

Kanton Luzern

# Agglomerationsprogramm Luzern

## 4. Generation

**Mitwirkungsbericht zur öffentlichen Auflage**

Verabschiedet vom Regierungsrat am 25. Mai 2021

# Inhalt

Inhalt .....	2
1. Ablauf öffentliche Auflage und eingereichte Stellungnahmen .....	3
2. Gesamteindruck .....	4
3. Schwerpunktthemen / wichtige Anträge und Umgang damit .....	5
4. Anträge .....	7

## 1. Ablauf öffentliche Auflage und eingereichte Stellungnahmen

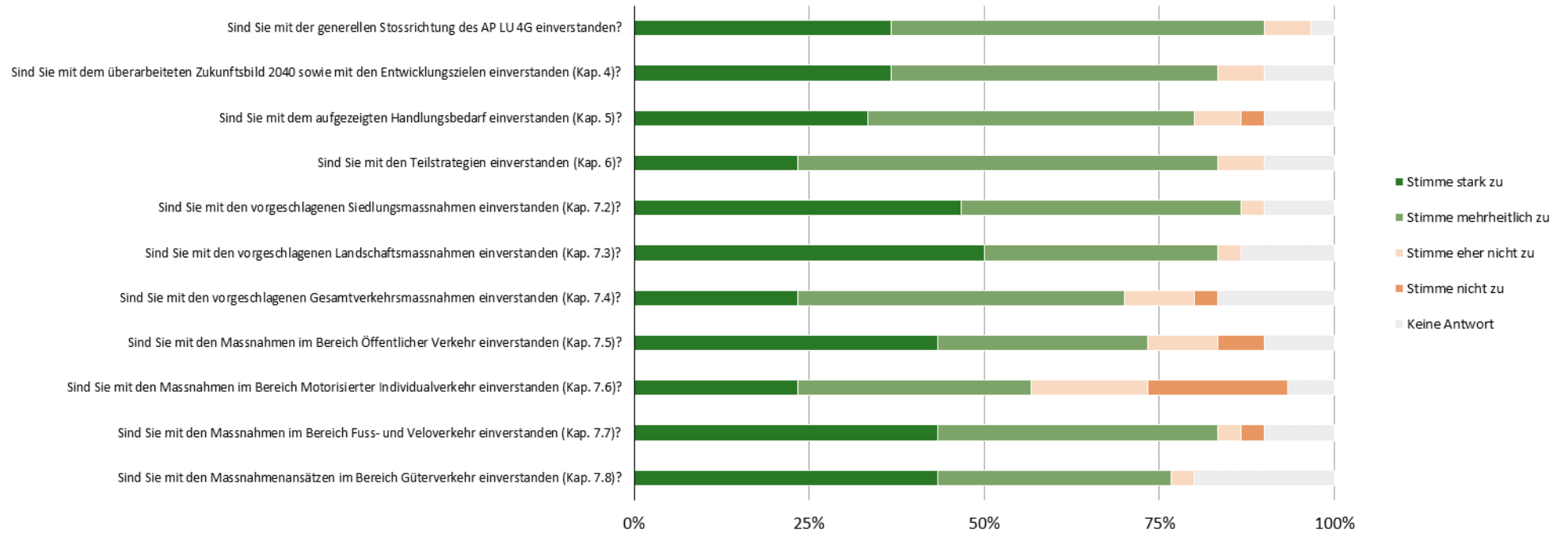
Vom 4. September bis zum 2. November 2020 hat der Kanton Luzern zusammen mit LuzernPlus die digitale öffentliche Mitwirkung für das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation (AP LU 4G) durchgeführt. Während dieser Mitwirkungsphase konnten sich alle Interessierten zum Entwurf des Agglomerationsprogramms äussern. Insgesamt sind 49 Eingaben mit 476 Anträgen eingegangen. Die Teilnehmende sind nachfolgend aufgeführt:

Gemeinden	Kantonale Fachstellen	Parteien	Organisationen/Verbände / TU / Firmen	Private
Adligenswil	Amt für Raum und Verkehr (ARV) Kanton Zug	Grüne Kanton Luzern	BirdLife Luzern	Bernet Daniela
Buchrain	Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kt AG Abteilung Verkehr	FDP. Die Liberalen Luzern	Elterngroupe Malters	Burri-Köppel Hans Peter
Dierikon	Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz	FDP.Die Liberalen Horw	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	Estermann Alex
Ebikon	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	SVP Kriens	KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern	Geiser Dominik
Emmen			Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	Genhart Otto
Gisikon			Pro Bahn Zentralschweiz	Naef Marco
Honau			Pro Velo Kt. Luzern	Steffen Ursi
Horw			VCS Sektion Luzern	Zimmermann Markus
Inwil			Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	
Küssnacht am Rigi			Verein BaBeL	
Malters			Verkehrsverbund Luzern	
Meggen			WWF Luzern	
Neuenkirch			SBB AG	
Root			Verkehrsbetriebe Luzern AG	
Rothenburg			CKW AG	
Stadt Kriens				
Stadt Luzern				
Vitznau				

## 2. Gesamteindruck

Von den 49 Teilnehmenden haben 30 an der im E-Mitwirkungstool vorhandene Umfrage teilgenommen. Die grafische Zusammenfassung der entsprechenden Antworten ist aus der untenstehenden Abbildung ersichtlich:

**Abbildung 1: Auswertung Gesamteindruck Entwurf AP LU 4G**



### 3. Schwerpunktthemen / wichtige Anträge und Umgang damit

- **Spange/Reussportbrücke/Basisausbau** (teilweise Ablehnung/kritische Haltung)  
*=> Im Agglomerationsprogramm ist der aktuelle Stand zur Überprüfung der Spange Nord dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahmen zum Basisausbau (Kreuzstutz und Kasernenplatz) werden neu wie die Reussportbrücke in die C-Liste aufgenommen (statt B-Liste).*
- **Bypass** (Ablehnung durch Umweltorganisationen und Grüne)  
*=> Keine Anpassungen im AP LU 4G. Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms.*
- **Busbevorzugung/Verkehrsmanagement** (Wichtigkeit des Themas, korridorbezogene Betrachtung, Vorantreiben der Massnahmen und neue Massnahmen)  
*=> Die Notwendigkeit von korridorbezogenen Betrachtungen ist im Kap. Handlungsbedarf ÖV aufgeführt. Im Kapitel Teilstrategie wird neu im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.*
- **Tempo 30** (Forderung von Massnahmen)  
*=> Signalisation und Markierung ist nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramm. Die Gemeinden können betreffend Tempo 30 auf Kantonsstrassen entsprechende Gesuche bei der Dienststelle vif einreichen. Ein entsprechender Hinweis wird im Agglomerationsprogramm aufgenommen.*
- **Lärm** (Massnahmen nötig, Thema z.T. in Zusammenspiel mit Tempo 30)  
*=> Im Kapitel Handlungsbedarf (Gesamtverkehr) wird eine Ergänzung zum Thema Lärm vorgenommen und darauf hingewiesen, dass bei der Lärmproblematik noch verschiedene Punkte offen sind (ausstehender Bundesgerichtentscheid).*
- **Bauphase DBL/Bypass** (Massnahmen in dieser Phase nötig)  
*=> Im Kapitel Teilstrategie Gesamtverkehr wird unter dem verbleibenden Handlungsbedarf aufgeführt, dass Gesamtverkehrsmassnahmen und flankierende Massnahmen für die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit der Grossprojekte Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern bis zur Erarbeitung des AP LU 5G zu definieren und anschliessend rechtzeitig umzusetzen sind.*

- **Strategisches Arbeitsgebiet (SAG) Inwil** (Kontroverse Haltung Gemeinde vs Umweltorganisationen)  
*=> Keine Anpassungen im AP LU 4G. Die Festlegung dieses Gebiets als SAG und der Umgang damit ist im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplans – im Kontext aller SAG im Kanton Luzern und unter Berücksichtigung der verschiedenen Herausforderungen – zu überprüfen bzw. zu definieren.*
  
- **Schlüsselareale Neueinzonungen aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter ÖV-Erschliessung** (Ablehnung durch Umweltorganisationen und Grüne)  
*=> Keine Anpassungen im AP LU 4G. Gerade im Kern der Agglomeration mit sehr guter ÖV- und FVV-Erschliessung sowie Konzentration an Versorgungseinrichtungen kann es bei überkommunalem Bedarf zweckmässig sein, die Bauzone massvoll zu ergänzen. Die im Agglomerationsprogramm aufgezeigten potenziellen Schlüsselareale an gut erschlossener Lage können erst eingezont werden, wenn ein überkommunaler Bedarf ausgewiesen werden kann.*
  
- **MOCA-Ziele** (Anpassungsvorschläge)  
*=> Insbesondere die MOCA-Ziele zu Einwohnern und Arbeitsplätzen nach ÖV-Güteklassen werden aufgrund aktueller Daten überprüft und angepasst.*

## **4. Anträge**

Nachfolgend sind die detaillierten Anträge sowie der Umgang damit aufgeführt. Die Anträge sind nach den Teilnehmenden sortiert (siehe auch Liste im Kapitel 1).

