anbindung Emmen (siehe Abb. 55)
Gebietsmanagem ent LuzernOst	mehrheitlich einverstanden	Weiterentwicklung öV-Angebot mit AggloMobil-Planungen von hoher Priorität. Betrachtungsperimeter LuzernOst nach Rotkreuz – Zug erweitern.
Küssnacht a.R.	einverstanden	Aufwertungsbedarf Gewässerraum Küssnacher Bucht. Wie soll dies von statten gehen? Am östlichen Ufer befinden sich Privatgrundstücke.
Dienststelle uwe		S. 91: Aussenraum/ Aufenthaltsqualität vs. klimatische Veränderungen? In 5.2 S. 95 erwähnt.
Malters	mehrheitlich einverstanden	Malters wird in diversen Karten nicht miteinbezogen.
Meggen	einverstanden	Die Aufwertung der Gewässerräume ist konfliktbehaftet und an vielen Orten aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht umsetzbar. Es sollten weitere Möglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr geprüft werden. Insbesondere grosszügige Velowege, welche ausschliesslich den Velofahren (inkl. E-Bike) dienen.
Rain	bedingt einverstanden	K55 wir zwar als Strassenraum mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit aufgeführt (Seite 99), ein Handlungsbedarf besteht aber offenbar nicht (Kap. 5.3)
Root	nicht einverstanden	s. unten
Rothenburg	mehrheitlich einverstanden	Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass sich aufgrund vom AP LU 4G für Rothenburg im öV-Angebot praktisch nichts ändert und in diesem Projekt räumlich sowie inhaltlich andere Schwerpunkte gesetzt wurden. Folglich sieht das AP LU 4G insgesamt keine Änderungen vom öV-Netz und Angebot in Rothenburg vor.

Gemeinde / Organisation	Beurteilung	Kommentar
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kapitel 5.4 öffentlicher Verkehr "Ungenügende Verknüpfung an Bahn- und Bushaltestelle": ▪ Wieso ist Rothenburg Station bei den aufgeführten S-Bahnhaltestelle gemäss Zukunftsbild 2040 nicht als wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus im Kernraum der Agglomeration Luzern aufgeführt? ▪ Der VVL hat uns im Juni 2019 auf Anfrage mitgeteilt, dass die bekannten Diskussionspunkte zur Linie 51 etc. im Rahmen von AP LU 4G bewusst nicht behandelt werden. Das öV-Angebot in Rothenburg wolle er im Rahmen einer separaten Studie über den gesamten Korridor Beromünster-Luzern in den kommenden Monaten bearbeiten. Über den aktuellen Stand der Studie resp. Ergebnisse liegen dem Gemeinderat bis heute keine weiteren Informationen vor.
Luzern	mehrheitlich einverstanden	Das Kapitel ist sehr umfangreich. Eine Konzentration auf das Wesentliche wäre begrüssenswert.
lawa	mehrheitlich einverstanden	Siehe Bemerkungen zu Hauptbericht

Frage 4: Sind Sie mit den Teilstrategien einverstanden (Kap. 6)?

Gemeinde / Organisation	Beurteilung	Kommentar
Neuenkirch	bedingt einverstanden	5.6 FVV, Lückenhaftes Veloverkehrsnetz ; K13 Radweg Lohren (Emmen) - Neuenkirch dringend umsetzen. Ebenfalls Ergänzung auf S. 110.
Adligenswil	einverstanden	S. 115 Potenzielle Neueinzonungen an gut erschlossenen Lagen prüfen; Schädri an Grenze Adligenswil-Luzern wird geprüft S. 117 Schlüsselareale vorantreiben, städtebaulich gestalterisch aufwerten, Bebauung Bützi: qualitativ hochwertige Weiterentwicklung eines Schlüsselareals der Gemeinde Adligenswil S. 118 L1: Schaffung und Neugestaltung von Frei- und Grünräumen auch in Adligenswil S. 125 Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung auch in Adligenswil erforderlich S. 132 Fernbusterminal noch unbestimmt. Lido als multimodale Verknüpfung stärken: Bahn-Bus, Nahbus-Fernbuslinien verknüpfen
Dierikon	bedingt einverstanden	S1 Ausweitung bis Dierikon bzw. D4. ÖV-3 Linie 1 kurzfristig bis D4. Später auch bis Rotkreuz.
Inwil	einverstanden	6.4 Gesamtverkehr: Inwil begrüsst die beabsichtigte Erarbeitung eines kantonsweiten Gesamt-Mobilitätskonzept. Dies insbesondere durch die Knotenlage zwischen dem Seetal und Rontal/Autobahnanschluss Gisikon.
Küssnacht a.R.	einverstanden	Inwiefern das touristische Angebot auf der Seebodenalp (Skilift) weiterentwickelt werden kann, ist fraglich.
ARE Kt SZ	bedingt einverstanden	Bei Grundlagen fehlt in vielen Kapiteln der Bezug zum RP Kanton SZ und zum kommunalen Richtplan des Bezirks Küssnacht. Details s. unter 2.
VWD Kt SZ	bedingt einverstanden	Bei vielen Grundlagen fehlt der kantonale Richtplan (SZ) resp. weitere kantonale Grundlagen wie das Strassenbauprogramm oder die öV-Strategie, resp. wird nicht erwähnt. Grundsätzlich sollten diese, wo inhaltlich sinnvoll, berücksichtigt werden.
Malters	bedingt einverstanden	Potential von Malters bei der Siedlungsentwicklung prüfen bzw. miteinbeziehen (S1 – S4).
Meggen	einverstanden	Die Aufwertung der aufgeführten Schlüsselareale durch Sanierungen und Erneuerungen ist im Grundsatz richtig. Aufgrund der unterschiedlichen Ansprüche der Grundeigentümer stellt die Umsetzung jedoch eine Herausforderung dar. Ein Ausbau der Veloabstellplätze beim Bahnhof Meggen zur Förderung von B+R ist aufgrund fehlender eigener Grundstücke anspruchsvoll.
Rain	bedingt einverstanden	Auch hier fehlt eine Aussage zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume innerorts im Bezug auf die K55 / Ortsdurchfahrt Rain. (Kap. 6.4 / GV-5)
Root	bedingt einverstanden	s. unten
Rothenburg	bedingt einverstanden	Der GR Rothenburg ist mit den TS für Siedlung und Landschaft grundsätzlich einverstanden. Bezüglich der Teilstrategie Verkehr ist man nicht einverstanden, da mehrere Anliegen nicht oder ungenügend berücksichtigt wurden. Es wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.
Luzern	mehrheitlich einverstanden	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist noch zu wenig ersichtlich.
lawa		Ergänzung in Anträgen zu Hauptbericht aufgeführt

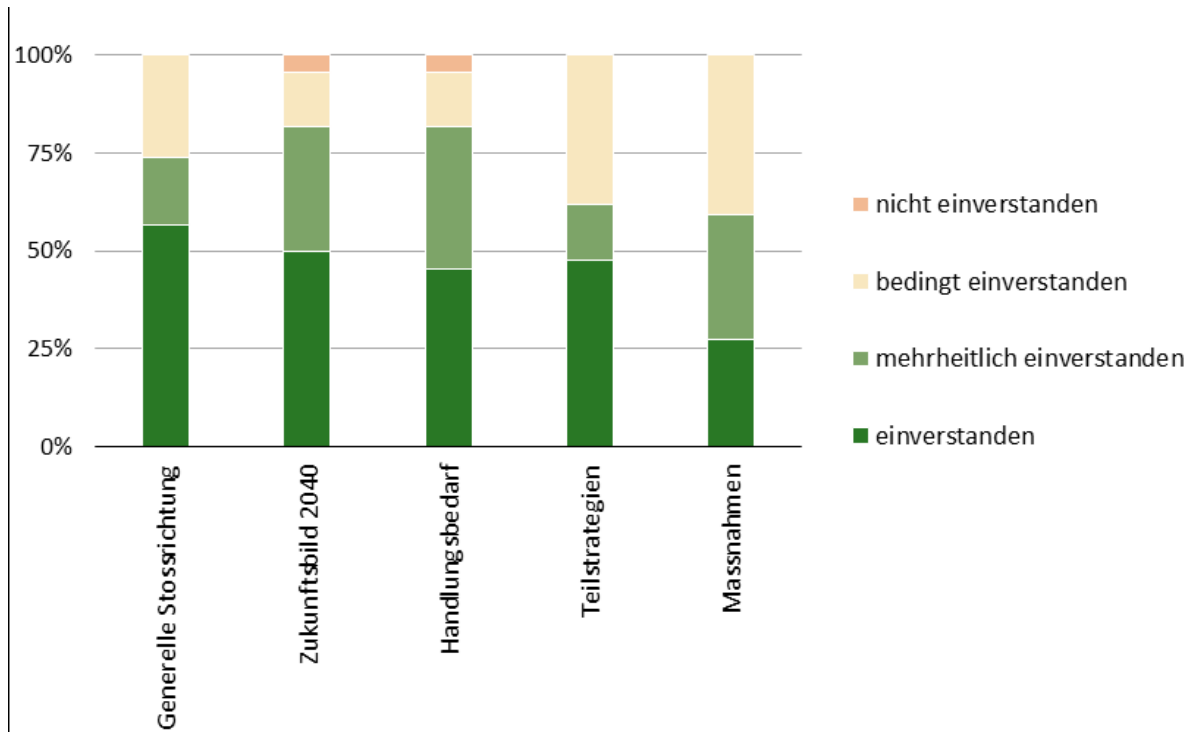
Frage 5: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden (Kap. 7)?

Gemeinde / Organisation	Beurteilung	Kommentar
Dierikon	bedingt einverstanden	7.7 FVV-1.1a. Inklusive sicherer Strassenquerungen. FVV-2.2f streichen.
Emmen	mehrheitlich einverstanden	Ergänzungen gemäss nachfolgenden Anträgen.
Horw	mehrheitlich einverstanden	Es fehlt die Massnahme 23 aus unserer Eingabeliste 2019, die Verbesserung Veloführung Kantonsstrasse Südabschnitt (ist eine Gemeindestrasse)
Inwil	mehrheitlich einverstanden	SAG. Die Planungsarbeiten werden nicht weiter konkretisiert, da die Stellungnahme des Kantons bezüglich Umgang mit FFF (mündlich zugesichert per 31.12.2018) nicht vorhanden ist. Die eingesetzte Arbeitsgruppe/Planungsbüro können daher die Arbeiten momentan nicht weiterverfolgen.
Kriens	bedingt einverstanden	Siehe 3. Anträge zu den Massnahmenblättern
Tiefbauamt Kt SZ	bedingt einverstanden	Unbekannt was genau GV-5.10-4x umfasst
Dienststelle uwe		FVV-2 S. 138: Innovation fehlt. Velorouten in 3 Kategorien unterteilt. Wie spiegelt sich der qualitative Ausbau des Velonetzes wider? Unter 7.7 S. 158 werden nur Veloverbesserungen aufgezeigt, die der Lückenschliessung dienen.
Malters	mehrheitlich einverstanden	siehe Fragenkatalog
Meggen	mehrheitlich einverstanden	Für die Gemeinde Meggen sind keine neuen Massnahmen vorgesehen, was wir bedauern. Uns ist der Ausbau der S-Bahn Anschlüsse Meggen Zentrum und Meggen wichtig.
Rain	bedingt einverstanden	Auch wird nicht aufgezeigt mit welchen Massnahmen die Gestaltung der Ortsdurchfahrt Rain verbessert werden soll (Kap. 7.4 / GV-5)
Root	bedingt einverstanden	s. unten
Rothenburg	bedingt einverstanden	Mit den vorgeschlagenen Massnahmen ist der Gemeinde-rat Rothenburg aufgrund diverser fehlender Massnahmen nur bedingt einverstanden. Es gilt dazu die nachfolgenden Anträge und Hinweise zu beachten.
Luzern	bedingt einverstanden	Noch unvollständig.
law	bedingt einverstanden	Konkretisierung sinnvoll, siehe Bemerkungen zu Hauptbericht

Zusammenfassung Gesamteindruck

Grafisch zusammengefasst sieht der Gesamteindruck zum Rohentwurf des AP LU 4G wie folgt aus:

Abbildung 1: Auswertung Gesamteindruck Rohentwurf AP LU 4G



3. Schwerpunktthemen / wichtige Anträge aus der Behördenmitwirkung und Umgang damit

Themen

▪ Buspriorisierung

- Anliegen VVL: Aufnahme einer Darstellung, welche alle Busbevorzugungsmassnahmen im Linienverlauf aufgeführt sind (bereits realisierte, geplante bisheriger APLU-Generationen sowie neue des APLU 4G)

=> Aufnahme im Anhang einer Darstellung wie im AP LU 3G (Umsetzungsreporting), jedoch mit Fokus auf die Buspriorisierung. Die Abbildung soll das RBus-Netz, die Massnahmen AP 1-3G sowie neue A-Massnahmen 4G überlagert aufzeigt. Präzisierungen zu den RBus-Achsen sind in der Teilstrategie bereits vorhanden.

▪ Verkehrsmanagement

- Antrag Stadt Luzern: Dieses Kapitel soll ausgebaut werden und mit einer stringenten Argumentation via Entwicklungstrend-> Handlungsbedarf-> Teilstrategie>Massnahme gestützt werden. Klarere Ansage, was ist und was noch fehlt.

=> Der Stand des VSM wird aufgenommen.

- Antrag Malters: Die Gemeinde kann nicht unterstützen, wenn aus dem Bearbeitungsperimeter in Richtung Agglomerationszentrum die Zugänge mit unnötigen Pforten behindert werden (Zukunftsbild: Lenkung und Dosierung).

=> Die Formulierung im Kapitel ZB wird im Hinblick auf öV-Priorisierung, die mit Dosierung verbunden ist, angepasst. Es wird präzisiert, dass die Verlagerung auf den öV neben der Priorisierung auch P+R umfasst und dass Malters dafür ein gutes Beispiel ist, wo der Verkehr (von ausserhalb des Aggloperimeters) auf den ÖV verlagert werden soll.

▪ Mobilitätshubs unter GV statt ÖV

- Antrag Stadt Luzern: Mobilitätsdrehscheiben sind heutzutage keine reinen ÖV-Projekte sondern beim Gesamtverkehr anzusiedeln.

=> Mobilitätshubs werden beim ÖV belassen, da im Kern- und Kernergänzungsraum der Fokus auf die Verknüpfung zwischen ÖV-ÖV liegt (und nicht zwischen ÖV und MIV).

=> Die Diskussion der Zuordnung der einzelnen Elemente der Teilstrategien Verkehr wurde umfassend geführt > keine Neuordnung nötig, zudem auch Ressourcenschonung.

▪ S-Bahnhaltestellen

- Umgang mit den Haltestellen Root Dorf und Gisikon-Weitblick

=> Die verschiedenen möglichen neuen Haltestellen werden sehr zurückhaltend und nur im Text erwähnt. Dabei ist der «rote Faden» zu beachten (> Zukunftsbild > HB > TS). Die Haltestellen werden Sinne der Überprüfung des Haltestellen-Konzeptes und die eingebrachten Vorschläge als mögliche Beispiele aufgeführt.

▪ Ortsdurchfahrten / Temporegime

- Antrag vif: Die Anpassung des Temporegimes auf Ortsdurchfahrten ist nicht ein neuer wichtiger Schwerpunkt sondern eine mögliche Massnahme. «Anpassung des Temporegimes» ist zu streichen.

=> Die Formulierung wird angepasst (es kann kein Schwerpunkt im AP 4G sein, da kaum Massnahmen vorhanden sind).

- Genereller Umgang mit Tempo 30

=> Aussagen zu Tempo 30 werden wie folgt präzisiert: «abschnittsweise verkehrsberuhigt (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit T30 als mögliche Massnahme». Der Kanton prüft auf Antrag der Gemeinden Tempo 30 (Brief Baudirektor).

=> Eine Massnahme auf dem kantonalen Strassennetz muss im AP und im BP enthalten sein, damit sie zwischen 2024 und 2027 realisiert werden kann (soweit es sich nicht um eine Sammelrubrik-Massnahme gemäss BP handelt).

▪ MIV

- Antrag Stadt Luzern: Bedeutung von «Zubringern HLS» klären und diese bitte konkret verorten. Insbesondere in der Stadt Luzern widersprechen sich hier die Ziele: Leistungsfähiger und zuverlässiger MIV (=entsprechend hohe Kapazitäten) und Förderung des Umstiegs auf einen auch in diesen Räumen attraktiven und priorisierten öV und FVV. Dies ist unter dem Titel «angebotsorientiertes Strassennetz» missverständlich.

Die Richtplanaussagen (i.e. Z3, M1-M7) werden unterschiedlich interpretiert – was wiederholt zu Meinungsverschiedenheiten führt.

Es braucht eine Diskussion und Empfehlung aus der Kerngruppe an die PST wie mit den Richtplanvorgaben je «Raum» umzugehen ist.

=> Der Antrag der Stadt wird nicht weiterverfolgt. Der Antrag der DS vif bzgl. MIV-2, 2. Absatz, wird über eine Umformulierung gelöst (eher auf Kantonsstrassenabschnitte in Zentrumsnähe verweisen als auf Distanz zu HLS-Anschlüssen).

- «Angebotsorientiertes Strassennetz für die Basiserschliessung»

Antrag vif: Aussage streichen: Das bedeutet, dass die Zubringer leistungsfähig und zuverlässig sein sollen, während die Kapazität auf Abschnitten, die weiter entfernt von HLS-Anschlüssen sind, bewusst limitiert bzw. zugunsten anderer Verkehrsmittel reduziert werden soll, um die angestrebte Verkehrslenkung zu unterstützen.

=> *Konflikt Stadt/vif: Die Stadt wünscht sich mehr solche Aussagen wie unter MIV-2.2; die DS vif keine (solange das kantonale Projekt «Zukunft Mobilität Luzern» nicht vorliegt). Das Agglomerationsprogramm ist das falsche Instrument, um verkehrspolitische Grundsatzdiskussionen zu führen. Materieller Umgang gemäss vorangehendem Punkt.*

- **Umgang mit Aussagen zu Gemeinden im Betrachtungsperimeter (HB vs keine Massnahmen)**

=> *Bei Bedarf werden entsprechende Aussagen am Schluss der jeweiligen TS-Kap. aufgenommen.*

- **Massnahme Überdeckung Autobahn Kriens**

=> *Leitverfahren ist das Nationalstrassenprojekt, die (teilweise) Überdeckung wird im MB MIV-1 und subsidiär unter den GV-Massnahmen erwähnt.*

- **Weitere Themen**

- Sensibilisierung Bevölkerung als übergreifendes Thema

=> *Bezug zum Agglomerationsprogramm ist wichtig bei der Öffentlichkeitsarbeit in konkreten Vorhaben.*

=> *Es wird überprüft, ob im Kapitel zum MM auch die Kommunikation bei Arealentwicklungen im Allgemeinen erwähnt ist.*

- Berücksichtigung FVV bei Neueinzonungen

=> *Aussagen werden im Kapitel TS Siedlung und im Massnahmenblatt S-5 ergänzt.*

Strukturelle Punkte

- **Situations- und Trendanalyse**

- Antrag Stadt Luzern: Deutlich kürzen (Von 60 auf max 15 Seiten). Rest in den Anhang oder Begleitdokument, bzw Analysebericht. Nur die Quintessenz im Hauptbericht aufführen, damit sich die Lesbarkeit erhöht.

=> *Verschiedene Analysen werden vom Bund verlangt. Ein (1!) Dokument mit rotem Faden wird grundsätzlich begrüsst (1 Hauptbericht, sowie 1 Massnahmenbericht).*

▪ **Handlungsbedarf**

- Antrag Stadt Luzern: Das Kapitel HB kommt unstrukturiert daher, der HB ist teilweise unklar und unkonkret. Dieser ist klarer zu benennen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie einzelne Punkte – scheinbar zufällig – in diesem Kapitel erwähnt werden (z. B Seetalstrasse). Struktur insgesamt noch schwierig HB und Massnahmen teilweise vermischt Herleitung von den Trends und vom zu schwachen ZB nicht nachvollziehbar. Insgesamt mit 21 Seiten deutlich zu lang Abgrenzung zu den (Teil-)Strategien unklar.
=> *Das Kap. ist für den Bund zentral und soll als «Scharnier-Kapitel» dienen, deshalb keine wesentliche Kürzung. Hinweis zu textlichen Beispielen kann ergänzt werden (=> kartografische Darstellungen vollständig und textlich eher beispielhaft).*

▪ **Zukunftsbild**

- Antrag Stadt Luzern: Grundsätzliche Diskussion zur Darstellung des Zukunftsbilds nötig. Ausser dem grossen braunen Fleck nimmt man kaum etwas wahr. Ist den Anspruch «nur ein Bild» wirklich richtig? Das Bild ist so noch zu nichtssagend. Wäre ein noch abstrakteres Strukturbild und themenbezogene Unterbilder sinnvoller? Angestrebte Qualitäten verbal beschreiben.
=> *Keine Aufnahme: ZB soll S, L, V integral aufzeigen. Themenbezogene Darstellungen sind auf der Ebene der TS aufgeführt. Angestrebte Qualitäten sind beim ZB bereits vorhanden (Ziele pro Raumtyp). Das Zukunftsbild selbst kann im Rahmen und auf der ganzen Seite noch wesentlich vergrössert werden.*
=> *Wo kartografisch möglich, werden die Inputs von LuzernPlus aufgenommen.*

▪ **Übersicht Teilstrategien**

- Antrag Stadt Luzern: Aus der Übersicht wird nicht klar, wie eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgen soll. Bitte die Teilstrategien auf ihre Wechselwirkung und den Stellenwert der TS Gesamtverkehr gegenüber den anderen TS Verkehr prüfen.
Die Schwerpunkte der TS Siedlung und Landschaft sollten darauf abzielen «Verkehr zu vermeiden», während die TS Verkehr neben dem «Verkehr vermeiden (TS Gesamtverkehr) auch «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten». Diese klassischen Stossrichtungen können hier unterstützen.
=> *Abstimmung S +V erfolgt grundsätzlich bereits im Rahmen des ZB; bei Struktur der Teilstrategien auf S. 113 die Grafik optimieren (Bezug der einzelnen TS inkl. Gesamtstrategie Verkehr zu Massnahmen in Kästen unter den TS ergänzen, dabei auch Abstimmung S+V thematisieren)*

=> In Stossrichtung S-4 Punkt auf verkehrliche Wirkung einer Siedlungsentwicklung nach Innen (Vermeidung unnötiger Fahrten bzw. Stadt der kurzen Wege) hinweisen

=> Thema zudem im Kapitel Gesamtverkehr (6.9) im Text aufgreifen (v.a. der Aspekt der 3 V bzw. 4 V)

▪ **Umgang mit Massnahmen im C-Horizont**

Anliegen VVL vs Stadt/vif: Themen im AP LU 4G strategisch lancieren (z.B. ÖV-Korridor Tribschen) vs Verzicht in 4G und Aufnahme in 5G

=> Für nationale Planungen werden Dokumentationsblätter aufgenommen (abzustimmen mit Bund)

=> Als konkrete C-Massnahmen sollen vor allem Massnahmen aus früheren Generationen weitergeführt werden (wie z.B. Südumfahrung Küsnacht). Nach Möglichkeit sollen keine zusätzlichen C-Massnahmen entwickelt werden. Potenzielle neue C-Massnahmen werden nur bis zu den TS aufgeführt (im Sinne von noch nicht reifen Projekten / möglichen Schwerpunkten der 5G).

▪ **Umgang mit Massnahmen nach DBL (Zukunftsbild, Massnahmenübersicht)**

=> siehe oben.

4. Anträge zum Hauptbericht

Legende zum Umgang mit den Anträgen

A = Aufnahme / tlw. A = teilweise Aufnahme

KA = Keine Aufnahme

z.K. = Kenntnisnahme

P = Prüfen

hellgrün: strategisch

hellblau: Details

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Root	1.4.	9	S. 9 – 11: Der Betrachtungsperimeter ist östlich bis Rotkreuz auszudehnen.	Die Beziehung von Luzern und von LuzernOst zur Region Rotkreuz/Zug ist wesentlich und soll bei den weiteren Planungen zwingend im Betrachtungsperimeter berücksichtigt werden.	KA	Der Perimeter des AP LU umfasst einerseits Gemeinden im BeSA-Perimeter und andererseits Gemeinde von LuzernPlus.
Küssnacht a.R.	1.4.	11	Bearbeitungsperimeter auf Greppen, Vitznau und Weggis ausweiten	Diese Luzerner Gemeinden sind zur Stadt Luzern hin orientiert. Küssnacht wird dadurch stark tangiert.	KA	Diese Gemeinden sind nicht Teil des BeSA-Perimeters gemäss Bund.
Luzern	1.	11	BeSA-Perimeter im Plan Abb. 2 darstellen	Zur besseren Verständlichkeit	A	Wird aufgenommen.
lawa	1.6	14	Bei den kantonalen Grundlagen den Planungsbericht Biodiversität und die Strategie Landschaft aufnehmen und im Hauptbericht berücksichtigen.	Planungsbericht Biodiversität: Ein wichtiges Handlungsfeld ist die «Biodiversität im Siedlungsraum zu stärken» - dies muss im Agglomerationsprogramm berücksichtigt werden. Zudem können Bundesgelder (NFA) über die Programmvereinbarung Natur & Landschaft abgeholt werden für konkrete Biodiversitäts- und Landschaftsmassnahmen, die im Agglomerationsprogramm enthalten sind. Strategie Landschaft: ein Entwicklungsschwerpunkt in der Strategie Landschaft ist die Siedlungsräume zu begrenzen, in den Siedlungen attraktive Grün- und Freiräume zu schaffen, sowie die Siedlungsränder aktiv zu gestalten.	A	Relevant für Teil LS. Wird im Kap. 1.6 aufgenommen (in 6.3 bereits enthalten); allerdings liegt die Biodiversitätsstrategie vor. Der Planungsbericht Biodiversität wird daraus ab 2020 erst noch erarbeitet.
Luzern	1.6.	14	Folgende Quellen ergänzen: Bund: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunft Mobilität Schweiz, UVEK Orientierungsrahmen 2040 (UVEK 2017) ▪ Raumkonzept CH ▪ Astra Grundlagenstudie zur Schnittstellenproblematik Gemeinden: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzepte und Dokumente auflisten Weitere: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik (Städtekonferenz Mobilität 2019) 	Ergänzen, da für die Planung relevante Grundlagen und auch für die Übersicht, welche Gemeindeplanungen berücksichtigt wurden.	A	Grundlagen werden ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
VWD Kt SZ	1.6.	14	S. 14ff: Unter «Kantone» das Strassenbauprogramm SZ als Grundlage aufführen. Ggf. auch öV-Strategie	Gerade für die Südumfahrung Küssnacht 2. Abschnitt ist der Hinweis aus dem kantonalen Strassenbauprogramm wichtig.	A	Grundlagen werden ergänzt.
lawa	1.6	15	Waldentwicklungsplan Region Luzern aufnehmen Konzept Natur- und Erlebnisraum Pilatus, Luzern Plus, 2017	Der Wald ist ein wesentlicher Aspekt / Teilraum der Agglomeration Luzern. Insbesondere die Erholungsnutzung, die Schutzfunktion des Waldes sowie Naturvorrangflächen sind Themen, welche über die Waldgrenze hinaus zu betrachten sind.	A	Grundlagen werden im Kap. 1.6 und im Kap 6.3 aufgenommen (relevant für Teil LS).
Luzern	2.	16	Kapitel nicht erst 2021, sondern schon für die öffentliche Mitwirkung einfügen.	Dieses Kapitel ist sehr wichtig. Der Aufwand für eine Aktualisierung des Standes Sommer 2020 auf Frühling 2021 zur Abgabe beim Bund kann nicht so gross sein, dass wir auf die Vernehmlassung dieses Kapitels verzichten müssen.	tlw. A	Stand per Ende 2018 wird soweit als möglich bis zur öffentlichen Auflage ergänzt (insb. zusammenfassende Würdigung). Der Stand per Ende 2020 wird anfangs 2021 aufgenommen.
Luzern	3.	17	Deutlich kürzen (Von 60 auf max 15 Seiten). Rest in den Anhang oder Begleitdokument, bzw Analysebericht.	Nur die Quintessenz im Hauptbericht aufführen, damit sich die Lesbarkeit erhöht.	KA	Die verschiedenen Analysen werden vom Bund verlangt. Ein Dokument mit rotem Faden wird grundsätzlich begrüsst (1 Hauptbericht, sowie 1 Massnahmenbericht).
Luzern	3.	17	Klarere Unterscheidung zwischen Situationsanalyse (und vergangene Entwicklung) und Entwicklungstrend oder Entwicklungsperspektive d.h. Zukunftsbetrachtung.	Im Text wird teilweise beides vermischt. Zudem wird den Entwicklungstrends (verstanden als Entwicklung wenn nicht eingegriffen wird) durch die «Box» zu viel Gewicht beigemessen.	tlw. A	Aussagen Situationsanalyse/ Entwicklungstrends werden geprüft. Aussagen zu den Entwicklungstrends werden gemäss RPAV verlangt.
Luzern	3.	17	Karte Perimeter ergänzen	In der Grafik Abb. 5 werden Perimeter abgegrenzt die für Aussenstehende und somit auch für den Bund nicht nachvollziehbar sind.	A	Abb. 2 Perimeter wird mit entsprechenden Begriffen und ggf. Kommentar ergänzt.
Kriens		18	Ganzer Bericht: Bezeichnung Stadt Kriens		A	Wird aufgenommen.
Luzern	3.	22	Abb. 9 vereinfachen und besser erläutern	Abb. 9 ist kaum verständlich	A	Abb. wird kommentiert und Verständlichkeit der Grafik soweit möglich verbessert.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um- gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	3.	24	Abb. 11 anpassen	Der Stand 2017 ist mit den blauen Kreisen kaum lesbar. Lieber die Zahlen in der Grafik ergänzen.	A	Grafik wird mit den Zahlen im Herbst 2020 aktualisiert und ggf. optimiert.
Luzern	3.	28	Abb. 15 dito Abb. 9	Abb. 15 dito Abb. 9	A	Abb. wird kommentiert und Verständlichkeit der Grafik soweit möglich verbessert.
Malters	3.1.2 3.1.3	28	S. 28/29: Abbildungen 15 und 16: Die Grafiken sind klar darzustellen.	In der Senkrechte sind Beschäftigte oder Hektare aufgeführt. Doch die Balken sind in Prozente dargestellt. Was sagen die Zahlen aus?	A	Siehe oben.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
WFLU	3.1.3	28	<p>S. 28/29: Beim Vergleich der Bauzonen 2010 zu heute fällt auf, dass die Summe der Arbeitszonen erheblich reduziert resp. verdrängt wurden (36 ha in der Summe).</p> <p>Es fällt aber auch auf, dass im Vergleich mit den anderen Bauzonen der Anteil unbebauter Grundstücke (rund 21%) in der Arbeitszone grösser ist.</p> <p>Dieses Bild ist bekannt. Aus der Phase 1 des Arbeitszonen-managements wissen wir, dass die Verfügbarkeit der Flächen sehr tief ist. Das heisst, dass die Grundeigentümer die Flächen nicht für allfällige Nutzer aus Gewerbe und Industrie zur Verfügung stellen. Es sollten Massnahmen im Sinne von Anreizen geprüft werden, wie die Verfügbarkeit erhöht werden könnte.</p> <p>Ein Grund für die tiefe Verfügbarkeit kann u.a. auch sein, dass die Eigentümer mit einer Aufzoning rechnen. Die oben beschriebene Entwicklung der letzten 10 Jahre bestärkt sie in ihrer Strategie.</p> <p>M.E. ist es daher wichtig, dass wir die Arbeitszonen vermehrt vor Aufzoning zu schützen beginnen und der Spekulation in diesem Sinne Einhalt gebieten. Dazu wären drei Massnahmen denkbar: 1. Die Aufzoning einer Arbeitszone müsste in irgendeiner Form durch die Gemeinde kompensiert werden, sei es durch eine entsprechende Einzonungen an neuer Stelle oder durch eine finanzielle Abgeltung. Damit würden die Arbeitszonen geschützt und der Platz für das geplante Arbeitsplatzwachstum (analog Bevölkerungswachstum) für zukünftige Firmen und Arbeitsplätze reserviert.; 2. Es braucht im Aggloprogramm klare behördenverbindliche Aussagen, wo Arbeitszonen auf keinen Fall zu neuen Mischgebieten werden sollen und reine Arbeitszonen bleiben sollen (vgl. auch Massnahmenblätter); 3. Vermehrt aktive Bodenpolitik seitens Gemeinden und Kanton, ggf. auch unter Mitwirkung privater Investoren. Damit könnten Arbeitszonen besser gelenkt und verfügbar gemacht werden.</p>		z.K.	<p>Der Handlungsbedarf ist richtig und wird grundsätzlich mit einem ESP-Vorprojekt zur Richtplanrevision über alle ESP des ganzen Kantons aufgenommen und Lösungen sollen in der KRP-Revision verankert werden.</p> <p>Zu 1. Auch für Arbeitszonen gilt der haushälterische Umgang mit dem Boden; es dürfen also nicht Aufzonungen verhindert und stattdessen neuen Einzonungen vorgenommen werden. Sondern auch bei Aufzonungen müssen die entstehenden Mehrwerte abgeschöpft werden.</p> <p>Zu 2. im Zukunftsbild sind die Entwicklungsgebiete Arbeiten definiert.</p> <p>Zu 3. Nebst aktiver Bodenpolitik ist auch die Anwendung von §38 PBG wichtig zur Bekämpfung der Hortung.</p>

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	3.	31	Abb. 18 um absolute Zahl in ha Ergänzen (Total über den Balken reicht aus)	Nur so kann nachvollzogen werden wie «kritisch» die Situation der schlecht erschlossenen Lagen ist. Sind 40%/46% nicht mit dem öV erschlossenes Bauland im Umland ein Drama vom Ausmass x-hundert Hektaren oder lediglich einzelne kleine Parzellen?	A	Wird ergänzt.
Luzern	3.	32	öV GK C gesondert ausweisen (gilt auch für die EW einige Seiten vorher).	GK C bedeutet einen 15'-Takt mit dem Bus. Das ist doch schon eine recht ordentliche Erschliessung, die wir als gut vermarkten und nicht vermischt mit GK D vermischen sollten.	A	Wird in der Aufzählung separat ausgewiesen.
Luzern	3.	33	Abb. 19 noch grundsätzlich besser erläutern, insbes. Begriff «Projektbezogene Potenziale» definieren.	Es ist nicht klar was damit gemeint ist.	A	Präzisierung wird vorgenommen.
Malters	3.1.4	33	Im westlichen Perimeter sollen die Entwicklungsschwerpunkte geprüft werden.	Malters fehlt.	KA	Keine ESP gemäss Kt. RP LU.
VWD Kt SZ	3.1.4.	33	ESP-A Fänn-Küssnacht ergänzen (kantonaler ESP Kanton Schwyz)		A	Wird aufgenommen.
WFLU	3.1.4	33	Verweis auf ESP-Vorprojekt im Vorfeld der Richtplanrevision. ESP Luzern-Nord ist m.E. zu gross und sollte analog Luzern-Ost in 2-3 ESP's unterteilt werden, ggf. auch im Sinne von Unterkategorien: Littauerboden, Seetalplatz-Reussbühl, Emmen-Haslifeld, Emmenfeld-Flugplatz-evt. Waldibrücke.		z.K.	Wird im Rahmen ESP-VP und Richtplanrevision wohl umgesetzt und ist dann relevant für AP LU 5G.
Luzern	3.	35	S. 35ff: Differenzieren der verkehrsintensiven Standorte zwischen Arbeitsplätzen und Verkaufsgeschäften; Allfällige Ergänzungen wie z. B. PP-Bewirtschaftung und Mobilitätsmanagementmassnahmen helfen, diese Einrichtungen einzuordnen.	Die verkehrsintensiven Einrichtungen wie z.B. Schindler und IKEA unterscheiden sich wesentlich.	A	Differenzierung macht Sinn, da sehr unterschiedliches Verkehrsaufkommen pro PP > bessere Begründung für Massnahme S7 (Zusammenstellung im Anhang des Hauptberichts).
Malters	3.1.5.	35	Hornbach im Littauerboden ist ebenfalls aufzuführen.	Hornbach mit ca. 400 PP fällt im Westen betr. Verkehrsaufkommen ins Gewicht.	KA	Keine Aufnahme bzw. diese VIE ist bereits aufgeführt (Nr. 18).