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5808	Gemeinde Adligenswil	S-2.8-4A Adligenswil, Arealentwicklung Dorfkern	Merkmale: Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 (nicht 2024 - 2027)  Planungsstand: Erarbeitung Bebauungsplan (2025/2026) (nicht 2020/2021)  Nächste Schritte: Beginn Realisierung: ab 2028 (nicht ab 2021)	Aufgrund einer Prioritätenverschiebung wird das Projekt später zur Umsetzung kommen.	Wird angepasst.	Aufnahme
6246	Gemeinde Buchrain, Abteilung Bau	Kurzfassung	Die Anliegen der Gemeinde Buchrain sind bereits aufgenommen worden, weshalb wir auf weitere Forderungen verzichten.	Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit zur Mitwirkung.	-	Zur Kenntnisnahme
5915	Gemeinde Dierikon	FVV-2 FVV, Einzelmassnahmen A-Horizont	Velo Hangweg Rontal aufnehmen	Dringendes Anliegen welches nicht auf AP5 warten kann. Strategische Massnahme zur Verlagerung des Verkehrs.	Da mittlerweile eine Vertiefungsstudie zu diesem Projekt vorliegt kann die Massnahme aufgenommen werden.	Aufnahme
5912	Gemeinde Dierikon	FVV-2.1-4A K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	Die lange geforderte sichere Querung im Bereich des Rontaler Höhenweges ist zu integrieren.	Deutlich mangelhafte Sicherheit für Querende. Raserstrecke.	Ist Bestandteil Kantonsstrassenprojekt gemäss Bauprogramm und AP.	Zur Kenntnisnahme
5914	Gemeinde Dierikon	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Zu Seite 102 Mitwirkungsbericht. Aufnahme eines neuen Knotens K17 Burenhof in den AP4 und das Strassenbauprogramm.	Keine kommunale Aufgabe. Von grosser regionaler Bedeutung. Deutliche Optimierung des Verkehrsflusses.	Ist eine best. Einmündung einer Gemeinde- oder Privatstrasse in die Kantonsstrasse. Kommunales Anliegen - aus dem ein Bauvorhaben Dritter auf der Kantonsstrasse realisieren würde - ein solches Vorhaben müsste der Kantonsrat als Bauvorhaben Dritter (BVD) in ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufnehmen. Kosten BVD z.L. Dritter sofern das Vorhaben ins Bauprogramm aufgenommen wird.	keine Aufnahme
7212	Gemeinde Ebikon	ÖV-7 Busbevorzugung	Siehe Beilage	Siehe Beilage	Der separat an den Regierungsrat gerichtete Brief wird entsprechend separat behandelt.	Zur Kenntnisnahme
5568	Gemeinde Emmen	3.3.5. Verkehrsmanagement	Frühzeitiger Einbezug der betroffenen Gemeinden	Der Gemeinderat begrüsst, dass das Projekt von Seiten Kanton derzeit gestartet wird, da es für die Gemeinde Emmen eine hohe Priorität hat. Um die Anliegen der betroffenen Gemeinden in das Projekt aufzunehmen, erwarten wir einen frühzeitigen Einbezug aller betroffenen Gemeinden.	Ist Bestandteil der Projektorganisation	Zur Kenntnisnahme
5546	Gemeinde Emmen	3.4.4. Entwicklungstrends öffentlicher Verkehr	RE-Halt Rotenburg Dorf	Der Entscheid des Verbundrats nimmt der Gemeinderat Emmen mit Bedauern zur Kenntnis. Der Entscheid ist unverständlich, da eine Verlagerung des MIV zugunsten des ÖV angestrebt wird, so wie es unter anderem im vorliegenden Agglomerationsprogramm 4. Generation festgehalten ist. Ein Angebot an einem Ort zu schaffen, in welchem die Nachfrage, wenn überhaupt, erst in Jahren vorhanden ist, ist nicht nachvollziehbar.	vgl. Argumente Verbundrat im Schreiben vom 26.03.2020 an den Gemeinderat Emmen	Zur Kenntnisnahme
5565	Gemeinde Emmen	GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	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. Die Kosten müssen daher für die ganze Strassenraumgestaltung (Fassade zu Fassade) kalkuliert werden. Wird lediglich der Bereich des Strassengrundstücks umgestaltet, wird dem erkannten Handlungsbedarf nicht genügend Rechnung getragen.	Die Projektabgrenzung entspricht dem StrG. Die Bestandteile der Strasse sind im StrG bestimmt. Ab Hinterkante Trottoir obliegt die Zuständigkeit nicht dem Strasseneigentümer. Sind sämtliche Kosten von Fassade zu Fassade in den Gesamtkosten zu berücksichtigen, ist ein entsprechender Kostenteiler mit Kosten z.L. Dritter zu bestimmen.	Zur Kenntnisnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5566	Gemeinde Emmen	GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	Die Klammer "Exkl. Bushof" beim Sprengiplatz ist zu streichen.	Ursprünglich war neben Sprengiplatz ein separater Bushof im Bereich des heutigen Schulhauses angedacht, entsprechende Massnahmen für den Bushof waren im AP LU 2G aufgeführt. Gemäss heutigem Stand ist kein separater Bushof mehr vorgesehen, die Bushaltestellen sollen am Sprengiplatz in den Strassenraum integriert werden (Busbuchten, auf Fahrbahnhaltestellen ist in jedem Fall zu verzichten). Die Kosten für die notwendigen Bushaltestellen sind demzufolge dazu zurechnen. Die Klammer "Exkl. Bushof" ist zu streichen.	Der Bushub ist nicht Bestandteil des Vorhabens. Die Klammer kann gelöscht werden.	Aufnahme
5548	Gemeinde Emmen	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	420 m Perrons	Damit der Durchgangsbahnhof Luzern und der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ihren vollen Nutzen entfalten können, müssen zukünftig Interregio bzw. Intercity Züge in Emmenbrücke halten können. Aufgrund der Länge dieser Züge müssen die Perrons eine Länge von 420 m aufweisen.	Dieses Anliegen ist in der Projektierung zum Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke einzubringen. Die Perronlängen haben Auswirkungen auf die Gestaltung des Bahnhofsumfelds. Eine entsprechende Abwägung ist vorzunehmen.	teilweise Aufnahme
5552	Gemeinde Emmen	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Optimale Anbindung der umliegenden Quartiere für den Fuss- und Veloverkehr	In der Ausgangslage / Zielsetzung wird bereits erwähnt, dass das Umfeld des Bahnhofs Emmenbrücke optimal mit dem Bahnhof verzahnt werden soll. Der Gemeinde Emmen ist es ein grosses Anliegen, dass die Erreichbarkeit der umliegenden Quartiere, insbesondere vom Meierhöfliquartier, für den Fuss- und Veloverkehr verbessert wird. In der Zielsetzung ist der Fuss- und Veloverkehr explizit zu erwähnen.	Die optimale Vernetzung des Bahnhofs mit dem Umfeld ist anzustreben.	Aufnahme
5556	Gemeinde Emmen	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Optimale Verknüpfung Bahn - Bus (Busbahnhof) mittels direkten Perron Zugängen	Gemäss ersten Aussagen der SBB gegenüber der Gemeinde Emmen ist eine Verbesserung der heutigen Situation bezüglich der Verknüpfung Bahn - Bus (Busbahnhof) mittels direkten Perron Zugängen sehr kostspielig und aus Sicht der SBB nicht zwingend notwendig. Die heutigen Umsteigewege sind unbefriedigend, insbesondere für Personen mit einer körperlichen Behinderung. Im Hinblick der Förderung des ÖV ist es zwingend notwendig, dass diese unbefriedigende Situation verbessert wird, und nicht lediglich aus <u>Kostengründen nicht weiterverfolgt wird.</u>	Dieses Anliegen ist in der Projektierung zum Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke einzubringen. Die optimale Vernetzung des Bahnhofs mit dem Umfeld ist anzustreben.	teilweise Aufnahme
5562	Gemeinde Emmen	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Direkte Perron Zugänge von Seiten Bahnhofstrasse und Schützenmattquartier	Gemäss den ersten Entwürfen der SBB ist der Ausbau auf vier Gleise mit zwei Mittelperrons geplant. Aus städtebaulicher Sicht sind keine direkten Perron Zugänge von Seiten der Bahnhofstrasse und des Schützenmattquartiers eine klare Abweisung des Bahnhofs gegenüber dem Umfeld. Durch zwei Mittelperrons wird der Bahnhof isoliert und verbindet sich nicht mit dem nahen Umfeld. Räumlich und funktional gesehen wäre dies verheerend. Daher soll bereits auf Stufe Agglomerationsprogramm festgehalten werden, dass von Seiten Bahnhofstrasse und Schützenmattquartier direkte Perron Zugänge notwendig sind.	Dieses Anliegen ist in der Projektierung zum Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke einzubringen. Die optimale Vernetzung des Bahnhofs mit dem Umfeld ist anzustreben.	teilweise Aufnahme
6229	Gemeinde Gisikon	3.6.5. Verleihsysteme Veloverkehr	Der Bedarf je Gemeinde und die Bedürfnisse deren Bürgerinnen und Bürger muss für die Evaluation eines neuen Verleihsystems Veloverkehr zwingend abgestimmt werden.	Gerade für Gemeinden an Hanglagen (wie Gisikon) ist es essentiell, dass ein künftiges Verleihangebot E-Bikes sowie entsprechenden Ladestationen vorsieht. Konventionelle (Nicht-) E-Bikes machen in hangexponierten Gemeinden keinen Sinn bzw. finden kein Bedürfnis in der Bevölkerung.	Es ist nicht Aufgabe des AP Verleihsysteme zu definieren.	Zur Kenntnisnahme
6235	Gemeinde Gisikon	5.3. Gesamtverkehr	Das Gesamtverkehrskonzept muss hinsichtlich Nutzen, Ertrag und Finanzierbarkeit für die betroffenen/ involvierten Gemeinden geprüft werden.	Die Gemeinde Gisikon steht hinter den Grobzielen des GVK. Die Massnahmen und vor allem deren Finanzierung muss jedoch frühzeitig(er) und transparent(er) definiert bzw. kommuniziert sein. Es gilt gerade für Kleingemeinden wie Gisikon, einen fairen und vernünftigen Finanzierungsschlüssel zu definieren. Wenn der Nutzen für die Gemeinde gering ist, die Kosten jedoch im Verhältnis hoch, besteht die Gefahr, dass die Bevölkerung das Projekt nicht mittragen wird bzw. die Gemeinde die Kosten nicht (mit-)tragen kann.	Die Finanzierung im Rahmen des GVK wird nicht im AP geregelt.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6239	Gemeinde Gisikon	5.4. Öffentlicher Verkehr	Busverlängerung Linie 23 bis nach Bahnhof Rotkreuz Nord oder Süd	Die Buslinie 23 führt seit knapp einem Jahr bis nach Gisikon-Weitblick, womit für Pendlerinnen und Pendler endlich eine Anschlusslücke bis zum S-Bahnhof Gisikon-Root geschlossen wurde. Die Bus-Verbindung nach Rotkreuz Bahnhof (Bahn-Anschluss nach Zug/Zürich) ist aber nach wie vor pendent. Jahrelang wurde argumentiert, dass diese Verbindung mit dem Ausbau des 15-Minuten-Takts der S1 von Luzern nach Rotkreuz/Baar obsolet sei. Jetzt wo aber klar ist, dass dieser 15-Minuten-Takt in den nächsten 15 Jahren aufgrund der Abhängigkeit zum Tiefbahnhof Luzern und dem Zimmerberg-Tunnel nicht realistisch ist, fordern wir endlich die Schliessung (letzte Meile) der Buslücke mit der Linie 23 bis nach Rotkreuz (mit Haltestelle in Honau-Dorf). Entsprechende Gespräche wurden mit Rotkreuz/Risch bereits geführt; das Interesse an dieser Verbindung ist auch für sie unbestritten da.	Zwischen Gisikon und Rotkreuz verkehrt die Linie 110 zu HVZ im 30'-Takt. Diese Linie wird laufend ausgebaut. Eine Verlängerung der Linie 23 ergibt hauptsächlich zeitgleichen Parallelverkehr, wie verschiedentlich bereits aufgezeigt, und sorgt für unerwünschte Verlagerungen von der S-Bahn zum Bus. Die Situation wird periodisch neu beurteilt. Fürs APLU 4G ist die Frage nicht relevant, da die für eine allfällige Verlängerung notwendigen Infrastrukturen im APLU 4G Perimeter bereits bestehen.	keine Aufnahme
6245	Gemeinde Gisikon	6.7. Fuss- und Veloverkehr	Ausbau bzw. Weiterführung Fuss- und Fahrradweg entlang des Reusswegs-Süd Gisikon-Honau-Rotkreuz-West	Es besteht heute eine Lücke für Fussgänger und Velofahrer entlang des Reussufers Süd von der Reussbrücke (Hotel Garni/Restaurant Tell) bis fast zur Autobahnbrücke Rotkreuz-West. Der bestehende, enge und nicht unterhaltene Trampelpfad wird zwar von der Bevölkerung rege genutzt, stellt aber im heutigen Zustand eher eine Gefahr als ein Vergnügen dar. Diese Lücke zu schliessen, würde für das Erholungsgebiet entlang des Reussufers-Süd für Fussgänger und Velofahrer gleichermaßen einen Mehrwert generieren. Sie würde zudem eine naturnahe Alternative zum Fuss-/Fahrradweg entlang der viel befahrenen Hauptstrasse Gisikon-Honau-Rotkreuz bieten. Entsprechende Gespräche wurden mit Rotkreuz/Risch bereits geführt; das Interesse an diesem Weg ist auch für sie unbestritten da.	Hinweis wird im Kap. 6.7 beim verbleibenden Handlungsbedarf aufgenommen. Die Planung liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.	teilweise Aufnahme