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
WFLU	3.1.5	35	S. 35-27: Erfreulich, dass die meisten verkehrsintensiven Einrichtungen gut an den ÖV angeschlossen sind. Die erwähnte #38 Pistor unternimmt grosse Anstrengungen und hat für die Anbindung an den ÖV einen firmeneigenen Shuttlebus. In Gebieten wie Rothenburg-Station oder Emmen gibt es viele Firmen, welche nicht als verkehrsintensive Einrichtungen gelten, aber aufgrund hoher Mitarbeiterzahlen viele Parkplätze anbieten. Hier wäre im Sinne des Mobilitätsmanagements zu prüfen, ob firmenübergreifende Angebote ggf. mit finanzieller Beteiligung vom Kanton geschaffen werden könnten, um eine bessere Anbindung an die ÖV-Punkte zu erreichen, insbesondere auch in frühen und späten Randzeiten (aufgrund entsprechender Schichtarbeit).		tlw.A	Eine Ergänzung zu diesem Thema wird im Massnahmenblatt «GV-2 Mobilitätsmanagement» aufgenommen.
Tiefbauamt Kt SZ	3.1.5.	36	Das Einkaufsgebiet Fänn mit Lidl, Aldi etc. ist auch zu als verkehrsintensive Anlage aufzunehmen.	Fänn Küssnacht gilt gemäss kantonalem Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt «Arbeitsplatzgebiete», deswegen und durch die bereits bestehenden Discounter müsste dieses Gebiet auch als verkehrsintensive Anlage aufgenommen werden.	A	Wird in Karte und Anhang ergänzt.
Luzern	3.1.6.	37	Stärker auf die festzustellenden Probleme fokussieren.	Die aus fachlicher Sicht grössten «Schwächen» hier gezielt aufgreifen, damit wir in den nachfolgenden aufzeigen können, wie wir das mit dem AP LU verbessern wollen.	KA	In Kap. HB aufgeführt.
Malters	3.1.6.	37	Bei der Arbeitsplatzentwicklung ist zu erwähnen, dass bestehende, an den Standort gebundene Unternehmen in ihren Entwicklungen unterstützt werden.	Aus der Erfahrung zeigt sich, dass lange und komplizierte Verfahren die Entwicklung der Unternehmen erschwert.	KA /tlw.A	In diesem Kap. werden die Trends dargestellt. Ggf. Aussagen im MB zum Arbeitszonenmanagement aufnehmen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
WFLU	3.1.6	37	<p>Der Grundsatz, dass die Anzahl Beschäftigte analog mit der Entwicklung der Wohnbevölkerung wachsen müsste, ist zutreffend (vgl. auch Stadt Luzern mit Strategie 1:1).</p> <p>Bzgl. dem Hinweis, dass der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor abnehmen wird, folgende Bemerkung: Es ist wohl richtig, dass der Anteil ggü. dem 3. Sektor weiter schrumpfen wird. Aber in absoluten Zahlen ausgedrückt dürfte es trotzdem zu einem bedeutsamen Arbeitsplatzwachstum im 2. Sektor kommen. Der Anteil 2. Sektor ist also absolut zunehmend, aber relativ abnehmend.</p> <p>Die aktuelle Situation hinsichtlich Corona zeigt, dass die Auslagerungsstrategie der Industrie in Billiglohnländer für die Versorgungssicherheit in Europa kritisch sein kann. Bereits heute sind wir in Kontakt mit Firmen aus dem Health Tech Sektor, welche gewisse Produktionskapazitäten aufgrund des Drucks ihrer Pharmakunden in Europa und hoffentlich in der Schweiz aufbauen wollen. Dieser Trend dürfte sich nach Corona weiter verstärken.</p> <p>Weiter ist in den letzten Jahren durch den Trend der Automatisierung bereits zu einer Welle von Rückholungen von Produktionskapazitäten gekommen. Die Schweiz hat sehr gute Chance, den wertschöpfungsstarken Industriestandort dank der Automatisierung/Digitalisierung weiter zu stärken. Die Industrie als primärer Wertschöpfungstreiber ist auch für den Dienstleistungssektor bestimmend und wichtig.</p> <p>Aufgrund Corona hat z.B. die SP Schweiz von einer Re-Industrialisierung gesprochen. Diese fand bereits vor Corona statt und dürfte effektiv verstärkt werden. Die Raumplanung hat auch die Aufgabe, den Platz für solche Unternehmen zu schaffen. Aus diesem Grund erachten wird das Thema Arbeitszonenmanagement und Schutz von Arbeitszonen als grundlegend wichtig, sofern wir an dieser Entwicklung partizipieren möchten.</p>		A	Kap. 3.1.6 wird sinngemäss ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
lawa	3.2.1	38	S. 38-39: Aufnahme der Landschaftstypen aus der kantonalen Strategie Landschaft, sowie des ganzheitlichen Landschaftsbegriffes (Definition i.d. Strategie).	Gemäss der Strategie Landschaft kommen im Perimeter des Agglomerationsprogrammes mehrere Landschaftstypen vor. Diese sind auch zu benennen und darzustellen. «Landschaft ist ein Raum, wie er vom Menschen wahrgenommen wird und dessen Charakter das Ergebnis der Wirkung und Wechselwirkung von natürlichen und/oder menschlichen Faktoren ist.» (Europäische Landschaftskonvention, 2000). Somit ist das Siedlungsgebiet als ein Teil der Landschaft zu betrachten und nicht von der Landschaft auszuschliessen.	tlw. A	Begriffsdefinition wird ergänzt, jedoch nicht die Landschaftstypen. Diese haben ganz andere Abgrenzungen und sind für das AP LU 4G nicht anwendbar (z.B. wären die bisherigen Massnahmen LE-1 nicht mehr ableitbar).
Luzern	Allgemein	38	Klare Definition des Freiraumbegriffs	Unklar, was unter Landschaft und was unter Freiraum verstanden wird.	A	Präzisierung wird vorgenommen.
Küssnacht a.R.	3.2.	40	Wildtierkorridor Hohle Gasse (Holgass-Schwarzenbach)	Realisiert	A	Wird in Abb. 23 aufgenommen.
lawa	3.2.2	40	Bei den Wildtierkorridoren die Perimeter und die Freihaltezonen darstellen. Die Kleintiervernetzungsachsen und Engnisse ergänzen. <i>Das Inventar der Objekte regionaler Bedeutung (INR), Teil geologische und geomorphologische Elemente ergänzen.</i>	Wildtierkorridore: Gemäss der Legende sind nur die Freihaltezonen auf dem Plan. Wahrscheinlich ist aber bereits beides dargestellt und die Legende ist nicht vollständig. Die Kleintiervernetzungsachsen sind insbesondere in überbautem Gebiet von grosser Bedeutung, sie sind im kantonalen Richtplan enthalten und dementsprechend aufzunehmen. Das INR ist ein vom Regierungsrat erlassenes Inventar. Die darin enthaltenen Elemente sind schutzwürdig und somit bei der Beplanung des Raumes zu beachten.	A KA	Wildtierkorridore sind wichtig auch bzgl. Verkehrsinfrastrukturen; die entsprechenden Perimeter werden ergänzt. Kleintiervernetzungen und Engnisse werden aufgenommen sofern kartografisch möglich; INR werden nicht aufgenommen (weder inhaltlich noch kartografisch zweckmässig).
Luzern	3.2.2.	40	Ergänzung des Kapitels «Schutzgebiete und Vernetzungsachsen» bezüglich der kommunalen Ebene. Es bestehen zahlreiche weitere Schutzgebiete bzw. -zonen sowie ergänzende Vernetzungsachsen.	Die Situation wird unvollständig dargelegt.	KA	Es werden Inhalte, welche auf der Ebene der Agglomeration relevant sind aufgeführt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um- gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	3.2.	40	<p>S. 40ff: Die Stadt hat eine Freiraumanalyse erstellt. Diese zeigt den Handlungsbedarf bezüglich Flächenerhalt, Aufwertung und Neuschaffung von Freiräumen auf.</p> <p>In Kartendarstellungen werden mit Freiräumen unterversorgte Gebiete verortet und verschiedene Handlungsempfehlungen für Verbesserungen dazu formuliert.</p> <p>Berücksichtigung der innerstädtischen Freiräume und der Unterversorgten Gebiete.</p>	Das Thema Freiräume (im Siedlungsgebiet) und deren Qualität sollte im AP mehr Gewicht erhalten.	A (tlw.)	Inputs werden soweit zweckmässig und möglich aufgenommen.
Luzern	3.	40	Abb. 23 farblich stärker differenziert darstellen	Abb. so kaum lesbar; v. a. Wald / Siedlungsgebiet nicht gut genug unterscheidbar in ausgedrucktem Bericht	A	Wird optimiert.
Malters	3.2.2.	40	Ergänzung: Wildkorridore sollen in Verbindung mit Vernetzungsprojekten optimiert werden können.	Im Bereich Spahau, Littau soll eine Optimierung stattfinden.	A	Hinweis wird aufgenommen.
lawa	3.2	41	<p>Wald ist explizit zu erwähnen. Neben der gezielten Entwicklung der Räume ist auch eine Sensibilisierung der Bevölkerung bezüglich Umgang mit der Natur und mit öffentlichem Raum notwendig.</p> <p>«...gewinnen Seeufer, die Gewässerräume....wie auch die Wälder als verbindende Freiräume und als Naherholungsgebiete weiter an Bedeutung.»</p> <p>«Eine koordinierte Entwicklung dieser Räume unter Abstimmung der verschiedenen Interessensansprüche sowie die Schaffung eines Bewusstseins für den Umgang mit Natur und öffentlichem Raum wird deshalb immer wichtiger, um Konflikte vorzubeugen und breit abgestützt Lösungen zu finden.</p> <p>Mit zunehmenden Phänomenen wie Klimawandel (Hitze, Trockenheit usw.) wird zudem die Funktion des Waldes, von Landschafts- und Freiräumen wie auch von Strassenräumen als klimatische Ausgleichsräume an Bedeutung gewinnen.</p>		A	Ergänzungen werden vorgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
lawa	3.2.2	41	Das Zusammenwachsen der Siedlungen aufnehmen. Korrektur des letzten Satzes	Die Siedlungsbegrenzungen sollen klar definiert werden und es soll Freiräume zwischen den Siedlungen geben (z.B. im Bereich von Wildtierkorridoren). Zudem sollen die Siedlungsränder aktiv gestaltet werden. Strassenräume können keine klimatischen Ausgleichsräume sein. Die Massnahmen zur Begrünung des Strassenraumes wirken klimatisch ausgleichend.	tlw. A	am Anfang 1 zusätzlicher Bulletpoint 1. Ordnung mit Thema Siedlungsbegrenzung und -trennung sowie Aufwertung für Biodiversität aufnehmen
Luzern	3.2.2.	41	Entwicklungstrends Landschaft und Freiräume Anpassungen Text: «Mit der verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen werden die öffentlichen (Grün)Räume sowie die siedlungsnaher Landschaft als Ausgleichs- und Vernetzungsräume immer wichtiger. Sie sind ein wichtiger Bestandteil der ökologischen Infrastruktur.»	Zunehmende Bedeutung siedlungsnaher bzw. siedlungsbezogener Freiräume für die ökologische Vernetzung und die Biodiversitätsförderung	A	Wird ergänzt.
Luzern	3.2.2.	41	Anpassungen Text: In der Agglomeration Luzern gewinnen insbesondere die Seeufer sowie die Gewässerräume entlang der Reuss, der Ron und der Kleinen Emme als verbindende Freiräume und als Naherholungsgebiete weiter an Bedeutung. (...)	Es sind nicht nur die See- und Flussufer sondern auch weitere siedlungsnaher Freiräume, auf die dieser Entwicklungstrend zutrifft.	A	Wird ergänzt.
Luzern	3.2.2.	41	Anpassungen Text: Innerhalb des Siedlungsgebiets steigen im Zusammenhang mit der inneren Verdichtung und dabei besonders bei Arealentwicklungen die Anforderungen an die Frei- und Grünraumplanung.	Die gesteigerten Anforderungen gelten nicht für Arealentwicklungen sondern generell bei grösseren Bauprojekten im Siedlungsgebiet.	A	Wird ergänzt.
Malters	3.2.3.	41	Der Ausschnitt aus der Abb. 24 ist so zu wählen, dass Malters ebenfalls sichtbar ist.	Malters gehört zum Bearbeitungsperimeter	A	Ausschnitt wird vergrössert.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang																
Luzern	3.2.3.	42	<p>Anpassungen Text:</p> <p>In der Stadt Luzern sind bereits mehrere Gemeindestrassen saniert. In der Stadt Luzern und weiteren Gemeinden wurden lärmarme Beläge eingebaut und Tempo 30 Zonen geschaffen, um dort die Lärmbesatzung verhindern zu können.</p> <p>In der Stadt Luzern sind alle Gemeindestrassen lärmrechtlich saniert. In einigen Fällen nur mit Erleichterungen und Schallschutzfenstern. Auf rund 100 km von 110 km Gemeindestrassen ist T-30 als wichtigste Massnahme an der Quelle bereits umgesetzt. Lärmarme Deckbeläge werden jeweils dann eingebaut, wenn Strassen mit Lärmgrenzwertüberschreitungen turnusgemäss saniert werden.</p>	<p>Aussage nicht korrekt.</p> <p>Aussage gilt in diesem Fall nur für die Stadt Luzern. Der Stand bei den anderen Gemeinden müsste noch ergänzt werden.</p>	tlw. A	Text Stadt Luzern wird aufgenommen. Gemäss Angaben des uwe (Mai 2020) gibt es zurzeit keine Übersicht über den Stand bei anderen Gemeinden.																
Luzern	3.3.	44	<p>Kapitelstruktur Gesamtverkehr Vorschlag:</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Pendlerströme</td> <td>1. Verkehrsaufkommen und -ströme</td> </tr> <tr> <td>2. Modalsplit</td> <td>2. Verkehrsmittelwahl (Modalsplit)</td> </tr> <tr> <td>3. Unfälle und Sicherheit</td> <td>3. Verkehrszweck</td> </tr> <tr> <td>4. Mobilitätsmanagement</td> <td>4. Unfälle und Sicherheit</td> </tr> <tr> <td>5. Verkehrsmanagement</td> <td>5. Verkehrsmanagement</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6. Mobilitätsmanagement</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7. multimodale Mobilitätsdrehscheiben</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8. Energie- und Klimabeiträge</td> </tr> </table>	1. Pendlerströme	1. Verkehrsaufkommen und -ströme	2. Modalsplit	2. Verkehrsmittelwahl (Modalsplit)	3. Unfälle und Sicherheit	3. Verkehrszweck	4. Mobilitätsmanagement	4. Unfälle und Sicherheit	5. Verkehrsmanagement	5. Verkehrsmanagement		6. Mobilitätsmanagement		7. multimodale Mobilitätsdrehscheiben		8. Energie- und Klimabeiträge	<p>Der Aufbau des Kapitels ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>1. Der Einstieg mit den Pendlerströmen zielt «nur» auf einen Verkehrszweck. Der Freizeitverkehr hat aber ebenso grosse Auswirkungen.</p> <p>2. Wo werden verkehrspolitische Ziele (u. a. Verlagerungen, Modalsplit etc. abgehandelt?) Erst im Zukunftsbild oder bei den Teilstrategien scheint zu spät.</p> <p>3. Die Themen Mobilitätsdrehscheiben und Energie- und Klima sollen auch in der Situationsanalyse aufgenommen werden.</p>	tlw. A	Die Kapitelstruktur wird gemäss Vorschlag grundsätzlich übernommen (Ausnahme: Unterkap. 7, bleibt bei ÖV), Übernahme der Unterkap. 3 und 8 je nach Datenverfügbarkeit.
1. Pendlerströme	1. Verkehrsaufkommen und -ströme																					
2. Modalsplit	2. Verkehrsmittelwahl (Modalsplit)																					
3. Unfälle und Sicherheit	3. Verkehrszweck																					
4. Mobilitätsmanagement	4. Unfälle und Sicherheit																					
5. Verkehrsmanagement	5. Verkehrsmanagement																					
	6. Mobilitätsmanagement																					
	7. multimodale Mobilitätsdrehscheiben																					
	8. Energie- und Klimabeiträge																					

Luzern	3.	44	<p>S. 44/45: Kap 3.3.1 insgesamt präzisieren; Abb. 26 lesbarer darstellen und Bezug zu Anzahl AP darstellen, Daten aktualisieren (Iustat)</p> <p>Textauszug aus der ASTRA Grundlagenstudie zu den Pendlerströmen S. 109) bitte In geeigneter Weise wiedergeben (evtl. inkl. dazugehörige Abb. 82)</p> <p>In der Initialstudie werden die Agglomerationen der Schweiz in vier Typen eingeteilt. Zum Agglomerationstyp 2 gehören 13 Perimeter, u.a. Luzern. Für die Pilotstädte des Agglomerationstyps 2 (gemäss Initialstudie u.a. Luzern) sind folgende prozentual quantifizierte Pendlerströme bemerkenswert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 38 % der Binnenpendlerbeziehungen finden innerhalb der Kernstadt statt; ▪ Die Binnenverkehrsströme der Agglomeration ohne Bezug zum Kern sind mit 32 % relativ hoch; ▪ Die Auspendler (25% der gesamten Pendlerbeziehungen) stammen fast zu 3/4 (59 %) aus der Agglomeration ausserhalb der Kernstadt; ▪ Vom Total der Einpendler (20% der gesamten Pendlerbeziehungen) bewegen sich immerhin 38 % an Standorten in der Agglomeration ausserhalb der Kernstadt. <p><i>«Insgesamt sind die Pendlerströme, die Bezug zur Agglomeration Luzern, aber nicht zur Kernstadt haben, stark. Ihr Anteil beträgt rund 40 % am Total der Pendlerbezüge. Darüber hinaus kann festgestellt werden, dass die Pendlerbeziehungen in Agglomerationen eine gewisse Komplexität betreffend Relationen aufweisen [4_3].</i></p> <p><i>Aus dieser Analyse werden zwei Folgerungen formuliert: Erstens ist anzunehmen, dass an den Schnittstellen nicht eindeutig ausgerichtete Wunschlinien mit Ziel oder Quelle Kernstadt auftreten, sondern dass vielfältige Wunschlinien vorhanden sind. Zweitens zeigen die quantifizierten Pendlerströme auf, dass auch die Schnittstellen in der Agglomeration (ausserhalb der Kernstadt) für den Pendlerverkehr eine nicht zu unterschätzende Bedeutung</i></p>	<p>Grafik kaum lesbar, ausführlichen Text und Beschreibung evtl.in Anhang verschieben.</p> <p>Datengrundlagen von 2014 scheinen bis zur Einreichung des AP 2021 relativ alt. Nach Möglichkeit auch noch die Erkenntnisse aus der ASTRA Grundlagenstudie «Schnittstellenproblematik zwischen dem nationalen und dem lokalen Strassennetz –Grundlagenarbeiten» einfügen. (Schlussbericht) Diese geben aufschlussreiche Hinweise zum Beeinflussungsperimeter und zu den Pendlerbeziehungen. Als Beispiel wurden die Pendlerbeziehungen aus Horw und Root und Risch.</p> <p>Es zeigt sich, dass die meisten Pendlerbeziehungen von Horw aus nach Luzern oder Kriens führen. Bei den weiter weg gelegenen Gemeinden Root und Risch sind diese Beziehungen weniger klar ins Zentrum ausgerichtet, bzw. disperser.</p> <p>Die Analyse stützt die Vermutung, dass aus den unmittelbar angrenzenden Gemeinden der Stadt Luzern zwar eine bedeutende Anzahl Erwerbstätige in die Kernstadt pendelt, dass jedoch Pendlerbeziehungen in der Agglomeration Luzern zu dispersen Verkehrsströmen führen. Für eine Verifizierung dieser Resultate wären weiterführende Untersuchungen mit zusätzlichen Gemeinden und Vergleiche mit anderen Agglomerationen empfehlenswert. -> Das wäre eine wertvolle Grundlage für das kantonale Mobilitätskonzept.</p>	A	Aktuellere Daten werden sobald vorliegend aufgenommen.
--------	----	----	--	--	---	--

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
			<i>aufweisen, und dass die Schnittstellen-Probleme auch an diesen Knoten auftreten oder in Zukunft auftreten werden.»</i>			
Malters	3.3.1.	44	Abb. 26: Die Pendlerströme von Luzern West nach Luzern Süd fehlen und sollen ergänzt werden.	Die Busverbindung Malters – Kriens ist schon seit langer Zeit ein Thema.	A	Siehe oben.
Malters	3.3.2.	45	S. 45-49: Die Statistikzahlen in den Abbildungen sind nicht aktuell.	Zahlen von 2005 und 2010 sollten nicht mehr verwendet werden.	KA	Aktuellere Daten des Mikrozensus Verkehr (2020) werden erst ca. 2022 vorliegen.
Root	3.3.2.	45	Als Entscheidungsgrundlage soll der Modalsplitt 2020 ergänzt werden.	Der aktuellste Modalsplitt datiert von 2015 und ist damit veraltet. Als Entscheidungsgrundlage sind aktuelle Zahlen heranzuziehen, um die richtigen Schlüsse ziehen zu können.	KA	Daten des Mikrozensus Verkehr 2020 werden erst ca. 2022 vorliegen.
Luzern	3.	48	S. 48ff: Prüfen ob eine differenziertere Analyse der Unfälle z. B. differenziert nach MIV / Velo / Fuss / öV sinnvoll ist. Die Erkenntnisse zu den FVV-relevanten Unfallschwerpunkten aus S. 109 (Handlungsbedarf) gehören in die Situationsanalyse zum Kapitel Unfälle und Sicherheit. Falls vorhanden mit Kartenübersicht und den Unfallpunkten ergänzen.	Allenfalls könnten differenziertere, zielgerichtete Massnahmen abgeleitet werden. Die aktuelle Unfallsituation soll im Kapitel 3. wiedergegeben werden. Daraus leitet sich der Handlungsbedarf im Kapitel 5 im Sinne von: «Reduktion der Unfälle» ab und muss entsprechend in den Teilstrategien in Massnahmen münden.	A	Wird aufgenommen.
VWD Kt SZ	3.3.3.	48	S. 48ff: Ergänzen, ob Daten des Kt. SZ eingeflossen sind oder nicht.	Bsp. Unfälle und Sicherheit: Sind Daten aus Kanton SZ darin enthalten? (z.B. bei Anstrengungen Im Bereich Sicherheit ist nur von Kanton und Stadt die Rede)	tlw. A	Wo immer möglich, werden die Daten des Kt. SZ bzw. von Küssnacht miteinbezogen. Eine Bemerkung wird im Bericht aufgenommen, falls dies nicht der Fall ist. Hinweis zu Anstrengungen betr. Erhöhung der Sicherheit seitens Kt. SZ wird aufgenommen.
Luzern	3.3.3.	50	Liste der Unfallschwerpunkte, inkl. Kartenübersicht im Anhang aufführen, inkl. Verweis im Text Die Darstellung der Unfallzahlen und der Unfallschwerpunkte gehört unseres Erachtens in die Situationsanalyse.	Bitte ergänzen für eine bessere Übersicht, Detailliertere Aussagen können auch in den Anhang oder in einem separaten Bericht verschoben werden. Die Darstellung der USP erst im Kapitel Handlungsbedarf ist unverständlich.	A	Wird ergänzt.
Luzern	3.	51	Absatz subjektive Sicherheit streichen oder Inhalt optimieren	Der schwache Inhalt macht das Kapitel eher fraglich.	KA	Wird beibehalten, da Vorgabe RPAV, insbesondere wenn es MN dazu in den gen. Gemeinden gibt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	3.3.3.	51	Absatz «Anstrengungen von Kanton und Gemeinden ...» streichen oder falls die Notwendigkeit dieser Aussagen gegeben ist: neutraler formulieren.	Insbesondere im ersten Absatz dieses Kapitels wird in Prosa viel versprochen, was aber kaum messbar ist und so in Richtung «Behauptungen» abdriftet. Grundsätzlich stellen wir die Relevanz dieser Aussagen für das AP in Frage.	tlw. A	Das Kapitel ist wichtig, weil es die kontinuierlichen Anstrengungen zeigt. Erster Absatz wird überprüft und geringfügig relativiert. Die Kernaussagen werden beibehalten.
Tiefbauamt Kt SZ	3.3.3.	52	Die Thematik um den Kanton Schwyz erweitern.	Auch der Kanton Schwyz lässt RSA und RSI zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erstellen. Im Referenzjahr 2017 gab es in Küsnacht keinen Unfallschwerpunkt.	A	Text wird entsprechend ergänzt.
Luzern	3.	54	Entwicklungstrends Mobilitätsmanagement ausführlicher beschreiben. Textvorschlag: Mobilitätsmanagement führt zu einer Veränderung des Verkehrsverhaltens, indem die Beteiligten unter anderem bezüglich der Verkehrsmittel oder auch der Abfahrzeiten (oder Homeoffice) gezielt verschiedene Alternativen nützen. Die Spitzenstundenbelastungen können dadurch reduziert werden.	Bedeutung des MM wird wachsen. Bisherige Veränderungen anhand von Beispielen (u. a. LUKS, St. Anna) aufzeigen (kann auch in Anhang/separatem Bericht sein).	tlw. A	Ergänzung wird vorgenommen. Bsp. werden nicht weiter ergänzt (wurden z.T. gegenüber der 1. Version bereits gestrichen, da keine gute Beispiele).
Luzern	3.	54	VSM ist eines der Zukunftsthemen für die gesamte Agglomeration! Dieses Kapitel soll aus unserer Sicht ausgebaut werden und mit einer stringenten Argumentation via Entwicklungstrend-> Handlungsbedarf->Teilstrategie>Massnahme gestützt werden. Klarere Ansage, was ist und was noch fehlt-> für das Kapitel Zielbild/Handlungsbedarf.	Die Ausführungen in diesem Kapitel sind unzureichend. Diese tw. A suggerieren, dass die technischen Grundlagen/Infrastrukturen für das VSM vorhanden sind und dass sich damit «entlang einer Hauptverkehrsachse ein optimaler Nutzen erzielen» lässt – lassen aber offen ob und wie dem so ist. Auch die weiterführende Behandlung des Themas in Kap. 5.3 (S.97) und in der Teilstrategie soll das entsprechende Gewicht erhalten.	tw. A	Ist Aufgabe des kantonalen Projekts «Zukunft Mobilität Luzern». Die Aussagen zum Stand des VSM sowie die Karten werden in Absprache mit der vif überprüft und ergänzt.
Luzern	3.3.6.	54	Ergänzen der Situation «Mobilitätshubs» u.a. Rontal etc. mit entsprechenden Hinweisen auf die nachfolgenden Kapitel (P+R, B+R, Sharing...) Analog dazu soll das Thema in den Kapiteln 4,5 und 6 weitergeführt werden.	Mobilitätsdrehscheiben sind heutzutage keine reinen ÖV-Projekte sondern beim Gesamtverkehr anzusiedeln.	KA	Das Thema wird beim ÖV belassen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	3.	54	S. 54ff: Netzgrafiken; Bahnlinien; RBus-Netz im Ist-Zustand darstellen	Veranschaulicht die Situation heute und bietet vor allem die Chance dies in nachfolgenden Kapiteln in Relation zu den geplanten Ausbauten zu setzen und die guten Ziele / Projekte im öV zu zeigen. (kann auch vertieft im Anhang/separatem Bericht erfolgen)	A	Werden als Orientierungshilfe im Anhang abgebildet.
Luzern	3.4.	54	Zuverlässigkeit als eigenes Thema hier aufgreifen und z. B. eine aktuelle Karte «neuralgische Punkte» und «gefährtere Geschwindigkeit» einfügen.	Ist in AM4 als schwierigste/problematischste Säule für einen guten öV identifiziert worden. Dieses Thema, gemeinsam mit den Reisezeiten fehlt bislang.	A	Abb. 25 aus AM 4 mit entsprechendem Kommentar wird ergänzt. Darin ist das Thema Reisezeiten auch enthalten.
vif Kt LU		54	Der Satz « <i>Die Massnahme VM aus früheren AP LU-Generationen ist noch immer nicht richtig angegangen und umgesetzt worden</i> » ist wie folgt zu korrigieren: Die Massnahmen VM aus früheren AP LU-Generationen werden schrittweise umgesetzt. Entwicklungstrend Verkehrsmanagement ▪ Die Realisierung von Verkehrssystemmanagement-Massnahmen		A	Wird angepasst.
Luzern	3.4.1.	55	«Die Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Luzern lassen keine Weiterentwicklung des S-Bahn- und Fernverkehrsangebots zu» -> Als Konsequenz hat das Busnetz das Defizit (mind. bis zur Realisierung DBL) zu tragen und muss entsprechend ausgebaut sein. Dazu braucht es klare Ansagen und Forderungen.	Das Busnetz ist auch in Hinsicht auf die Bauphasen (Bypass und DBL) zu stärken. Als Überleitung zum R-Bus System denkbar.	A	Genau das steht in Kap. 6.9, zweiter Punkt. Sollte tatsächlich in früheren Kapiteln bereits erwähnt werden. Es wird verschiedenenorts darauf hingewiesen, dass RBus nur mit deutlich besserer Zuverlässigkeit leistungsfähig funktionieren kann.
Malters	3.4.1.	55	Tabelle 3: Bahnangebot 2019/20 Luzern-Schachen-Willisau ändern auf <u>Luzern-Willisau</u>	Bei dieser Verbindung hält der Zug in Schachen nicht mehr. Neu wird dieser Standort mit dem Bus abgedeckt.	A	Wird aktualisiert.
VWD Kt SZ	3.4.1.	55	Rechtschreibfehler ('hat' streichen)		A	Wird korrigiert.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	3.4.1.	56	Entwicklung Bushubs ist nicht so schlecht wie dargestellt. Positiver formulieren und die Errungenschaften (rechts beschrieben) aufführen.	Bis Abgabe AP LU 4G beim Bund sind die Bushubs Horw und Kriens Mattenhof (z.Z. voll im Bau) fertig, das Provisorium Ebikon sollte dann auch erstellt sein und hoffentlich Klarheit über die def. Lösung herrschen. Zudem wird der Bushof Bahnhof Littau voraussichtlich Ende 2020 Anfang 2021 gemeinsam mit dem Projekt Cheerstrasse zur Auflage gebracht und soll anschliessend bis 2024 realisiert werden.	A	Wird angepasst/ergänzt.
Luzern	3.4.1.	56	Verknüpfungspunkte als eigenes Unterkapitel vorsehen (analog «Angebot Bus») Vgl. auch Kommentar zu 3.3.6	Gewicht der Mobilitätsdreh-scheiben erhöhen.	A	Wird aufgenommen. Auch der Bund weist darauf hin, dass Mobilitätsdreh-scheiben wichtiger werden.
Root	3.4.2.	57	In die Abbildung Nr. 33 ist zusätzlich die Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag Luzern – Rotkreuz / Ebikon – Rotkreuz zu ergänzen.	Wie aus Abbildung 26 auf Seite 44 hervorgeht, handelt es sich um einen relevanten Pendlerstrom aus dem Gebiet LuzernOst und Luzern in Richtung Rotkreuz/Zug/Zürich. Diese Betrachtungsweise fehlt in den Grundlagendaten auf Seite 56.	KA	Es stehen keine Zeitreihen in vergleichbarer Form zur Verfügung.
Malters	3.4.2.	58	Den Begriff „Stadtkordon“ erläutern. Die Kundenzufriedenheit auf der Bahnstrecke LU – BE ist ebenfalls zu erwähnen.	Was versteht man unter Stadtkordon? Durch die regelmässigen Kundenreklamationen an die BLS kann das Gesamtbild nicht erfreulich sein.	tlw. A	Erläuterung zum Stadtkordon wird aufgenommen. In der KUZU 2018 ist BLS bzw. sind die BLS-Strecken im Vergleich zu anderen Bahnen/Strecken leicht unterdurchschnittlich, fallen aber nicht ab. Die KUZU wird nicht separat für diese Strecke erwähnt, sondern über das gesamte öV-/Bahnangebot.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Emmen	3.4.4.	60	RE-Halt in Rothenburg Dorf	Der Regioexpress soll in Rothenburg Dorf halten. Wie verweisen hierfür auf die diversen Schreiben des Gemeinderat Emmen an den VVL sowie an den Regierungsrat.	KA	Der Verbundrat hat am 20.3.2020 entschieden, dass der RE ab Fahrplan 2021 in Rothenburg (Station) halten soll. Ab ca. 2035 muss aufgrund diverser Angebotsmassnahmen im Mittelland wieder auf diesen Halt verzichtet werden. Mit dem DBL sollen sowohl Rothenburg als auch Rothenburg Dorf vier stündliche S-Bahn-Halte aufweisen.
Luzern	3.4.4.	60	Entwicklungstrends: Aussagen zur Kundenzufriedenheit ergänzen	Ist eine zusätzliche Begründung für den Aspekt Zuverlässigkeit.	A	Ergänzung wird vorgenommen.
Rothenburg	3.4.4.	60	Der Gemeinderat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass aufgrund geplanter Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr ein RE-Halt in Rothenburg Station vorgesehen ist (Ziffer 3.4.4., Seite 60).		z.K.	Verbundrat hat am 20.3.2020 entschieden, dass RE ab Fahrplan 2021 in Rothenburg hält.
vif Kt LU		60	Die Aussage, dass aus dem kant. VM zurzeit noch keine Aussagen möglich sind ist zu präzisieren. 3.4.4. Entwicklungstrends öffentlicher Verkehr Entwicklungstrends bzw. –perspektiven öffentlicher Verkehr Nachfrage ▪ Es ist davon auszugehen, dass die ÖV-Nachfrage – auch bei Fernbusverbindungen - Aufgrund unter anderem von geplanten Angebotsverbesserungen beim Bus in der zern, ist in diesem Raum mit einem überdurchschnittlichen Wachstum zu rechnen. => Aussagen aus dem kant. Verkehrsmodell zurzeit noch keine möglich		A	Wird präzisiert.
Luzern	3.5.	61	S. 61ff: Struktur dieses Kapitels überdenken.	Alle Kapitel zu den Verkehrsmitteln möglichst gleichartig und systematisch aufbauen.	A	Struktur wird angepasst.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	3.5.1.	61	Ergänzung der Karte, alle Gemeindestrassen 1. Klasse abbilden (diejenigen ohne Fahrverbote)	Der Ausdruck «Gemeindestrasse von regionaler Bedeutung» ist unklar, bzw. wo sind diese definiert? u. a. Ungenügende Abbildung des Netzes im Bereich Luzern Süd und im westlichen Agglomerationsbereich (Malters-Neuenkirch).	KA	Die Karte ist identisch zum AP 3G (Anhang IV, Karte VI).
Luzern	3.5.2.	61	S. 61ff: Bessere Unterscheidung zwischen vergangener (gemessener) Entwicklung und prognostizierter Entwicklung (Vorschlag: Unterkapitel wie «Verkehrsbelastung, d.h. zusätzlich «Prognose» Bei der Prognose braucht es den Hinweis auf die unterschiedlichen Vorgaben (SLU vs. Kt.)	Im Text findet eine starke Vermischung zwischen Zeitreihen, Prognosen und Einflüssen von Infrastrukturmassnahmen statt.	A	Wird angepasst.
vif Kt LU		62	Ergänzung in Rot <i>Das radial ausgerichtete Strassennetz spiegelt sich in der in Richtung Stadt Luzern stark zunehmenden Verkehrsdichte wider. Insbesondere während der Hauptverkehrszeiten entstehen Stausituationen mit unerwünschten Zeitverlusten und schädlichem Schadstoffausstoss. Auch die Autobahnen sind in Zentrumsnähe aufgrund der Überlagerung zweier nationaler Verkehrsbeziehungen (Verbindung der Innerschweiz mit der Nordwest- und Nordostschweiz und Südschweiz) und zahlreicher regionaler Ströme stark belastet. Durch den 6-spurigen Reussporttunnel, den am stärksten belasteten Autobahnabschnitt, fahren täglich circa 100'000 Fahrzeuge (Querschnittsbelastung). In den Spitzenstunden</i>		A	Ergänzung wird aufgenommen.
VWD Kt SZ	3.5.1.	62	Aussage zu Überlastung Autobahnausfahrt Küsnacht ergänzen		A	Aussage wird auf S. 64 im Text ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um- gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		63	<p>Ergänzung in Rot und grün</p> <p><i>Auf einzelnen Verkehrsachsen hat der Verkehr in den letzten Jahren auch abgenommen (vgl. nachfolgende Abbildung). Beispielsweise führte die Eröffnung des Autobahnanschlusses Buchrain zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Kantonsstrasse durch das Rontal (K17) auf die Autobahn A14. Durch diese Verlagerung, und aufgrund der resultierenden hohen Belastung auf den Autobahnabschnitten Reussporttunnel und Sonnenbergtunnel, hat das Verkehrsaufkommen die Verkehrsbelastung auf dem Autobahnanschluss Luzern-City ebenfalls abgenommen. Über die den gesamten Innenstadtkordon Luzern hat das tägliche MIV-Verkehrsaufkommenbelastung gemäss Bericht Monitoring Gesamtverkehr zwischen 2011 und 2016 um ca. 6% abgenommen, vor allem aufgrund der Verlagerung auf den durch den Angebotsausbau gestärkten öffentlichen Verkehr und die Verlagerung des Verkehrs in die Agglomeration. Die heute verbleibende Verkehrsbelastung in der Innenstadt ist weitgehend hausgemacht: So besteht</i></p>		A	Wird aufgenommen.
Luzern	3.	64	Überprüfung und Aktualisierung Zahlen und Ergänzung Seebrücke in Abb. 38.	Die Abnahmen auf der Hauptstrasse K13 und in Ebikon sind unrealistisch (bspw. auf Messungen während Baustellen Rontalzubringer und Seetalplatzbaustelle zurückzuführen? Dann dies bitte erläutern). Die Seebrücke als wichtigste Achse in der SLU fehlt. Es sollten inzwischen Zahlen bis 2019 vorliegen und eingefügt werden.	A	Wird aktualisiert.
Malters	3.5.2.	64	Abb.38: Die Zugangsachse Malters-Littauerboden in Richtung Seetalplatz ist zu ergänzen.	Aus Richtung Westen ist diese Achse von grosser Bedeutung. Falls die Verkehrszahlen nicht erhoben wurden, ist dies zwingend nachzuholen.	KA	Zählstelle liegt ausserhalb des Kartenperimeters.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		64	Die in der Abb. 38 dargestellte Verkehrsabnahme in der Fluhmühle und am Sedel ist zu verifizieren.		KA	Zahlen zu Fluhmühle (Hauptstrasse) entsprechen den Quellen (Monitoring Gesamtverkehr Luzern) zwischen 2015 und 2016 grosser Sprung, aber auch Belastung 2019 auf Niveau von 2016. Kein Sprung bei Sedel sondern kontinuierliche Abnahme.
Luzern	3.5.2.	65	Abb. 39 in der Legende ergänzen, dass die Überlastungen die HVZ betreffen	Sogar auf den Strecken mit «regelmässiger» Überlastung reden wir vor allem über ca. 60-90 Minuten in der Abendspitze oder bei speziellen Ereignissen wie Unfällen.	A	Wird ergänzt.
vif Kt LU		65	Abb. 39: Die Auslastung auf der Luzernerstrasse in Kriens ist zu überprüfen. Aufgrund der Beobachtungen müsste die Luzernerstrasse mindestens abschnittsweise und auch im Zentrum rot sein. Ist entsprechend zu prüfen.		KA	Die Abbildung basiert auf Auswertungen AKP.
Kriens	3.5.4.	66	S. 66 – 68: Erklärung, dass die Erhebung auf nicht genauen Daten beruht oder weglassen.	Herleitung der Daten ist sehr unklar. Ein Vergleich zwischen den Gemeinden ist bei sehr grob geschätzten Angaben nicht möglich.	A	Präzisierung wird vorgenommen.
Emmen	3.5.4.	68	P+R-Angebot Bahnhof Emmenbrücke ergänzen.	In der Abbildung 41 fehlt das P+R-Angebot am Bahnhof Emmenbrücke.	A	Wird ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um- gang	Kommentar zum Umgang
Luzern		68	<p>Text zur Carparkierung bitte wie folgt ergänzen:</p> <p>Luzern ist eine wichtige Tourismusdestination. Seit jeher bilden der Gruppentourismus und damit auch die Reiseautos einen wesentlichen Bestandteil des Tourismus in Luzern. Aus dem aktuellen Konzept Carparkierung ist bekannt, dass heute in der Stadt Luzern grundsätzlich genügend Caranhalteplätze zum Ein- und Aussteigen lassen von Touristinnen und Touristen zur Verfügung stehen, dass aber schon heute rund 40 Carparkplätze für die Zwischenparkierung fehlen.</p> <p>Aktuell stehen Carreisenden.... der Innenstadt geprüft.</p> <p>Mit der Umsetzung der Initiative «Carfreies Inseld» werden weitere Carparkplätze benötigt, womit die Zahl der fehlenden Carparkplätze auf rund 70 ansteigt.</p> <p>In den vergangenen Jahren wurden auch von privater Seite immer wieder Studien und konkrete Projektvorschläge für Lösungen der Carparkplatzthematik erarbeitet. Aufgrund der kontroversen Diskussionen um die Einzelprojekte hat sich der Stadtrat entschieden, die Frage der langfristigen Lösung im Bereich Carregime in einem partizipativen Strategieprozess anzugehen. Ziel des Prozesses ist es, in einem ersten Schritt die mit dem neuen Carregime zu erreichenden Ziele festzusetzen und in einem zweiten Schritt eine mehrheitsfähige Lösung zu entwickeln.</p>	Bitte anpassen.	A	Wird angepasst.
LuzernNord	3.5.4.	68	<p>Die P+R-Anlagen in der Grafik sind zu prüfen. Sie stimmen nicht mit http://www.luzernmobil.ch/verkehrsteilnehmende/pendlerinnen-und-pendler/auto/park-ride überein. So fehlt im Bericht beispielsweise der Bahnhof Emmenbrücke https://www.sbb.ch/de/bahnhof-services/bahnhoefe/bahnhof-finden/bahnhof.2021.emmenbruecke.html#mobility</p>	Fehlerhafte Angaben	A	Wird angepasst.
Malters	3.5.4.	68	<p>P+R-Anlagen: Es soll ergänzt werden, dass das Angebot für P+R Plätze in Malters durch die SBB z.Z. auf 42 PP erhöht wird. Zudem bestehen bahnhofsnahe weitere 28PP, welche durch die Gemeinde bewirtschaftet werden</p>	Das Angebot für P+R PP an der Bahnhofstrasse und Weihermatte wurde min. verdoppelt.	A	Aktualisierung wird vorgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Rothenburg		68	Im Hauptbericht werden in der Abbildung 41 auf Seite 68 in Rothenburg und Rothenburg Dorf total 70 Parkplätze für P+R (je 35 PP) ausgewiesen. Wir weisen darauf hin, dass in Rothenburg Station (Bahnhofgebiet) heute lediglich 17 Parkplätze für P+R zur Verfügung stehen. Die Gesamtanzahl ist unter Einbezug der Gemeinde entsprechend zu überprüfen und allenfalls die Massnahmenblätter im entsprechenden Kapitel zu ergänzen.		A	Zahlen werden angepasst.
Luzern	3.5.6.	69	Kann das Wachstum der MIV-Prognosen überhaupt bewältigt werden?	Hinweis auf die verkehrspolitischen Vorgaben (Modalsplit, Plafonierungen etc.). Und ganz praktisch gesehen: Die Strassen (bzw. Knoten) in der Stadt sind ausgelastet. Egal welches Wachstum das makroskopische Verkehrsmodell prognostiziert – der Platz bzw. die Belegungszeiten sind an der Grenze – das Wachstum kann nur sehr beschränkt eintreffen.	A (tlw.)	Kein Thema des AP, sondern des kantonalen Projekts «Zukunft Mobilität Luzern». Es wird ergänzt, dass das weitere Wachstum zu einer zeitlichen Ausdehnung der HVZ führen wird.
vif Kt LU		69	Box 3.5.6 Entwicklungstrends motorisierter Individualverkehr: Die markierte Aussage «ist offen» ist zu prüfen.		A	Wird präzisiert in Sinne von «... wird das Wachstum vermutlich zu zunehmenden und länger andauernden Engpässen in den HVZ führen...»
Luzern	3.6.3.	70	Bitte das Veloverkehrswachstum in einer Zeitreihe in % und absolut darstellen.	So kann die Entwicklung besser nachvollzogen und ein Trend kann aufgezeigt werden.	A	Wird aufgenommen.
Emmen	3.6.4.	71	B+R-Anlage Bahnhof Emmenbrücke ergänzen.	In der Abbildung 42 fehlt die B+R-Anlage am Bahnhof Emmenbrücke.	A	Wird ergänzt.
Luzern	3.6.4.	71	In Abb. 42 fehlt Emmenbrücke als Standort	Bitte ergänzen.	A	Wird aufgenommen.
LuzernNord	3.6.4.	71	Im Text ist vom Bahnhof Emmenbrücke die Rede (100 Plätze), dies fehlt aber auf der Karte.	Lückenhafte Angaben	A	Wird ergänzt.
Malters	3.6.4.	71	Ergänzen, dass die B+R-Anlage beim Bahnhof erweitert wird.	SBB hat den Ausbau vorgesehen.	A	Wird ergänzt.
Rothenburg		71	Im Hauptbericht werden in der Abbildung 42 auf Seite 71 in Rothenburg und Rothenburg Dorf total 60 Parkplätze für B+R (je 30 PP) ausgewiesen. Die Gesamtanzahl ist unter Einbezug der Gemeinde zu überprüfen und allenfalls die Massnahmenblätter im entsprechenden Kapitel zu ergänzen.		A	Wird geprüft und angepasst.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
lawa	3.6	72	Stark zugenommen in den letzten Jahren hat das Mountainbiken. Zudem hat sich die technische Ausrüstung weiterentwickelt. Als Folge davon steigt das Bedürfnis, auf allen Wegen und auf schmalen Pfaden, sogenannten Singletrails, unterwegs zu sein. Aufgrund der starken Zunahme braucht es eine Lenkung der Mountainbikenden, um störungsarme Lebensräume für die Wildtiere zu erhalten, Flurschäden zu vermeiden, die Nutzung mit den Grundeigentümern zu regeln und Gefahren zu vermeiden. Im Wald dürfen gemäss Waldgesetz unbefestigte Wege von Mountainbikenden nur genutzt werden, wenn sie speziell signalisiert sind. In der Agglomeration Luzern sind daher geeignete Mountainbike-Wege koordiniert mit den kantonalen Fachstellen und abgestimmt mit dem Waldentwicklungsplan Region Luzern einzurichten.		z.K.	Thematik wird spezifisch und gesamtkantonal bearbeitet, nicht im Rahmen des AP LU 4G.
Luzern	3.6.5.	72	Die Stadt Luzern bereitet eine Ausschreibung der Sharingangebote unter Einbezug der Umgemeinden aus. Ob diese Ausschreibung Nextbike gewinnt ist offen. <i>Textbaustein dazu kann noch geliefert werden.</i>	Gemeinsame Bestrebungen der Gemeinden für ein Sharingangebot soll erwähnt werden.	A	Der Textbaustein der Stadt wird eingebaut.
Luzern	3.6.7.	72	S. 72ff: T-30 als eigenes Kapitel (an geeigneter Stelle) einfügen und nicht als Anhängsel zum Fussverkehr.	Tempo 30 ist ein eigenständiges Thema, dass die Aspekte Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Verträglichkeit MIV, Förderung Fuss und Veloverkehr, Lärmbelastung etc. umfasst und somit bspw. eher im Gesamtverkehr dargestellt werden sollte. Abb. 43 stimmt für die Stadt Luzern bereits nicht mehr (u. a T-30 im Bereich Unterlachen seit Anfang 2020). Es soll im Kernteam besprochen werden, wie die aktuellen Daten effizient in diesen Plan einfließen können.	tlw. A	Der Plan wird aktualisiert.
LuzernNord	3.6.5.	72	Ausbau Nextbike Rental aufnehmen und ev. Netz von E-Cargovelosharing carvelo2go https://www.carvelo2go.ch/de/standorte/ erwähnen	Aktualisierung	tlw.A	Ausbau Nextbike wird aufgenommen. E-Cargovelosharing ist in Agglomeration Luzern nicht überdurchschnittlich. Wird nicht aufgenommen.
LuzernOst	3.6.5.	72	Einführung nextbike in Ebikon im Rental inkl. Inwil (Jahre 2020 - 2021)	Aufzählung aktualisieren	A	Aktualisierung wird vorgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		72	Die markierte Aussage «der Kanton aktualisiert regelmässig sein Konzept zur komb. Mobilität» ist auf die Richtigkeit zu überprüfen. Die meisten B+R-Anlagen weisen eine Auslastung zwischen 25% und 80% auf. Star (>80%) sind die Anlagen in Emmenbrücke, Horw, Malters und Küssnacht. Wenig an die B+R-Anlage Allmend/Messe. Der Kanton aktualisiert regelmässig sein Konzept nierten Mobilität.		A	Wird angepasst. Der Kanton aktualisiert zurzeit das Konzept von 2003.
Malters	3.6.7.	74	Abbildung 43: Daten von Malters in den Plan aufnehmen.	Malters verfügt bereits heute über diverse Tempo30-Zonen.	A	Wird aufgenommen.
Luzern	3.7.	75	Neues, eigenes Kapitel zu Mobilitätsdrehscheiben einfügen, falls nicht unter «Gesamtverkehr» integriert		tlw.A	Wird als eigenständiges Unterkap. beim ÖV aufgenommen.
LuzernNord	3.	75	Neue Mobilitätsangebote wie Ridepooling, Ridesharing, Ridehailing oder Mobility as a Service fehlen in der Trendanalyse komplett. Auch die Entwicklungen im Bereich von Smart City (Stadt Luzern oder LuzernNord) werden nicht erwähnt. Zudem kommen auch gesellschaftliche Trends eher zu kurz. Solche Themen wäre auch in den Massnahmen (z.B. GV oder öV) einzupflegen. Es ist zu beachten, dass das AP LU 4G erst in ein paar Jahren vom Bund verabschiedet wird. Dann könnten diese Trends längst Realität sein.	Unvollständige Trendanalyse	A	Aussagen werden in entsprechenden Kasten aufgenommen.
WFLU	3.7.3	78	Die Verknüpfungsangebote für den Güterverkehr zwischen Strasse und Schiene sind sinnvollerweise zu stärken, was aber nicht möglich ist. Heute ist es leider so, dass der Schienengüterverkehr aufgrund von Kapazitäten, schlechter Servicequalität und insbesondere auch zeitlicher Verfügbarkeit grosse Schwierigkeiten hat, sich im Markt zu behaupten. Die Kapazitäten auf der Schiene werden denn auch primär für den Personentransport gebraucht. Das bedeutet, dass in den nächsten Jahren nicht mit einer bedeutsamen Zunahme des Schienengüterverkehrs in der Region Luzern gerechnet werden darf.		z.K.	
Malters	3.7.3.	80	Abbildung 48: Die in den Gemeinden aufgeführten Symbole gemäss Legende sind zu erklären, um welche Einrichtungen es sich handelt.	Es ist nicht klar, welche Einrichtungen gemeint sind.	tlw. A	Präzisierung bei der Abbildung wird vorgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
WFLU	3.7.5	81	<p>Aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre ist für mich klar, dass die Kantone und insbesondere die Gemeinden keine Logistikbetriebe bei sich haben wollen. Das führt zu einem unwürdigen Schwarzpeterspiel und bestraft eine für die Versorgungssicherheit von Industrie und Bevölkerung eminent wichtige Branche. Die Logistik ist das Rückenmark unserer Wirtschaft. Dieses Bewusstsein fehlt in der Bevölkerung, besonders aber auch in der Politik.</p> <p>Dieses Problem ist bekannt und entsprechende Massnahmen müssen gemeinsam mit der Logistikbranche entwickelt werden. Ein Entwicklungstrend könnte ja müsste es sein, dass die betroffenen Gemeinden neue finanzielle Anreize brauchen, damit sie neue Logistikbetriebe und standorte zulassen resp. aktiv unterstützen.</p>		z.K.	Unter Federführung der DS vif wurde das Güterverkehr- und Logistikkonzept (GVLK) Luzern gestartet.
Luzern	4.	82	<p>Gewisse Themen sind im Zukunftsbild nicht abgebildet, diese sollten aber aus unserer Sicht aufgenommen werden: Ressourcenschonende Siedlungs- und Bauformen; urbane Produktion und Gewerbe; Quartierzentren; attraktive Gestaltung der Strassenräume für den Fuss- und Veloverkehr (nicht nur in den Zentren); Stadtklima (Baumbestand, Biodiversität usw.)</p>	Bitte ergänzen.	tlw. A	Wird geprüft und teilweise aufgenommen.
ARE Kt SZ	4.2.	83	S. 83ff: Für Küssnacht ist das Zukunftsbild mit Siedlungsachsen und Entwicklungsgebieten Wohn- und Mischnutzungen gemäss kantonalem Richtplan (Siedlungstrenngürtel und Siedlungsentwicklungsgebiete) zu ergänzen.	Abstimmung mit den anderen Gebieten. In anderen Gebieten werden Siedlungsachsen und Entwicklungsgebiete Wohn- und Mischnutzungen im Zukunftsbild ausgewiesen.	A	Ergänzungen werden vorgenommen.
Luzern	4.	84	Grundsätzliche Diskussion zur Darstellung des Zukunftsbilds nötig. Ausser dem grossen braunen Fleck nimmt man kaum etwas wahr. Ist den Anspruch «nur ein Bild» wirklich richtig?	Das Bild ist so noch zu nichtssagend. Wäre ein noch abstrakteres Strukturbild und themenbezogene Unterbilder sinnvoller? Angestrebte Qualitäten verbal beschreiben.	tlw. A	Das Zukunftsbild soll S, L, V integral aufzeigen. Themenbezogene Darstellungen sind auf der Ebene der TS aufgeführt. Angestrebte Qualitäten sind beim ZB bereits vorhanden (Ziele pro Raumtyp). Das Zukunftsbild selbst kann im Rahmen und auf der ganzen Seite noch wesentlich vergrössert werden.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Luzern	4.	84	Die Legende soll selbsterklärend sein.	Was wird unter «Optionen» verstanden? Was unter «Drehscheibe Tourismus»?	A	Wird soweit möglich in der Legende präzisiert.
LuzernNord	4.2.	84	Zukunftsbild: Multimodale Verknüpfungspunkte: Statt von «Car-Sharing» von «Sharing-Angeboten» sprechen. An diesen Hubs gibt es auch Bikesharing, allenfalls Scooter-Sharing, E-Cargobikesharing, usw.	Aufwärtskompatibler Begriff verwenden	A	Begriff wird angepasst.
Malters	4.2.	84	Abbildung 49: Malters soll als Verknüpfungspunkt dargestellt werden.	Malters ist heute schon ein Verknüpfungspunkt für Bahn, Bus (Schwarzenberg). Die Verbindung nach Kriens soll als Ziel vorangetrieben werden.	A	Wird aufgenommen.
Root	4.	84	Auf Seite 84 bei der Karte sind folgende Inhalte zu ergänzen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungszäsur zwischen Root D4 und Root Dorf (Wildtierkorridor, s. Abb. 23 Seite 40 und REK und Zonenplan Root, Richtplan Kanton Luzern) ▪ Siedlungsnaher Erholungsräume Hasliwald ▪ Gewässerorientierte siedlungsnaher Erholungsräume: Reuss (mind. Bereich Dorf Root bis Unterallmend, eher ganzer Bereich) ▪ Haltestelle S-Bahn Dorf Root 	Es handelt sich um Inhalte, welche in über- oder untergeordneten Planungen verbindlich festgehalten und rechtskräftig sind oder bereits heute bestehen und deshalb zur Vervollständigung in diese Karte Zielbild 2040 gehören.	tlw. A	Inputs im Bereich Landschaft/Naherholung werden aufgenommen. S-Bahn-Haltestelle Root-Dorf: Textliche Hinweise in ZB/HB/TS.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
WFLU		84	<p>Abb. 49 Zukunftsbild</p> <p>Das Bild hat m.E. eine kritische Unschärfe. So ist z.B. die Schraffierung von Mischnutzungen zu Lasten von Arbeitszonen aufgrund der obigen Argumentation gefährlich.</p> <p>z.B. Rontal: will man wirklich die komplette Talsohle des Rontals in eine Mischnutzung überführen? Dort sind Betriebe wie Schindler, Komax, Migros usw. tätig. Wollen wir die loswerden?</p> <p>z.B. Littauerboden: eine Mischnutzung auf der Südseite der Kantonsstrasse ist m.W. aktuell bei der Stadt Luzern nicht vorgesehen. Auf keinen Fall hat sie nördlich der Kantonsstrasse (Gebiet Swiss Steel) eine Berechtigung.</p> <p>Bezogen auf die oben beschriebene Gefahr der Verdrängung von Arbeitszonen, wäre es spannend zu wissen, wo die Region zukünftig Platz für Gewerbe und Industrie haben möchte. Gibt es irgendwo Potenzial für eine sinnvolle Ausdehnung (z.B. Schachen, oder Autobahnanschluss Root in Richtung Inwil?). Das SAG Inwil soll untersucht werden in der Richtplanrevision. Aktuell ist dieses Gebiet aber nach wie vor als Zwischenstand drin. Es sollte auf dem Zukunftsbild entsprechend berücksichtigt werden.</p> <p>Weiter die Frage der zukünftigen Linienführung der Pilatusbahn. Die Idee ist es, diese zukünftig zu einem besseren Verkehrsanbindungspunkt im Gebiet Pilatusmarkt-Hinterschlund zu führen. Könnte diese Linienführung als Option im Zukunftsbild berücksichtigt werden?</p> <p>Weiter sind die Farben teilweise schwer unterscheidbar.</p>		z.K.	<p>Das Bild wird innerhalb des Rahmens und auf der ganzen Seite vergrössert.</p> <p>Mischnutzung schliesst Arbeitsnutzungen ein; im Rontal mit der guten ÖV-Erschliessung ist das zweckmässig.</p> <p>Littauerboden: nördlich der Kt.-Strasse ist eine blaue Markierung</p> <p>Beim Autobahnanschluss Root ist eine Option für eine neue Arbeitszone eingezeichnet.</p> <p>Das SAG Inwil wird überprüft (vgl. Kap 5.1); es wird in der Richtplanrevision gesamthaft überprüft.</p> <p>Mögliche Verlegung der Pilatusbahn ist im Kap 6.3 erwähnt.</p>