5043	Gemeinde Honau	3.6.5. Verleihsysteme Veloverkehr	Die Bedürfnisse und der Bedarf der Gemeinden mit einem Verleihsystem Veloverkehr müssen geprüft werden.	Insbesondere in Gemeinden mit Wohnlagen am Hang sind ältere Fahrräder nicht oder nur teilweise nutzbar. Ausserdem sind solche Verleihsysteme für kleinere Gemeinden, wie Honau, in Abwägung mit dem erwarteten Nutzen sehr kostenintensiv.  Die Umsetzung von Sharing-Modellen durch die öffentliche Hand ist zudem als kritisch zu betrachten. Ähnliche Projekte im Kanton Zug mussten eingestellt werden.	Es ist nicht Aufgabe des AP Sharing-Modelle zu definieren.	Zur Kenntnisnahme
5044	Gemeinde Honau	5.3. Gesamtverkehr	Gesamtverkehrskonzepte müssen nochmals überprüft werden unter Abwägung von Nutzen und Ertrag.	GVK verstehen wir als wegweisendes Projekt. Die Gemeinde Honau kann hinter den Grobzielen stehen, doch ist es hier sehr wichtig, Massnahmen und Finanzierung genau zu definieren, damit diese nachvollziehbar sind. Ausserdem finden wir es wichtig vorhandene Infrastrukturen zu nutzen und wenn nötig (bei Bedarf) auszubauen. Ausserdem sind hier faire Finanzierungen (d.h. pro Kopf-Beiträge ohne Sockelbeiträge) zu beschliessen. Bei solchen Projekten, bzw. bereits bei Planungskosten sind für die Gemeinde Honau 3 - 4 x höhere Kosten pro Einwohner als in einer K5-Gemeinde zu rechnen. Dies verunmöglicht uns eine solche Grosskooperation.  Ergänzung: 3-4x höhere Kosten bei oftmals unattraktiverer Erreichbarkeit / höherer räumlicher Distanz	Die Finanzierung im Rahmen des GVK wird nicht im AP geregelt.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5045	Gemeinde Honau	5.4. Öffentlicher Verkehr	Defizite im Busnetz der Agglomeration beheben, bzw. genügende Verknüpfungen an Bahn- und Bushaltestellen gewährleisten	Die Gemeinde Honau wünscht eine Verlängerung der Buslinie Nr. 23 bis nach Rotkreuz, um das Busnetz zu verdichten und auch genügende Verknüpfung an Bahn- und Bushaltestelle zu gewährleisten.  Beim Ausbau der ÖV Achse durch das Rontal ist zu berücksichtigen, dass eine Anbindung an den Kanton Zug vielfältige Chancen für alle Luzern-Ost Gemeinden bietet. Eine Verlängerung der Buslinie 23 dient prioritär nicht der Erschliessung von Honau, im Zentrum steht vielmehr die Anbindung des Rontals an Rotkreuz und den Kanton Zug.  Robert Litschi: Eine Erweiterung der Buslinie bis nach Rotkreuz würde die Attraktivität des Rontals erheblich vergrössern. Zudem zahlt die Gemeinde an an den ÖV, ohne irgendwie profitieren zu können.	Zwischen Honau und Rotkreuz verkehrt die Linie 110 zu HVZ im 30'-Takt; Honau profitiert sowohl von dieser Linie wie auch vom Endhalt Weitblick der Linie 23 in fussläufiger Distanz. Die Linie 110 wird laufend ausgebaut. Eine Verlängerung der Linie 23 ergibt hauptsächlich zeitgleichen Parallelverkehr, wie verschiedentlich bereits aufgezeigt, und sorgt für unerwünschte Verlagerungen von der S-Bahn zum Bus. Die Situation wird periodisch neu beurteilt. Fürs APLU 4G ist die Frage nicht relevant, da die für eine allfällige Verlängerung notwendigen Infrastrukturen im APLU 4G Perimeter bereits bestehen.	keine Aufnahme
5046	Gemeinde Honau	5.6. Fuss- und Veloverkehr	Lückenhaftes Veloverkehrsnetz, v.a. zwischen den vier Zentren der Agglomeration mit vorhanden Infrastruktur erschliessen.	Aufgrund von ressourcensparenen Massnahmen schlagen wir vor vorhandene Infrastrukturen zu erschliessen.  Vorschlag: Vorhandene Infrastrukturen werden mit verhältnismässigen, ressourcenoptimierten Massnahmen aufgewertet und optimiert.  Robert Litschi: Insbesondere der Veloveg nach Rotkreuz ist sehr beliebt und muss unterhalten und allenfalls aufgewertet werden. Allenfalls ist eine Weiterführung bis nach Gisikon an der Strasse zu prüfen.	Im Massnahmenpaket FVV sind neben neue Netzelemente verschiedene Optimierungen bestehender Fuss- und Veloverbindungen enthalten. Hinweis betr. Veloweg Richtung Rotkreuz wird beim verbleibenden Handlungsbedarf (Kap. 6) aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5048	Gemeinde Honau	6.7. Fuss- und Veloverkehr	GVK überprüfen auf Machbarkeit und Ressourcen.	Begründung ist wie bereits oben unter Punkt 5.3 beschrieben.	--	Zur Kenntnisnahme
5042	Gemeinde Honau	LE-4 Landschaftsentwicklungskonzepte	Vorhandene Ressourcen nutzen und keine neuen Projekte (Projektleiter usw.) schaffen.	Projekte in letzten Jahren haben gezeigt, dass man bevor man den Bedarf in den Gemeinden an- und abgefragt hat, zuerst eine Vertiefungsanalyse, Projektierung mit Aussenressourcen geschaffen hat.	Es geht darum, die Massnahmen, welche bereits als Daueraufgaben in den früheren Generationen definiert wurden voranzutreiben.	Zur Kenntnisnahme
5047	Gemeinde Honau	ÖV-1 Bahninfrastruktur ausbauen	Neuerschliessungen sowie eine allfällige Anpassung der S-Bahnhaltestellen im nördlichen Rontal sind unbedingt zu prüfen.	Um das nördliche Rontal im ÖV-Bereich attraktiver zu gestalten, ist hier eine Neuerschliessung in Betracht zu beziehen.	Die Prüfung von allfälligen neuen oder verschobenen S-Bahn-Haltestellen ist im Rahmen des Ausbaus 2040 vorgesehen. Wichtig ist hierbei nicht nur die Betrachtung der lokalen Wirkung, sondern auch der Gesamtwirkungen im entsprechenden Bahnkorridor. Eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle verursacht bspw. Einschränkungen in der Streckenkapazität (d.h. es können weniger Züge verkehren) und Reisezeitverlängerungen für Durchreisende. Im APLU 4G werden aufgrund der noch nicht vorhandenen Prüfergebnisse und des langen Zeithorizonts keine zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen aufgenommen.	Zur Kenntnisnahme
5656	Gemeinde Horw	Kurzfassung	Siehe angefügte Datei	Siehe angefügte Datei	-	Zur Kenntnisnahme
6083	Gemeinde Inwil	5.1. Siedlung	Das SAG Schweissmatt, Inwil, ist im kantonalen Richtplan zu belassen.	Wenn die Strategie der strategischen Arbeitsgebiete beibehalten werden soll, ist das SAG Schweissmatt, Inwil, prioritär zu behandeln. Die geäusserten Bedenken beziehen sich nicht explizit auf das SAG Schweissmatt sondern treffen auf alle SAG Gebiete zu. Die Bereitschaft der Grundeigentümer die notwendigen Vorleistungen zu tätigen ist ein grosser Vorteil gegenüber anderen Gebieten.	Die Festlegung dieses Gebiets als SAG und der Umgang damit wird im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplans – im Kontext aller SAG im Kanton Luzern und unter Berücksichtigung der verschiedenen Herausforderungen – überprüft bzw. definiert.	Zur Kenntnisnahme
4858	Gemeinde Inwil	FVV-3.3-4A Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	Die Massnahme wird unterstützt. Der Baubeginn ist dringend vorzuziehen.	Neben den bereits enthaltenen Begründungen bitten wir Sie zu beachten, dass die Kinder aus dem Gebiet Mettlen (Gemeinde Eschenbach) die Unterstufe (KiGa bis 6. Klasse) in Inwil besuchen. Der Schulweg führt zwangsläufig entlang der Kantonsstrasse. Da die Fahrbahn und der Gehweg sehr schmal sind und es sich bei der K16 um eine stark befahrene Strasse handelt, stellt dies ein Sicherheitsrisiko dar. In diesem Zusammenhang ist auch eine Optimierung des Verkehrsflusses sowie eine ÖV-Priorisierung beim Knoten Oberhofen zu realisieren.	Das Vorhaben ist im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für Kantonsstrassen im Topf B (Plan Nr. 131) enthalten. Im AP ist es deshalb in der A-Liste enthalten.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6006	Gemeinde Inwil	FVV-4.3-4B Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	Der kommunizierte Baubeginn (2026) ist zwingend einzuhalten.	Der Langsamverkehr gewinnt mit der zunehmenden Überlastung des Strassennetzes durch den MIV immer mehr an Bedeutung. Durch elektrisch unterstützte Fahrzeuge wird die Radverkehrsverbindung Seetal (Wohen) und Rontal (Arbeiten resp. Anschluss an ÖV an der Y-Achse bzw. Luzern-Zürich) weiter an Bedeutung gewinnen und so da Strassennetz entlasten. Damit dies möglich wird, muss die Infrastruktur entsprechend vorhanden sein. Mit der heutigen Lösung können die Bedürfnisse in punkto Sicherheit und Optimierung der Verkehrsströme nur ungenügend gedeckt werden.	Gemäss Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonsstrassen ist das Vorhaben im Topf C mit Planungsbeginn in der Programmperiode 2023 - 2026 (Plan Nr. 252). Ein Baubeginn vor 2027 ist wenig realistisch.	keine Aufnahme
5999	Gemeinde Inwil	FVV-6.1-4C Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen	Die örtlichen Gegebenheiten müssen bei der Planung berücksichtigt werden.	Ein Ausbau des Rad- und Gehwegnetzes wird generell begrüsst. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass im betroffenen Strassenabschnitt die Höchstgeschwindigkeit bereits heute nicht eingehalten wird. Eine reine Verbreiterung des Strassenraums würde die durchschnittliche Geschwindigkeit weiter erhöhen. Begleitmassnahmen sind zwingend zu berücksichtigen.	Dimensionierung Strassenquerschnitt ist Aufgabe der Planung.	Zur Kenntnisnahme
6005	Gemeinde Inwil	GV-3.4-4B Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV	Der Vermeidung von Ausweichverkehr vom Hochleistungsstrassennetz ist eine hohe Beachtung zu schenken.	Bei einer Überlastung des Hochleistungsstrassennetzes wird die Ortsdurchfahrt von Inwil als Ausweichroute missbraucht. Dies führt vor allem zu den Hauptverkehrszeiten am Abend zu einer hohen Verkehrsbelastung resp. zu einer Überlastung der Kantonsstrasse. Um das Verkehrsaufkommen künftig zu bewältigen muss die Kapazität auf dem Nationalstrassennetz erhöht werden (Bypass) sowie eine grössere Verlagerung zum öffentlichen Verkehr erfolgen. Zudem ist die weitere Abstimmung der Entwicklung im Seetal auf das Strassennetz bzw. Anbindung an das Nationalstrassennetz (Kreuzung Oberhofen, Seetal Talstrasse bzw. Umfahrung Eschenbach) stärker zu gewichten.	Aufgabe von ZUMOLU. Die Zuständigkeit Nationalstrassen obliegt dem Bund. Im aktuellen Bauprogramm und AP sind bereits Vorhaben enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6001	Gemeinde Inwil	GV-5.6-4B Inwil, Ortsdurchfahrt	Die Massnahme ist in den A-Horizont zu verschieben. Die Planungsarbeiten sind zu priorisieren und mit der Überbauung Schützenmatt (vgl. S2.9-4A) im Jahr 2024 ausführen.	Eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Inwil wird begrüsst. Eine abschnittsweise (z.B. ab Schulareal bis Kirche) Verkehrsberuhigung mit einer Tempo 30 Zone wird begrüsst. In diesem Bereich sind diverse Querungsbedürfnisse vorhanden. Besonders im Bereich der Schulanlage könnte so die Schulwegsicherheit massiv erhöht werden. Da die Ortsdurchfahrt Inwil bei einer Überlastung des Nationalstrassennetzes regelmässig als Umfahrungsstrasse missbraucht wird, ist ein hoher Handlungsbedarf vorhanden. Die Massnahmen sind mit der Überbauung Schützenmatt (vgl. S-2.9-4A) zu koordinieren.	Das Vorhaben ist im aktuellen Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019-2022 im Topf C mit Planungsbeginn in der Programmperiode 2023-2026 enthalten. Ein Baubeginn ist vor 2028 wenig realistisch.	Zur Kenntnisnahme
6007	Gemeinde Inwil	LE-3 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume	Realisierung Fussgängerbrücke Reuss zwischen Gisikon/Root und Buchrain.	Um das Naherholungsgebiet Reuss weiter aufzuwerten, wäre die Realisierung einer Fussgängerbrücke zwischen Gisikon/Root und Buchrain wünschenswert. Mit einer solchen Querungsmöglichkeit können die Naherholungsgebiete auf der nördlichen und südlichen Flussseite verbunden werden. Zudem könnten mit dieser Massnahme die Naturschutzgebiete auf beiden Seiten entlastet werden, da die Besucherströme besser auf die jeweilige Flussseite geleitet werden können.	Wird beim verbleibenden Handlungsbedarf für spätere Generationen aufgenommen (Kap. 6.7 FVV). Zurzeit liegen für die Aufnahme einer konkreten Massnahme noch zu wenig Angaben vor.	teilweise Aufnahme