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Buchrain	4.3.1.	85	S-Bahn erschliesst den Kernraum mindestens im 15'-Takt.	Vorzeitige Einführung ab Ebikon in Richtung Zug/Zürich	KA	Die Einführung eines 15'-Takts der S-Bahn ist wegen fehlender Infrastrukturmassnahmen bis zur Inbetriebnahme des DBL nicht möglich. Ab Inbetriebnahme des Zimmerberg-Basistunnels 2 gibt es zusätzliche Verbindungen ab Ebikon/Rotkreuz nach Luzern sowie Zug-Zürich.
Luzern	4.3.	85	Anpassung Text: Siedlungs- und Freiraumstruktur Der Kernraum bildet einen zusammenhängenden, dicht überbauten Siedlungskörper mit städtebaulich und stadtoökologisch hoher Qualität. ▪ Ein dichtes Netz an hochwertig, nach ökologischen Gesichtspunkten gestalteten, vielfältig nutzbaren Freiräumen (öffentliche Räume, Seeanstoss, Parkanlage) strukturiert den Siedlungskörper. ▪	Sowohl der bebaute Raum als auch die grösseren Freiräume müssen zukünftig hohe Anforderungen unter stadtklimatischen und ökologischen Gesichtspunkten erfüllen.	A	Wird ergänzt.
Luzern	4.	86	Ev. die 3V-Strategie ergänzen: MIV-Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten. In den Zentren und Ortskernen sind insbesondere die Hauptstrassen nicht nur Verkehrsachsen, sondern wichtige identitätsstiftende öffentliche Lebensräume.	Die 3Vs (bzw. deren Weiterentwicklung) ist state-of-the-art.	tlw. A	Aussage zu 4V wird in Kap. 6 aufgenommen. Zudem Thema des kantonalen Projekts «Zukunft Mobilität Luzern».
Luzern	4.	86	S. 86ff: Erschliessungsgrundsätze grundsätzlich überprüfen und die Ziele bis 2040 noch mit dem Ist-Zustand sowie bzgl. S-Bahn mit dem DBL abgleichen.	Die formulierten Erschliessungsziele wirken teilweise wie der bestehende Zustand und zeigen die Ziele zu wenig klar auf.	KA	Bei einzelnen Aspekten ist es durchaus möglich, dass der Zielzustand bereits im Ist erreicht ist; bei anderen Aspekten noch bei weitem nicht. Wird in Absprache mit der KG und der Stadt Luzern so belassen.
Luzern	4.	86	Der öV muss nicht nur zuverlässig, sondern auch in konkurrenzfähigen Reisezeiten verkehren. Insbesondere zwischen den Zentren gemäss Zentrumsstruktur.	Bitte ergänzen.	A	Wird ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Malters	4.3.1.	86	Verkehrerschliessung: Abs. 2wird gelenkt und dosiert . Diese zwei Aussagen sind näher zu erläutern.	Wir können nicht unterstützen, wenn aus dem Bearbeitungsperimeter in Richtung Agglomerationszentrum die Zugänge mit unnötigen Pforten behindert werden.	A	Es wird präzisiert, wofür die Massnahmen zu Lenkung und Dosierung dienen (Abstimmung Zufahrtsmengen auf Kapazitäten im Kernraum, ÖV-Priorisierung).
vif Kt LU		86	Ist die Aussage, dass die Zentrumsbereiche verkehrsberuhigt und aufgewertet sind, realistisch resp. stimmig ohne die Umsetzung des Gesamtsystem Bypass (Spange Nord). Die Aussage ist zu prüfen und wenn stimmig mindestens zu begründen resp. zu beschreiben was gemeint ist. Verkehrerschliessung <ul style="list-style-type: none"> Der Kernraum ist mit dem Fernverkehr dank des Durchgangsbahnhofs deutlich b Schweizer Zentren angebunden als heute. Die S-Bahn (Grobverteiler) erschliesst raum und die übrige Agglomeration mindestens im 15'-Takt. Die innere Erschlies Kernraums übernimmt das RBus-Netz (Feinverteiler) mindestens im 7.5'-Takt. Di dalen Drehscheiben sind benutzerfreundlich ausgestaltet. Der strassengebunden bevorzugt und verkehrt zuverlässig. Der Bypass Luzern bewältigt den (inter-)nationalen Transitverkehr auf der Strass nicht auf die Schiene verlagert werden kann. Die zur Stadtautobahn umgebaute bringer entlasten den Kernraum vom Durchgangsverkehr. Der regionale MIV Ricl merationszentrum und Nebenzentren wird gelenkt und dosiert. Die Zentrumsbe verkehrsberuhigt und aufgewertet. 		KA	Die Textstelle beschreibt den angestrebten Zielzustand. Im Zukunftsbild wird zum von einer Realisierung des Bypass ausgegangen. Deshalb ist keine Anpassung erforderlich.
Buchrain	4.3.2.	87	S-Bahn erschliesst den Kernergänzungsraum mindestens im 15'-Takt.		tlw. A	Angebotskonzept 2040 liegt noch nicht vor. Formulierung im Sinne von «weitgehend 15'-Takt» wird aufgenommen.
lawa	4.3.2 / 4.3.3	87	Kernergänzungsraum + Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion/ Siedlungsnahe Erholungsräume ergänzen: «Die Erholungssuchenden werden so gelenkt, dass störungsarme Gebiete erhalten bleiben.»		A	Wird ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um- gang	Kommentar zum Umgang
Root	4.3.2.	87	Auch im Kernergänzungsraum ist der 15'-Takt auf der S-Bahn anzustreben. Der 7,5'-Takt auf dem R-Bus soll bis Root D4 gelten, nicht nur im Kernraum.	Um den öV wirklich zu stärken und eine Verlagerung des MIV zu erreichen, müssen bessere Verbindungen mit höherem Takt angeboten werden. Dies ist heute noch nicht der Fall. Insbesondere auf der S-Bahn ist eine Verbindung Luzern-Rotkreuz auszubauen. Dies ist ins Zielbild 2040 zwingend zu integrieren.	tlw. A	Angebotskonzept 2040 liegt noch nicht vor. Formulierung im Sinne von «weitgehend 15'-Takt» wird aufgenommen. RBus: Ob der 7.5'-Takt bis Root D4 mit RBus oder einer «normalen» Buslinie sichergestellt werden soll, ist nicht relevant (Root D4 hatte bis Ende 2019 den 7.5'-Takt; die Nachfrage erlaubt ohne weiteres auch den 15'-Takt). Auch hier: ein besseres öV-Angebot alleine führt nicht zur angestrebten modalen Verlagerung, sondern benötigt auch Push-Massnahmen auf Seite MIV.
Root	4.3.2.	87	Die Ortsdurchfahrten sind verkehrsberuhigt und siedlungsverträglich gestaltet.	Das Wort «verkehrsberuhigt» ist zu ergänzen. Die Lärmbelastung hemmt bekanntlich die Gesundheit und die Wohnqualität entlang der Hauptverkehrsachsen. Nur mit Massnahmen an der Quelle kann diesem Problem entgegengewirkt und eine echte Aufwertung der Ortskerne erreicht werden. Es läuft das Lärmsanierungsprojekt K17 Root, bei welchem die Einführung von Tempo 30 geprüft wird. Sollte dies möglich werden, ist begleitend eine Gestaltung der Strasse zu planen.		Wird präzisiert: «abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit T30 als mögliche Massnahme».
Malters	4.3.4.	88	Verkehrerschliessung: Die Veloverbindung Malters – Luzern soll als Schnellroute ins Massnahmenprogramm aufgenommen werden.	Heute besteht eine nicht durchgängige Route, welche jedoch rege benutzt wird. Bei der Realisierung des HWS ist eine entsprechende Route umzusetzen.	tlw. A	Velonetz wird im Kap. 6 Teilstrategien aufgrund der VS Velo angepasst. Die Verbindung zwischen Luzern und Malters ist als Velo-Hauptroute definiert.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Neuenkirch	4. 4.3.4.	88	Verkehrerschliessung Die S-Bahn oder das Busnetz erschliessen diesen Raum mindestens im 30'-Takt	Um den ÖV nachhaltig zu stärken, braucht es auch in den Gemeinden des Betrachtungsperimeters attraktive Taktverbindungen, Linien 61 und 72	KA	Angabe zu Mindesterschliessung bezieht sich auf den ganzen Tag inkl. Sonntagen und Abend. Je nach Nachfrage/Potenzial (bspw. zu Spitzenzeiten) ist das Angebot dichter.
Tiefbauamt Kt SZ	4.3.3.	88	Die Ortsdurchfahrten sind, wo nötig, aufgewertet.	Hauptverkehrsachsen im Siedlungsgebiet sind nicht immer Ortsdurchfahrten (z.B. Strassenzug Nord- Zugerstrasse Küssnacht)	A	Es wird präzisiert, dass die mit dem umliegenden, gewachsenen Siedlungsraum in Beziehung stehenden Strassen gemeint sind (und nicht HVS, an die wenig empfindliche Nutzungen angebaut wurden).
Luzern	4.4.	89	S. 89ff: Diese %Zahlen sind sehr ambitionierte Ziele angesichts der bis heute genau umgekehrten Entwicklung. Im weiteren AP wird aufzuzeigen sein, wie und mit welchen griffigen Massnahmen das erreicht werden soll. Dies ist in den nachfolgenden Kapiteln noch zu wenig ersichtlich.	Das ist eine zentrale Herausforderung die bei der Beurteilung des AP durch den Bund eine Schlüsselrolle spielen wird. Wie kann das AP LU in Ergänzung und zusätzlich zum Richtplan dazu beitragen?	P / A	Zielwerte werden wie im Bericht aufgeführt noch überprüft/ konkretisiert.
Luzern	4.5.	89	Für die Moca-Indikatoren sollten bei der Erschliessung / öv GK ambitioniertere Ziele angepeilt werden.	Mit dem DBL und der Weiterentwicklung des Busnetzes sollten sich eigentlich automatisch nochmals wesentliche Verbesserungen einstellen. Diese sollten quantifiziert und mit den MOCA Zielen abgeglichen werden.	P / A	Zielwerte werden wie im Bericht aufgeführt noch überprüft/ konkretisiert.
vif Kt LU		90	Wer gibt Ziel 2040 für den MIV-Anteil von 50 % vor. Sind 50 % überhaupt realistisch?		P / A	Zielwerte werden wie im Bericht aufgeführt noch überprüft/ konkretisiert.
vif Kt LU		89	«Klares» ist zu streichen – Ziel ist ein Ziel! <ul style="list-style-type: none"> ▪ MOCA 1 «MIV-Anteil»: Der MIV-Anteil hat in der Agglomeration Luzern (Bearbeitungsspe- meter) zwischen 2010 und 2015 von rund 60% auf ca. 61% zugenommen. Klares Ziel ist e diese Tendenz umzukehren. 		A	Wird angepasst.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	5.1.	91	Achse Littau – Luzern-/Bernstrasse um Baselstrasse, Kasernenplatz und Hirschengraben ergänzen. Kennen die Leser den Unterschied zwischen Gebieten mit städtebaulichen Defiziten und solchen mit erheblichem Sanierungsbedarf? Erklären oder die beiden Unterkapitel zu einem vereinen.	Die ganze Einfallsachse aus dieser Richtung weist schwere Defizite und schlechte Aufenthaltsqualitäten bzgl. Aussenräume auf. Geht es um die Gebäude, die Aussenräume oder die Verkehrsräume? Je nachdem gehören die Aspekte nicht in das Kapitel Siedlung.	A	Präzisierung wird vorgenommen.
Luzern	5.	91	Löwenplatz–Schlossberg bei erheblicher Sanierungs- und Aufwertungsbedarf rausnehmen.	Gemäss REK ist ein Grossteil unter «bewahren» aufgeführt. Der meiste Teil der übrigen Gebäude wurde in den vergangenen Jahren saniert.	A	Das Gebiet wird bei «Bisher Erreichtes» und im Umsetzungscontrolling aufgenommen.
vif Kt LU		91	In der Aufzählung fehlt die Bundesstrasse – ist zu ergänzen! Gebiete mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten ▪ Mehrere Gebiete im Agglomerationskernraum weisen Defizite betr. Nutzung/Bebauung und/oder bei den Aussenräumen und deren Aufenthaltsqualität auf. Dies ist unter anderem der Fall auf der Achse Bahnhof Littau – Luzern-/Bernstrasse, im Gebiet Sprengi – Gersag – Seetalplatz in Emmenbrücke, entlang der Achse Luzerner-/Zentral-/Zugerstrasse in Ebikon, auf der Achse Zentrum – Schlund in Horw und auf der Achse Zentrum – Kupferhammer in Kriens.		KA	Ist bereits bei GV «Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit» aufgenommen.
Luzern	5.1.	92	Geringe Verfügbarkeit von unüberbauten Arbeitszonen. Ausformulieren worin der Handlungsbedarf besteht.	Unklar wo das Problem liegt. Werden mehr Flächen nachgefragt als vorhanden sind?	A	Wird präzisiert.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
WFLU	5.1	92	<p>Gebiete mit Defiziten in der Nutzungsstruktur und Dichte</p> <p>De facto gibt es praktisch keine brachliegenden Industriegebiete. Abgesehen von wenigen einzelnen Objekten, welche aufgrund der erwarteten Aufzoning häufig im Sinne von Zwischennutzungen (Beispiele Bell-Areal Kriens) betrieben werden, sind die meisten Areale genutzt durch verschiedene Nutzer und Mieter. Diese Bauten bilden einen Mehrwert für die Wirtschaftsstruktur des Kantons Luzern, da sie Platz bieten für Gewerbebetriebe unterschiedlichster Art.</p> <p>Geringe Verfügbarkeit von unbebauten Arbeitszonen</p> <p>Die Reserveflächen (häufig strategische Reserven) sollten vertieft untersucht werden. Sie haben eine gewisse Berechtigung, weil sie die Planungssicherheit für häufig sehr wichtige Betriebe sicherstellen. Die Frage ist, in welchem Ausmass strategische Reserven als gerechtfertigt angeschaut werden können.</p> <p>Die mangelnde Verfügbarkeit liegt m.E. hauptsächlich an der Hortungshaltung resp. fehlenden Anreizen der Eigentümer. Auch das könnte auf Basis der Daten des Arbeitszonenmanagements (Phase 1, Tool) mal vertiefter analysiert werden.</p>		A	<p>Text wird entsprechend präzisiert.</p> <p>Text wird ergänzt mit Hinweis auf Analyse mit Arbeitszonenmanagement.</p>
lawa	5.1	94	<p>Handlungsbedarf Landschaft mit Massnahmen aus AP: Nutzungskonflikte/Nutzungsdruck in der inneren/äusseren Landschaft / regionalen Freizeiträumen – ev. weitere ergänzen</p>		KA	<p>Wird nicht in Karte aufgenommen.</p> <p>Weitere Räume haben lokalen Charakter (andernfalls müssten neue Massnahmen erstellt werden).</p>
lawa	5.1 / 5.2	94	<p>S. 94-96: Der Handlungsbedarf Landschaft ist umzubenennen in Biodiversität und Landschaft.</p> <p>Handlungsbedarf im Bereich Biodiversität und Landschaft besteht nicht nur ausserhalb der Siedlungsgebiete. Der Plan ist mit dem Handlungsbedarf innerhalb der Siedlung zu ergänzen.</p>	<p>Der Kantonsrat hat bei der Beratung des Planungsberichts Biodiversität (27. Jan. 2020) mehrere Bemerkungen zum Handlungsfeld Biodiversität im Siedlungsraum aufgenommen. U.a. seien konkrete Rahmenbedingungen zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum in bestehende Umsetzungshilfen aufzunehmen und die Biodiversität sei insbesondere an den Siedlungsändern zu fördern.</p>	KA tlw. A	<p>Kapitel wird aufgrund PAVV und RPAV nicht umbenannt.</p> <p>Biodiversitätsmassnahmen im Siedlungsraum sind unbestritten notwendig, dies kann im 1. Textblock im Kap 5.2 inhaltlich aufgenommen werden.</p>

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	5.	94	Abb. 51: Herleitung soll ergänzt werden.	Die Abbildung ist schwierig verständlich. Wieso besteht bei gewissen Gebieten kein Handlungsbedarf mehr? Wie leitet sich das ab?	tlw. A	Gebiete, welche in früheren AP enthalten waren und heute keinen HB mehr aufweisen (da definierte Massnahmen realisiert), werden im Umsetzungsreporting aufgenommen.
Malters	5.1.	94	Abbildung 51: Malters wird in dieser Grafik nicht behandelt.	In dieser wichtigen Grafik ist Malters zu ergänzen.	KA	Im Siedlungsleitbild der Gemeinde Malters (2014) sind keine Massnahmen wie grössere Transformationsgebiete ersichtlich. Das Dorfzentrum wurde bereits aufgewertet.
lawa	5.2	95	«Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Lenkung der Erholungssuchenden sowie die Förderung eines rücksichtsvollen Umgangs mit der Natur , damit die Land- und Forstwirtschaft sowie die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden.		A	Wird ergänzt.
Luzern	5.2.	95	Hier fehlt das Thema «Freiräume» innerhalb des Siedlungsgebiets. Als zusätzliche Herausforderung aufnehmen, dass im bereits bebauten Gebiet kaum die Möglichkeit besteht, neuen Freiraum zu schaffen (Eigentumsgarantie), auch wenn das Gebiet mit Freiraum unterversorgt ist.	Bitte ergänzen, da gerade in Bezug auf die Innenentwicklung und Verdichtung ein entscheidender Punkt	A	Wird ergänzt.
Luzern	5.2.	95	Anpassung Text: Ausbaubedarf und ungenügende Vernetzung zwischen den Freiräumen: Mit dem geplanten überdurchschnittlichen Wachstum im Kernraum der Agglomeration, mit der verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen und mit dem Klimawandel, nehmen in diesem Raum die Anforderungen an die Frei- und Grünräume für die Naherholung, für die Biodiversitätsförderung und zur Beeinflussung des Stadtklimas sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Siedlungsgebiets deutlich zu. Diesbezüglich besteht grosser Handlungsbedarf.	Siedlungsnaher Frei- und Grünräume sind wichtige Potenzialräume für die Biodiversitätsförderung (u. a. kantonaler Planungsbericht Biodiversität).	A	Wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Luzern	5.2.	95	Plan zum Handlungsbedarf Landschaft fehlt, resp. eigener Plan statt Vermischung mit Abb. 51 sinnvoller?		KA	Wird in Absprache mit der KG so belassen.
Emmen	5.3.	96	S. 96 und 99: Der Punkt "Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen" ist für den Bereich Seetalplatz bis Knoten Grüeblichachen im Fliesstext auf S. 96 und in der Abbildung 52 auf S. 99 zu ergänzen.	Der Abschnitt Seetalplatz bis Knoten Grüeblichachen der Seetalstrasse ist MIV dominiert und wenig siedlungsverträglich. Aufgrund des breiten Strassenraums ist die Strasse für den Fussverkehr eine grosse Trennwirkung. Auch für den Veloverkehr ist die Seetalstrasse ungenügend gestaltet. Eine Abstimmung des Gesamtverkehrs ist zwingend notwendig und daher im Agglomerationsprogramm zu ergänzen.	A	Bereich in Emmen wird vergrössert.
Luzern	5.3.ff	96	S. 96ff: Das Kapitel Handlungsbedarf kommt unstrukturiert daher, der Handlungsbedarf ist teilweise unklar und unkonkret. Dieser ist klarer zu benennen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie einzelne Punkte – scheinbar zufällig – in diesem Kapitel erwähnt werden (z. B Seetalstrasse). Das Thema multimodale Mobilitätshubs soll in geeigneter Weise behandelt werden. Der Hinweis der Gratisparkplätze für Arbeitnehmende in der Stadt Luzern (S. 105) als Beispiel für ungenügende Regulierung des ruhenden Verkehrs ist unpassend formuliert, da es sich um eine hypothetische Frage handelt und nicht darauf basiert, ob diese PP auch beansprucht werden.	Struktur insgesamt noch schwierig Handlungsbedarf und Massnahmen teilweise vermischt Herleitung von den Trends und vom zu schwachen ZKB nicht nachvollziehbar Insgesamt mit 21 Seiten deutlich zu lang Abgrenzung zu den (Teil-)Strategien unklar	KA / tw.A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Kap. ist für den Bund zentral und soll als «Scharnier-Kapitel» dienen, deshalb keine wesentliche Kürzung. Hinweis zu textlichen Beispielen kann ergänzt werden (=> kartografische Darstellungen vollständig und textlich eher beispielhaft). ▪ Das Thema multimodale Drehscheiben wird im Kap. ÖV belassen. ▪ Abschnitt PP wird leicht präzisiert.
Luzern	5.3.	96	S. 96ff: Allgemeiner Handlungsbedarf: Eine abgestimmte Gesamtverkehrsstrategie die die verschiedenen Instrumente in geeigneter Weise kombiniert fehlt bislang.	Auch das ist ein Handlungsbedarf	A	Hinweis wird aufgenommen.
Malters	5.3.	96	Der allgemeine Handlungsbedarf ist im westlichen Bearbeitungsperimeter zu ermitteln.	Der Bearbeitungsperimeter endet nicht im Bereich Cheerstrasse.	z.K./K A	Gemäss Rücksprache mit der Gemeinde Malters (27.05.2020) kein konkreter Input für die Aufnahme ins AP.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		96	«eher bescheiden» ist zu streichen. Allgemeiner Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> Grösserer Handlungsbedarf besteht bei den eher bescheidenen Anteilen von ÖV und FVW am Modalsplit (insb. ausserhalb der Kernstadt) sowie der stagnierenden Entwicklung von ÖV- und FVW-Anteilen. Die Agglomeration Luzern weist gegenüber anderen ähnlich grossen Agglomerationen eine überdurchschnittlich gute ÖV-Erschliessung der Einwohner und Arbeitsplätze auf. Der ÖV-Anteil ist im Agglomerationsgürtel mit 20% jedoch eher bescheiden. Dieser Wert (Mikrozensus 2015) hat im Vergleich zu 2010 sogar um 4 Prozentpunkte abgenommen, da sich die Rahmenbedingungen für den MIV mit zwei neuen Autobahnanschlüssen verbessert haben. Währenddessen haben sich, trotz Angebotsausbauten im ÖV, die betrieblichen Rahmenbedingungen für den ÖV eher verschlechtert (Reisegeschwindigkeit, Verspätungen, Anschlussbrüche). Ein beachtlicher Handlungsbedarf wird auch in Zusammenhang mit den langen Bauphasen der übergeordneten Schlüsselprojekte Bypass und Durchgangsbahnhof entstehen. 		A	Es wird präzisiert, dass der ÖV-Anteil v.a. vor dem Hintergrund der guten ÖV-Erschliessung tief ist und dass insbesondere der Veloanteil im Mittel der Deutschschweizer Agglomerationen gering ist (Quelle: Merkblatt SVI 2017/03).
Luzern	5.3.	97	Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit: Fluhmühle: streichen.	Unverständlich, dass diesem Abschnitt mangelnde Siedlungsverträglichkeit attestiert wird, da hier ja ein Strassenprojekt in Umsetzung ist, welches diese Mängel beheben sollte.	A	Wird angepasst.
LuzernOst	5.3.	97	... Mobilitätsoptimierungen, ergänzen: Verbessern durch Schaffen von Mobilitätsberatungsstellen	Gemäss GVK LuzernOst, Massnahme V1 Informationskampagnen und Sensibilisierung	tlw.A	Hinweis wird im Massnahmenblatt GV-2 aufgenommen.
Rain	5.	97	Im Abschnitt Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit sind die Hauptstrassen der Agglomerationsgemeinden wie Rain oder Hildisrieden aufzuführen	Die Wichtigkeit von z. B. verkehrsberuhigenden Massnahmen wird damit erhöht.	KA	Text weist nur Agglomerationszentrum genauer aus; ausserhalb sind die Defizite in der HB-Karte verortet.
Root	5.3.	97	S. 97/99: Im Textteil «Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit» ist zu ergänzen, dass die Ortsdurchfahrten verkehrsberuhigt und siedlungsverträglich zu gestalten sind. Der Bereich «Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit» ist in der Karte Abb. 52 im Dorf Root zu ergänzen.	Die K17 in Root verursacht Lärm und im Bereich des Zentrums auch eine Trennwirkung, welche in Zukunft verbessert werden soll (Lärmsanierungsprojekt, Temporeduktionen, Gestaltungsmassnahmen).	A	Hinweis zu Verkehrsberuhigung aufgenommen und präzisiert (Wohnquartiere mit direktem Bezug zu Ortsdurchfahrten durch Lärmimmissionen belastet).

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um- gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		97	Der Abschnitt Baselstrasse-Fluhmühle ist um den Kreuzstutz (exkl.) bis Fluhmühle zu reduzieren. Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit <ul style="list-style-type: none"> In den meisten Agglomerationsgemeinden weisen die Ortsdurchfahrten stark verkehrsorientierten Charakter und nur ungenügende Siedlungsverträglichkeit auf. Im Agglomerationszentrum Luzern sind diverse Strassenzüge (Baselstrasse-Fluhmühle, Bern-/Luzernerstrasse, Bundesstrasse, Haldenstrasse, Tribschenstrasse, Thorenbergstrasse, Zentralstrasse bis Zürichstrasse) betroffen. Diese Verkehrsachsen wirken sich für den Fuss- und Veloverkehr stark trennend aus. 		KA	Vgl. Kommentar zu identischem Antrag SLU.
Kriens	5.3.	98	Es ist auf die Einsprache der Stadt Kriens zum Bypass zu verweisen.		zK	Ist im Rahmen des Projekts Bypass weiterzubehandeln.
Luzern	5.3.	98	Die Autobahn A2 stellt in Kriens einen signifikanten Einschnitt in das zunehmend dichter bebaute Siedlungsgebiet dar. mittlen durch den Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd dar. Es besteht grosser Handlungsbedarf bezüglich der Abklärung, ob und in welchem Abschnitt die Autobahn künftig überdeckt werden soll (und wie dies zu finanzieren ist). Die Trennwirkung durch die Autobahn wirkt sich negativ auf die angestrebte Siedlungsentwicklung und die angestrebten kurzen Wege aus. Das Beispiel Horw zeigt den Gewinn für eine Gemeinde der mit der Verlegung der Kantonsstrasse und der Überdeckung der Autobahn erzielt werden kann. Auch bei weiteren Autobahnabschnitten durch dicht besiedeltes Gebiet oder durch zentrale Naherholungsgebiete sind Verbesserungsmaßnahmen zu prüfen um die negativen Auswirkungen dieser Verkehrsinfrastrukturen zu mindern.	Die negativen Auswirkungen durch die Autobahn betreffen auch weitere K5 Gemeinden. Der Kanton soll sich gemeinsam mit den Gemeinden für das Wohl der betroffenen Bevölkerung einsetzen und Verbesserungsmaßnahmen einfordern.	A	Präzisierung wird aufgenommen.
vif Kt LU		98	Der letzte Abschnitt ist zu ergänzen, da mittels der Potentialanalyse, welche in Zusammenarbeit ASTRA-Stadt Kriens-Kanton Luzern erarbeitet wurde, das Potential und der Handlungsbedarf für künftige Überdeckungen vorliegt.		A	Wird aufgenommen.
Küssnacht a.R.	5.3	99	Südumfahrung Küssnacht mit flankierenden Massnahmen: Aufwertung Bahnhofstrasse (T20/30-Zone).	Realisierung ab 2020	A	HB-Karte wird aktualisiert und «Bisher Erreichtes» ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Tiefbauamt Kt SZ	5.3.	99	In der Grafik ist die mangelnde Siedlungsverträglichkeit auf der Zugerstrasse in Küssnacht und Merlischachen zu entfernen.	Der Strassenzug Nord- und Zugerstrasse in Küssnacht hat beidseitig keine unmittelbare Bebauung. Die angrenzenden Siedlungsgebiete sind hinterlegend und mit einer Lärmschutzwand abgetrennt. In Merlischachen sind bereits Massnahmen zur Verbesserung im Agglo 3 vorgesehen (Massnahmen Langsamverkehr).	A	Wird angepasst.
vif Kt LU		99	Die Abb. 52 ist bezüglich Handlungsbedarf zu prüfen und der Bedarf besser zu umschreiben. Z.B ist der Handlungsbedarf in Greppen und Weggis fraglich und der Bedarf entlang der Gerliswil- und Seetalstrasse zu gering definiert.		A	Wird gemäss Inputs vif angepasst.
Gisikon	5.4.	100	S. 100 ff: Die Gemeinde Gisikon fordert nach wie vor die Verlängerung der Buslinie 23 von der Haltestelle «Gisikon-Weitblick» zum Bahnhof Rotkreuz; mit einer zusätzlichen Haltestelle in Honau (Rest. Hirschen).	Die Gemeinden Gisikon und Honau verzeichnen eine enorm hohe Nutzung des MIV, weil mitunter die ÖV-Achse Gisikon-Honau-Rotkreuz nach wie vor zu wenig gut ausgebaut ist.	KA	Mit der laufend im Ausbau befindlichen Buslinie 110 (HVZ: 30'-Takt, NVZ/Wochenende Entwicklung zum durchgehenden 60'-Takt) und der bis Weitblick verlängerten Linie 23 besitzen die beiden Gemeinden ein in alle Richtungen adäquates/gutes öV-Angebot. Die Verlängerung der L23 hätte nur zeitgleichen (!) Parallelverkehr und hohe Kosten zur Folge. Die hohe MIV-Nutzung liegt mehr an der Siedlungsstruktur am Hang mit sehr hohem Anteil EFH mit Doppelgaragen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Gisikon	5.4.	100	S. 100 ff: Die Gemeinde Gisikon fordert nach wie vor eine S-Bahn Haltestelle im Bereich der heutigen Bus-Haltestelle «Gisikon-Weitblick».	<p>Der heutige Bahnhof Gisikon-Root befindet sich für einen Grossteil der Gisiker Bevölkerung – auch für Honau – zu weit weg, um diesen aktiv(er) zu nutzen. Mit einer S-Bahn Haltestelle «Gisikon-Weitblick» wäre die Bevölkerung von Gisikon und Honau und vor allem auch die Arbeitnehmenden der Industrie- und Gewerbezone an der Reuss direkt an den ÖV angebunden.</p> <p>Im Einzugsgebiet dieser Haltestelle erwarten wir zudem eine weitere Siedlungsentwicklung, siehe Massnahme S-2.6.. Vergleiche hierzu auch den Annex auf Seite 161 im Bericht: A1. Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden.</p>	twl. A	<p>Mit der bis Weitblick verlängerten Linie 23 besteht inzwischen eine optimale Möglichkeit, den Bahnhof Gisikon-Root zu erreichen.</p> <p>Eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle zwischen Rotkreuz und Luzern kommt aufgrund der damit einhergehenden Kapazitätseinschränkungen nicht in Frage. Im Horizont DBL und dem dann gültigen Angebotskonzept wäre die Aufteilung der heutigen S-Bahn-Haltestelle Gisikon-Root in zwei S-Bahn-Haltestellen Gisikon und Root-Dorf erneut zu prüfen. Entsprechende Aussage wird aufgenommen.</p>
Honau	5.4	100	<p>Grundsätzlich haben wir seitens der Gemeinde Honau AP Kenntnis genommen, aber auf eine Stellungnahme verzichtet, da in der Gemeinde Honau bezüglich der Siedlungsentwicklung in den nächsten Jahren keine Veränderungen anstehen.</p> <p>Lediglich beim ÖV können wir die Stellungnahme der Gemeinde Gisikon unterstützen, die zu den Kapitel 5.4 Öffentlicher Verkehr abgegeben worden ist. Auch für die Gemeinde Honau erachten wir die Verlängerung der Buslinie 23 nach Rotkreuz als dringend notwendig, da nach wie vor der motorisierte Individualverkehr sehr hoch ist, weil die öV-Achse zu wenig gut ausgebaut ist.</p>		KA	Vgl. analoge Bemerkung zu Gisikon.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Luzern	5.4.	100	Im allgemeinen Handlungsbedarf ergänzen: Heute ist nun auf der Schiene die ganze Zufahrt zum Bahnhof Luzern komplett ausgelastet. Weitere Angebotsverdichtungen bzw. nötige Kapazitätserhöhungen – sowohl für Fern wie auch für die S-Bahnverbindungen sind bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern nicht mehr möglich. Aufgrund der heute nicht ausreichenden Kapazitäten auf der Bahnhofzufahrt wird die S-Bahn ihre Funktion als Rückgrat des öffentlichen Regionalverkehrs erst mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern vollumfänglich übernehmen können. Damit die Entlastungswirkung für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sichtbar wird, soll die Planung des künftigen S-Bahnangebots möglichst rasch angegangen werden.	Der erste Teil bezieht sich auf die Ausgangslage. Aussage bitte auf den Handlungsbedarf fokussieren.	tlw. A	Planung künftiges S-Bahn-Angebot wird aus Sicht Planungsregion 2021-2022 erstellt, anschliessend kommen diverse Konsolidierungs-/Überarbeitungsrunden bis 2026 und selbst dann ist der Endzustand 2040 noch nicht in Stein gemeisselt.
Luzern	5.4.	100	Während den Bauphasen der Grossprojekte Bypass und DBL kommt es zu Einschränkungen/Umleitungen. Es soll sichergestellt werden, dass die Zuverlässigkeit des Busangebotes - als Rückgrat des ÖV in der Agglomeration Luzern - dadurch nicht beeinträchtigt wird.	Es darf nicht sein, dass durch Umleitung/Spurabbauten die Qualität des ÖV leidet. Im Gegenteil: die Agglomeration soll wenigstens mit einem Verkehrsträger zuverlässig erreichbar sein.	A	Wird aufgenommen.
Luzern	5.4.	100	Bei Defizite im Busnetz: Baselstrasse, Zürich-Alpenstrasse, Korridor Kriens, Gerliswilstrasse ergänzen.	Auflistung bisher unvollständig.	A	Wird aufgenommen.
Luzern	5.4.	100	Bei den fehlenden Durchmesserlinien wird der Inhalt mit Lösungsmassnahmen vermischt – bitte trennen. Bei fehlenden Bustangenten: Die Zentrumsverknüpfungen (LuzernNord, LuzernSüd, LuzernOst) mit schnellen Tangentiallinien ergänzen. (in Abbl, 53 schematisch mit direkten Pfeilen darstellen).	Tangentiale Verbindungen fehlen bislang. I.d.R. ist ein Umsteigevorgang via Bhf Luzern notwendig oder es handelt sich um ein Linienbusangebot mit langen Reisezeiten aufgrund der kurzen Haltestellenabstände. Bitte ergänzen	tlw. A	Text zu Durchmesserlinien wird bereinigt. Es gibt mehrere tangentielle Verbindungen. Topografie/Strassenstruktur verhindert bessere Situation.
LuzernNord	5.4.	100	Bisher Erreichtes: Bushub Emmenbrücke ergänzen	Meilensteine hervorheben	A	Wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
LuzernOst	5.4.	100	<p>S. 100-102: Gemäss GVK LuzernOst ist aus Sicht der Gemeinden auf die Realisierung der folgenden Projekte hinzuwirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Viertelstunden-Takt S1 im Rontal (langfristig angestr. Bahnangebot) ▪ RegioExpress im Viertelstunden-Takt (mittelfristig angestrebtes Bahnangebot) ▪ S-Bahn-Haltestelle Root-Dorf ist im Rahmen AP LU zu thematisieren ▪ Busverbindung zwischen Perlen und Gisikon/Root Bahnhof ▪ Einfache und zugängliche Tariflösungen ▪ Gesamtsystem Bypass Luzern (inkl. Spange Nord und Massnahmen für den öV) 	Erläuterungstext/Ausführungen s. GVK LuzernOst 2018, Kap. 4 Politisches Engagement	A/KA	<ul style="list-style-type: none"> - 15'-Takt: vgl. oben Antrag Bueri - RE 15'-Takt: analog oben Antrag Bueri - Root-Dorf: vgl. oben Antrag Gisikon - Bus Perlen: per Ende 2019 realisiert - Tarif: in Arbeit (es geht hier insb. um Zonengrenze Rotkreuz) - Bypass/Spange Nord: dürfte sich inzwischen teilweise überholt haben.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Root	5.4.	100	<p>S. 100 – 103: Folgende Punkte sind im Text «Handlungsbedarf» und in der Karte visuell zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Präzision des Fahrplans muss enorm verbessert werden. Die Abstimmung der Buslinien auf die S-Bahn ist heute mangelhaft, insbesondere im Rontal funktioniert der Bushub Ebikon nicht. ▪ Das Tarifsystem im Rontal bedarf Korrekturen, um attraktiv zu sein und keine Benachteiligungen zu schaffen. Die Tarifzone 10 ist auf Root auszudehnen und die Anbindung an das weiterführende ZVB Netz ist unbedingt zu verbessern. Der unschöne Tarif ab Gisikon-Root nach Luzern mit Fr. 4.30 und Rotkreuz nach Luzern mit Fr. 3.80 entbehrt jeglicher Logik. Pragmatische Ansätze sind gefordert. ▪ Der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Rontal ist zu planen, unabhängig vom Ausbau des Bahnhof Luzern. Eine Takterhöhung kann auch ausserhalb des Bahnhof Luzern erfolgen (bis Ebikon). ▪ Die Einführung des RegioExpress Luzern–Ebikon–Zug–Zürich Hauptbahnhof, welcher den 15'-Takt zwischen Luzern und Ebikon bzw. Ebikon und Rotkreuz ermöglicht, soll mittelfristig angestrebt werden. ▪ In Root Dorf ist eine S-Bahn Haltestelle zu planen und in die Karte zu integrieren. 	<p>Wir verweisen auf das Positionspapier öV 23+ des Gemeinderates Root und das Gesamtverkehrskonzept Rontal. Diese Ziele bzw. Handlungsbedarf entspricht dem politischen Konsens im Rontal und ist zwingend ins Agglomerationsprogramm zu übernehmen.</p> <p>Die ersten zwei Punkte sind als Sofortmassnahmen umzusetzen. Die Punkte 3-5 sind als Massnahmen ins AP LU 4G zu integrieren.</p>	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuverlässigkeit: ist tatsächlich dringend zu verbessern. ▪ Tarif: Anpassung Tarifgrenzen Rotkreuz in Arbeit (Gerichtsurteil ausstehend). Anpassung Tarifzone 10 nicht geplant. ▪ S-Bahn: 15'-Takt auch nur bis Ebikon ohne DBL nicht machbar. ▪ RE: Einführung mit Zimmerberg-Basistunnel 2 vorgesehen. ▪ Root Dorf: vgl. Bemerkungen oben.
LuzernOst	5.4.	101	Defizite im Busnetz ergänzen: Verlängerung RBus Linie 1 nach Root D4	Netzerweiterung anstreben, Fahrplanstabilität verbessern	KA	Verlängerung ist nicht in AM4 enthalten, u.a. weil sie der angestrebten Stabilität nicht förderlich wäre (Führung via drei zusätzliche, hochbelastete Knoten). In nächster AggloMobil- und Aggloprogramm-Runde nochmals zu prüfen.
LuzernOst	5.4.	101	Ungenügende Verknüpfung an Bahn- und Bushaltstellen, ergänzen: Realisierung Bushub Ebikon verzögert, Provisorium kann erstellt werden.	Aktualisierung	KA/P	Unklar ist, ob auch im Horizont vom APLU 4G das Provisorium immer noch Bestand hat. Vor Eingabe Stand zu prüfen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Malters	5.4.	101	Der Bahnhof Malters ist als Verknüpfungspunkt zu ergänzen	Bereits heute wichtiger P+R Stützpunkt für Umland, Verbindung Bahn/Bus für Schwarzenberg und Werthenstein und künftig für Bus Richtung Kriens	A	Wird ergänzt.
Küssnacht a.R.	5.4.	103	SBB-Spange Küssnacht-Rotkreuz und S-Bahn-Station Fänn	Vervollständigung des S-Bahnnetzes	A	Wird ergänzt.
Luzern	5.4. /6.5.	103	S. 103/126ff: Auf S. 103 Handlungsbedarf ÖV sind zwei fehlende Tangenten aufgeführt (Emmenbrücke-Ebikon und Malters/Littau – Obernau/Kriens). Leider sind aber in der Teilstrategie öff. Verkehr (S. 126 ff., Ziff. 6.5) keine diesbezüglichen Ausführungen ersichtlich. Auch sind keine Massnahmen geplant (S. 155f.).	Eine Schaffung dieser zwei Tangentiallinien bzw. schnelle direkte ÖV-Verbindungen die die Zentren Süd, Ost und Nord verbinden (u. a. via Autobahn) sollten als Pilotprojekte geprüft werden. Diese Angebote können die Attraktivität des ÖV verbessern, bevor massgebende Verbesserungen der S-Bahnen (DBL) umgesetzt werden.	z.K.	Ist in AggloMobil nicht vorgesehen und müsste in nächster Überarbeitung (nochmals) geprüft werden. Ebikon-Emmenbrücke (Punkt-Punkt) ist am schnellsten mit S-Bahn; inkl. Zwischenpotenziale ist nur Route via Spitalstrasse geeignet (wird mit L30 und zu verlängernder L19 weitgehende abgedeckt). Ebikon-Horw (Punkt-Punkt) ist am schnellsten mit S1-S5, für Zwischenpotenziale mit Kombination Bus/S-Bahn. Horw-Emmenbrücke (Punkt-Punkt) könnte mit Bus via Autobahn spannend sein. Ist Teil einer separaten Planungsstudie. Für Zwischenpotenziale ist L5 oder Kombination S-Bahn/Bus geeignet.
Luzern	5.4. und 6.5.	103	¼ Takt auf der Strecke Luzern-Rotkreuz vorzeitig einführen.	Die Anbindung Rontal-Luzern ist derzeit ungenügend. Es kann nicht sein, dass mindestens bis zur Inbetriebnahme Zimmerberg Basistunnel 2035 gewartet werden muss.	z.K./K A	Das ist leider aber so. Verschiedenste Arten von Fahrplanprüfungen führen zu diesem Ergebnis. 15'-Takt Luzern-Ebikon ginge nur zulasten diverser anderer Züge.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
LuzernNord	5.4.	103	Abbildung: Unklar, was Symbol bei Bahnhof Emmenbrücke bedeutet (Legende unklar), zumal der Bushub fertiggestellt ist	Verständlichkeit verbessern	A	Wird im Text präzisiert.
vif Kt LU		103	Abb. 53 Handlungsbedarf öV In der Legende wird «Behinderung der (R)Busse durch den MIV aufgezählt. Der öV wird nicht nur durch den MIV sondern auch durch den querenden Langsamverkehr und den öV selbst behindert. «durch den MIV» ist zu streichen oder mit weiteren Behinderungen zu ergänzen.		tlw. A	Das grosse MIV-Verkehrsaufkommen ist die Hauptquelle für die Verlustzeiten. Selbstverständlich sind auch querende Fuss- und Veloverkehre und öV-Konfliktströme mitverursachend. Relativierung wird vorgenommen.
Luzern	5.5.	104	Der Handlungsbedarf wegen der Belastung der Schnittstellenbereiche ist gut beschrieben. Das UVEK diskutiert als Lösungsansatz die multimodalen Mobilitätsdrehscheiben. Es soll sichergestellt werden, dass diese Ansätze im Kapitel Teilstrategien und Massnahmen aufgegriffen werden.	Berücksichtigung der aktuellsten Stossrichtungen des UVEK	tlw. A	Ansätze werden wo möglich aufgenommen. In der Agglomeration Luzern geht es zurzeit auch insbesondere darum, die entsprechenden Massnahmen aus den letzten Generationen umzusetzen.
Root	5.5.	104	S. 104 – 107: Folgende Punkte sind im Text «Handlungsbedarf» und in der Karte visuell zu ergänzen: Der Ausbau der Autobahn A14 auf drei Spuren sowie der Ausbau des Rathausentunnels sind beim Bund proaktiv einzufordern.	Die Projekte fehlen im AP 4G, fallen aber Planungsmässig in diesen Zeithorizont.	A	Ergänzung zur A14 wird vorgenommen.
vif Kt LU		104	Die Aussage «Entsprechend nimmt der Bedarf zu, das Wachstum des MIV insgesamt einzudämmen» ist Aufgabe des in Erarbeitung stehenden Mobilitätskonzeptes – die Aussage ist dementsprechend anzupassen. Hohe Auslastung des Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetzes ▪ Das Hauptstrassennetz im Kernraum ist in den Spitzenstunden sehr stark ausgelastet, insbesondere an Knoten im und unmittelbar um das Agglomerationszentrum bestehen keine Auslastungsreserven mehr. Das erwartete Wachstum des Verkehrsaufkommens wird die Lage insbesondere in den Zentren der Entwicklungsräume sowie im Kernergänzungsraum weiter verschärfen. Entsprechend nimmt der Bedarf zu, das Wachstum des MIV insgesamt einzudämmen.		KA	Aussage ist fachlich richtig.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		104	Seite 104 letzter Absatz: zusätzlich ist der Absatz mit dem Ergebnis Planungsbericht z.H. Kantonsrat anzupassen. Dieser liegt Ende 2020/Anfangs 2021 vor. <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>In diesem Zusammenhang wird das bisherige Projekt «Spange Nord» (vgl. AP LU 1G bis AP LU 3G) überprüft und es soll ein massgeblich reduziertes neues Projekt mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof und mit einer neuen Reussportbrücke ins Gebiet Flühmühle (sowie mit Anpassungen am Schlossberg) weiterverfolgt werden; bis Ende März <i>September</i> 2020 verläuft dazu eine</i> 		A	Wird angepasst.
LuzernOst	5.5.	105	Textanpassung: Ebikon im Rontal (K17 Ortsdurchfahrten Ebikon – Root)	Aktualisierung	A	Wird angepasst.
Neuenkirch	5. 5.5.	105	Abschnitt Überlastung Nationalstrasse ist wie folgt zu ergänzen: Anschluss Rothenburg sowie Zufahrten dazu in Pendlerzeiten dauernd überlastet.	Rückstau in Richtung Lohren verhindert auch einen pünktlichen Zugang der Linien 60 und 70 zum Bahnhof Rothenburg Station.	A	Wird aufgenommen.

VWD Kt. SZ	5.5	105	<p>2. Abschnitt SUK: Bereits am 11.12.2019 hatte sich auf Anregung der PG die regierungsrätliche Raumentwicklungs-delegation (RR-Del) zum 2. Abschnitt der SUK zu äussern. Die RR-Del hielt fest, dass der Kt. SZ die MN grundsätzlich im AP belassen möchte. Dies v.a. vor dem Hintergrund, dass im dicht besiedelten Gebiet der Grepperstrasse tatsächlich wesentliche Verkehrsbelastungen auftreten, u.a. aus den Luzerner Gden Weggis, Vitznau und Greppen. Der Abschnitt 2 der SUK ist ausserdem im kant. RP verankert und fand Aufnahme ins kantonale SBP. Der Kt. SZ hatte jedoch Bereitschaft signalisiert, seine Haltung zu überdenken, sollten die Spangen Nord und Süd in Luzern ebenfalls aus dem Programm gestrichen werden.</p> <p>Der Baubeginn des 2. Abschnitts SUK ist gem. SBP 2019 ab ca. 2029 vorgesehen. Sollte dieser Termin eingehalten werden, wäre grundsätzlich eine Aufnahme der MN im AP 4G als Prio. B möglich. Für den 2. Abschnitt der SUK ist die kant. Nutzungsplanung jedoch noch ausstehend, so dass erhebliche zeitliche Unsicherheiten (z.B. wegen möglichen Einsprachen) bestehen. Aufgrund des zeitlichen Horizonts sowie der noch nicht genügenden Planungsreife könnte die MN mit Prio. C eingestuft werden. Als C-MN würde sie vom Bund im Prüfbericht nicht als Einzelmassnahme beurteilt. Sie müsste jedoch nach wie vor im Hauptteil, z.B. im ZB und in den TS verankert und beschrieben werden. Bei einer vollständigen Streichung der MN aus dem AP wäre der 2. Abschnitt der SUK im AP-ZB gar nicht mehr vorhanden, obwohl die MN grundsätzlich vom Kt. und vom Bezirk vorgesehen und damit geplant wird. Hinzu kommt, dass die Bevölkerung in Küssnacht bis anhin hinter dem Projekt steht.</p> <p>Der RR des Kt. SZ schlägt deshalb gemäss obigen Ausführungen vor, den 2. Abschnitt SUK nicht aus dem AP 4G zu streichen, sondern aufgrund der ungenügenden Planungsreife sowie des sich nach hinten verschobenen Ausführungszeitpunkts als C-MN im AP LU 4G einzugeben. Durch die Aufnahme wird die Massnahme im Hauptteil des AP aufgeführt und in den Zielbildern verankert. Negative Konsequenzen in der Gesamtbeurteilung des AP sind damit nicht zu erwarten. In den kommenden AP-Generationen wird es dann nötig sein, sich erneut mit dieser Frage zu rückt. überdenken, sollten die Spangen Nord und Süd in der Stadt befassen, wenn der Ausführungszeitpunkt der SUK 2. Abschnitt näher.</p>	siehe Brief	A	Wird in C-Liste aufgenommen.
------------	-----	-----	--	-------------	---	------------------------------

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
WFLU	5.5	105	<p>Die weitergehende Regulierung des ruhenden Verkehrs wird seitens der Wirtschaft sehr kritisch betrachtet. Wenn man diese Betriebe animieren möchten im Thema Mobilitätsmanagement bei den Unternehmen muss man vorsichtig agieren.</p> <p>M.E. liegt der Schlüssel zu einem besseren Modal-Split denn auch mehr in Förderungsmassnahmen zu Gunsten von ÖV und Fahrrad (bspw. eBike als attraktives Verkehrsmittel) als um Verschlechterungsmassnahmen für den IV. Diese werden nicht goutiert und schaden dem Wirtschaftsstandort Luzern. ÖV und das Fahrradnetz sind in der Region Luzern schlichtweg nicht attraktiv genug, hier sollte angesetzt werden.</p>		z.K. /KA	Kenntnisnahme, kein konkreter Antrag.
Luzern	5.5.	106	<p>Text zum Carverkehr bitte wie folgt umformulieren:</p> <p>Wie sich aus der Situationsanalyse ableiten lässt, besteht in der Stadt Luzern Handlungsbedarf beim Carregime – und dabei insbesondere bei den Carparkplätzen. Für die langfristige Lösung ist dazu ein partizipativer Strategieprozess im Gang. Da aber bereits in den nächsten Jahren neue und zusätzliche Carparkplätze zur Verfügung stehen müssen, wird parallel dazu an aufwärtskompatiblen Zwischenlösungen für die Carparkierung gearbeitet. In diesem Rahmen wird auch das bestehende Carregime und damit die Organisation des gesamten Carverkehrs inklusive der Gebühren zu überarbeiten sein.</p>	Aus dem aktuellen Prozess Carregime	tlw.A	Wird teilweise im Kapitel Teilstrategie ergänzt statt im Handlungsbedarf.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Malters	5.5.	106	Mit welchen Mitteln soll der MIV aus Westen auf den öV verlagert werden?	Wenn man die Verlagerung ernsthaft angehen will, dann müsste man zuerst das öV-Angebot verbessern. Die Pendlerzüge sind voll und eine Alternative via Bus (Littau-Kriens) existiert nicht. Auch eine sichere Veloverbindung gibt es nicht. Wir wehren uns gegen Restriktionen beim MIV, solange keine Alternativen bestehen.	z.K.	Mit Verlängerung S77 bis Willisau wird eine bessere Nachfrageverteilung erreicht. Bahnangebot kann erst im Horizont DBL weiter verbessert werden. Bus nach Kriens ist in Prüfung. Aber: Verbesserung öV- und FVV-Angebot alleine bewirkt die angestrebte modale Verlagerung nicht. Dazu braucht es auch Push-Massnahmen wie eben Dosierung beim MIV.
lawa	5.6	108	S. 108/110: In siedlungsnahen Gebieten wie auch in Ausflugsregionen (besonders Kriens-Pilatus-Schwarzenberg) sind viele Velofahrende (Mountainbikes und E-Mountainbikes) in Wäldern auf nicht legalen Wegen unterwegs (Vgl. § 10 Kantonales Waldgesetz). Hier besteht dringender Handlungsbedarf.		z.K.	Die Thematik wird spezifisch und gesamtkantonal bearbeitet (nicht im Rahmen AP LU 4G).
LuzernOst	5.6.	108	S. 108/110: Verbindungen gem. LV1 Optimierung Fuss-/Velonetz ergänzen: M1 Hangweg: durchgehende Verbindung Ebikon – Honau Anbindung an Rotkreuz (graphisch darstellen)	Lückenhaftes Velonetz, Aktualisierung gem. GVK	KA	Teilstrategie wird aufgrund VS Velo ergänzt. Hier kein Anpassungsbedarf.
Malters	5.6.	108	Lückenhaftes Veloverkehrsnetz: Die Schnellroute zwischen Malters – Luzern ist aufzunehmen.	Heute besteht eine nicht durchgängige Route, welche jedoch A rege benützt wird. Aufgrund der durch e-Bikes erweiterten Velo-Pendler-Distanzen und der Bedeutung der Flusslandschaften für die Naherholung soll hier eine neue Velo-Achse realisiert werden.		Beschrieb ganz unten auf der Seite wird um Korridor Richtung Malters ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Neuenkirch	5.5.6.	108	Lückenhaftes Veloverkehrsnetz v.a. Zentren und Agglo, Ergänzen mit: K13 Lohren (Emmen) - Neuenkirch, Radverkehrsanlage dringend umsetzen. Schliessen Lücke	Zwischen der Verz. Lohren und dem Dorf Neuenkirch fehlt eine Radverkehrsanlage entlang der eher schmalen und im unbeleuchteten Ausserortsbereich liegenden K13, dies stellt eine erhöhte Gefahr für die Zweiradfahrer dar. Generell: Neuenkirch ist zwar Mitglied des Regionalen Entwicklungsträgers Sursee-Mittelland. Verkehrstechnisch ist Neuenkirch aber ebenso stark in Richtung Luzern ausgerichtet. Daher sollen die Anliegen von Neuenkirch im AP LU 4G berücksichtigt werden.	A	Wird in der HB-Karte ergänzt. Als Massnahme im AP enthalten (FVV-2.1d bzw. FVV-3.2-4A, Fassung für die öff. Auflage).
Root	5.6.	108	S. 108 – 110: Folgende Punkte sind im Text «Handlungsbedarf» und in der Karte visuell zu ergänzen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an den öffentlichen Verkehr ist zu verbessern. ▪ Karte: Die Verbindung «Hangweg» im Rontal (Velo- und Fussweg durch und zwischen Dörfern) fehlt in der Karte. ▪ Die Anbindung an Rotkreuz fehlt in der Karte. 	Die entspricht der Massnahme LV1 des Gesamtverkehrskonzepts Rontal.	tlw. A	Karte wird im Zusammenhang mit VS Velo ergänzt; Aspekt Anbindung an ÖV wird im Text ergänzt. Ergänzung Hangweg würde zu einer dritten Netzlücke entlang des Rontals führen; (neben Velo-Highway und Höhenweg für Fussverkehr); nicht zielführend für konzeptionelle Karte.
Luzern	6.6.	110	Abb. 55: Der Grenzwert zur Unterscheidung zwischen einer stark und schwach belasteten Strasse von 15'000 Fhz/d bedarf einer Erklärung. Es braucht eine nachvollziehbare Herleitung (bzw. Quelle) für diesen Grenzwert.	Mit diesem Grenzwert werden z. B. die Bernstrasse oder die Luzernerstrasse in Ebikon als «schwach belastet» ausgewiesen. Das ist unglaubwürdig.	A	Präzisierung wird ergänzt, zudem wird Legende angepasst auf «moderat belastet».
Malters	5.6.	110	Abbildung 55: Zwischen Malters und Luzern ist die Netzlücke aufzunehmen.	Heute besteht eine nicht durchgängige Route, welche jedoch rege benützt wird.	A	Karte wird aufgrund der VS Velo angepasst.
Root	5.7.	111	S. 111 – 112: Handlungsbedarf ergänzen: Es sind Alternativen zu den Verbrennungsmotoren im Güterverkehr anzustreben (Lärm, Luftbelastung verringern).	Auch die Güterverkehrsträger sind in die Energiestrategie einzubinden, weg von fossilen Brennstoffen hin zu erneuerbaren Antriebssystemen. Aufgrund der zunehmenden Dichte des Güterverkehrs (insb. Lieferwagen) ist hier ein Augenmerk darauf zu legen und die richtigen Anreize zu setzen.	KA	Thema des kantonalen Projekts «Zukunft Mobilität Luzern».

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
WFLU	5.7	111	<p>Es ist gut, dass das Bewusstsein für die Güterlogistik, gerade im urbanen Raum, verbessert wurde und wird (aktuell auch in Corona-Zeiten). Diese ist zentral für die Versorgung der Bevölkerung, aber auch der Betriebe.</p> <p>Die Strategie der zukünftigen Güterversorgung in der Region sollte unbedingt führend durch die Logistikdienstleister erstellt werden, in Zusammenarbeit mit der staatlichen Planung. Ansätze wie die City-Logistik durch die Planer entwickelt sind zwar gut gemeint, aber leider in der Regel nicht praxistauglich.</p> <p>S.112 Wille zur Sicherung von Logistikflächen wären zwar wichtig, ist aber realitätsfremd, da die Gemeinden aktuell keine Anreize haben, solche Betriebe bei sich zu haben (vgl. oben).</p>		z.K.	Eine Strategie wird auf kantonaler Ebene unter Einbezug aller Partner erarbeitet (Stadt, kantonale SD, Verbände, Logistikdienstleister usw.). Ziele, Handlungsbedarf und die Massnahmen können dann lokal und auf einzelne Bereiche fokussieren.
lawa	6.1	113	<p>S. 113 /119: Teilstrategie Landschaft L-6 Rücksichtsvollen Umgang mit Natur und gutes Miteinander verschiedener Erholungsnutzungen. Durch geeignete Massnahmen ist das Verständnis bei den Erholungssuchenden für die Natur und für Lenkungsmassnahmen zu stärken. Zudem ist ein gutes Miteinander unter den Erholungssuchenden zu fördern.</p> <p>S. 118: Zu beachtende Vorgaben / Grundlagen ergänzen WEP Region Luzern (<i>Formulierung ergänzen</i>)</p> <p>Teilstrategie Landschaft mit L-7 ergänzen: Bestehende und neue Siedlungsareale sowie bestehende und neue Verkehrsinfrastrukturen soweit möglich begrünen.</p>	<p>Insbesondere in Abb. 56 wird ein Zukunftsbild aufgezeigt, bei dem die Thematik Landschaft nicht integrierender Bestandteil ist. Vielmehr werden mit den Teilstrategien isolierte Betrachtungen vorgenommen. Landschaft findet nicht einfach in Freiräumen, Gewässerräumen und Naherholungsgebieten statt. Landschaft ist ein Querschnittsthema, das auch im Siedlungs- und Strassenraum gelebt werden muss.</p>	A	<p>Es wird keine neue Teilstrategie L-6 sondern sinngemäss inhaltlich in den Teilstrategien L-1 bis L-5 aufgenommen.</p> <p>WEP Region Luzern (und Konzept Pilatusnordhang, vgl. oben) werden ergänzt.</p> <p>Es wird keine neue separate Teilstrategie L-7 aufgenommen, sondern inhaltlich in TS L-1 ergänzt, sinngemäss: Frei- und Grünräume sichern und ökologisch aufwerten (auch Verkehrsräume) für Naherholung und Biodiversität.</p>
Luzern	6.	113	Das Ziel von kurzen Wegen ist im Agglomerationsprogramm besser zu integrieren (Verkehr vermeiden)	Bitte ergänzen.	A	Wird ergänzt (z.B. in TS S-4).