6000	Gemeinde Inwil	ÖV-10-4A Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	Der geplante Baubeginn (ca. 2026) ist einzuhalten.	Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter zu steigern, sind komfortable Erschliessungen und Umsteigemöglichkeiten wichtig. Die Bushaltestelle beim Knoten K65/K65c wurde bereits vor mehreren Jahren in Aussicht gestellt und der Bevölkerung so vermittelt.	Aktuell wird die verkehrliche Situation beim Autobahnanschluss und dem Zubringer Rontal geprüft. Die Ergebnisse werden im Frühling 2021 präsentiert.	Zur Kenntnisnahme
5998	Gemeinde Inwil	S-2.9-4A Inwil, Schützenmatt	Die Aufwertung des Strassenraums (vgl. GV-5.6) soll mit der Bebauung des Areals Schützenmatt koordiniert und allfällige Synergie genutzt werden.	Die Realisierung des Areals Schützenmatt ist in zwei Etappen für die Jahre 2024 und 2027 (jeweils Baustart) geplant. Mit dem Bebauungsplanverfahren wird eine hochwertige Überbauung sichergestellt, welche auch die Anknüpfung an die bestehende Quartiere sowie ans Kantonsstrassennetz berücksichtigt. Die Massnahmen am Kantonsstrassennetz sind mit dem Projekt Schützenmatt zu koordinieren.	Das Vorhaben ist im aktuellen Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019-2022 im Topf C mit Planungsbeginn in der Programmperiode 2023-2026 enthalten. Ein Baubeginn ist vor 2028 wenig realistisch.	Zur Kenntnisnahme
6302	Bezirksverwaltung Küssnacht am Rigi	S-1 Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen, insbesondere Siedlungsentwicklung nach innen	Küssnacht, Bahnhof Immensee, Buszufahrt	Die Zufahrt zum Bahnhof Immensee ist ungenügend. Die Ein-/Ausfahrt Artherstrasse (Kantonsstrasse) ist unübersichtlich. Da ab Dezember 2020 eine neue Busverbindung nach Rotkreuz in Betrieb genommen wird, fordert das Tiefbauamt Kanton SZ einen Ausbau der Zufahrt.	Die Massnahme ist vor 2024 umzusetzen und wird somit nicht ins Agglomerationsprogramm aufgenommen (A-Liste 2024-2027).	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6272	Gemeinde Malters	3.2.2. Schutzgebiete und Vernetzungsachsen	Der Wildtierkorridor im Gebiet Spahau, Gde Malters, ist zu verlegen. Mit entsprechenden Massnahmen und Ergänzungen ist dieser Korridor tiergerecht zu gestalten. Ein technischer Bericht mit Lösungsansätzen liegt bereits vor. Die Umsetzung muss zeitnah erfolgen.	Die ortsansässigen Unternehmen sollen die Möglichkeit erhalten sich positiv zu entwickeln.	Der Vorprüfungsbericht des BUWD vom 19.12.2019 zu einer allfälligen Zonenplananpassung im Gebiet Spahau ist sehr klar und lässt keine Verkleinerung der Freihaltezone des Wildtierkorridors zu.	keine Aufnahme
6265	Gemeinde Malters	3.3.2. Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) inkl. MOCA-Indikator Nr. 1	Der Begriff Stadtkordon (S. 52) ist nicht klar definiert. Es handelt sich um eine Gebietsabgrenzung. Diese Gebietsabgrenzungen sind in den Karten nicht erkennbar.	Wenn man einen Stadtkordon beschreibt, muss klar sein, was damit ausgesagt werden soll. Ausserdem sollte eine solche Gebietsbeschreibung in den Karten ersichtlich sein.	Entsprechende Fussnote wird ergänzt. Diese Gebietsabgrenzung wird u.a. im Monitoring Gesamtverkehr Luzern verwendet.	teilweise Aufnahme
6266	Gemeinde Malters	A4. Liniennetzpläne	Nachdem die Gemeinde Malters neu als Agglomerationsgemeinde gilt, muss die Gemeinde Malters neu in die Tarifzone 10 eingeteilt werden. Die heutige Zone 23 ist nicht mehr nachvollziehbar.	Die Gemeinde ist Agglomerationsgemeinde und ist gleich zu behandeln wie die übrige Agglomeration. Die Einteilung in die Zone 23 ist heute willkürlich.	Die Zoneneinteilung richtet sich nicht nach dem Kriterium "Teil der Agglomeration", sondern nach der Distanz. Auch andere Agglomerationsgemeinden wie Dierikon, Root, Udligenswil und Küsnacht am Rigi sind nicht Teil der Zone 10. Die Tariflandschaft wird periodisch überprüft. Das Anliegen ist nicht relevant fürs APLU 4G.	keine Aufnahme
6268	Gemeinde Malters	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	Die Velowegverbindungen sind nicht vollständig eingezeichnet. - Die Velowegverbindung beim Renggloch, Abzweigung Malters, wird zur Rengg aufgezzeigt. Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass der Veloweg bis zum Ortsteil Blatten durchgängig erstellt wird.	Sichere Velowegverbindungen sind an dieser Stelle geboten. Es handelt sich um einen Unfallschwerpunkt, der unbedingt gelöst werden muss. Die Ergänzung mit einem Veloweg ist an dieser Stelle zwingend.	Abschnitt Ränggbach - Blatten ist im RRK 94 ergänzt enthalten - jedoch nicht im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonsstrassen.	keine Aufnahme
6267	Gemeinde Malters	Massnahmen Siedlung	In der Gemeinde Malters ist nur das Arbeitsplatzgebiet Industriestrasse/Werkstrasse blau eingezeichnet. Das Industriegebiet Eistrasse ist ebenfalls blau darzustellen und in die Karte aufzunehmen.	In Malters sind zwei Industriegebiete vorhanden und entsprechend in der Karte aufzuzeichnen.	Das Arbeitsgebiet Eistrasse ist viel kleiner und nicht als regionales Arbeitsplatzgebiet definiert.	keine Aufnahme
6269	Gemeinde Malters	GV-4.2-4B Malters, Anschluss Malters an K10	Die Anschlüsse der Autostrasse K10 sind umgehend umzusetzen, da die Verkehrssicherheit aktuell schlecht ist. Gleichzeitig ist bei den Ausfahrten auch die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer in die Planung miteinzubeziehen. Es sind entsprechende Massnahmen durch Fachleute zu prüfen bzw. umzusetzen.	Nach Ansicht des Gemeinderates handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt. Auch für Velofahrer und Fussgänger. Die Verkehrssicherheit ist seit längerer Zeit nicht mehr gegeben. Eine Verbesserung ist deshalb umgehend in Angriff zu nehmen.	Die Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Anschluss der Hellbühlstrasse an die K 10 in Malters ist Bestandteil des Bauprogramms 2019-2022. Der Kantonsrat hat das Vorhaben in den Topf C aufgenommen mit Start der Planung nach 2026.	Zur Kenntnisnahme
6271	Gemeinde Malters	S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten	Der Wildtierkorridor im Gebiet Spahau, Gemeinde Malters, ist zu verlegen und mit entsprechenden Massnahmen anzupassen. Ein bestehender technischer Bericht liegt vor, der die Lösungswege aufzeigt. Die Umsetzung hat zeitnahe zu erfolgen.	Die ortsansässigen Unternehmen sollen die Möglichkeit erhalten sich positiv zu entwickeln. Ausserdem kann der Wildtierkorridor naturnahe ausgebaut werden.	..	keine Aufnahme
5839	Gemeinde Meggen	Ausgangslage	Sehr geehrte Damen und Herren  Besten Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung.	Da sich die Dokumente für die Gemeinde Meggen gegenüber der Einladung zur Behördenmitwirkung zum Rohentwurf des AP LU 4G vom Frühling dieses Jahres kaum verändert haben, erlauben wir uns hiermit auf unsere Stellungnahme zum Rohentwurf zu verweisen, welche wir Ihnen im Anhang zukommen lassen.	Siehe auch Bericht Behördenmitwirkung	Zur Kenntnisnahme
5006	Gemeinde Neuenkirch	Kurzfassung	Der Gemeinderat hat beschlossen, auf eine weitere Stellungnahme zu verzichten.	Die Gemeinde Neuenkirch konnte bereits im Rahmen der Behördenmitwirkung im Frühjahr 2020 eine Vernehmlassung abgeben. Unsere Rückmeldungen wurden mit einer Ausnahme (S. 47 des Mitwirkungsberichts Behörden) aufgenommen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.	-	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6452	Gemeinde Root	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Die in unserem Mitwirkungsbeitrag verfassten Inputs wurden teilweise übernommen, teilweise wird jedoch ohne ausführliche Begründung nicht darauf eingetreten. Insbesondere die Anbindung des Gebiets LuzernOst an Rotkreuz fehlt in der Planung. Die Anbindung von öV und LV an Rotkreuz ist in die Planung zu integrieren gemäss unserer Stellungnahme vom März 2020.	Die Beziehung von Luzern und von LuzernOst zur Region Rot-kreuz/Zug ist wesentlich und soll bei den weiteren Planungen zwin-gend im Betrachtungsperimeter berücksichtigt werden. Eine Agglomerationsplanung bedingt auch die Koordination mit den umliegenden Gebieten und kann nicht ein in sich geschlossener Prozess sein.	Mit der S-Bahn S1 besteht eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem Gebiet LuzernOst und Rotkreuz. Für die Gemeinden Gisikon und Honau dient die Linie 110. Die Verdichtung des Bahnfahrplans ist aufgrund der limitierten Bahninfrastruktur bis auf Weiteres leider nicht möglich. Die implizit angesprochene Verlängerung der Linie 23 ergibt hauptsächlich zeitgleichen Parallelverkehr, wie verschiedentlich bereits aufgezeigt, und sorgt für unerwünschte Verlagerungen von der S-Bahn zum Bus. Die Situation wird periodisch neu beurteilt. Fürs APLU 4G ist die Frage nicht relevant, da die für eine allfällige Verlängerung notwendigen Infrastrukturen im APLU 4G Perimeter bereits bestehen.	keine Aufnahme
6453	Gemeinde Root	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Massnahme S4-14: Planungshorizont 2024 - 2028 (ist jedoch abhängig vom Investitionswillen der Eigentümerin SUVA)	.	Wird ergänzt.	Aufnahme
6454	Gemeinde Root	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	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 ent-behrt jeglicher Logik. Pragmatische Ansätze sind gefordert.	Es ist zu deklarieren, an wen sich die Gemeinde mit diesem Punkt wenden kann, um endlich einen Schritt weiter zu kommen.	Das Anliegen ist bekannt und in Bearbeitung. Eine Verbesserung wird aufgrund vieler involvierter Partner seit längerer Zeit verunmöglicht, soll aber in naher Zukunft erfolgen.	Zur Kenntnisnahme
6455	Gemeinde Root	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Die elektrifizierte Linie 1 soll von Luzern bis zum Bahnhof Gisikon-Root verlängert werden. Eine Aufnahme in das AP LU 4G wird beantragt.	Damit erhält die Gemeinde Root einen 7.5 Minuten Anschluss in den Hauptverkehrszeiten. Mit dieser Massnahme erhält auch das D4 einen höheren Takt. Die Forderung entspringt dem angepassten Positionspapier öV 23+ der Gemeinde Root.	Das APLU 4G bildet die aktuelle AggloMobil4-Planung ab. Darin ist die erwähnte Verlängerung nicht vorgesehen; sie wird nach heutiger Beurteilung auch nicht als zweckmässig angesehen. Eine allfällige Neubeurteilung ist mit weiteren öV-Planungsschritten im Gebiet LuzernOst vorzunehmen.	keine Aufnahme
6174	Gemeinde Rothenburg	Massnahmen Motorisierter Individualverkehr	GV-5, 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 nicht nur erneut zu prüfen sondern jetzt auch aufzunehmen. Vgl. Siedlungsleitbild Teilbereich Wohnen vom 15.05.2008 (V3 Verkehrsberuhigung / Langsamverkehr, Massnahme V3.6) sowie den VRP 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. Orts-durchfahrten/Strassenraumgestaltungen). 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.	Im Flecken wird aktuell T 30 zusammen mit Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG und Strassensanierung geprüft. Der anschliessende Abschnitt bis Einm. Eschebachstrasse erfüllt T 30 voraussichtlich nicht. Zudem ist dieser Abschnitt nicht im aktuellen Bauprogramm für Kantonsstrassen enthalten.	keine Aufnahme