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	6.1.	113	Aus der Übersicht wird nicht klar, wie eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgen soll. Bitte die Teilstrategien auf ihre Wechselwirkung und den Stellenwert der TS Gesamtverkehr gegenüber den anderen TS Verkehr prüfen.	Die Schwerpunkte der TS Siedlung und Landschaft sollten darauf abzielen «Verkehr zu vermeiden», während die TS Verkehr neben dem «Verkehr vermeiden (TS Gesamtverkehr) auch «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten». Diese klassischen Stossrichtungen können hier unterstützen.	tlw.A	Übersichtsschema wird ergänzt.
Luzern	6.2.	114	S. 114ff: Hier fehlen konkrete Aussagen zu: Potenzialen in Zahlen, ESP-Planungen, Thema Lenkung des EW/AP Wachstums auf die Kernagglo statt im Umland	Diese Themen sind essenziell! Sowohl fachlich für die Agglomeration als auch für die Beurteilung des AP durch den Bund.	A	Wird aufgrund der Angaben in den Massnahmenblättern ergänzt.
Luzern	6.2.	114	Zu beachtende Vorgaben/Grundlagen: Ergänzung der Grundlagen: Biodiversitätsstrategie Kanton Luzern (Handlungsfeld «Biodiversität im Siedlungsraum stärken»)	Handlungsfeld «Biodiversität im Siedlungsraum stärken» ist bei der zukünftigen Siedlungsentwicklung zu beachten	tlw. A	Aussagen in der TS Landschaft.
Luzern	6.2.	114	Ergänzung einer Teilstrategie S-5 «Siedlungsentwicklung optimal auf die Anforderung der Biodiversitätsförderung und des Stadtklimas bzw. des Klimaanpassungsbedarfs» abstimmen	s.o.	tlw. A	Aussagen werden unter L-1 aufgenommen.
Luzern	6.	114	S-1: Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Schlüsselareale nicht nur in Bezug auf den öffentlichen Raum, sondern auch in Bezug auf den privaten Freiraum. Auch hier, wenn sinnvoll, qualitätssichernde Verfahren einfordern.		A	Hinweis wird ergänzt.
Luzern	6.	114	S-1: Löwenplatz-Schlossberg rausnehmen.	Hat für die Stadt nicht diese grosse Bedeutung (vgl. REK)	A	Gemäss Angaben Stadt Luzern verschiedene Sanierungsprojekte abgeschlossen/im Abschluss. => Aufnahme in «Bisher Erreichtes» (Kap. 5.1) und Umsetzungs-reporting.
LuzernNord	6.2.	114	Schlüsselareale städtebaulich / gestalterisch aufwerten: Geplant ist, der Korridor Seetalplatz–Wohncenter Emmen aufzuwerten. Eine Korridorstudie ist in Planung (vif/Gemeinde Emmen). Allenfalls dies noch so erwähnen.	Aktualisierung	KA	Im Massnahmenblatt bereits beschrieben.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
LuzernOst	6.2./S-1	114	Text anpassen: ... Achse Zentralstrasse/Zugerstrasse/Kantonsstrasse von Ebikon bis Root D4 ...	Aktualisierung	KA	Schlüsselareale Ortskerne/zentrumsnahe Gebiete nicht durchgehend auf dieser Achse.
Rothenburg	S-1	114	S. 114-117; 145-147: Siedlungsentwicklung nach innen: Korridore der beiden Hochspannungsleitungen Bickigen – Mettlen (nördlich) und Innertkirchen – Mettlen (südlich), welche das Wohn- und Arbeitsgebiet der Gemeinde Rothenburg durchqueren, sind im Bericht und den Massnahmenblättern unter den entsprechenden Kapiteln/Bereiche zu erfassen bzw. zu ergänzen.	Siehe unter Ziffer 3 Anträge zu den Massnahmenblättern sowie das Beschlussprotokoll des BUWD vom 18.12.2019 zur Besprechung Höchstspannungsleitung Mettlen-Bickigen mit den Gemeinden Neuenkirch und Rothenburg sowie der Swissgrid AG.	KA	Wird in der Richtplanrevision ab Mitte 2020 behandelt.
WFLU		114	Schlüsselareale Auch hier nochmals die Betonung der Gefahr, dass die Entwicklung resp. Transformation von sog. Schlüsselarealen primär missbraucht werden, um einen möglichst hohen Anteil von Wohnnutzungen zu realisieren. Was zurück bleibt ist ein Mindestanteil an Gewerbeflächen, welche häufig keinen richtigen Markt finden. Es ist daher mit einer gewissen Vorsicht und Zurückhaltung zu agieren. Insbesondere sollte bedacht werden, welche Signale man damit aussenden will. Die Abstimmungen in Ebikon und Dierikon haben denn auch gezeigt, dass die Bevölkerung eher kritisch eingestellt ist, was die Transformation solcher Areale betrifft.		A	Text" Schlüsselareale transformieren" präzisieren: Areale, <u>welche keine mittel- bis längerfristige Perspektive für Arbeitsnutzungen aufweisen und</u> welche heute ... zudem Klammer Rothenburg-Station streichen (soll ESP-Arbeiten bleiben!)
Luzern	6.	115	Sensibilisierung der Bevölkerung als allgemeiner Punkt aufführen.	Nicht nur in Bezug auf die Schlüsselareale zentral, sondern auch in Bezug auf Freiraum- und Verkehrsprojekte. Bei den Schlüsselarealen ist der Einbezug der Grundeigentümer viel zentraler und die grössere Herausforderung (zerstückelte Eigentumsverhältnisse, Eigentumsgarantie)	tlw. A	Wird beim MM in Zusammenhang mit Arealentwicklungen aufgenommen.
Luzern	6.	115	S-3: Ortsname «Littau» gibt es nicht mehr. S-Bahn-Haltestelle Ruopigen in Klammern ergänzen	Anstelle «Littau» «Littauerboden» verwenden.	A	Wird angepasst.
Luzern	6.	115	Neueinzonungen werden von Seite Stadt Luzern im Zeithorizont 2035 nicht geprüft. Hinweis aufnehmen.	Vgl. REK	A	Wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
LuzernOst	6.2./S-3	115	Generell sind Neueinzonungen nicht nur auf eine gute öV-, sondern auch auf eine gute LV-Erschliessung zu prüfen.	Input	A	Ergänzung wird vorgenommen.
Root	S-3	115	Vor der S-3 ist prioritär Teilziel S-2 umzusetzen = ist die Nutzung und Verdichtung der bestehenden Bauzonen zu prüfen, bevor Neueinzonungen (Arbeitszone) vorgenommen werden. Zudem ist nicht nur die öV-Erschliessung, sondern auch die LV-Erschliessung zu berücksichtigen.	s. Stellungnahme AP 3G	A	Ergänzung wird vorgenommen.
WFLU		115	S-2 Es werden keine weitergehenden Aussagen gemacht zu regionalen Arbeitsplatzgebieten. Gemäss Arbeitszonenmanagement müssen diese durch die RET bestimmt werden. Im Aggloprogramm 3 hat man gewisse Gebiete bestimmt. Wir regen an, dass LuzernPlus diese Aufgabe wahrnimmt und weitere regionale Arbeitsplatzgebiete bestimmt resp. eine Übersicht über die gesamte Region bietet. Dazu helfen wir falls gewünscht auch gerne mit (vgl. Richtplan).		z.K.	Kann gestützt auf ESP-VP gemacht werden.
WFLU		115	potenzielle Neueinzonungen In Ergänzung zu den bereits aufgezählten potenziellen «Einzonungskandidaten» (bei Bedarf) gibt es einige Gebiete, welche ebenfalls untersucht werden sollten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwil, Gebiet Nussbaum (beim Autobahnanschluss Root) (ESP LuzernOst Rontal) ▪ Root, Gebiet Hochschwerzle (Abschluss Gewerbegebiet) (ESP LuzernOst Rontal) ▪ Buchrain, Gebiet Schachen (ESP LuzernOst Perlen-Schachen) ▪ Rothenburg, Gebiet Walige und Oberwalige (ESP Rothenburg-Station) ▪ Emmen, Gebiet Lore (ESP Rothenburg-Station) ▪ Luzern/Ebikon, Gebiet Ibach (ESP Luzern Nord) Solche Areale wären für konkrete Betriebserweiterungen sowie Neuansiedlungen bestens geeignet und verkehrstechnisch gut angeschlossen.		z.K.	Gebiete werden im Rahmen des ESP-VP zur Richtplanrevision untersucht (Perimeteranpassung) > AP LU 5G Gebiet Inwil beim Autobahnanschluss Root ist als Option im Zukunftsbild enthalten.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
ARE Kt SZ	6.3.- 6.8	118	S. 118ff, 121ff, 126ff, 133ff, 137ff, 141ff: Inhalte Richtplan Kanton Schwyz und kommunaler Richtplan Bezirk Küssnacht bezüglich dieser Themen prüfen, bei den Grundlagen ergänzen und allenfalls in die Entwicklungsabsichten einbauen.	Bei Grundlagen fehlt stets der Bezug zum Richtplan Kanton Schwyz, wie auch zum kommunalen Richtplan des Bezirks Küssnacht. Folglich sind deren Inhalte auch nicht unbedingt in den Entwicklungsabsichten enthalten. So fehlen z. B. Bezüge zur Gesamtverkehrsstrategie, zur ÖV-Strategie und zum Strassenbauprogramm des Kantons Schwyz.	tlw. A	Wird geprüft und ergänzt.
lawa	6.3	118	S. 118-120: Kapitel wiederum umbenennen in «Biodiversität und Landschaft» Zwei weitere Teilstrategien sind zu ergänzen: Aktive Gestaltung der Siedlungsråder und die ökologische Infrastruktur	Die aktive Gestaltung der Siedlungsråder ist eine Massnahme die Wirkung auf die Biodiversität und die Landschaft haben kann. Sie wird gefordert im kantonalen Richtplan, in der Strategie Landschaft, im Planungsbericht Biodiversität (konkrete Bemerkung des Kantonsrates). Die Ökologische Infrastruktur ist ein Handlungsfeld des Planungsbericht Biodiversität. Vielfältige vernetzte Grün- und Freiräume leisten einen Beitrag zur ökologischen Infrastruktur.	KA	Das Kapitel wird nicht umbenannt. Ökologische Aufwertung von Strassenräumen: vgl. 1 Zeile weiter oben.
Luzern	6.3.	118	Anpassung Text: L-1 Freiräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten ▪ Die Freiräume insbesondere im Kernraum und im Kernergänzungsraum der Agglomeration werden zu einem attraktiven Freiraumnetz ausgebaut sowie unter ökologischen und stadtklimatischen Gesichtspunkten aufgewertet . Mit der Umsetzung von Schlüsselarealen werden neue Frei-/Grünräume geschaffen bzw. neu gestaltet. (...)	Fachliche Grundlagen, u. a. Biodiversitätsstrategie Kanton Luzern sowie kommunale Grundlagen (z. B. Biodiversitätskonzept Stadt Luzern)	A	Wird aufgenommen.
VWD Kt SZ	6.3.	118	Nur kantonaler Richtplan LU aufgeführt		A	RP SZ wird ergänzt.
Luzern	6.3.	120	In der Karte sind die «Freiräume im Siedlungsgebiet» dargestellt. Bitte in einem kräftigeren Farbton darstellen und im Text konkreter aufzeigen, wie diese Aufwertung erreicht werden soll.		A	Wird aufgenommen.
Luzern	6.4.	121	Grundlagen und Vorgaben aus dem Richtplan hier am richtigen Ort? Sind das nicht Grundlagen?	Das AP soll auch vom Richtplan abweichende Strategien aufzeigen können (die dann im RP zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls anzupassen wären).	KA	In Absprache mit der Stadt Luzern keine Anpassung.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	6.4.	121	S. 121ff: Umgang mit Bypass fehlt vollständig. Es werden grosse neue Kapazitäten auf der Autobahn realisiert. Jedoch sind aus der Agglomerations-sicht kaum Ideen vorhanden, wie flankierende Massnahmen hierzu aussehen und wie mit der Stadtautobahn umgegangen werden soll. Insbesondere FlaMa zum Bypass sind elementar, um eine gewisse Entlastung der Innenstadt zu erreichen und auch langfristig zu sichern. Nach Vorliegen des Auflageprojektes soll dieser Aspekt vertieft werden.	Das Thema FlaMa ist gemäss Weisung Bund ein verpflichtender Bestandteil von Grossmassnahmen im MIV.	KA	Wird teilweise durch textliche Anpassungen zu Anschluss Lochhof und Fluhmühlebrücke abgedeckt. Ist nicht Thema AP sondern des Projektes Bypass.
Luzern	6.4.	121	S. 121ff: Vgl. auch Kommentar zu S. 100. Das Thema «Erreichbarkeit» der Luzerner Innenstadt und vom Bahnhof Luzern während der Bauzeit von Bypass und DBL ist noch zu bearbeiten und in das Agglomerationsprogramm zu integrieren. U.A. sind ein Zuverlässiges Bussystem, viel gute Kommunikation und eine frühzeitige Umsetzung von Massnahmen wichtig (Ziel: Ein Jahr vor der Baustelle, damit es sich einpendeln kann!).	Luzern wird mit dem Beginn der Baustelle Bypass im 2024 bis zur Fertigstellung des DBL im 2040 über Jahre unter Grossbaustellen und nicht nur deren Verkehr, sondern auch unter deren Einschränkungen auf den bestehenden heute schon zu knappen Kapazitäten leiden.	tlw. A	Entsprechende Aussagen sind z.T. bereits im Bericht enthalten.
vif Kt LU		121	Text mit Stadt Kriens ergänzen: <i>Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kriens von 2018 zeigt, wie die Gemeinde den Verkehr in den nächsten 15 Jahren abwickeln möchte. Es beinhaltet 70 Massnahmen für Autofahrende, ÖV-Fahrgäste, Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Verkehrsmanagement auf den Hauptstrassen (Stabilität, ÖV-Priorisierung), auf siedlungsverträglichen Strassenräumen im Ortskern und in den Quartieren, auf Veloschnellrouten sowie auf nachfrageseitigen Massnahmen zugunsten einer stärkeren Nutzung von ÖV und FVV. Zudem ist das Gesamtverkehrskonzept eng auf die Siedlungsentwicklung der Gemeinde abgestimmt.</i>		A	Wird ergänzt.
Luzern	6.4.	122	Zum Verkehrssicherheits-Management bitte erläutern was hier konkret unternommen wird und wo diese Tätigkeit in den Planungsinstrumenten verankert ist.	Diese Grundlagen sollten allenfalls im Kapitel Grundlagen oder Situationsanalyse erwähnt oder/und evtl. in einem separaten Analysebericht erklärt werden.	KA	Details unter GV-4 Seite 123 und Grundlagen Kap. 3.3.3.
Luzern	6.4.	122	Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern begrüsst und fördert MaaS ideell, sieht aber keine eigenen Massnahmen vor. Bitte diesen Satz streichen.		A	Wird angepasst.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	6.4.	123	<p>Unter GV-3 ergänzen:</p> <p>-als messbares Qualitätskriterium werden unter anderem Reisezeiten für die verschiedenen Verkehrsträger auf verschiedenen Korridoren beigezogen.</p> <p>-Falls noch keine Strategie für das VM (was, wo, mit welchem Ziel steuern) dann soll diese noch erarbeitet werden. Falls die Strategie bereits vorliegt, bitte ausführen.</p>	<p>Nicht nur das VM umsetzen, sondern auch zielgerichtet den Verkehr steuern. Dazu braucht es entsprechende Zielkriterien.</p> <p>Das Thema VM ist zu relevant als dass es nur in einem Punkt abgehandelt wird.</p>	A (tw.)	<p>Es wird ergänzt, dass der Kanton vertreten durch die DS vif zurzeit ein Projektauftrag, Organisation und Pflichtenheft zum Verkehrssystem-Management in der Agglo resp. Kanton vorbereitet. Daraus ergeben sich Abstimmungsbedürfnisse, Strategien, Ziele und Massnahmen zwischen den Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, der Bevölkerung und den Partnern Bund, Kantone und Gemeinden.</p>
Luzern	6.4.	123	ESP Luzern Nord inkl. regionaler Richtplan fehlt hier	Es handelt sich um einen behördenverbindlichen und nach wie vor gültigen Richtplan. Bitte ergänzen.	A	Wird ergänzt.
Rothenburg	GV-5	123	S. 123-12; 149-151: Neue Massnahme Schlüsselareal Ortskerne: Einführung Tempo 30 im Flecken Rothenburg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Aufwertung Fuss- und Langsamverkehr sowie der Ortskerngestaltung (Schlüsselareal). Der Bericht und die Massnahmenblätter sind entsprechend zu ergänzen.	<p>Siehe unter Ziffer 3 Anträge zu den Massnahmenblättern.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Vernehmlassung zum Vorprojekt "K15 Rothenburg Fläche; Sanierung Strasse und Umbau Bushaltestellen" hat der Gemeinderat Rothenburg beim Kanton mit Schreiben vom 24.10.2019 einen Antrag für eine Tempo 30-Zone eingereicht.</p>	KA	<p>Der Kanton prüft im auf Antrag der Gemeinden Tempo 30 (Brief Baudirektor).</p> <p>Eine Massnahme auf dem kantonalen Strassennetz muss im AP und im BP enthalten sein, damit sie zwischen 2024 und 2027 realisiert werden kann (soweit es sich nicht um eine Sammelrubrik-Massnahme gemäss BP handelt).</p>

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Root	GV-5	124	S. 124 – 125: Ist zu ergänzen: «Durch Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und anliegenden Strassenzügen, inklusive Anpassungen am Temporegime in Kriens, Küssnacht, Root und Udligenswil, wird deren Trennwirkung für den FVV reduziert. « Der Bereich «Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung» in der Karte auf Seite 125 ist auf Root auszudehnen.	Dies entspricht der Massnahme MIV2.1 des GVK Rontal sowie dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) von Root, in welchen Tempo 30 auf der K17 im Ortszentrum und Tempo 60 im Bereich Oberfeld-Ronmatt geprüft werden soll.	KA	Im Vorhaben Plan Nr. 135 gemäss Bauprogramm 2019 – 2022 ist Verkehrsberuhigung nicht enthalten.
vif Kt LU		124	1. Absatz: Warum ist eine Anpassung des Temporegimes in 3 Gemeinden beschrieben. Tempo ist eine mögliche Lösung und nicht eine Vorgabe. « <i>inklusive Anpassungen am Temporegime in Kriens, Küssnacht und Udligenswil</i> » ist zu streichen. <i>Durch Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und anliegenden Strassenzügen, inklusive Anpassungen am Temporegime in Kriens, Küssnacht und Udligenswil, wird deren Trennwirkung für den FVV reduziert. Langfristig ist auch in den übrigen Agglomerationsgemeinden eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten vorgesehen. Im städtischen Raum wird durch die Installation von Schattenspendern und durch Begrünung eine auf ein intaktes städtisches Mikroklima ausgelegte Aufwertung der Strassenräume angestrebt.</i>		tlw. A	Formulierung betr. T30 wird angepasst.
vif Kt LU		124	Seite 124 letzter Absatz: Dieser Absatz ist mit der Potentialanalyse zu ergänzen. <i>Die Autobahn A2 in Kriens soll so weit als möglich und sinnvoll in zweckmässiger Art und Weise überdacht werden</i>		A	Hinweis wird ergänzt.
Emmen	6.4.	125	Der Punkt "Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen" ist für den Bereich Seetalplatz bis Knoten Grüeblichachen in der Abbildung 59 auf S. 125 zu ergänzen.	Der Abschnitt Seetalplatz bis Knoten Grüeblichachen der Seetalstrasse ist MIV dominiert und wenig siedlungsverträglich. Aufgrund des breiten Strassenraums ist die Strasse für den Fussverkehr eine grosse Trennwirkung. Auch für den Veloverkehr ist die Seetalstrasse ungenügend gestaltet. Eine Abstimmung des Gesamtverkehrs ist zwingend notwendig und daher im Agglomerationsprogramm zu ergänzen.	A	Abbildung wird ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Küssnacht a.R.	6.4.	125	Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung	Inwiefern kann die Nordstrasse gestalterisch aufgewertet werden?	A	Strasse klar verkehrsorientiert. Deshalb wird sie gestrichen (konsequenterweise auch auf S. 99).
Luzern	6.4.	125	Ergänzung der Achse Luzerner-Bernstrasse in Abb. 59 (siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung) Braucht es für das VSM nicht einen grösseren Perimeter als in Abb. 59 dargestellt?	Notwendigkeit gegeben. Bessere Koordinationsmöglichkeiten.	A	Wird angepasst.
LuzernNord	6.4.	125	In der Abbildung fehlt das Gesamtverkehrskonzept Kriens	Lückenhafte Angaben	A	Wird ergänzt.
Tiefbauamt Kt SZ		125	In der Grafik ist die siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung auf der Zugerstrasse in Küssnacht und Merlischachen zu entfernen.	Siehe oben.	A	Wird angepasst.
LuzernOst	6.5./ö V-1	126	Text ergänzen: Als ergänzende Massnahmen zum DBL muss im Rontal eine Abstellanlage erstellt werden.	Aktualisierung, Projekt in enger Zusammenarbeit mit Gemeinde erarbeiten, Information/Koordination mit hoher Priorität	KA	Im Kap. 6 in den «ergänzenden Massnahmen» enthalten und im Kap. 7 explizit erwähnt.
Malters	6.5.	126	Malters soll in die Gesamtbetrachtung miteinbezogen werden.	Luzern West fehlt in der Betrachtung.	z.K.	Malters ist an der Bahnachse gelegen und damit automatisch im ÖV-Angebot mitbetrachtet. Prüfung Busverbindung nach Kriens läuft ausserhalb AggloMobil, da damit adäquater auf Bedürfnisse dieses Schnittstellenraums eingegangen werden kann.
Luzern	6.5.	127	In Abb. 60 sollen auf den Hauptkorridoren (Luzern – Olten und Luzern Zürich) die Bahnhöfe und Linien bis zu den nächsten Zentren also Olten und Zug dargestellt werden.	So können Themen wie die Erschliessung des Rontals, der kantonalen Entwicklungsachsen und der benachbarten Agglomerationen (Zug, Aaretal) besser aufgezeigt werden.	A (tlw.)	Wird soweit möglich/lesbar aufgenommen.
LuzernOst	6.5./ö V-1	127	Bahnerschliessung S-Bahnhaltestellen, Text und Karte ergänzen: ... evtl. Root-Dorf ...	Aufzählung vervollständigen, Kongruenz zu Kap. 5.4	tlw. A	Wird textlich erwähnt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Root	öV-1	127	S. 127 – 132: Ist zu ergänzen: Die Bahnerschliessung soll im Agglomerationsgürtel mit Inbetriebnahme des DBL mit einer neuen S-Bahnhaltestelle Root Dorf verbessert werden. Die Karte ist mit der Haltestelle Dorf Root zu ergänzen.	Dies entspricht der Forderung Ziff. 4 GVK Rontal und dem REK Root.	tlw.A	Wird textlich erwähnt.
Rothenburg	ÖV-2-4	128	S. 128-132, 152-155: Neue Massnahme öffentlicher Verkehr: Neue Tangentiallinie zwischen dem HUB Rontal und dem HUB Luzern Nord als Massnahme ins AP LU 4G aufnehmen. Der Bericht und die Massnahmenblätter sind entsprechend zu ergänzen.	Siehe unter Ziffer 3 Anträge zu den Massnahmenblättern.	KA	Ist gemäss AggloMobil (als Grundlage für das APLU 4G) nicht vorgesehen. Punkt-Punkt-Verbindung ist mit S1 (direkt) am schnellsten. Zwischenpotenziale werden mit Linie 30 und zu verlängernder Linie 19 optimal bedient. Weitere Optimierung in Arbeit. Andere Routen sind aufgrund Stauräume und fehlendem Zwischenpotenzial nicht zweckmässig.
Emmen	6.5.	129	Bei den multimodalen Verknüpfungspunkten ist der Bahnhof Emmenbrücke zu ergänzen.	Mit der Massnahme ÖV-2.1a-4X wird der multimodale Verknüpfungspunkt Bahnhof Emmenbrücke erwähnt, jedoch fehlt im Fliesstext unter Kapitel 6.5 die Erwähnung des Bahnhof Emmenbrücke.	tlw. A	Wird als verbleibender Handlungsbedarf aufgenommen.
Luzern	6.5.	129	Massnahmen Busumsteigepunkte AP LU 4G: als multimodale Verknüpfungen prominenter bei der TS Gesamtverkehr als beim ÖV platzieren.	Gewicht des Themas erhöhen. Kein reines ÖV-Thema.	KA	Bleibt gemäss Entscheid KG beim ÖV bestehen.
Luzern	6.5.	129	öV-Korridor Tribtschen: Diese Idee ist zwar sehr begrüssenswert, bisher jedoch noch zu wenig konsolidiert für eine Aufnahme ins AP LU	Bitte entweder vor dem Abschluss AP LU eine Konsolidierung dieser Idee mit Einbezug der Stadt Luzern vornehmen oder diese auf das AP 5G anstreben und in der 4G auf die Nennung dieses Korridors verzichten.	tlw. A	Wird als «Verbleibender Handlungsbedarf für spätere Generationen» aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	6.5.	129	S. 129ff: Welche Massnahmen werden an den Autobahnanschlüssen Rothenburg, Emmen Nord und Buchrain ergriffen? Bitte nicht nur den RBus, sondern das gesamte (Batterie-)Trolleybusnetz im Zielzustand darstellen. Können die Auswirkungen auf die Erschliessung öV-GK EW und AP im Zielzustand aufgezeigt werden?	Die guten Ziele im öV sollen besser aufgezeigt und vermarktet werden.	tlw. A	Wo zweckmässig/möglich werden Ergänzungen vorgenommen.
LuzernNord	6.5.	129	Zweite Zeile: Nicht nur «Car-Sharing» sondern «Sharing-Angebote»	Aufwärtskompatibler Begriff verwenden	A	Begriff wird angepasst.
LuzernOst	6.5./ö V-2	129	Verknüpfungspunkte S-Bahnhaltestellen, einfügen: ... Gisikon/Root ...	Gemäss GVK Massnahme öV2.3	KA	Die S-Bahnhaltestelle Gisikon/Root weist eine andere Hierarchiestufe als beispielsweise Ebikon auf.
LuzernOst	6.5./ö V-3	129	In Planung aufnehmen: RBus Linie 1 verlängern von Ebikon nach Root D4 (kurzfristig) bzw. nach Gisikon/Root und Rotkreuz	Gemäss GVK Massnahme öV1.1 Weiterentwicklung öV-Angebot, Taktverdichtung und Netzerweiterung prüfen.	KA	APLU 4G orientiert sich an AggloMobil 4. Hier ist keine Verlängerung der L1 vorgesehen. Zuerst muss umgesetztes Konzept gut greifen. Für Aktualisierung AggloMobil-Planung bzw. AP LU 5G kann Anliegen wieder geprüft werden. GVK-Massnahme 1.1 beschreibt Weiterentwicklung öV-Angebot generell und ist nicht spezifisch auf Verlängerung L1 bezogen.
Malters		132	In der Teilstrategie ist Malters als Multimodaler Verknüpfungspunkt zu stärken.		tlw.A	In Karte als bestehender multimod. Verknüpfungspunkt aufgenommen. Keine infrastrukturellen Massnahmen vorgesehen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Luzern	6.6.	133	S. 133ff: Unter FlaMa sind nicht nur zusätzliche Ausbaumassnahmen (Reussportbrücke), sondern Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen auf dem bestehenden Netz zu verstehen (u.A. Rückbau von Kapazitäten im Stadtzentrum zur Lenkung des Verkehrs auf den Bypass und die Stadtautobahn, Steuerung des Verkehrs mittels VM).	Die Westumfahrung Zürich ist für diese Art FlaMa zwar nicht 1:1 auf die Situation in Luzern übertragbar, aber dennoch ein gutes Beispiel! Die Aussagen sind mit den FlaMa des Auflageprojekt Bypass abzugleichen, bzw. zu ergänzen.	A	Aktueller Planungsstand Bypass inkl. der damit verbundenen vFM werden präzisiert.
vif Kt LU		133	letzter Absatz mit Fortsetzung auf Seite 134: Der nachfolgende Text ist vermutlich nicht mehr stimmig und ist mit dem Ergebnis ZMB Spange Nord gemäss Planungsbericht z.H. Kantonsrat anzupassen. Das Ergebnis liegt Ende 2020/Anfangs 2021 vor. <i>Durch die flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Gesamtsystem Bypass (Stadtautobahn-Anschluss Lochhof und Reussportbrücke) soll Verkehr von der Achse Obergrund-Hirschengraben-Anschluss Luzern-Zentrum-Kreuzstutz-Fluhmühle soweit möglich bzw. über eine längere Strecke auf die Autobahn verlagert und entsprechend Raum für die urbane, flächeneffiziente Mobilität geschaffen werden</i>		A	Wird angepasst.
VWD Kt SZ	6.6.	133	Grundlagen Kt. Schwyz ergänzen (insb. Strassenbauprogramm)		A	Wird aufgenommen.
Luzern	6.6.	134	Bedeutung von «Zubringern HLS» klären und diese bitte konkret verorten. Insbesondere in der Stadt Luzern widersprechen sich hier die Ziele: Leistungsfähiger und zuverlässiger MIV (=entsprechend hohe Kapazitäten) und Förderung des Umstiegs auf einen auch in diesen Räumen attraktiven und priorisierten öV und FVV. Dies ist unter dem Titel «angebotsorientiertes Strassennetz» missverständlich. Die Richtplanaussagen (i.e. Z3, M1-M7) werden unterschiedlich interpretiert – was wiederholt zu Meinungsverschiedenheiten führt. Es braucht eine Diskussion und Empfehlung aus der Kerngruppe an die PST wie mit den Richtplanvorgaben je «Raum» umzugehen ist.	Dieser Widerspruch muss so gut als möglich aufgelöst werden. Wir stellen uns auf den Standpunkt, dass sowohl ländliche Gebiete wie auch die verschiedenen Zentren heute ausreichend untereinander vernetzt sind. Die (politische) Frage ob die Kapazitäten zu Lasten der anderen Verkehrsträger oder der Siedlungsqualität ausgebaut werden soll, wird unseres Erachtens durch den Richtplan bereits beantwortet. (u. a. M-1; Z-3)	tlw. A	Prioritäten nach VM werden im Zukunftsbild erläutert. Differenzierte Haltung zum Umgang mit kantonalen Strassen ist im Text bereits beschrieben, wird aber nochmals präzisiert.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		134	<p>MIV-2 1. Absatz: Die geforderte Zuverlässigkeit ist nicht definiert. Die Forderung ist wegzulassen oder offen zu formulieren.</p> <p>Die Aufzählung am Schluss des Absatzes ist nicht abschliessend. Es fehlen z.B die Ergebnisse der ZMB Spange Nord, die Optimierungen Knoten K65/65c und die Umfahrung Eschenbach.</p> <p>Seite 134 MIV-2 2. Absatz: Woher kommt die violett hinterlegte Aussage? Eine entsprechende Aussage ist Aufgabe des Mobilitätskonzeptes und nicht des Aggloprogramms – Text ist entsprechend anzupassen oder zu streichen.</p> <p>▪ Das Agglomerationszentrum Luzern sowie die Zentren Nord, Ost und Süd sind unter den genannten Bedingungen über das bestehende Kantonsstrassennetz untereinander zuverlässig vernetzt. Der ländlich geprägte Agglomerationsraum sowie Siedlungsräume mit Stützpunktfunktion sind ebenfalls ausreichend an die Agglomerationszentren angebunden. Anpassungen am Kantonsstrassennetz sollen auf die angestrebte Anbindung ans HLS-Netz gerichtet sein. Das bedeutet, dass die Zubringer leistungsfähig und zuverlässig sein sollen, während die Kapazität auf Abschnitten, die weiter entfernt von HLS-Anschlüssen sind, wusst limitiert bzw. zugunsten anderer Verkehrsmittel reduziert werden soll, um die angestrebte Verkehrslenkung zu unterstützen.</p>		A	Die beiden Stellen werden unter Berücksichtigung anderer Eingaben präzisiert.
Luzern	6.6.	135	<p>MIV-3:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aussagen die nur die Stadt Luzern allein betreffen streichen oder aber die Strategie der Stadt auf die Agglomeration oder K5 übertragen. ▪ P+R in Malters nicht als Einzelmassnahme nennen, sondern die Strategie P+R aufzeigen und Malters als ein Beispiel für eine konkrete Massnahme aufführen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es geht um die Abstimmung S+V in der gesamten Agglomeration und weniger um die Darstellung was die Stadt macht. ▪ Einheitliche Regelungen zur Parkierung zumindest in der Kernagglomeration mit den K5 Gemeinden unbedingt anstreben. 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anliegen 1: Wird aufgenommen. ▪ Anliegen 2: Malters wird aufgrund SN der Gde gestrichen.
Malters	6.6.	135	Siehe Bemerkung zu S. 106	Gibt es aktuelle Zahlen zum Modal-Split im Vergleich zu anderen Gemeinden?	KA	Aktuellere Daten des Mikrozensus Verkehr (2020) werden erst ca. 2022 vorliegen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
WFLU		135	MIV-3 ruhender Verkehr Die Umsetzung einer regionalen Koordination der Parkplätze dürfte schwierig sein. Zu unterschiedlich sind hierzu die Haltungen der verschiedenen Gemeinden. Daher ist es zielführender, wenn die Gemeinden im Sinne der Subsidiarität wie gehabt in ihrer kommunalen Kompetenz (in ihren Parkplatzreglementen) nach politisch mehrheitsfähigen Lösungen suchen. Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern kann nicht einfach in andere Gemeinden kopiert werden, dafür sind die Unterschiede zu gross. LuzernPlus könnte als Brückenbauer fungieren und gewisse Grundstrukturen (z.B. ein Basis-Parkplatzreglement) erarbeiten.		tlw. A	Thema wird als «Verbleibender Handlungsbedarf für spätere Generationen» aufgenommen.
Luzern	6.7.	137	S. 137ff: Die Radrouten und das Fussverkehrsnetz sollen mit den heutigen Anforderungen entsprechenden Standards (Breiten, Führung, etc.) ausgeführt werden, damit die Qualität der Netze auf ein gutes Niveau gehoben werden kann.	Die Grundlagen liegen bereits vor, müssen aber noch in geeigneter Weise im AP Lu 4G eingepflegt werden.	tlw.A	Erkenntnisse aus VS Velo werden eingearbeitet. Thema Überarbeitung RRK.
Luzern	6.7.	137	Der Aspekt der Verkehrssicherheit für den Fuss- und den Veloverkehr kommt in der TS Fuss- und Veloverkehr noch zu wenig zum Ausdruck. In Abgleich mit dem Kapitel Handlungsbedarf ist die Behebung der Sicherheitsdefizite für diese Verkehrsarten mit hoher Priorität anzugehen.	Bitte ergänzen. Ohne Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit leidet die Attraktivität dieser (zu fördernder) Verkehrsarten.	tlw.A	Thema wird in Ist-Analyse ergänzt. Aufnahme in TS ohne MN kaum sinnvoll.
Rothenburg	FVV	137	S. 137-140; 158-161: Optimierung Velonetzbildung: Aufnahme des Velonetzes gemäss der "Vertiefungsstudie Veloverkehr" vom 25.02.2020 der ewp AG Zürich in den Hauptbericht AP LU 4G und erfassen oder anpassen der damit verbundenen Massnahmen (wie z.B. Ausbau Rad-Gehweganlage im Abschnitt Ottenrüti bis Siedlungsgebiet und "Lückenschluss" entlang der Wurmstrasse, zwischen Kantonsstrasse und Abzweigung Bürlimoos).	Siehe unter Ziffer 3 Anträge zu den Massnahmenblättern. LuzernPlus organisierte anlässlich der 8. Regionalkonferenz Raum-Siedlung-Mobilität am 29.01.2020 mit den Verbandsgemeinden einen Workshop über die Veloverkehrsplanung in der Agglomeration Luzern. Als Ergebnis resultiert die "Vertiefungsstudie Veloverkehr" vom 25.02.2020 der ewp AG Zürich.	tlw. A	Erkenntnisse der Vertiefungsstudie werden ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Luzern	6.7.	138	Auch am Bahnhof Littau werden mit der A Massnahme AP 3G die Veloabstellplätze massiv ausgebaut (aktuelle Planung SLU mit der SBB von 20 auf ca. 100).	Im Text als weiteres pos. Beispiel ergänzen.	KA	Es handelt sich um eine AP3G-Massnahme, sonst in diesem Abschnitt nur 4G-Massnahmen. Wenn nun eine 3G-Massnahme ergänzt wird, dann müsste das 3G erneut überprüft werden, um sicherzugehen, dass alle 3G-Massnahmen aufgenommen sind. Aufwand steht nicht in einem zweckmässigen Verhältnis zu Ertrag. Thema Überarbeitung RRK.
Luzern	6.7.	138	Die Vernetzung der ESP Nord, Süd, Ost und Luzern ist zu begrüssen. Allerdings fehlen die Massnahmen dazu bisher resp. sind erst auf dem Status «Idee». Wie soll dieses Konzept mit entsprechend reifen Massnahmen im AP 4G untermauert werden?	Für die rasche Weiterentwicklung des Velonetzes, aber auch für die Beurteilung des Verkehrskonzeptes durch den Bund sind konkrete und entsprechend umsetzungsreife Velo-Massnahmen entscheidend.	tlw. A	Erkenntnisse aus TS Velo werden eingearbeitet, aber daraus werden keine verbindlichen MN abgeleitet.
Root	FFV-3	138	Ziel soll ein in den Regionen aufeinander abgestimmtes Sharing-Angebot sein (Durchgängigkeit des Systems). Ergänzend zum letzten Punkt sollen auch die privaten Firmen mittels Mobilitätsmanagement beim Sharing eingebunden werden (Mitarbeiter-Rad, Scooter, Mobility etc.).	So entsteht ein auch für Mitarbeitende interessantes und durchgängiges Angebot.	KA	Aspekt ist bereits beschrieben. Forcierung von Sharing-Angeboten muss ausserhalb von AP erfolgen.
lawa	6.7	139	FFV-4: Mountainbikewege sowie Koordination Fussgänger / Mountainbikende ergänzen		KA	Thematik wird projektspezifisch und gesamtkantonal bearbeitet (nicht im Rahmen von AP LU 4G).
Küssnacht a.R.	6.7.	140	Touristische Eingangstore mit attraktivem FVV-Zugang	Es stellt sich die Frage, inwiefern die Talstation der Luftseilbahn Küssnacht-Seebodenalp ein „Touristisches Eingangstor“ sein kann und was dieses anbieten müsste.	z.K.	Dieser Bereich ist bereits vorhanden und stellt den Zugangspunkt zu den touristischen Transportanlagen dar.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
LuzernNord	6.7.	140	Bikesharing in Strategiebild aufnehmen		KA	In Karte nicht stufengerecht, unter FVV-3 bereits im Text erwähnt.
LuzernOst	6.5.	140	Abbildung 65, Bereich «Alternative und durchlässige Zentrumsräume schaffen»: erweitern bis Gisikon/Root	Aktualisierung	A	Wird aufgenommen.
Malters	6.7.	140	Lückenhaftes Veloverkehrsnetz: Die Schnellroute zwischen Malters – Luzern ist aufzunehmen.	Heute besteht eine nicht durchgängige Route, welche jedoch rege benützt wird. Die Nutzung der B+R-Anlage zeigt eine hohe Affinität der Malterser Bevölkerung zum Velo	A	Karte wird aufgrund der VS Velo angepasst.
Root	Abb. 65	140	Der Bereich «Veloverbindungen zwischen den Zentren stärken» und «Attraktive und durchlässige Zentrumsräume schaffen» hat sich bis Rotkreuz zu erstrecken, um auch im LV-Bereich die Anbindung des Rontals an Rotkreuz zu stärken.	Der Bereich «Attraktive und durchlässige Zentrumsräume schaffen» und «Verbindung zwischen den Zentren stärken» endet in Dierikon. Dies entspricht nicht den effektiven Verhältnissen, nämlich der Anbindung des Netzes aus dem Rontal an Rotkreuz.	A	Karte wird aufgrund VS Velo ergänzt.
Root	G3	142	Es sind Alternativen zu den Verbrennungsmotoren im Güterverkehr anzustreben (Lärm, Luftbelastung verringern).	s. oben.	z.K.	Siehe oben.
Luzern	6.9.	143	Der Versuch einer Synthese Gesamtstrategie wird begrüsst. Die genannten Punkte sind treffend. Anpassungen an Abb. 66: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrum Luzern Süd liegt zwischen Kriens/Horw-> leicht verschieben. ▪ Die Verbindungen für den Veloverkehr sollen durchgehend dargestellt werden. Es soll eben keine Lücke geben in der Stadt Luzern!-> Schematische Pfeile/Verbindungen aller Zentren. ▪ Thema multimodale Verknüpfungspunkte: braucht es nicht auch Punkte ausserhalb der Kernagglomeration? Zudem sind darunter nicht nur S-Bahnhalte zu verstehen. 	Bitte anpassen.	tlw. A	Siehe oben
Root	6.9 Synthese	143	Der Fokus beim zweiten Punkt im Bereich öV soll auch auf der Optimierung und auf der Verbesserung des Angebots mit der bestehenden Infrastruktur gelegt werden. (s. Forderungen unter Punkt 5.4)	s. oben Punkt 5.4	z.K.	Vgl. Bemerkungen oben.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		143	Die folgenden Aussagen entsprechen nicht mehr dem Ergebnis ZMB Spange Nord. Text ist entsprechend anzupassen. <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Mit Busbevorzugen auf den RBus-Achsen, mit dem Ausbau des Verkehrssystemmanagements und mittelfristig dank des übergeordneten Schlüsselprojekts Bypass werden für den RBus bessere Rahmenbedingungen geschaffen.</i> ▪ <i>Von diesen Verbesserungen sowie von der Erhöhung der Verkehrssicherheit dank der Entlastung des Agglomerationszentrums durch den MIV wird auch der Veloverkehr profitieren. Neben der Sicherheit sollen für die Velofahrer als neues strategisches Element rasche Verbindungen zwischen den Entwicklungsräumen und dem Agglomerationszentrum Luzern zur Verfügung gestellt werden.</i> 		A	Wird in Absprache mit der DS vif angepasst.
Root	Abb. 66	144	Es fehlen alle zu den anderen Abbildungen genannten Punkte auch in dieser Karte. Diese sind zu ergänzen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof Root Dorf ▪ Anbindung Velonetz an Rotkreuz ▪ Ausbau öV Bahn im Rontal 		tlw.A	Anbindung Rotkreuz wird aufgenommen. Ausbau ÖV Rontal und Ausbau ÖV siehe oben.
lawa	7.3	147	S. 147-148: Kapitel wiederum umbenennen in «Biodiversität und Landschaft». Konkrete Massnahmen fehlen, es sind wie im Agglomerationsprogramm 3. Generation Konzepte zu erarbeiten. Es müssen konkrete Massnahmen aufgenommen werden, die direkt umgesetzt werden können und eine Wirkung erzielen.	Es kann kein Geld vom Bund (NFA, Programmvereinbarung Landschaft) abgeholt werden für die Erstellung von Konzepten, es müssen konkrete Massnahmen realisiert werden. Im Planungsbericht Biodiversität ist das Handlungsfeld «Biodiversität im Siedlungsraum stärken» von allen positiv aufgenommen worden – es hat also grosse Bedeutung und soll jetzt umgesetzt werden.	tlw. A	Kapitel wird nicht umbenannt (aufgrund Gliederung PAVV und RPAV). Ein neues Massnahmenblatt wird erarbeitet.
Luzern	7.4.	149	Die Begriffsdefinition und die Abgrenzung von Massnahmen im «Gesamtverkehr» muss nochmals zur Diskussion gestellt werden.	Es ist unklar was gemeint ist und es scheint uns eine falsche Abgrenzung zu sein.	KA	Gemäss Entscheid KG keine Anpassung.
Luzern	7.4.	149	Bitte beim Thema Cheerstrasse noch ergänzen: Es handelt sich um ein Projekt von 2004, dass per Volksabstimmung von der Gemeinde Littau beschlossen und nach der Fusion von der Stadt Luzern übernommen und mit einer weiteren Volksabstimmung 2017 bestätigt wurde.	Der Bund soll nachvollziehen können wieso die Massnahme trotz der kritischen Haltung des Bundes umgesetzt wird.	A	Wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		149	7.4. Gesamtverkehr: Die neue Strategie des Kantons wird erst mit dem Mobilitätskonzept erarbeitet. Text ist entsprechend anzupassen. <i>Im Bereich Mobilitätsmanagement werden aus der neuen Strategie Mobilitätsmanagement des Kantons Luzern Massnahmen zur Vermeidung von Verkehr bzw. zur modalen Verlagerung durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl abgeleitet.</i>		KA	Diese Aussage bezieht sich auf den Bereich Mobilitätsmanagement und kann beibehalten werden. Die Strategie wird Teil des kantonalen Projekts «Zukunft Mobilität Luzern» sein.
vif Kt LU		149	7.4. Gesamtverkehr: Auf welcher Grundlage basiert die nachfolgende Aussage. Die Anpassung des Temporegimes ist nicht ein neuer wichtiger Schwerpunkt sondern eine mögliche Massnahme. «Anpassung des Temporegimes» ist zu streichen.		A	Formulierung wird angepasst.
Küssnacht a.R.	7.4.	151	GV 5.10-4X Ortsdurchfahrt Küssnacht	Die Kosten sind bekannt. Realisierung ab 2020.	A	Wird als Massnahme gestrichen und im Text erwähnt («Bisher Erreichtes»).
Luzern	7.4.	151	Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr (vgl. Abbildung zum Handlungsbedarf) sind im Kapitel GV-4 noch zu ergänzen und einzelne Massnahmenblätter zu erarbeiten. Die weiteren Massnahmen(-blätter) zu den Unfallschwerpunkten sind ebenfalls noch ausstehend.	Diese Massnahmen sind noch ausstehend, Als Basis liegen die Machbarkeitsstudien der Stadt in Kürze vor. Die Angaben werden nachgereicht.	A	Erfordert Inputs SLU; Rückmeldung ausstehend.
ARE Kt SZ	7.5.1.	152	Legende ergänzen oder Formatierung bereinigen.	Die Massnahme «ÖV-1.3 Anschluss Küssnacht an DBL (nach 2040)» wird als einzige Massnahme in grauer Schrift dargestellt. Was bedeutet das?	A (tlw.)	Wird bereinigt und in ÖV-5 integriert.
Luzern	7.5.	152	Für den S-Bahnhalt Steghof verweisen wir auf die Kostenschätzung aus der VVL Studie. In diesem Zusammenhang wird auch eine Veloverbindung (Verlängerung Freigleis geplant). (Massnahmenblatt ergänzen).	Massnahmenblatt durch SLU ergänzen.	A	Hinweis wird aufgenommen.
Luzern	7.5.	155	Neue Bushaltestellen Waldstrasse werden ab 01.01.2022 realisiert. Diese sollen als Massnahmen im AP aufgeführt werden.	Massnahmenblatt durch SLU ergänzen.	KA	Zu früher Baubeginn.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Rothenburg		155	ÖV-4.3b-4A K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach und ÖV-4.3c-4C K15a: Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse: Die beiden Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sind Bestandteil des Bauprogramms 2019-2022 für die Kantonsstrassen. Die detaillierten Massnahmenblätter fehlen gänzlich und sind folglich zu ergänzen. Der Gemeinderat Rothenburg geht davon aus, dass diese Massnahmen konsequent umgesetzt werden (vgl. Ausführungen Hauptbericht, Seite 130).		tlw. A	Massnahmenblatt ÖV-4.3b wird parallel zur Behördenmitwirkung durch die vif ergänzt. Zu ÖV-4.3c gibt es kein Massnahmenblatt, da in C-Liste.
Luzern	7.6.	156	Hier werden zum ersten Mal im Bericht FlaMa zum Bypass erwähnt. Jedoch ohne darauf einzugehen, was damit konkret gemeint ist.	Konkret ausführen, welche FlaMa ergriffen werden und welche Wirkung damit erzielt werden soll.	A	Aktueller Stand Projekt Bypass inkl. FlaMa wird im Bericht noch eingearbeitet.
Luzern	7.6.	156	Das Thema Parkierung ist nur sehr kurz beschrieben. Es wird nicht klar was genau die Strategie ist und mit welchen Massnahmen insbesondere das Thema Autoparkierung und Parkraummanagement in der Agglomeration angegangen werden sollen. Ist das Kap. Massnahmen der Richtige Ort für raumgreifende Erläuterungen? Kann man die Kapitel 6 und 7 fusionieren Die Themen Car und P+R in Malters sind aus Sicht des Bundes vermutlich nur von marginalem Interesse, da die Auswirkungen auf die Mobilität in der Gesamttagglomeration sehr klein bleiben dürfte und nur lokale Auswirkungen zu erwarten sind.	Anpassungen prüfen.	KA	In Absprache mit der KG und der Stadt Luzern werden keine Anpassungen vorgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
vif Kt LU		156	<p>Die folgenden Aussagen entsprechen nicht mehr dem Ergebnis ZMB Spange Nord. Text ist entsprechend anzupassen.</p> <p><i>Mit der Schlüsselmassnahme MIV-1 Gesamtsystem Bypass können die Stausituationen im nationalen und lokalen Strassennetz verringert werden. Durch flankierende Massnahmen im Zentrum wird eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des Bussystems sowie für den Fuss- und Veloverkehr ermöglicht.</i></p> <p>Die folgenden Aussagen entsprechen nicht mehr dem Ergebnis ZMB Spange Nord. Text ist entsprechend anzupassen.</p> <p><i>Optimierung bestehender und neue MIV-Netzelemente</i></p> <p><i>.....Die Verkehrsstrategie sieht ergänzend zum Bypass eine Entlastung der Innenstadt mit der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof und der Anbindung des untergeordneten Netzes über die neue Reussportbrücke vor. Der die Stadt Luzern über die Seebrücke querende Verkehr soll damit um das Stadtzentrum geführt werden. Von den entsprechenden Entlastungen profitiert insbesondere der Busverkehr mit kürzeren und stabileren Fahrzeiten. Zudem sollen auch das Ortszentrum von Küssnacht sowie die Seetalstrasse bzw. insbesondere der Ortsteil Emmen mit neuen Umfahrungen entlastet werden.</i></p>		A	Aktueller Stand ZMB Spange Nord wird eingearbeitet.
Horw	7.7.	158	<p>K19a Horw, Kreisel Merkur - Grenze Kriens, Verbesserung Veloführung Ringstrasse</p> <p>Antrag: Den Betrag von Fr. 7.5 Mio. auf Fr. 11.8 Mio. erhöhen.</p>	Die Gemeinde hat Ende 2019 für die Personenunterführung des Zentralbahntrassees eine Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung erstellen lassen. Die Kostenschätzung fiel wesentlich höher aus. Die Studie ist der vif bereits zugestellt worden.	A	Kosten werden in Absprache mit der DS vif angepasst und zwei FVV-Massnahme zur K19a aufgenommen.
Küssnacht a.R.	7.7.	158	<p>FVV-1.2d Fussgängerleitsystem Küssnacht, Merlischachen, Immensee</p>	Die Kosten sind bekannt. Realisierung ab 2020.	A	Wird aufgrund des Realisierungszeitpunkts als Massnahme im AP 4G gestrichen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Um-gang	Kommentar zum Umgang
Rothenburg		158	FVV-1.1c: Rothenburg, K15: Rothenburg, Wegscheid – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse: Die Massnahme ist Bestandteil des Bauprogramms 2019-2022 für die Kantonsstrassen. Das detaillierte Massnahmenblatt fehlt gänzlich und ist folglich zu ergänzen. Der Gemeinderat Rothenburg geht davon aus, dass die bereits beschlossenen, Optimierung der bestehenden Netzelemente konsequent umgesetzt wird (gemäss Ausführungen in Hauptbericht auf Seite 158).		A	Wird parallel zur Behördenmitwirkung durch die DS vif ergänzt.
Tiefbauamt Kt SZ	7.7.	158	Massnahme FVV-1.2e ist zu streichen	Massnahme FVV-1.2e (Küssnacht, Fuss- und Veloweg zwischen Quartier Sumpf und Merlischachen: Verbesserung der Schulwegsicherheit) ist bereits im Agglo 3 im Paket LV A-Liste enthalten.	A	Massnahme wird gestrichen und Stand im Umsetzungsreporting aufgenommen.
Udligenswil	7.7	158	Bau einer langsam Verkehrsverbindung Richtung Meierskappel	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur generellen Attraktivierung des Veloverkehrs wird weiterhin der Bau einer Radverkehrsanlage zwischen den Gemeinden Udligenswil und Meierskappel gefordert.	KA	Im RRK nicht enthalten.
Dierikon	Annex A3.	166	Komax, Migros, Schindlerareal (ex. Rockwell) aufnehmen	fehlen	A	Werden aufgenommen.
Luzern	Anhang	166	Bei der Tabelle VE wäre es hilfreich, wenn auch die öV-GK und die Entfernung zum nächsten BHF und zur nächsten BHS aufgeführt werden und nicht nur die Anzahl PP.	Bitte ergänzen.	A	Wird aufgenommen.
WFLU		166	Der Status einzelner Einrichtungen wurde nicht aktualisiert. #1: Buchrain Amag wurde realisiert #2: Buchrain Elsihof (GP Medela) in Planung (Anmerkung: Medela spielt dabei keine Rolle mehr) #5: Mall of Switzerland wurde (weitestgehend) realisiert #37: Inter IKEA Centres, handelt es sich dabei um das Fachmarktzentrum Waligen? Falls ja, wurde auch dieses realisiert.		tlw. A	Aktualisierung wird vorgenommen.