6175	Gemeinde Rothenburg	Massnahmen öffentlicher Verkehr	ÖV-2-4, Neue Massnahme öffentlicher Verkehr: Neue Tangentiallinie zwischen dem HUB Rontal und dem HUB Luzern Nord.	Der Gemeinderat Rothenburg hat sich bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum ÖV-Bericht 2018 bis 2021 zum vorgenannten Antrag wie folgt geäussert und begründet (mit verweist auf die damalige Stellungnahme): Ein weiteres wichtiges Anliegen ist eine Tangentiallinie zwischen dem HUB Rontal und dem HUB Luzern Nord, welche zur Entlastung vom Zentrum Luzern beitragen und eine Alternative für die Pendler in Richtung Zug / Zürich darstellen würde. Die neue Tangentiallinie zwischen dem HUB Rontal und dem HUB Luzern Nord soll im Hinblick auf die Erschliessung des östlichen Gemeindegebietes von Rothenburg und der anstehenden Gesamtrevision der Ortsplanung dringend und zwingend als zentrumsentlastende Massnahme weiterverfolgt werden.	Zwischen den Hubs LuzernNord und LuzernOst ist die S-Bahn-Linie S1 die schnellste und zuverlässigste Verbindung, trotz Sichtfahrt und Wende im Bahnhof Luzern. Eine Buslinie, egal auf welcher Route, benötigt mindestens ebenso viel Zeit. Eine solche Tangentiallinie ist somit nur für Reisebedürfnisse mit Ziel oder Quelle zwischen den Hubs zweckmässig. Mit der bestehenden Linie 30 und vorgesehene Verlängerung der Linie 19 ab Kantonsspital nach Emmenbrücke (oder der in AggloMobil 4 erwähnten alternativen Führung der Linie 30 nach Emmenbrücke) können diese Bedürfnisse abgedeckt werden. Jede alternative Linienführung hat mehr Nachteile als Vorteile.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5913	Gemeinde Vitznau	S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung S&V	Das ÖV Potenzial des Vierwaldstättersees soll optimaler genutzt und Angebote für Schüler/Berufspendler gefördert werden.	Das Potenzial im ÖV wird nicht ausgeschöpft und von der SGV kaum bewirtschaftet. Die Schiffverbindungen von/zu den Seegemeinden orientieren sich heute mit Ausnahme des Pendlerschiffs (Weggis ab 07:00h) primär an touristischen Bedürfnissen. Attraktivere Angebote würden zusätzliche Pendler animieren, den attraktiven Seeweg zu nutzen und damit einen Beitrag leisten zur Reduktion des MIV. Dazu wäre mögliche Anbieter und geeignete Schiffstypen zu prüfen.	Die halbstündliche Verbindung mit Bus und Zug via Küssnacht nach Luzern ist ähnlich schnell wie der direkte Schifffahrtskurs und deckt das Grundbedürfnis der Seegemeinden ab. Dank dem Touristenverkehr kommen die Seegemeinden in den Genuss von tagsüber i.d.R. stündlichen Schifffahrtsverbindungen. Zusätzliche Pendlerschiffe von und nach Luzern würden die Erschliessung per Bus konkurrenzieren und wären kaum finanzierbar.	keine Aufnahme
5961	Stadt Kriens	FVV-3.14-4A Kriens, Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse	Die Kosten für die Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse sollen auf CHF 750'000.00 erhöht werden.	Die Kosten sind von CHF 450'000.00 auf CHF 750'000.00 zu erhöhen, da für die Umgestaltung des insgesamt rund 1.4 Kilometer langen Abschnitt höhere Kosten berechnet wurden.	Kosten werden angepasst.	Aufnahme
5964	Stadt Kriens	FVV-3.18-4A Kriens, Langsägestrasse	Die Massnahme FVV-3.18-4A Kriens, Langsägestrasse soll gestrichen werden.	Die Langsägestrasse wird in diesem Abschnitt durch die private Eigentümerschaft realisiert.	Massnahme wird gestrichen.	Aufnahme
5545	Stadt Luzern	2.4. Verkehr	Die Umsetzung der hier angedeuteten GVK-Massnahmen soll ausführlicher und konkreter beschrieben werden. Was genau soll wann zur Umsetzung kommen?	Es handelt sich um eine wichtige Schlüsselmassnahme, die mit entsprechendem Gewicht ausführlicher zu würdigen ist.	Wird aufgrund des detaillierten Umsetzungsreportings per 31.12.2020 präzisiert.	Aufnahme
4922	Stadt Luzern	3.1.1. Bevölkerung	Die Aussagen zu den ÖV-Güteklassen sind zu aktualisieren.	Fahrplanstand 2020 anwenden	Bei MOCA-Indikatoren sind mind. die durch den Bund vorgegebenen Zeitstände zu verwenden. Wo möglich werden aktuellere Daten dargestellt/aufgeführt.	teilweise Aufnahme
5547	Stadt Luzern	3.2.3. Lärmbelastung	Bzgl. Lärmsanierung sind aufgrund der Belastungen die Kantonsstrassen am bedeutendsten. Der Einsatz lärmarmere Beläge auf Kantonsstrassen sollte als Massnahme im Agglomerationsprogramm aufgrund der hohen Wirkung aufgenommen werden. Im Kapitel Handlungsbedarf sollten die Lärmreduktion (S. 103) als separater Punkt erwähnt werden. Zudem sollen lärmarme Beläge als Massnahmen bei Strassenprojekten aufgenommen werden. In der Stadt Luzern eignen sich bspw. die Baselstrasse und die Achse Bern-/Luzernerstrasse dafür.	Der Lärmschutz der Bevölkerung kann so einfach und zweckmässig stark verbessert werden.	Dies ist keine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, sondern der Lärmschutzverordnung.	keine Aufnahme
5549	Stadt Luzern	3.3.3. Unfälle und Sicherheit	Seit 01.04.2020 liegen sämtliche im nachfolgenden Kapitel aufgezeigten Unfalldaten bis zum 31.12.2019 vor. Per 01.04.2021 werden vom ASTRA auch die Daten bis Stand 31.12.2020 veröffentlicht. Bis zur Eingabe beim Bund sollen diese aktuelleren Daten eingepflegt werden.	Es sollen die aktuellsten Daten verwendet werden.	Die Daten werden soweit möglich aktualisiert.	Aufnahme
5554	Stadt Luzern	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Die Belastungszahlen sollen nochmals überprüft werden.	Die dargestellten Abnahmen auf einzelnen Einfallsachsen (namentlich Achse Maihof und Achse K 13 Emmen Luzern) sind unrealistisch. Diese Werte kommen aufgrund von Einzelereignissen wie bspw. Grossbaustellen in den dargestellten Jahren zustande. Dies muss mit einer qualitativen Überprüfung der Daten korrigiert werden!	Bei den Zahlen handelt es sich um Jahresmittelwerte, also Zählungen an 365 Tage während 24 Stunden. Die Zahlen werden plausibilisiert und mit den Zahlen der Vorjahre kontrolliert. Bei Baustellen, mit massgebenden Auswirkungen auf die Nachfrage, werden die Zählungen eingestellt und nicht berücksichtigt oder vermerkt.	Aufnahme
5749	Stadt Luzern	3.6.2. Neue Verkehrsregime Veloverkehr	Streichung des letzten Satzes im ersten Abschnitt	Die Velostrassen sind inzwischen vom Bund akzeptiert.	Wird angepasst.	Aufnahme
5750	Stadt Luzern	3.6.2. Neue Verkehrsregime Veloverkehr	Ergänzung des zweiten Abschnittes: Die Forderung nach Veloschnellrouten wird in der Stadt Luzern mit einer Initiative verstärkt.	Die Initiative für Veloschnellrouten wird voraussichtlich noch 2020 eingereicht.	Hinweis wird ergänzt.	Aufnahme
5708	Stadt Luzern	4.3.1. Kernraum	S. 93 Im Zusammenhang mit der Aussage zum Bypass ist der Punkte zur Stadtautobahn/Zubringer je nach aktuellem Stand Reussportbrücke zu aktualisieren.	Die Vernehmlassung zum Projekt Reussportbrücke ist abgeschlossen.	Der aktuelle Stand wird aufgeführt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	teilweise Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5709	Stadt Luzern	4.3.1. Kernraum	Der regionale MIV Richtung Agglomerationszentrum und Nebenzentren wird zur Abstimmung der Zufahrtsmengen auf die im Kernraum verfügbaren Kapazitäten und zur ÖV-Priorisierung gelenkt und dosiert. Vorschlag: Der MIV Richtung Agglomerationszentrum und Nebenzentren wird zur Abstimmung der Zufahrtsmenge auf die im Kernraum zur Verfügung gestellten Kapazitäten und zur ÖV-Priorisierung dosiert.	Der zweitletzte Satz beim Aufzählungspunkt Bypass ist schwierig verständlich. Auch der überregionale MIV-Zielverkehr ins Agglomerationszentrum ist darunter zu verstehen.	Wird angepasst.	Aufnahme
5098	Stadt Luzern	4.4. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung 2040	Ergänzung mit einer Übersetzung der Angaben aus dem Richtplan auf die vier Raumtypen des Agglomerationsprogramms.	Nachvollziehbarkeit und Klarheit/Verständlichkeit der Aussagen	Der Text und die anschliessende Abb. 58 wird entsprechend präzisiert und zudem werden die Daten soweit als möglich aktualisiert.	Aufnahme
5099	Stadt Luzern	4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren	Es ist keine Reduktion der Beschäftigten in der ÖV-Güteklasse A vorzusehen.	Die angestrebte Reduktion von 43,5% auf 43% ergibt keinen Sinn. Mit der aktuellen Entwicklung kann davon ausgegangen werden, dass auch an gut erschlossenen Orten in bestehenden Büros in Zukunft mehr Arbeitsplätze unterkommen (Homeoffice, shareddesk etc).	Die Angaben werden aufgrund aktueller Daten überprüft und angepasst.	Aufnahme
5100	Stadt Luzern	5.1. Siedlung	Erstellen einer weiteren Graphik.	Die in der Abbildung 59 nicht dargestellten Inhalte (Vernetzung der Grünräume und Aufwertungsbedarf Siedlungsråder) sind bedeutend und sollen in einer separaten Karte ebenfalls dargestellt werden. Allenfalls würde die Lesbarkeit gewinnen wenn die Themen auf zwei Karten aufgeteilt werden.	Diese kleinräumigen Elemente sind in den A3-Massnahmenkarten dargestellt.	keine Aufnahme
5101	Stadt Luzern	5.1. Siedlung	Verbesserung der Betrachtungsweise, des Handlungsbedarfs und der Teilstrategien von Siedlung und Verkehr. Stärkere Fokussierung auf die integrierte Sichtweise von Siedlung und Verkehr.	Die Teile Siedlung und Verkehr werden sehr sektoral betrachtet und abgehandelt und fokussieren primär auf die Behebung der bestehenden Engpässe. Primär wird verlangt, dass die Siedlung auf den Verkehr abgestimmt wird. Beim Ausbau des Verkehrs wird aus zu stark ausschliesslich auf die Behebung von Engpässen fokussiert, anstelle einer konsequenten Beantwortung der Frage, wie die Mobilität ausgestaltet werden muss, damit die Innenentwicklung gelingen kann.	Die Kapitel 5.1. > Allgemeiner Handlungsbedarf sowie 6.2 > S-4 werden im Hinblick auf eine integrallere Sichtweise auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung inhaltlich optimiert.	teilweise Aufnahme
5711	Stadt Luzern	5.3. Gesamtverkehr	Streichen des Aufzählungspunktes: "zum Bfu- Modell Tempo 50/30"	Mit der Einführung von T-30 Strecken auch auf Kantonsstrassen wird dieses Bfu-Modell in Zukunft obsolet.	Wird angepasst.	Aufnahme
5564	Stadt Luzern	5.6. Fuss- und Veloverkehr	Die Achse Bern-/Baselstrasse ist als Strassenraum mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit aufzunehmen.	Belastungen (Dtv ca. 12'000-18'000) und Strassenraumgestaltung stimmen hier nicht überein.	Vorhaben ist Bestandteil des Bauprogramms 2019 - 2023 (Plan Nr. 68). Wird in der Karte als Handlungsbedarf aufgenommen.	Aufnahme
5569	Stadt Luzern	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	Darstellung Veloverkehr prüfen und optimieren.	Auch hier empfehlen wir nicht die "Massnahme Velobahnen" darstellen, sondern das Ziel von durchgängigen Verbindungen zwischen den Zentren darzustellen.	Siehe 5567	teilweise Aufnahme
5753	Stadt Luzern	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	Die Strichlinien der Velobahnen sollen verbunden werden durch das Stadtzentrum hindurch.	Die Strategie soll keine Lücke für die Velofahrenden aufweisen, sondern durchgehende Veloverbindungen von und zu allen Zentren - auch durch das Stadtzentrum hindurch. Die Unterscheidung wird sich dann in der Ausgestaltung (oder Standards) zeigen.	Siehe 5567	teilweise Aufnahme
5744	Stadt Luzern	7.6. Motorisierter Individualverkehr	Parkierung: Die Textpassage "...Im Agglomerationszentrum Luzern werden die Anhalte- und Parkierungsmöglichkeiten für Rei-secars klarer geregelt (MIV-6). (Massnahmen zur Carparkierung noch offen)..." wie folgt zu korrigieren: "Im Agglomerationszentrum Luzern werden die Anhalte- und Parkierungsmöglichkeiten für Reise-cars klarer geregelt (MIV-6). Ein entsprechender Strategieprozess soll 2021 abgeschlossen werden."	Aktualisierung	Wird im Kapitel Teilstrategien aktualisiert.	Aufnahme
5163	Stadt Luzern	A3. Verkehrsintensive Einrichtungen	Berichtigung: PP im Einkaufszentrum Schönühl Luzern (16) sind kostenlos. (altrechtl.)	Die PP werden kostenlos angeboten.	Eintrag wird angepasst	Aufnahme
5164	Stadt Luzern	A3. Verkehrsintensive Einrichtungen	(24) Parkhaus Kesselturm (anstatt Zentrum)	unklare Bezeichnung	Bezeichnung wird angepasst	Aufnahme
5165	Stadt Luzern	A3. Verkehrsintensive Einrichtungen	(20) Parkhaus City: 450PP	auf Webseite werden 455 PP ausgewiesen.	Zahl wird angepasst	Aufnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5166	Stadt Luzern	A3. Verkehrsintensive Einrichtungen	(26) Parkhaus National: 300 PP	auf Webseite sind 300 PP ausgewiesen.	Zahl wird angepasst	Aufnahme
5167	Stadt Luzern	A3. Verkehrsintensive Einrichtungen	(22) P3: 450 PP	gemäss Webseite	Zahl wird angepasst	Aufnahme
5168	Stadt Luzern	A3. Verkehrsintensive Einrichtungen	(21) P1+P2: 450 PP	gemäss Webseite	Zahl wird angepasst	Aufnahme
5576	Stadt Luzern	A3. Verkehrsintensive Einrichtungen	Die Entfernung vom EKZ Ruopigen-Center zur Bushaltestelle beträgt nur 150 m und nicht 250 m. Zudem ist die ÖV-GK falsch angegeben. Es ist nicht A, sondern C. Bei der Allmend Luzern stellt sich die Frage wie und wo gemessen wird: Vom Hauptausgang der Messe sind es <50 m zur S-Bahn. Aber die Allmend ist halt recht gross; man findet hier schon einen Ort der 250 m von der nächsten ÖV-Haltestelle entfernt ist.	Korrektur / Überprüfung notwendig.	Die Werte werden entsprechend angepasst, für die Allmend zu einem Mittelwert von 150m	Aufnahme
5772	Stadt Luzern	Abbildung 67: Teilstrategie Landschaft	Der Plan ist hinsichtlich der dargestellten "Freiräume im Siedlungsgebiet für Naherholung und Biodiversität*" zu überarbeiten bzw. zu präzisieren.	Es wird nicht klar, ob mit der Platzierung der verwendeten Signatur tatsächlich vorhandene bzw. zu sichernde und aufzuwertende Freiräume gemeint sind, oder ob die Darstellung v.a. schematischen Charakter hat und damit die Lage der hellgrünen Quadrate eher zufälliger Natur ist. Falls dem so wäre, müsste dies in der Legende zwingend erwähnt werden, andernfalls müsste die Lage der Symbole überarbeitet werden.	Es handelt sich um Freiräume, welche in den Schlüsselarealen aufgewertet werden sollen.	Zur Kenntnisnahme
5773	Stadt Luzern	Abbildung 67: Teilstrategie Landschaft	Der Reussraum im Stadtgebiet (v.a. ab Geissmatthütte flussabwärts) und das rechte Seeufer (v.a. Abschnitt Hausermatte bis Seeburg) sind im Plan ebenfalls als zu stärkende und aufzuwertende Gewässerräume darzustellen.	Wichtige Bedeutung der betreffenden Uferabschnitte und vorhandene Aufwertungspotenziale.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5102	Stadt Luzern	Abbildung 72: Teilstrategie Öffentlicher Verkehr	Neue Abbildung 72.	Die graphische Qualität der Abbildung ist nicht ausreichend.	Wird soweit möglich optimiert.	teilweise Aufnahme
5567	Stadt Luzern	Abbildung 75: Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr	Darstellung prüfen und ggf. anpassen.	Das Ziel soll ein durchgängiges und sicher sowie komfortabel befahrbares Netz von Velorouten sein. Dieses soll insbesondere die Kerne der Agglomeration direkt miteinander verbinden. Dabei spielt es vorderhand noch keine Rolle wie genau dieses Ziel erreicht wird: Es ist egal, ob ich von Emmen nach Kriens dazu über eine Velobahn oder eine Velohaupttroute fahre. In dieser konzeptionellen Darstellung ist wichtiger, dass die Durchgängigkeit und Direktheit der Verbindungen und deren "Netzfunktion" dargestellt wird. Die Massnahmen um dies zu erreichen wie "Velobahnen" etc. können auf einem detaillierteren Plan dargestellt werden (zumal diese vielfach erst noch zu erarbeiten sind).	Die Abbildung wird in der vorliegenden Form belassen. Im Bericht wird der aktuelle Stand der Überlegungen, welche künftig zu konkretisieren sind dargestellt. Eine entsprechende Ergänzung beim verbleibenden Handlungsbedarf wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5675	Stadt Luzern	Abbildung 75: Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr	Die Linienführungen und Unterscheidung zwischen Velobahn und Velohaupttrouten sind in der Teilstrategie abstrakter darzustellen. Es geht im Grundsatz darum, die verschiedenen Subzentren in guter Qualität, direkt zu verbinden.	Auf Ebene Teilstrategie ist es passender, die Grundsätze für die Veloverbindungen zu benennen anstatt bereits mögliche Linienführungen abzubilden (=konkrete Massnahme in den Massnahmenblättern)	Siehe 5567	teilweise Aufnahme
4919	Stadt Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die Basisausbauten GV1.3-GV1-5 sind in der vorliegenden Form abzulehnen.	Die Massnahmen sind angebotsorientiert und mit Fokus auf die Siedlungsverträglichkeit zu planen. Die bislang vorliegenden Pläne der Basisausbauten widersprechen diesem Grundsatz.	Der Basisausbau ist abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahmen zum Kreuzstutz und zum Kasernenplatz werden neu wie die Reussportbrücke in die C-Liste aufgenommen (statt B-Liste).	Zur Kenntnisnahme
4921	Stadt Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die Haltung der Stadt Luzern ist bei den weiteren Arbeiten zum MIV-1 und MIV-2 zu berücksichtigen	Die Stadt Luzern strebt eine nachhaltige, zukunftsgerichtete und siedlungsverträgliche Infrastrukturplanung an.	-	Zur Kenntnisnahme
5575	Stadt Luzern	FVV-3 FVV, Pauschalpaket A-Horizont	Ergänzung von zusätzlichen Projekten: 1. Rückwärtige Erschliessung Veloverbindung Kreuzstutz-Littau: Vorstudie liegt Ende 2020 vor. 2. Veloverbindungen Littauerboden: Vorstudie liegt vor. 3. Optimierung und Sanierung Fussweg Heiterweid, Vorstudie liegt Ende 2020 vor.	Projekte sollen vor 2028 realisiert werden. Aus diesem Grund müssen sie im Pauschalpaket A-Horizont aufgenommen werden.	Massnahmen werden soweit genügend konkret aufgenommen.	teilweise Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5571	Stadt Luzern	GV-1 Gesamtverkehrs-konzepte und -projekte	Sämtliche Projekte die mit der Fluhmühlebrücke und dem Basisausbau zu tun haben sollen nicht als Massnahme im AP LU 4G enthalten sein, bzw. im Kapitel verbleibender Handlungsbedarf für spätere Generationen (S.129) ausgewiesen werden	Die nötige Projektreife für A- oder B-Massnahmen ist noch nicht gegeben.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5572	Stadt Luzern	GV-4 Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten	Für die analysierten und im Handlungsbedarf aufgeführten schwerwiegendsten USP ist zumindest eine Strategie aufzuzeigen, wie Kanton und Stadt zu einer Sanierung kommen können.	Es ist sonst in der Kommunikation sehr peinlich, dass dieses Thema zwar als sehr drängend erkannt ist, aber nicht angegangen wird.	Grundsätzlich ist Vorgehen in der Vereinbarung für die Zusammenarbeit und Kompetenzen der Kantonsstrassen auf Stadtgebiet zw. Kanton und Stadt geregelt.	Zur Kenntnisnahme
6293	Stadt Luzern	Kurzfassung	Der zugehörige Stadtratsbeschluss wird als pdf (ohne Unterschrift) mitgesendet. Die Originalversion mit Unterschrift folgt per Postversand am 2 November.	Die Originalversion folgt per Postversand	-	Zur Kenntnisnahme
5676	Stadt Luzern	Massnahmen Landschaft	Littauerberg ist ebenfalls als siedlungsnaher Erholungsraum auszuweisen	Naherholungsgebiet für Anwohner Emmen und Littau. Erholungskonzept liegt vor. Entspricht zudem den Zielsetzung des städtischem REK (2018).	Hinweis im Kap. 6.3 zu verbleibendem Handlungsbedarf für spätere Generationen wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5770	Stadt Luzern	Massnahmen Landschaft	Im Plan sind die im Luzerner Stadtgebiet ausgeschiedenen "Grünachsen" zu ergänzen bzw. in einzelnen Fällen im Verlauf bzw. in ihrer Lage anzupassen.	Es fehlen wichtige "Grünachsen", z.B. im Bereich Udelboden - Längweiher - Zimmeregwald / Seeburg - Oberseeburg - Büttenen / Tribtschen - Schönbühlstrand, bei einzelnen ist die Lage aufgrund der vorhandenen städtischen Grundlagen zu überprüfen.	Die Grünachsen werden aufgrund der Grundlagen der Stadt Luzern ergänzt bzw. angepasst.	Aufnahme
5771	Stadt Luzern	Massnahmen Landschaft	Das Naturerlebnisgebiet Allmend ist zumindest für den Bereich östlich der Horwer Strasse als siedlungsnaher Erholungsraum zu ergänzen.	Bereich grenzt unmittelbar an den bereits ausgeschiedenen Raum "Horwer Halbinsel" an.	Hinweis im Kap. 6.3 zu verbleibendem Handlungsbedarf für spätere Generationen wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5743	Stadt Luzern	MIV-3: Ruhenden Verkehr siedlungsverträglich und effizient organisieren	MIV3: die Textpassage "...Kurzfristig ist der Standort Hinter Schlund als Übergangslösung vorgesehen..." ist wie folgt zu korrigieren: "Kurzfristig ist ein Grundstück im Bereich Rösslimatt Kriens als Übergangslösung vorgesehen"	Standort Hinterschlund ist nicht realisierbar	Wird angepasst.	Aufnahme
5573	Stadt Luzern	ÖV-1-4R Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon	Die Einführung des Asts Küssnacht in den DBL soll hier explizit erwähnt werden.	Diese Massnahme soll mit dem DBL realisiert werden, da sie zu einer wesentlichen Entlastung der Bahnhofszu- und wegfahrt im Bereich Kreuzstutz beiträgt.	Diese Einbindung ist in der Massnahme ÖV-5-4-C enthalten.	teilweise Aufnahme
5578	Stadt Luzern	RBus- und Busbevorzugungsmassnahmen	Es sollen auch Busspuren eingezeichnet werden, die bereits vor dem Agglomerationsprogramm 1G realisiert wurden. Bspw. Haldenstrasse und Pilatusstrasse. Zudem soll der Stand der Umsetzung der Massnahmen 1-3G dargestellt werden.	Nur so kann ein vollständiges Bild über den Ist-Zustand und die noch notwendigen Massnahmen gewonnen werden.	Die Karte wird angepasst und ins Kapitel Teilstrategie ÖV aufgenommen.	Aufnahme
5579	Stadt Luzern	RBus- und Busbevorzugungsmassnahmen	Das RBus-Netz beschränkt sich konzeptionell unnötigerweise zu stark auf die Strecken in denen DGT eingesetzt werden. So fehlen insbesondere zwei für den ÖV sehr wichtige Achsen: Tribtschen und Spitalstrasse. Diese sollen hier ergänzt werden.	Der Ast Tribtschen ist sehr stark frequentiert und wird von 3 wichtigen Trolleybuslinien befahren. Die Achse LUKS hat schon alleine aufgrund des Spitals eine besondere Stellung, wird ebenfalls von mehreren Buslinien befahren und soll mit den Massnahmen AM4 nochmals aufgewertet werden.	Anliegen berechtigt. Ergänzen.	Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5596	Stadt Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Prüfen, ob diese Massnahmen im Rahmen der Pauschalen oder als Kompensationsmassnahmen noch zur Mitfinanzierung angemeldet werden können.	Sofern dies möglich wäre, könnte eine Mitfinanzierung aus dem AP LU 3G erzielt werden und diese Massnahmen im AP LU 4G gestrichen werden.	Massnahmen (inkl. Pauschalen) welche vor dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 4. Generation und der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung umgesetzt werden, können nicht über das AP LU 4G mitfinanziert werden. Diese Massnahmen müssen als Eigenleistung erbracht werden.  Tatsächlich besteht seit der 3. Generation bei Massnahmen aus den Pauschalpaketen die Möglichkeit Ersatzmassnahmen geltend zu machen. Dies ist dann möglich, wenn die damals eingereichten Massnahmen nicht umgesetzt werden oder vor der Leistungsvereinbarung der 3. Generation realisiert wurden. Letzteres war bei zwei Massnahmen der Fall. Es ist Aufgabe der Gemeinde und des Controlling des Kantons die Umsetzung laufend zu überwachen, damit die gesprochenen Gelder für die Pauschalmassnahmen vollständig abgeholt werden. Eine fixe Zuteilung oder gar Zusicherung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Derzeit sind keine Massnahmen bekannt, welche nicht innerhalb der Frist (Realisiert bis Ende 2027; Nachfristen sind nicht möglich) umgesetzt werden können.	keine Aufnahme
5155	Stadt Luzern	FVV-3 FVV, Pauschalpaket A-Horizont	Lesbarkeit Karte verbessern	Die Inhalte der Karte sind zu klein dargestellt und kaum sichtbar.	Wird soweit möglich optimiert.	Aufnahme