Gemeinde / Organisation	Kap.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Rothenburg		167	Die im Hauptbericht in Kapitel "Annex, A3. Verkehrsintensive Einrichtungen" (Tabelle 15, S. 167) unter den Nummern 37 bis 39 aufgeführten Anzahl Parkplätze werden in Frage gestellt und sind entsprechend unter Einbezug der Gemeinde auch die Richtigkeit hin zu überprüfen.		A	Rothenburg Zahlen werden angepasst.
Kriens	Vertiefungsstudie Veloverkehr		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Velobahnen in Luzern in Nord-Süd Richtung verknüpfen ▪ Zum Bericht: Internationales Benchmarking würde Sinn machen, um das Potential aufzuzeigen. ▪ Die Velobahn des Freigleises soll über den Bahnhof Mattenhof, via des noch umzusetzenden Bogenwegs, in die bestehende Technikumsstrasse (Horw) geführt werden. 		tlw. A	Überlegungen zum Netz werden über VS Velo integriert.
Luzern	Weitere Themen vororschläge:		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demografische Entwicklung und Auswirkungen auf die Mobilität, ▪ Reisezeiten Ist-Zustand, Gehzeiten, Fahrzeiten. ▪ Konzept der 15-Minuten Stadt. 	Diese Themen sind bislang nicht behandelt.	KA	Thema des kantonalen Projekts «Zukunft Mobilität Luzern».
Rothenburg			Gemäss Auskunft des VVL vom Juni 2019 wird die bekannten Diskussionspunkte zur Linie 51 etc. bewusst nicht im Rahmen von AP LU 4G behandelt. Das öV-Angebot in Rothenburg werde im Rahmen einer Studie über den gesamten Korridor Beromünster-Luzern in den kommenden Monaten bearbeiten. Über den aktuellen der Studie resp. Ergebnisse liegen dem Gemeinderat bis heute keine Informationen vor. Der Gemeinderat ersucht um Mitteilung zum weiteren Vorgehen.		z.K.	Einbindung Gemeinden ist vorgesehen.

5. Anträge zu den Massnahmenblättern

Anträge zu den Massnahmenblättern der Gemeinden:

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Allf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Küssnacht am Rigi	S-2.x	5	Küssnacht, Fänn, Industriegebiet	tlw. A	Wird in S-6 aufgenommen.
LuzernNord	1	5	Zu prüfen wäre eine neue Massnahme «Smart Region Luzern». Darin könnten die Smart-City-Aktivitäten koordiniert werden.	KA	Steht nicht im Fokus des AP-Massnahmen.
Luzern	S-3.2	6	S. 6/18: Die Abgrenzung zwischen den Massnahmen S2 und S3 ist nicht klar. S-3.2 muss bis zur Brücke St. Karli erweitert werden.	A	Wird angepasst.
Emmen	S-2.2	7	Ergänzungen vorgenommen.	A	Inputs werden aufgenommen.
LuzernNord	S-2.2	7	Geplant ist, der Korridor Seetalplatz–Wohncenter Emmen aufzuwerten. Eine Korridorstudie ist in Planung (vif/Gemeinde Emmen). Allenfalls ist dies noch so ergänzen oder eine neue Massnahme zu machen. Vielleicht müsste man auch S-3.3 ergänzen.	A	Präzisierung wird vorgenommen.
Ebikon	S-2.3 Ebikon	8	Mit der Planung kann erst begonnen werden, wenn die Revision Ortsplanung genehmigt ist (ca. 2023).	z.K.	
Gisikon	S-2.6.	11	Baubeginn geplant: 2024/2025	A	Wird aufgenommen.
Root	S2.7 Projekt BAN O	12	s. Massnahmenblatt	A	Wird aufgenommen.
Inwil	S-2.9	14	Inwil, Schützenmatte Das Projekt wird weiter konkretisiert. Am Frühling 2020 wurden die Arbeiten für ein Studienvergleichsverfahren aufgenommen.	A	Aussagen werden im MB aufgenommen.
Luzern	S-3.1	17	Massnahmenblatt streichen, da für die Stadt kein Sanierungsgebiet mehr. Verschiedene Sanierungsprojekte sind abgeschlossen/im Abschluss.	A	Wird im Umsetzungscontrolling aufgenommen.
Emmen	S-3.3	19	Ergänzungen vorgenommen. Der Perimeter soll gemäss dem städtebaulichen Gesamtkonzept angepasst werden (siehe Massnahmenblatt).	A	Wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Allf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Emmen	S-3.4	20	Ergänzungen vorgenommen.	A	Wird aufgenommen.
Luzern	S-4.2	25	Perimeter um ewl-Areal und gegenüberliegende Strassenseite erweitern.	A	Wird angepasst.
Luzern	S-4.3	26	Perimeter im Westen bis BHS Steghof einkürzen; Perimeter mit Kleinmatt und Neubad ergänzen.	A	Wird angepasst.
Emmen	S-4.5	27	Ergänzungen vorgenommen.	A	Wird aufgenommen.
LuzernNord	S-4.5	27	Titel anpassen: Vicosistadt–Emmenweid (nicht Vicosiareal)	A	Wird angepasst.
Buchrain	S-4.8	30	Änderung gemäss neuem Massnahmenblatt in der Beilage.	tlw. A	Aufnahme von Zentrum und Fahr als MB.
Dierikon	S-4.7	30	Ausweiten bis Burenhof. Zone Burenhof noch offen. Teilweise gemischte Nutzung denkbar.	tlw. A	Gebiet Burenhof noch nicht eingezont. Burenhof als S-5.4 im AP aufgenommen.
Neuenkirch	S-4.13	36	Ergänzung unter Bemerkungen: Der Umbau des Bahnhofes Rothenburg Station hat vordringlich zu erfolgen, da insbesondere die Umstiegsbeziehung vom Bus in Richtung Luzern eine Zumutung für alle ÖV-Nutzer darstellt (nicht behindertengerecht, steile und lange Treppen, praktisch kein Witterungsschutz, versetzter Einstieg u.a.).	tlw. A	Umbau erfolgt 2022/2023. Hinweis wird aufgenommen.
Rothenburg	S-4.13	36	Der Perimeter ist im eingefügten Situationsplan zu gross eingezeichnet und zu korrigieren.	A	Wird angepasst.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Allf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Root	S4.1 4 Beb auu ngsp lan D4	37	s. Massnahmenblatt		Wird aufgenommen.
LuzernNord	GV	39	Es wäre zu prüfen, ob eine zusätzliche Massnahme wie «Mobility as a Service» oder ähnlich zu gestalten wäre. Gerade im Hinblick auf Absichten rund um das Thema Smart City ist eine solche Massnahme unerlässlich.	KA	Siehe oben.
LuzernNord	ÖV	42	Hier vermisst man eine Massnahme im Bereich On-Demand- bzw. Ridepooling-Angebote als mögliche Alternative für die Quartierserschliessung (z.B. LuzernSüd oder LuzernNord). Asl Vorbild könnte https://mybuxi.ch dienen.	KA	Man sollte sich nicht zu viel von solchen Angeboten versprechen.
Luzern	ÖV- 2.2	47	Im Plan fehlen die Umsteigepunkte Brüel und Eichhof.	KA	Massnahmenblatt wird gestrichen, da MN zu wenig konkret.
Luzern	MIV -7.3	52	Evtl. auch die Private Parkierung behandeln: - PP Erstellungspflicht, Ersatzabgaben - Förderung autoarmes, autofreies Wohnen - Min./Max. Zahlen für die PP-Erstellung	KA	Thema wird als verbleibender Handlungsbedarf aufgenommen. MB wird gestrichen.
Emmen	FVV- 1.3a	54	Die Massnahme ist zu den B-Massnahmen zu verschieben. Die Gemeinde wird die Massnahme nicht vor 2027 realisieren.	A	Wird aufgenommen.
Malters	FVV- 1.3	54	Die Schnellroute Malters – Luzern entlang der Kleinen Emme ist als weitere Position in den Massnahmenbericht aufzunehmen.	KA	Noch keine konkrete Massnahme vorhanden (bei HB und TS als Velohauptroute aufgenommen).

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Alf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Ebikon	FVV-1.3m	56	Die genaue Bezeichnung von Strecken bzw. Knoten samt Kosten erfolgt im Sommer 2020 und muss nachgeliefert werden.	tlw. A	Nur Massnahme ohne Sanierungscharakter gemäss Input vom Mai 2020 (Sanierungen nicht mitfinanzierbar). Permakulturanlage beim Höhenweg ist zudem nicht FVV-Massnahme im Sinne des Bundes.
Kriens	FVV-1.3u	56	Massnahmenbericht (Word-Datei, Kommentar)	A	Wird aufgenommen.
Kriens	FVV-1.3v	56	Massnahmenbericht (Word-Datei, Kommentar)	A	Wird gestrichen.
Kriens	FVV-1.3w	56	Massnahme streichen	A	Wird gestrichen.
Luzern	FVV-1.3b	56	Massnahme wird derzeit nicht bearbeitet. Koordination mit Bauprojekt Baselstrasse und Bypass (Hilfsschacht Dammgärtli) notwendig.	z.K.	
Adligenswil	FVV-1.3q	57	Adligenswil: Ausbau Fusswegverbindungen (Bushaltestelle) offen, noch keine Offerte, Umsetzung 2024-2026	A	Wird aufgenommen.
Gisikon	FVV-1.3s	57	Baubeginn nach 2024 – dies aufgrund der hohen Eigenfinanzierung bzw. Eigenleistung der Gemeinde	A	Wird angepasst (2024 statt 2022) und Massnahme in A-Liste aufgenommen.
Luzern	FVV-1.3n	57	Perimeter liegt teilweise im ASTRA-Perimeter und Kantonsstrassenbereich	A	Hinweis wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Alf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Rothenburg	FVV-1.3t	57	Der Gemeinderat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Massnahme einer niveaufreien Querung (Über- oder Unterführung) der Bertiswilerstrasse im Hauptbericht erfasst wurde. Ausführungen dazu siehe Massnahmenblätter AP LU 4G.	A	Wird aufgenommen, ist jedoch bis Ende 2020 noch weiter zu konkretisieren.
Luzern	FVV-1.3p	58	FF Kanton	tlw. A	Querung Kantonsstrasse ist Aufgabe Kanton (Bearbeitung gemäss Vereinbarung mit Stadt Luzern) Ausserhalb Kantonsstrasse Zuständigkeit Stadt. Zeitpunkt Realisierung prüfen. Aktuell wird VP bearbeitet.
Horw	M-23	60	aus dem Bericht Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw (stand 18.12.2019) Verbesserung Veloführung auf der als Gemeindestrasse eingereichten Kantonsstrasse Südabschnitt, Fahrbahnverbreiterung 1 m	A	Wird aufgenommen.
Dierikon	FVV-2.2f	61	Streichen	A	Wird gestrichen.
Kriens	FVV-2.2t	61	Massnahmenbericht (Word-Datei, Kommentar)	A	Wird aufgenommen.
Kriens	FVV-2.2u	61	Massnahme streichen	A	Wird gestrichen.
Luzern	FVV-2.2a	61	Mit den Texten aus der Gemeindeumfrage (2019) aktualisieren.	A	Wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Allf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
ARE Kt SZ			Allgemeine Anmerkung zu den Massnahmenblättern: Zum Bezirk Küssnacht sind noch keine Massnahmenblätter enthalten. Diese sind noch zu ergänzen (vgl. auch gelb hinterlegten Hinweis in Kap. 7.1. des Hauptberichts).	A	Werden aufgenommen.
Emmen	ÖV-4.1-3B		Bahnhof Emmenbrücke (Multimodale Drehscheibe) Aus Sicht der Gemeinde muss dieses Projekt zwingend mit dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke koordiniert werden bzw. wird schlussendlich Bestandteil dieses Projekts sein. Gemäss aktuellem Terminplan der SBB ist vorgesehen, dass Ende 2026 das bewilligte Projekt sowie der entsprechende Kredit vorliegt (analog DBL). Wann jedoch die Bauarbeiten gestartet werden, kann die SBB noch nicht sagen. Spätestens bei Inbetriebnahme des DBL muss auch der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke abgeschlossen sein. Wie die Verknüpfung Bus-Bahn aussehen wird, soll in der geplanten Testplanung eruiert werden. Daher ist es zum jetzigen Zeitpunkt schwierig, konkrete Angaben für das Massnahmenblatt zu machen. Im Rahmen der Vernehmlassung zum AP LU 4G wird die Gemeinde zu dieser Massnahme folgende Stellungnahme abgeben: Zusätzlich zur Verknüpfung Bus-Bahn sind auch die umliegenden Quartiere, insbesondere das Meierhöfli, besser an den Bahn- und Busbahnhof anzubinden, um so die Attraktivität für die Nutzung des ÖV zu erhöhen. Entsprechend sind die vorgesehenen Kosten zu erhöhen. Die Massnahme soll aus Sicht der Gemeinde zusammen mit der Massnahme ÖV-1.2a-4C umgesetzt werden. Massnahme im C einordnen	tlw. A	Wird in verbleibendem Handlungsbedarf aufgenommen.
lawa	L?		Biodiversität und Landschaft: Wo sind die konkreten Massnahmenblätter zur Biodiversität und Landschaft? Diese sind zu ergänzen in Form von konkreten Massnahmen.	A	Massnahmen werden aufgenommen.
Malters	LE-3		Die Flusslandschaften Kleine Emme und Reuss sind als Freizeiträume von regionaler Bedeutung aufzunehmen.	KA	Entsprechende Massnahmen sind im MB LE-3 enthalten.
Malters	GV-5		Die Ortsdurchfahrt Luzernstrasse und Schwarzenbergstrasse sollte ebenfalls aufgenommen werden. Zurzeit ist ein Gutachten für die Realisierung von T30 in Arbeit. Auftraggeber ist das vif.	KA	Vorhaben Bestandteil LSP welches in Bearbeitung ist – Umsetzung in ca. 1-3 Jahren (abhängig Massnahmen)
Tiefbauamt Kt SZ			Es liegen in dieser Phase noch keine Massnahmenblätter für Küssnacht vor. (Die Massnahmenblätter von Küssnacht sind am 2.3.2020 eingegangen und werden in kommender Zeit geprüft und ergänzt)	z.K.	Entsprechende Inputs werden aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Allf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
VWD Kt SZ			Keine Anmerkungen, da noch zu wenige Inhalte in den Massnahmenblättern.	z.K.	
WFLU	S-4.1-4		Erste Etappe beinhaltet nebst dem Baufeld A für die Bildung auch die Baufelder B und C für die Wirtschaft (Büro und Dienstleistungen).	A	Präzisierung wird vorgenommen.
WFLU	S-4.3-4		Hier sollte man die Potenziale für Arbeitsplatznutzungen (vornehmlich Büro und Gewerbe) nicht vergessen, insbesondere falls zukünftig die S-Bahn-Station wie vorgesehen realisiert wird. Die Situation wären dann vergleichbar wie etwa die S-Bahn-Haltestelle Zürich-Hardbrücke, in deren Umfeld sich z.B. der Primetower mit sehr viele Büroarbeitsplätzen befindet. Die aktuellen Arealentwicklungen EWL-Areal und Industriestrasse könnten für eine attraktive Mischung beitragen.	z.K./A	Entsprechende Aussage wird aufgenommen.
WFLU	S-4.4-4		Die Beibehaltung einer 100%-Arbeitszone wird begrüsst.	z.K.	
WFLU	S-4.6-4		Hier stellt sich die Frage, ob die Transformation durch den Volksentscheid nicht beendet wurde. Das würde in der Konsequenz heissen, dass das Gebiet weiterhin primär den Arbeitsnutzungen vorbehalten ist. Der Erfolg des D4 Business Village in Root (über 2000 Arbeitsplätze) wäre in ähnlichem Ausmass auch möglich für dieses Gebiet, die Voraussetzungen sind durch die Nähe zum Bahnhof und Bushub Ebikon gegeben. Die Entwicklung eines weiteren Businesscenters würde die wirtschaftliche Attraktivität des Rontals erheblich steigern. Momentan findet die wirtschaftliche Entwicklung des Rontals im Bereich Büro/Dienstleistungen praktisch ausschliesslich im D4 statt. Die Kapazität ist aber langfristig begrenzt.	tlw. A Das Ebiker Volk hat zum konkreten Mischnutzungsprojekt nein gesagt (nichts mehr)	Beim Volksentscheid erwähnen, dass dies nur das südwestliche Viertels des ganzen Areals umfasst sowie dass auf diesem Areal die weitere Nutzung sehr offen ist.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Allf. Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
WFLU	S-4.7-4		Auch hier stellt sich die Frage, ob die weitergehende Transformation auf der nördlichen Seite der Kantonsstrasse (Talsole) durch den Volksentscheid nicht beendet wurde. Das Rockwell-Areal ist auch für andere Arbeitsnutzungen spannend und es handelt sich um eine absolute Top-Lage. Die Entwicklung Mall of Switzerland ist weitgehend bis auf ein Baufeld abgeschlossen und die Areale von Migros Luzern und Komax werden durch diese Top-Firmen gebraucht und beansprucht. Die weitere Entwicklung im Bereich Mischnutzung und Wohnnutzung sollte daher auf der Südseite der Kantonsstrasse erfolgen, in unmittelbarer Nähe zur bereits existierenden Siedlungsstruktur des Dorfes.	tw A Das Dierikon er Volk hat zum BBPlan Rockwell nein gesagt (nichts anderes)	Planungsstand ergänzen: Ablehnung des BBPlanes Rockwell-Areal (mittlerer Teil zwischen Bahnlinie und Kantonsstrasse) Mischnutzung auf Teile südlich der Kantonsstrasse fokussieren ist wohl richtig.
WFLU	S-4.8-4		Das Areal befindet sich in unmittelbarer Nähe zu einem Gewerbegebiet und liegt zwischen zwei SBahn-Stationen. Gemäss aktueller Zonenplanung handelt es sich um eine Arbeitszone. Deren Beibehaltung wäre wichtig für das an Flächennotleidende Gewerbe im Rontal.	KA	Vorgesehene Nutzung Wohnen / Mischnutzung zweckmässig.
WFLU	S-4.11-4		Die aktuellen Diskussionen im Gebietsmanagement LuzernSüd (ggf. Überarbeitung Vertiefungsgebiet) sollte in dieses Massnahmenblatt einfließen.	A	Wird aufgenommen.
WFLU	S-4.13-4		Der Perimeter des BP West scheint falsch zu sein resp. zu weitläufig. Dieser umfasst die Areale von Zumbühl und Sabag m.W. nicht.	A	Perimeter wird aufgrund Rückmeldung Gde angepasst.