5150	Stadt Luzern	GV-1.1-4C GVK-Agglomerationszentrum (Anpassungen in Zusammenhang mit der Realisierung des DBL)	Hinweis auf die Testplanung ergänzen	Testplanung wird Ende 2020 abgeschlossen und geht im Frühjahr 2021 in die öffentliche Mitwirkung.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5741	Stadt Luzern	GV-1.1-4C GVK-Agglomerationszentrum (Anpassungen in Zusammenhang mit der Realisierung des DBL)	Der Bezug zum Handlungsbedarf ist neu zu formulieren: "Die eher bescheidenen Anteile von ÖV und FVV am Modalsplit (insb. ausserhalb der Kernstadt) und die stagnierende Entwicklung von ÖV und FVV sind insbesondere vor dem Hintergrund der langen Bauzeit des übergeordneten Schlüsselprojekts Durchgangsbahnhof durch das GVK zu verbessern, das eine gezielte Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptachsen, welche durch eine Beschränkung der Zufahrten zu den Hauptverkehrszeiten erfolgt. Es besteht Handlungsbedarf bezüglich Gesamtverkehrslösungen mit dem Potential, im Umfeld des Bahnhofs Luzern mehr Personen befördern zu können"	der bisherige Text ist schwer verständlich	Wird angepasst.	Aufnahme
5641	Stadt Luzern	GV-1.3-4B Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	Ergänzung bei der Zweckmässigkeit: Bezug zu anderen Massnahmen: -GVK Agglomerationszentrum Luzern, -Projekt Zürichstrasse (Kantonales Bauprogramm Nr. 53) -BehiG: Anpassung der Bushaltestellen an die Vorgaben nach BehiG	Im Perimeter und angrenzend an den Perimeter werden verschiedene Haltekanten anzupassen sein. Gleichzeitig sind im Bauprogramm für Kantonsstrassen Planungen an der Zürichstrasse für 2020/2021 ausgewiesen.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
5642	Stadt Luzern	GV-1.3-4B Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	Textergänzung bei Sonstiges: Die Stadt Luzern spricht sich im Rahmen der Vernehmlassung zur Überprüfung der Spange Nord für betriebliche Verbesserungsmassnahmen am Schlossberg aus. Die baulichen Eingriffe sollen auf ein Mindestmass beschränkt werden.	Grundlegende Forderung der Standortgemeinde.	Der Basisausbau ist abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Mobilitätsentwicklung ist Aufgabe des laufenden kantonalen Projekts "Zukunft Mobilität Luzern".	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5742	Stadt Luzern	GV-1.5-4B Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassenetz mit Massnahmen ÖV und LV (Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden könnte)	Textergänzung bei Sonstiges: Die Stadt Luzern spricht sich im Rahmen der Vernehmlassung zur Überprüfung der Spange Nord für betriebliche Verbesserungsmassnahmen am Kasernenplatz aus. Die baulichen Eingriffe sollen auf ein Mindestmass beschränkt werden.	Die Standortgemeinde spricht sich im Zentrum für eine angebotsorientierte Verkehrsplanung aus	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5585	Stadt Luzern	GV-5.3-4B Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	Das Projekt ist mit hoher Dringlichkeit anzugehen: Im Hauptbericht wird auf dieser Achse ein dringender Handlungsbedarf ausgewiesen - seit 2008 liegt eine Vorstudie vor und seither sind keine nennenswerten Projektfortschritte verzeichnet.	Die Stadt ist unzufrieden mit dem mangelnden Projektfortschritt. Die Dringlichkeit ist im Handlungsbedarf als hoch ausgewiesen. Die Stadt erwartet Vorschläge vom Kanton, wie das Projekt beschleunigt werden kann und wäre allenfalls bereit, die Planung auf dem Abschnitt Bundesstrasse - Bundesplatz zu Lasten des Kantons zu übernehmen. Auch eine Umklassierung von einer Kantons in eine Gemeindestrasse 1. Klasse nach erfolgter Sanierung ist zu prüfen.	Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonsstrassen im Topf B mit Start der Realisierung im 2026. Aufgrund der komplexen und umfangreichen Planung (Testplanung Bundesplatz, BGK) und Mitwirkung ist ein Start der Realisierung vor 2027 nicht realistisch. Über die Zuordnung (Priorisierung) des Vorhabens im nächsten Bauprogramm wird der Kantonsrat befinden.	Zur Kenntnisnahme
5925	Stadt Luzern	GV-5.3-4B Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	Ergänzung beim Beschrieb der Massnahme: Sofortmassnahmen wie z.B. Anpassungen am Temporegime oder Verbesserungsmassnahmen für den Fuss- und Radverkehr sind vorgezogen zu realisieren.	Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen. Es kann nicht bis 2030 abgewartet werden.	siehe 5245	keine Aufnahme
5766	Stadt Luzern	LE-2-4D Aufwertung Siedlungsränder	Es ist zu klären, inwieweit die neu zu schaffenden Lebensräume im Bereich der Siedlungsränder trotz ihrer Lage innerhalb einer Grünzone Teil der LN (landwirtschaftliche Nutzfläche) sein können und damit durch Landwirte als BFF (Biodiversitätsförderflächen) angerechnet bzw. angegeben werden können.	Ein wichtiger Aspekt ökologisch qualitätsvoller Siedlungsränder ist ihre fachgerechte Pflege bzw. Unterhalt. Die Übernahme der Pflege durch Landwirte ist dabei eine wichtige Option, die durch die Anrechenbarkeit der Flächen als LN unterstützt werden kann.	Gemäss Abklärungen können Flächen in der Grünzone nicht als LN gelten und somit auch nicht als Biodiversitätsförderflächen (BFF) angemeldet werden. Eine Ausnahme gibt es, wenn die Grünzone vor 2014 eingezont wurde.	keine Aufnahme
5769	Stadt Luzern	LE-2-4D Aufwertung Siedlungsränder	Es sollte im Massnahmenblatt der Aspekt ergänzt werden, dass die Zielsetzung Siedlungsränder ökologisch und landschaftlich aufzuwerten, nicht nur bei Neuüberbauungen verfolgt werden sollte, sondern auch bei Sanierungen bzw. Ersatzneubauten im Bereich bestehender Überbauungen.	Auch wenn hier das Aufwertungspotenzial hier in der Regel weniger gross sein dürfte, können diese Massnahmen insgesamt doch einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung leisten.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
5149	Stadt Luzern	LE-4 Landschaftsentwicklungskonzepte	Littauerberg ebenfalls als Freiraum deklarieren.	Der Littauerberg ist ein wichtiger Naherholungsbereich an der Grenze von Emmen/Luzern. Ein Erholungskonzept (2008) liegt vor	Hinweis im Kap. 6.3 zu verbleibendem Handlungsbedarf für spätere Generationen wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5153	Stadt Luzern	ÖV-3.1-4C S-Bahnhaltestelle Steghof	Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration: Ergänzen mit: Südlich der S-Bahnhaltestelle liegt die Bushaltestelle Steghof, die Buslinie bedient die Nachfrage zwischen Luzern Bahnhof und zukünftig der S-Bahnstation Mattenhof.	Die Erwähnung der Buslinie ging vergessen.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
5586	Stadt Luzern	ÖV-5-4C Weitere Infrastrukturergänzungen in Abhängigkeit zu AS2040 (noch offen)	Die Einbindung der Küssnachter Linie in den DBL soll nicht als losgelöstes Projekt bearbeitet werden. Vielmehr ist es direkt in den DBL zu integrieren und mit diesem zu planen und zu realisieren.	Nur mit dieser Einbindung können die Kapazitäten auf der Bahnhofszufahrt Luzern beim Kreuzstutz wesentlich erhöht werden.	Es ist korrekt, dass die Einbindung der Küssnachterlinie in den DBL den Gesamtnutzen des DBL deutlich erhöht. Der Einfluss auf die Kosten und damit das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist im Rahmen der Eingabe zum Ausbausritt 2040 zu prüfen und je nachdem eine gleichzeitige oder eine separate Realisierung dieser Einbindung anzustreben.	Zur Kenntnisnahme
5186	Stadt Luzern	ÖV-6.1-4A Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	Die Finanzierung (Anteil Stadt Luzern) ist folgendermassen zu präzisieren: Die Stadt ist verantwortlich für die Finanzierung der Überdachung. Die übrigen Infrastrukturen im Zusammenhang mit der Durchmesserperronanlagen liegen in der Zuständigkeit des Kantons. Einen städtischer Beitrag in der Kompetenz des Stadtrates zur Seebückenerweiterung wurde in Aussicht gestellt, ist aber weder gesichert noch verpflichtend.	Die angegebenen 10% Anteil Stadt sind unpräzise.	Präzisierung wird vorgenommen.	teilweise Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5587	Stadt Luzern	ÖV-6.1-4A Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	Der Zeitplan für die Realisierung ist zu überprüfen.	Die offizielle Kommunikation von Stadt und Kanton hat bisher einen Baubeginn 2023 in Aussicht gestellt.	Die Beibehaltung der Querung Bahnhofstrasse - Schiffsteg bedingt eine Anpassung der Seebrücke bei Widerlager Süd. Das neue Projekt wird für eine Aufnahme ins AP 4G beantragt. Aktuell wird das Vorprojekt bearbeitet. Aufgrund dem aktuellen Planungsstand infolge der Projektanpassung aufgrund der Beibehaltung der Querung ist ein Planungsstart im 2023 nicht realistisch. Ziel ist ein Baustart 2024.	Zur Kenntnisnahme
5588	Stadt Luzern	ÖV-7.3-4A Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	Der Zeitplan ist zu überprüfen.	Baubeginn vor Finanzierung?	Wird angepasst.	Aufnahme
5589	Stadt Luzern	ÖV-7.5-4B K33a Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis	Die Dienstabteilung vif muss sich verbindlich zu einem Zeitplan äussern. Ansonsten ist die Massnahme aus dem AP LU 4G zu streichen.	Wenn nichtmals ein verbindlicher Zeitplan für die Planung und Realisierung des Projekts festgelegt werden kann, dann ist die notwendige Projektreife für eine B-Massnahme kritisch.	Im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonsstrassen ist nur die Planung des Vorhabens enthalten (Plan Nr. 68). Die weiteren Planungsschritte und den Zeitpunkt der Realisierung wird der Kantonsrat mit den nächsten Bauprogrammen festlegen (StrG). Aktuell wird aus Sicht vif eine Realisierung vor 2028 als nicht realistisch bezeichnet.	Zur Kenntnisnahme
5590	Stadt Luzern	ÖV-7.5-4B K33a Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis	Aufgrund der Erkenntnisse der Stadt Luzern aus der Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Kreuzstutz bis Udelbodenrain sind die Kosten der Massnahme auf 30'000'000 Mio. CHF zu erhöhen.	Die Kostenschätzung für den genannten Abschnitt beläuft sich auf rd. 13'000'000 +/-40% wobei die Kosten für den Landerwerb nur teilweise berücksichtigt wurden.	In Absprache mit der Stadt und der Projektgruppe werden die vorliegenden Kostenangaben belassen.	keine Aufnahme
5924	Stadt Luzern	ÖV-7.5-4B K33a Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis	Sofortmassnahmen wie z.B. Anpassungen am Temporegime oder Anpassungen an den FG-Querungen sind vorgezogen zu realisieren.	Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen.	Signalisation und Markierung nicht Aufgabe AP.	keine Aufnahme
5592	Stadt Luzern	ÖV-8.1-4A Leistungsstarke Batteriepakete für Batterie-Trolleybusbetrieb und punktuelle Fahrleitungsergänzungen	Prüfen, ob es eine eigene vom BGK Bern-/Luzernerstrasse losgelösten Massnahme zur Buswende Tschuepis braucht.	Da die Umsetzung des BGK und der Sanierung der Bern-/Luzernerstrasse unklar ist, kann es sinnvoll sein im Sinne der Trolleybusverlängerung und für die geplante Siedlungsentwicklung Tschuepis diesen Weg zu gehen.	Im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für Kantonsstrassen ist die Wendeschleife Bestandteil des Abschnittes Kreuzstutz - Tschoupi. Die entsprechende Aufnahme des Vorhabens durch den Kantonsrat ins Bauprogramm erfolgte auf Antrag der Stadt Luzern. Im Bauprogramm 2015 - 2018 war die Wendeschleife als Vorhaben namentlich erwähnt. Über eine Anpassung Projektperimeter resp. über eine Aufnahme der Wendeschleife als selbständiges Vorhaben hat der Kantonsrat zu entscheiden.	keine Aufnahme
5595	Stadt Luzern	ÖV-9-4A Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	Die Zuständigkeiten für die zweite Etappe sind zu klären. Da es dazu eine Erweiterung/Ergänzung des Bushofes Mattenhof braucht, soll die Federführung überkommunal angesiedelt werden.	Die weitere Verlängerung bis Mattenhof ist derzeit noch unklar. Um die volle Wirkung zu entfalten ist die gesamthafte Realisierung bis zum Bahnhof Mattenhof in einem Schritt anzustreben	Angaben im Massnahmenblatt werden leicht ergänzt.	teilweise Aufnahme