- Weitere Anträge zu den vorliegenden Massnahmenblättern:

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Buchrain			Aufnahme der neuen Massnahmenblätter in der Beilage		tlw. A	Siehe oben. Im Bereich FVV wird die Fusswegverbindung Südhang „Ronbrücke Mosstrasse – S Bahn-Station“ aufgenommen. Weitere Massnahme weist ungenügende Planungsreife auf.
Luzern			Behebung ÖV-Defizit am Littauerboden (aus S. 35) als neue Massnahme aufnehmen	S. 35 im Hauptbericht behandelt diese Lücke	tlw. A	Aussage im SA-MB.
Luzern			Verkehrssicherheit: gesamter Abschnitt Bundesplatz-Bahnhof-Luzernerhof als Projekt aufnehmen.	Handlungsbedarf LVV im Hauptbericht ausgewiesen, Sicherstellung dass die Massnahmen kompatibel sind.	tlw. A	Wird beim verbleibenden Handlungsbedarf aufgenommen.
Luzern			Velodienste am Bahnhof Luzern als Massnahme aufnehmen	Leistung zur Attraktivierung des Veloverkehrs.	KA	Keine infrastrukturelle Massnahme.
WFLU			Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter ÖV-Erschliessung)	Es ist zu prüfen, ob ggf. weitere Gebiete im Sinne von potenziellen Massnahmen untersucht werden können gemäss der Aufzählung oben, namentlich die Gebiete ESP Rothenburg-Station (Waligen, Oberwaligen, Lore), Inwil (Nussbaum) und Ibach (ESP LuzernNord).	KA	vgl. Ausführungen zum Hauptbericht > AP LU 5G.
Dienststelle uwe	7.2	146	Bei Verdichtungen von Siedlungsgebieten oder bei Neueinzonungen im Konsultationsbereich von technischen Gefahren braucht es eine Koordination bzw. Abstimmung mit der Störfallvorsorge.	Mit diesem Auftrag werden die Anforderungen aus dem kantonalen Richtplan des Kapitel S9 'Technische Gefahren' sichergestellt: «Die Bevölkerung ist vor Störfallrisiken zu schützen. Die Störfallrisiken und die Siedlungsentwicklung werden so aufeinander abgestimmt, dass die Risiken möglichst gering bleiben oder werden.»	KA	Gilt aufgrund Kap S9 KRP ohnehin.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Rothenburg	FVV	keine	Optimierung Velonetzbildung: Aufnahme des Velonetzes gemäss der Vertiefungsstudie Veloverkehr vom 25.02.2020 der ewp AG, Zürich in den vorliegenden Hauptbericht und erfassen oder anpassen der damit verbundenen Massnahmen (wie z.B. Ausbau Rad-Gehweganlage im Abschnitt Ottenrüti bis Siedlungsgebiet und "Lückenschluss" entlang der Wurmistrasse (zwischen Kantonsstrasse und Abzweigung Bürlimoos).	Wie der beiliegenden Vertiefungsstudie Veloverkehr vom 25.02.2020 entnommen werden kann, wurden die Unterlagen an einem Workshop anlässlich der 8. Regionalkonferenz Raum-Siedlung-Mobilität am 29. Januar 2020 mit Vertreterinnen und Vertretern von Kanton und Gemeinde (Fachleute aus der Verwaltung, Gemeinderäte) diskutiert. Der Workshop diente zum Abgleich mit den kommunalen Velonetzkonzepten, zur Überprüfung der Netzdichte und der Anschlusspunkte, zur Bezeichnung kritischer Stellen und zum Sammeln von Hinweisen für eine spätere Konkretisierung. Der Gemeinderat hat mit beiliegender Stellungnahme zur Gemeindeumfrage vom 03. Juli 2019 den Ausbau Rad-Gehweganlage im Abschnitt Ottenrüti bis Siedlungsgebiet und Lückenschluss entlang der Wurmistrasse (zwischen Kantonsstrasse und Abzweigung Bürlimoos) beantragt und die entsprechenden Massnahmenblätter erfasst. Diese Massnahmen sind in diesem Bericht nicht mehr enthalten, resp. nur noch in der Abbildung 55 auf Seite 110 des vorliegenden Berichts erfasst, aber aus Sicht des Gemeinderates für die Umsetzung resp. Optimierung des Velonetzes zwingend wieder in den Bericht aufzunehmen. Der Gemeinderat Rothenburg stimmt dem Plan "Velonetzbildung vom 25.02.2020" unter Berücksichtigung der damit verbundenen Massnahmen zu.	tlw. A	Erkenntnisse aus Vertiefungsstudie werden bei der Teilstrategie FVV aufgenommen. Die zwei erwähnten Massnahmen werden bereits im Rahmen des AP LU 3G durch den Bund mitfinanziert und sind durch die Gemeinde Rothenburg umzusetzen (deshalb keine Aufnahme ins AP LU 4G im Teil Massnahmen).
Root	FVV-1.1 Optimierung Netzelemente Kanton	Hauptbericht S. 158	Antrag an Kanton um Ergänzung folgender Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV-1.1g Root, Längenbold/D4, Ergänzung Trottoir 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Gebiet Längenbold/D4 besteht eine Netzlücke beim Fussverkehr / Zugänglichkeit der Bushaltestelle Wiesstrasse Richtung Luzern. Diese Netzlücke soll baldmöglichst behoben werden, um das Gebiet Oberfeld an das Gebiet Längenbold anzuschliessen sowie die Zugänglichkeit der Bushaltestelle zum Gebiet Längenbold sicherzustellen. 	KA	Im aktuellen Bauprogramm für die Kantonsstrassen nicht vorhanden. Zudem ist der Zeitpunkt abhängig von der Siedlungsentwicklung.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
			<ul style="list-style-type: none"> FVV-1.1h Root, Bahnhofstrasse Nord, Querung K17 	<ul style="list-style-type: none"> Im Gebiet Bahnhofstrasse Nord findet in den nächsten Jahren eine grosse Entwicklung statt. Es entsteht das erweiterte Dienstleistungszentrum von Root. Zusätzlich ist eine Fusswegquerung über die SBB im Bereich Werkstrasse/Bahnhofstrasse Nord 2+3 geplant (s. unten). Zur Vervollständigung der Querungsbeziehungen und zur attraktiven Gestaltung des Fussverkehrs im Dorfkern soll eine zweite Querung geplant werden. 		Evtl. Aufnahme in AP 5G
Kriens	FVV-1.3	56	Aufnahme der Massnahme in die Massnahmenblättern		A	Wird aufgenommen.
LuzernOst	FVV-1.3xx	56	Ebikon – Honau, Massnahme 1: Hangweg: Durchgehende Verbindung für Langsamverkehr (insbes. Veloverkehr), Schliessung der Netzlücken	Massnahme aus GVK, LV1 Optimierung Fuss- und Velonetz, Priorität 1, Kosten sind noch zu ermitteln.	KA	Auf Konzeptebene ist VS Velo massgebend. Auf MN-Ebene werden vorerst keine weiteren FVV-Massnahmen aufgenommen, da schon die MN aus AP 3G verzögert sind.
LuzernOst	FVV-1.3yy	56	Ebikon, Massnahme 4: Velohighway Rontal: Fortführung Ebikon in Richtung Emmen inkl. Anbindung an Reussweg (Xylofonweg)	Massnahme aus GVK, LV1 Optimierung Fuss- und Velonetz, Priorität 1, Kosten sind noch zu ermitteln.	KA	Siehe oben.
Malters	FVV-2.1e		Die Massnahme betrifft auch die Gemeinde Malters nicht nur Kriens		A	Wird ergänzt.
Root	FVV-2.2 Neue Netzelem ente Gemeinde	Hauptb ericht S. 159	Ergänzung folgender Projekte: <ol style="list-style-type: none"> Querung Bahnhofstrasse Nord 2 + 3 – Werkstrasse über SBB Querung Bahnhof Gisikon-Root – Reuss (Zugang Bahnhof zu Reuss-Weg) Hangweg Oberwil/Haltenmatt - Fluhmatt 	Die Gemeinde Root hat den Fusswegrichtplan 2019 revidiert. Die drei Fusswege sind kommunal wichtig und in die Planung 2024-2028 aufzunehmen. Es handelt sich um Fusswegverbindungen, welche unabhängig von einem konkreten Bauprojekt realisiert werden sollen. Die Querung Bahnhofstrasse Nord-Werkstrasse dient der Anbindung des Gebiets Werkstrasse an das Zentrum und den öV in Root. Die beiden Verbindungen Bhf. Gisikon-Root-Reuss und Hangweg Oberwil-Fluhmatt dienen in erster Linie der Anbindung der Siedlung an die Naherholungsräume	tlw. A	MN 2 und 3 aufgenommen. Zu 1 keine Angaben erhalten (evtl. andere Finanzierung).

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
				(Reuss/Rooter Berg/Höhenweg) und als siedlungsnahe Erholungsstrecken. Den Fusswegrichtplan erhalten Sie als Beilage.		
Dierikon	FVV-2xxxx	Neu	Trottoirfortsetzung Dörflistrassen Dierikon bis K17	Fehlendes Trottoir, Baubeginn ab 2025, Kostenschätzung 500'000. +-50 %,	A	Wird aufgenommen.
Emmen	GV-1.3-4A	S. 150 Hauptb ericht	Planung und Umsetzung von Fassade zu Fassade.	Damit der erkannte Handlungsbedarf sowie die Teilstrategien gemäss Hauptbericht für die Ortsdurchfahrten umgesetzt werden können, ist eine Planung und Umsetzung von Fassade zu Fassade notwendig, unabhängig davon, ob das Land dem Kanton, der Gemeinde oder privaten gehört. Wir gehen aus diesem Grund davon aus, dass die vorgesehenen Kosten von 22.50 Millionen Fr. für die ganze Strassenraumgestaltung (Fassade zu Fassade) verwendet werden können, und nicht nur lediglich für die Grundstücke des Kantons. Wenn dies nicht der Fall ist, sind die vorgesehenen Kosten entsprechend zu erhöhen.	KA	Die Kosten im Bauprogramm für Kantonsstrassen basieren auf dem StrG. Die Kosten ausserhalb der Strassen gehen zu Lasten Dritter.
Emmen	GV-1.3-4A	S. 150 Hauptb ericht	Die Klammer "Exkl. Bushof" beim Sprengiplatz ist zu streichen.	Der Perimeter soll vom Sonnenplatz (inkl.) bis zum Sprengiplatz sein. Ursprünglich war beim Sprengiplatz ein Bushof angedacht, entsprechende Massnahmen für den Bushof waren im AP LU 2G aufgeführt. Gemäss heutigem Stand ist kein separater Bushof mehr vorgesehen, die Bushaltestellen am Sprengiplatz sollen in den Strassenraum integriert werden (Busbuchten, Fahrbahnhaltestellen). Deshalb ist die Klammer "Exkl. Bushof" zu streichen.	KA	Massgebend ist das Bauprogramm – Bushub ist nicht inkl.
Root	GV-2 Mobilitäts managem ent	Hauptb ericht S. 150	Der Nutzen einer Dachmarke wird in Frage gestellt. Vorbildfunktion → Gemeinden auch involvieren Einbezug der Firmen fördern	Die Gemeinde Root hat ein Mobilitätsmanagement lanciert und macht damit gute Erfahrungen. Die Firmen sind mittels Mobilitätsmanagements und privatem Engagement ebenfalls in das Thema zu integrieren und zu sensibilisieren.	Z.K.	Das Beratungsangebot für Unternehmen wird im Zusammenhang mit der Umsetzung der Strategie MM überarbeitet.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Root	GV-3.2-4A K17 Root Optimierung GVS	-- Hauptbericht S. 150	Wir gehen davon aus das die Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum und im Bereich Ronnatt-Oberfeld darin enthalten ist. Falls dies nicht der Fall ist, ist unter GV-5 «Root, Ortsdurchfahrt» zu ergänzen.	s. Bemerkungen zu Hauptbericht 4.3.2 und 5.3	KA	Im Vorhaben Plan Nr. 135 gemäss Bauprogramm 2019 – 2022 ist das VM bezeichnet. Verkehrsberuhigung ist nicht Bestandteil dieses Vorhabens.
Root	GV-5	--	Falls nicht unter GV-3.2-4 enthalten, ist «Root, Ortsdurchfahrt» zu ergänzen.	s. Bemerkungen zu Hauptbericht 4.3.2 und 5.3	KA	Eine Massnahme auf dem kantonalen Strassennetz muss im AP und im BP enthalten sein, damit sie zwischen 2024 und 2027 realisiert werden kann (soweit es sich nicht um eine Sammelrubrik-Massnahme gemäss BP handelt).
Rothenburg	GV-5	keine	Neue Massnahme Schlüsselareal Ortskerne: Einführung Tempo 30 im Flecken Rothenburg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Aufwertung Fuss- und Langsamverkehr sowie der Ortskerngestaltung (Schlüsselareal)	In Zusammenhang mit der vom Kanton geplanten Sanierung Flecken (Sanierung Bushaltestellen BehiG 2023 inkl. Strassensanierung) ist das vorhandene Temporegime ab Eschenbachstrasse bis Rotbachbrücke in Sinne einer T30-Zone zu prüfen. Es wird dazu auf das Siedlungsleitbild Teilbereich Wohnen vom 15.05.2008 {V3 Verkehrsberuhigung / Langsamverkehr, Massnahme V3.6} sowie den Verkehrsrichtplan 2012 vom 26.03.2013 (RRE Nr. 322, Massnahme 51) sowie auf die Stellungnahme des Gemeinderates im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm 3. Generation vom 20. April 2016 verwiesen (siehe Beilage). Siehe auch die Stellungnahme Gemeinderat zur Gemeindeumfrage vom 03. Juli 2019 (Kapitel 5. Ortsdurchfahrten/Strassenraumgestaltungen).	KA	siehe oben.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
				Wie im vorliegenden Bericht unter der Ziffer 7.4. Gesamtverkehr (Seite 149.) aufgenommen, stellt die Gestaltung und/oder die Anpassung des Temporegimes auf Ortsdurchfahrten einen neuen wichtigen Schwerpunkt im AP LU 4G dar.		
Root	LE-1.3-4/LE-2.3-4 Landschaft	Hauptberichtet S. 148	Die Gemeinde Root ist in das Projekt «Landschaftsentwicklungskonzept Reuss» zu integrieren.	Das Projekt Reuss erstreckt sich bis an die Kantonsgrenze. Die Gestaltung des Gewässerraums ist auch für die Gemeinde Root in Bezug auf die Naherholung relevant und die Gemeinde möchte dabei aktiv mitgestalten (Aufenthaltsbereiche, Nutzungskonzepte, Betrieb, Lärmschutz).	A	Wird aufgenommen.
Root	MIV-1.3-4R Bundesstrassen	Hauptberichtet S. 157	Der Ausbau der Autobahn A14 auf drei Spuren sowie der Ausbau des Rathausentunnels sind beim Bund proaktiv einzufordern.	Diese Massnahmen tragen zusätzlich zur Kapazitätssteigerung auf der Autobahn bei und verringern so die Rückstaulängen in den Dörfern und den Zubringern.	A	Verweis auf STEP, in Kap. TS MIV präzisieren.
Malters	MIV-6.2		Die Anlage ist erweitert		A	Massnahme wird gestrichen.
Dierikon	MIV-xxxx	Neu	Knoten K17 Schönenboden Neugestaltung	Dringende Optimierung nötig.	z.K.	Im Perimeter Vorhaben Plan Nr. 134 Bauprogramm 2019 – 2022 enthalten (GV-Massnahme).
Dierikon	MIV-xxxx	Neu	Knoten K17 Burenhof rückwärtige Erschliessung Migros etc. erstellen	Zur Entlastung Knoten Schönenboden	KA	Kommunale Aufgabe – Verlegung Einmündung in Kantonsstrasse.
Emmen	Neue Massnahme Gesamtverkehr		Gesamtverkehrskonzepte und –projekte: K16 Abschnitt Seetalplatz bis Kreuzung Grüeblichachen. Aufnahme als B-Massnahme	Im Jahr 2020 wird unter Federführung des Kantons zusammen mit der Gemeinde eine Testplanung auf der K16, Abschnitt Seetalplatz (inkl. SBB-Unterführung) bis Kreuzung Grüeblichachen durchgeführt. Die Seetalstrasse soll siedlungsverträglich umgestaltet und für alle Verkehrsträger attraktiv gestaltet werden. Insbesondere soll die Umgestaltung für den öffentlichen Verkehr sowie für den Rad- und Fussverkehr zu einer	KA	Massnahmenblatt vorhanden.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
				deutlichen Verbesserung gegenüber dem IST-Zustand führen. Bei der Strassenraumgestaltung ist von Fassade zu Fassade zu planen.		
Emmen	Neue Massnahme ÖV		Busbevorzugungsmassnahme: Rüeggisingerstrasse, Abschnitt Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse bis Gersagplatz. Aufnahme als B-Massnahme	Auf dem Abschnitt Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse bis zum Gersagplatz soll auf der Rüeggisingerstrasse (Richtung Gersagplatz) eine Busbevorzugung (Busspur oder sonstige Bevorzugung) eingerichtet werden, damit insbesondere in den Spitzenstunden der öffentliche Verkehr zuverlässiger verkehrt und nicht im Stau steht. Dieses bestehende Defizit wird auch im Hauptbericht auf S. 101 erkannt.	A	Kommunale Massnahme. Wird aufgenommen.
Emmen	Neue Massnahme Verkehrsmanagement	S. 150 Hauptbericht	Verkehrssystem-Management Agglomeration Luzern	Im Bauprogramm 2019 – 2022 wird unter Punkt 100 die Massnahme "Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management" aufgeführt. Die Massnahme wird von der Gemeinde begrüsst und soll prioritär angegangen werden, da sie für die Umgestaltung der K13 und K16 von grosser Relevanz ist. Im Agglomerationsprogramm ist diese Massnahme aus Sicht der Gemeinde Emmen zwingend aufzuführen.	KA	Mit dem Umbau Seetalplatz sind in der Gemeinde Emmen bereits Massnahmen umgesetzt worden. Das Projekt K 13 Knoten Emmen / Littau (Seetalplatz) Kasernenplatz bis Rothenburg setzt erste Weichen. Der Kanton vertreten durch die DS vif bereitet zurzeit ein Projektauftrag, Organisation und Pflichtenheft zum Verkehrssystem-Management in der Agglo resp. Kanton. Daraus ergeben sich Abstimmungsbedürfnisse, Strategien, Ziele und

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
						Massnahmen zwischen den Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, der Bevölkerung und den Partnern Bund, Kantone und Gemeinden Im AP 1-3 schon vorhanden, M18.1 (S. 156 ff).
Root	öV-1	Hauptbericht S. 152	Die Bauphase des Durchgangsbahnhofs und die Auswirkungen auf das bestehende öV-Angebot sind rechtzeitig zu planen und deshalb in dieses AP aufzunehmen.		KA	Einzelne Aussagen sind im Bericht diesbezüglich bereits vorhanden. Konkreter zu werden ist mangels Bauphasenplanung aktuell kaum möglich. Ist Aufgabe der jeweiligen Projekte – nicht Bestandteil AP.
Root	öV-1 Ausbau Bahninfrastruktur	Hauptbericht S. 152	Der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Rontal ist zu planen, unabhängig vom Ausbau des Bahnhof Luzern. Eine Takterhöhung kann auch ausserhalb des Bahnhof Luzern erfolgen (bis Ebikon). Die Einführung des RegioExpress Luzern–Ebikon–Zug–Zürich Hauptbahnhof, welcher den 15-Minuten-Takt zwischen Luzern und Ebikon bzw. Ebikon und Rotkreuz ermöglicht, soll mittelfristig angestrebt werden.	Die jetzige Planung stützt sich einzig auf den Ausbau des Durchgangsbahnhofs Luzern. Bis dahin vergehen aber noch 20 Jahre, in welchen die Nachfrage nach dem öV steigt und die Verlagerung des MIV auf den öV vorangetrieben werden muss. Entsprechend sind nun alle Optionen zu Planen und umzusetzen, unabhängig vom Ausbau des Durchgangsbahnhofs.	KA	Ein Ausbau wäre wünschenswert. Ist aber tatsächlich nicht möglich, auch nicht nur zwischen Rotkreuz und Ebikon (vgl. Kommentar weiter oben).
Root	öV-1.4 Neue S-Bahnhaltestellen	Hauptbericht S. 152	Neue S-Bahnhaltestelle Root Dorf ist in die Massnahmen aufzunehmen.	s. Bemerkungen zu Hauptbericht 5.4 und öV1	tlw. A	Wird als verbleibender Handlungsbedarf aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
Root	öV-1.5 Abstellanlage LuzernOst	Hauptberichtet S. 152	Die Bedingungen gemäss Besprechung Gemeinde Dierikon und Root, rawi und SBB vom 26.02.2020 sind in diese Massnahme einfließen zu lassen.	Sollte die Abstellanlage auf dem Gemeindegebiet von Root erstellt werden, so ist das Projekt in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Root zu erarbeiten. Die Interessen der Gemeinde sind zu berücksichtigen sowie allfällige Synergien zu nutzen.	tlw. A	Massnahme wird konkretisiert sobald mehr über die Abstellanlagen bekannt ist
Emmen	ÖV-2.1a-4X	S. 153 Hauptberichtet	Bessere Anbindung vom Meierhöfliquartier an den Bahn- und Bushof.	Zusätzlich zur Verknüpfung Bus-Bahn sind auch die umliegenden Quartiere, insbesondere das Meierhöfli, besser an den Bahn- und Busbahnhof anzubinden, um so die Attraktivität für die Nutzung des ÖV zu erhöhen. Entsprechend sind die vorgesehenen Kosten zu erhöhen. Die Massnahme soll aus Sicht der Gemeinde zusammen mit der Massnahme ÖV-1.2a-4C umgesetzt werden.	tlw. A	Bahnhof/Verknüpfungspunkt Emmenbrücke wird als verbleibender Handlungsbedarf aufgenommen.
Inwil	ÖV-2.1b-4B	42	Infrastruktur Bahnhof Waldibrücke Einstufung Priorität A	Die Massnahmen werden unterstützt. Zur Verminderung der Strasseninfrastruktur im Entwicklungsgebiet Rontal, im Speziellen beim Autobahnzubringer Buchrain, durch zusätzliche Verkehrsströme aus dem Seetal und dem Arbeitsplatzgebiet Waldibrücke, ist zu prüfen, ob die Massnahme vorgezogen werden kann (Priorität A).	KA	Gemäss heutigem Stand Bau- und Finanzreife eher im B-Horizont.
Malters	öV-2-1		Es ist ein multimodaler Verknüpfungspunkt in Malters zu definieren. Das bereits bestehende Umsteigeangebot soll durch eine Verbindung nach Littau-Kriens aufgewertet werden	Entlastung der S6 in HVZ und Fahrzeitenreduktion nach Kriens	tlw. A (TS)	Wird derzeit in einem separaten Konzept untersucht. Fokus liegt auf besserer Verbindung nach Kriens; ein tangentialer Bus vermag eine radiale S-Bahn nicht adäquat zu entlasten.
Rothenburg	ÖV-2-4	keine	Neue Massnahme öffentlicher Verkehr: Neue Tangentiallinie zwischen dem HUB Rontal und dem HUB Luzern Nord als Massnahme ins AP LU 4G aufnehmen	Der Gemeinderat Rothenburg hat sich bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum ÖV-Bericht 2018 bis 2021 zum vorgenannten Antrag wie folgt geäussert und begründet (siehe Beilage): Ein weiteres wichtiges Anliegen ist eine Tangentiallinie zwischen dem HUB Rontal und dem HUB Luzern Nord,	KA	Siehe oben.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
				welche zur Entlastung vom Zentrum Luzern beitragen und eine Alternative für die Pendler in Richtung Zug / Zürich darstellen würde.		
LuzernOst	öV-3.1b	Hauptb ericht 154	Ergänzung oder neue Massnahme zu Busbevorzugung RBus-Linie 1 Obernau – Luzern – Ebikon K17 Ebikon: Optimierung Wendekreis Fildern/MoS und Einfahrt in die K17	Unbefriedigende Situation, Verbesserung Fahrplangenaugkeit.	KA	Nicht Bestandteil des Bauprogramms.
LuzernOst	öV-3.1c	Hauptb ericht 154	Ergänzung oder neue Massnahme zu Busbevorzugung RBus-Linie 1 Obernau – Luzern – Ebikon K17 Ebikon: Optimierung knoten Hofmatt – Bushub Ebikon	Verbesserung Fahrplangenaugkeit, dient auch den anderen Buslinien bei der Anbindung Bushub Ebikon.	KA	Nicht Bestandteil des Bauprogramms.
Rothenburg	S-1		Siedlungsentwicklung nach innen: Die Korridore der beiden Hochspannungsleitungen Bickigen – Mettlen (nördlich) und Innertkirchen – Mettlen (südlich), welche das Wohn- und Arbeitsgebiet der Gemeinde Rothenburg durchqueren, sind im Hinblick auf die weitere Gemeindeentwicklung im Bericht zu erfassen und mittels entsprechender Massnahmen (primäres Ziel: Verlegung der Leitungen) in den Massnahmenblättern aufzunehmen. Das gemeindeübergreifende Projekt hat unter dem Lead des Kantons zu erfolgen. Es wird diesbezüglich auch auf das Beschlussprotokoll des BUWD vom 18.12.2019 zur Besprechung Höchstspannungsleitung Mettlen-Bickigen mit den Gemeinden Neuenkirch und Rothenburg sowie der Swissgrid AG verwiesen.	Der Gemeinderat hat sich mit Stellungnahme zur Gemeindeumfrage vom 03. Juli 2019 diesbezüglich bereits geäussert resp. begründet (siehe Beilage): Das Wohn- und Arbeitsgebiet der Gemeinde Rothenburg wird durch die beiden Hochspannungsleitungen Bickigen - Mettlen (nördlich) und Innertkirchen - Mettlen (südlich) durchquert. Die heutige Wohnbevölkerung von Rothenburg wird dadurch belastet und zudem ist in einem bestimmten Korridor der Hochspannungsleitungen keine Wohn- und Arbeitsnutzungen möglich. Mit Blick auf die künftige Siedlungsentwicklung gilt es im Interesse und im Sinne einer nachhaltigen Zukunftslösung diese Thematik zu forcieren und es sind entsprechende Lösungen umzusetzen. Im Hinblick auf die zukünftige Siedlungs- und Weiterentwicklung der Gemeinde Rothenburg sind nebst der eigentlichen Wohnqualität die verdichtete Bauweise (innere Verdichtung) und der schonende Umgang mit Landressourcen wichtige Faktoren. Unter diesen Gesichtspunkten gilt es folglich bzgl. der best. Hochspannungsleitungen Bickigen - Mettlen und Innertkirchen - Mettlen im Rahmen der nächsten	KA	Keine Massnahme für AP. Wird im Richtplanprozess behandelt.

Gemeinde / Organisation	Nr.	S.	Antrag	Begründung des Antrags	Umgang	Kommentar zum Umgang
				Gesamtrevision der Ortsplanung Rothenburg (Start voraussichtlich 2020) alternative Lösungen zu finden und umzusetzen. Einerseits zur Verbesserung der heutigen Wohnqualität innerhalb des best. Siedlungsgebietes und zum anderen, dass die betroffenen Korridore der heutigen Hochspannungsleitungen künftig möglichst uneingeschränkt für Wohnen und Arbeiten genutzt werden können. Dies sowohl im Interesse der Gemeinde Rothenburg wie auch dem Kanton Luzern.		
Emmen	S-6.-4.4	S. 147 Hauptb ericht	Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement erarbeiten.	Die Erarbeitung eines Regionalen Arbeitszonen- und Standortmanagements wurde bereits im AP LU 3G (S. 33) als Massnahme aufgeführt. Die Massnahme wurde bis heute nicht vollständig umgesetzt und ist daher prioritär anzugehen. Allenfalls ist die Massnahme im AP LU 4G noch einmal aufzuführen und zu präzisieren. Für die laufende Ortsplanungsrevision ist das Vorliegen eines Arbeitszonen- und Standortmanagements von relevanter Bedeutung.	A	Massnahmenblatt wird parallel zur Behördenmitwirkung aktualisiert.
WFLU	S-6.4-4		Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement	Liegt dieses Massnahmenblatt schon vor? Siehe Bemerkung oben zum Thema regionale Arbeitszonen.	z.K./A	Massnahmenblatt wird parallel zur Behördenmitwirkung aktualisiert.
LuzernSüd	Siedlung		In LuzernSüd Perimeter der Vertiefungsgebiete statt vorliegende Schlüsselareale aufnehmen.		tlw. A	Perimeter Vertiefungsgebiete werden als «Hintergrundinfo» in die MB aufgenommen.