4806	Stadt Luzern	S-2.1-4A Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse	Bei den "verkehrlichen Kapazitäten" auf das BGK Luzern- und Bernstrasse verweisen. Ergänzung bei den verkehrlichen Kapazitäten: Luzernerstrasse-Bernstrasse mit 2 Buslinien erschlossen, Zuverlässigkeitsdefizite aufgrund hoher MIV-Nachfrage und abschnittswisen engen Platzverhältnissen.	Es fehlt nun eine Aussage dazu und die Mobilitätsanalyse, welche als Grundlage für das REK erstellt wurde, hat gerade in diesem Gebiet Defizite erkannt, die angegangen werden müssen, sollten weitere Siedlungsentwicklungen folgen.  Wir haben eingegeben: ☑Die Mobilitätsanalyse (2018) für das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie weisen die Luzerner-/Bernstrasse als neuralgische Stelle aus. ☑Betriebs- und Gestaltungskonzept Luzerner- und Bernstrasse (siehe auch BP für Kantonsstrassen) inkl. Quartierzentren Littau Dorf/Fanghöfli, Luzernerstrasse/St. Michael, Bernstrasse unter Federführung des Kantons (2019–2020) ☑Bauprojekt Cheerstrasse und neuer Bushof inkl. Quartierzentrum Littau Bahnhof (Realisierung ab 2020)	Wird ergänzt.	Aufnahme
5580	Stadt Luzern	S-2.1-4A Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse	Der Perimeter ist bis zum Kreisel Kreuzstutz zu verlängern.	Die genannten Probleme bestehen bis dort hin und mit dem BGK ist auch die wichtigste Verkehrsmassnahme auf einen Perimeter bis zum Kreisel ausgelegt.	Wird angepasst.	Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
4870	Stadt Luzern	S-4.10-4A Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof	Thema Freiraum und Verkehr aufnehmen.	Es wird nur von Wohnungen/Arbeitsplätzen gesprochen und das Thema Freiraum und Verkehr nicht behandelt.	Hinweis wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
4869	Stadt Luzern	S-4.11-4 Kriens/Horw, Schlund – Grabenhof – Hinterschlund	Ist auf den aktuellen Stand anzupassen durch die Stadt Kriens.	Es gibt eine Absichtserklärung zwischen der Stadt Kriens und der Stadt Luzern	Wird aufgenommen.	Aufnahme
4923	Stadt Luzern	S-4.1-4A/C Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt	Vorgesehene Nutzung: Neben Bildung (HSLU) auch Dienstleistung und Gewerbe ergänzen	MSD wird Hauptmieterin im neuen Gebäude auf den Baufeldern B und C	Wird aufgenommen.	Aufnahme
4807	Stadt Luzern	S-4.2-4A Luzern, Areal Industriestrasse/ewl	In den Bemerkungen ergänzen: "Terminplan ist abhängig von BZO-Teilrevision und allfälligen Einsprachen."	Dieser Aspekt ist für den weiteren Verlauf der Arealentwicklungen relevant und fehlt noch.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
4808	Stadt Luzern	S-4.3-4A/C Luzern, Areal Steghof	Bei den Bemerkungen ergänzen: "Der Wegzug der Feuerwehr und damit die Arealentwicklung Biregg/Kleinmatt hängen von der Entwicklung auf dem ewl-Stammgrundstück ab (Teilrevision BZO und allfällige Einsprachen)."	Dieser Aspekt fehlte noch und hat Auswirkungen auf den Terminplan.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
4924	Stadt Luzern	S-4.3-4A/C Luzern, Areal Steghof	Vorgesehene Nutzung anpassen: Mischnutzung (statt stärkerer Fokus auf Wohnen)	Wie im Massnahmenblatt erwähnt, besteht insbesondere langfristig mit der S-Bahnhaltestelle Steghof ein hohes Potential für Arbeitsnutzungen (v.a. Büro u. Gewerbe)	Wird angepasst.	Aufnahme
5581	Stadt Luzern	S-4.4-4C Luzern, Arbeitszone Littauerboden	Bitte den Verweis auf das Gremium «Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden» streichen.	Das Gremium «Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden» wurde vor ca. 2 Jahren aufgelöst. Wenn es aus Sicht des Agglomerationsprogramms, resp. dieser Massnahme der Bedarf für eine Fortführung ergibt, dann müsste man das zwischen Stadt und Kanton neu regeln.	Wird angepasst.	Aufnahme
4810	Stadt Luzern	S-4.9-4A/C Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse	Anpassung Satz zur Umzonung der Arbeitszone in Wohn- und Arbeitszone Arsenalstrasse unter Bemerkungen: "Öffentliche Auflage bereits erfolgt, Volksabstimmung im November 2020."	Der Satz ist nicht mehr aktuell.	Wird angepasst.	Aufnahme
4926	Stadt Luzern	S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten	Was bedeutet die gestrichelte grüne Umrandung beim Littauerboden? Legende ist entsprechend zu ergänzen Antrag: Littauerboden ebenfalls in die Umrandung GM Luzern Nord einfügen.	Legende nicht vollständig	Wird angepasst.	Aufnahme
5751	Stadt Luzern	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Hinweis zu den MIV-Massnahmen im Zusammenhang mit der Reussportbrücke/Basisausbauten aufnehmen, dass die Stadt Luzern diese Massnahmen ablehnt.	Die Standortgemeinde hat sich im zugehörigen Vernehmlassungsverfahren gegen diese Projekte im geplanten Umfang ausgesprochen.	Der aktuelle Stand wird aufgeführt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
6217	Amt für Raum und Verkehr (ARV) Kanton Zug	1.4. Perimeter	Begründung Perimeterwahl AP LU 4G (Kap. 1.4.):  Der Hinweis "Zudem bestehen die meisten räumlichen Verflechtungen (z.B. Pendlerbeziehungen) zu Gemeinden im Kanton Zug, weshalb die Gemeinde aus Sicht des Bundes dem Agglomerationsprogramm Zug zugeteilt wurde" sollte unseres Erachtens gestrichen werden.	Die Zuteilung der Gemeinde Meierskappel in den Betrachtungsperimeter der AP LU 4G erachten wir als richtig und zweckmässig. In der Absprache mit dem Kanton Luzern betreffend Perimeterzuseidung Meierskappel, waren wir uns einig, dass Meierskappel keine Agglomerationsgürtelgemeinde der Agglomeration Zug sondern eine mehrfach orientierte Gemeinde ist (Rückmeldung des Kantons Luzern vom 6. Februar 2017 im Anhang).	Die Begründung zur Gemeinde Meierskappel wird im 2. Satz wie folgt angepasst: " ... zum Siedlungsgebiet der Agglomeration Luzern. Die räumlichen Verflechtungen und Beziehungen bestehen in verschiedene Richtungen und Kantone, weshalb es sich um eine "mehrfach orientierte Gemeinde" handelt."	Aufnahme
6448	Amt für Raum und Verkehr (ARV) Kanton Zug	2.4. Verkehr	Der Durchgangsbahnhof Luzern (ÖV-1-4R) ist prioritär zu realisieren.	2016 pendelten 11'700 Personen, rund ein Viertel der Luzernerinnen und Luzerner, die ihrer Arbeit oder Ausbildung ausserhalb der Kantonsgrenzen nachgehen, in den Kanton Zug. Der MIV-Anteil beträgt 60 % oder mehr. Der ÖV-Anteil spielt heute mit 30 % eine geringe Rolle. Erst mit der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Luzern kann das ÖV-Angebot Richtung Zug entscheidend verbessert und die angestrebte Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖV und damit eine Entlastung des Strassennetzes auch im Kanton Zug realisiert werden.	Der Durchgangsbahnhof ist eine übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes. Der DBL soll so rasch als möglich realisiert werden. Damit er wie geplant anfangs der 2040er-Jahre in Betrieb genommen werden kann, haben die am Grossprojekt beteiligten Partner am 3. Juni 2019 eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterschrieben und eine entsprechende Knotenorganisation unter Leitung des BAV gebildet.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5156	Amt für Raum und Verkehr (ARV) Kanton Zug	3.6. Fuss- und Veloverkehr	Abstimmung: Massnahme AP4 Kanton Zug: M46.01-12 A; R/FW Kantonsgrenze Luzern-Risch. Keine Massnahme im Abschnitt Gisikon-Kantonsgrenze.	Abstimmung der Massnahmen notwendig.	Hinweis wird im Kap. 6.7 beim verbleibenden Handlungsbedarf aufgenommen. Die Planung liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.	teilweise Aufnahme
6482	Amt für Raum und Verkehr (ARV) Kanton Zug	LE-3 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume	Einbezug der angrenzenden Kantone in geeigneter Form beim Nutzungskonzepten an der Reuss.	Die Erholungsnutzung an der Reuss findet im Grenzgebiet der drei Kanton Luzern, Aargau und Zug statt. Der Einbezug der Nachbarkantone erhöht die Plausibilität der Nutzungskonzepte beidseits der jeweiligen Kantonsgrenzen.	Hinweis wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6485	Amt für Raum und Verkehr (ARV) Kanton Zug	LE-4 Landschaftsentwicklungskonzepte	Bei der Entwicklung des Landschaftsentwicklungskonzepts Dottenberg-Rooterberg ist die Mitwirkung des Kantons Zug und der Gemeinde Risch in geeigneter Form zu gewährleisten.	Der Kamm Dottenberg-Rooterberg erstreckt sich bis in den Kanton Zug.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
5917	Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Keine Anträge.	Das ARE sowie das TBA des Kantons Schwyz haben die Anpassungen aus der Behördenmitwirkung geprüft und sind damit einverstanden. Eine weitere Stellungnahme seitens Kanton Schwyz erfolgt nicht. Besten Dank für die Gelgenheit zur erneuten Stellungnahme.	Wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnisnahme
6148	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	3.6.1. Netzplanung Veloverkehr	Es ist auf eine durchgängige Erschliessung mit dem Velo vom Siedlungsrand der Agglomeration (Horw) hin zu den Zentren (Kriens, Luzern Hauptbahnhof) zu achten.  Die Verbindung Mattenhof/Allmend Richtung Kriens ist besser zu signalisieren, auszubauen. Aktuell ist diese Verbindung schwer zu finden.	Ein sicheres, gut signalisiertes Velowegnetz von der Peripherie der Agglomeration hin zu den Zentren erleichtert den multimodalen Nutzen der Verkehrsmittel. So können z.B. Bewohner aus Obwalden mit der Bahn auf Horw, Mattenhof anreisen und von da auf LV umsteigen.	Aktuell ist das RRK 94 ergänzt 2009 behördenverbindlich. Der Kantonsrat hat den Regierungsrat beauftragt (Erheblicherklärung Postulat) das RRK zu überarbeiten. Die Bearbeitung erfolgt in Abstimmung mit dem Projekt "Zukunft Mobilität Luzern". Für das Agglomerationsprogramm wurde im Auftrag des Kantons und unter engem Einbezug von LuzernPlus eine für die Agglomeration spezifische Vertiefungsstudie Veloverkehr erarbeitet, welche in die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr überführt wurde. Zudem bildet diese Vertiefungsstudie eine wichtige Basis für die spätere Aktualisierung des kantonalen Radroutenkonzeptes. In diesem Rahmen könnte auch die Aufnahme weiterer Verbindungen geprüft werden, entsprechende Massnahmen würden im Agglomerationsprogramm 5. Generation aufgenommen.	Zur Kenntnisnahme
6149	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	3.6.1. Netzplanung Veloverkehr	Die Verbindung Mattenhof/Allmend Richtung Kriens ist besser zu signalisieren bzw. auszubauen.	Die Verbindung mit dem Velo ab Mattenhof oder Allmend Richtung Zentren der Agglomeration ist für die Bewohner des Kantons wichtig. So kann problemlos und nutzerfreundlich von Bahn/MIV auf den LV gewechselt werden. Aktuell ist z.B. die Wegführung mit dem Velo ab Allmend und Mattenhof schwer zu finden, bzw. unfreundlich.	Aktuell ist das RRK 94 ergänzt 2009 behördenverbindlich. Der Kantonsrat hat den Regierungsrat beauftragt (Erheblicherklärung Postulat) das RRK zu überarbeiten. Die Bearbeitung erfolgt in Abstimmung mit dem Projekt "Zukunft Mobilität Luzern".	Zur Kenntnisnahme
6150	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	3.6.1. Netzplanung Veloverkehr	Es ist auf eine durchgängige Erschliessung mit dem Velo vom Siedlungsrand der Agglomeration (Horw) hin zu den Zentren (Kriens, Luzern Hauptbahnhof) zu achten.	Ein sicheres, gut signalisiertes Velowegnetz von der Peripherie der Agglomeration hin zu den Zentren erleichtert den multimodalen Nutzen der Verkehrsmittel. So können z.B. Bewohner aus Obwalden mit der Bahn auf Horw, Mattenhof anreisen und von da auf LV umsteigen.	Aktuell ist das RRK 94 ergänzt 2009 behördenverbindlich. Der Kantonsrat hat den Regierungsrat beauftragt (Erheblicherklärung Postulat) das RRK zu überarbeiten. Die Bearbeitung erfolgt in Abstimmung mit dem Projekt "Zukunft Mobilität Luzern".	Zur Kenntnisnahme
6147	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	3.6.4. B+R-Anlagen	B+R Anlagen sind zu fördern um den Transfer von Bahn, MIV auf den LV zu fördern. Dies v.a. im Bereich Allmend, Mattenhof.	Um möglichst viel vom Personenverkehr auf den LV und ÖV zu verlagern, sind B+R Anlagen wichtig. Gerade die Bewohner des ländlichen Raumes können so unterstützt werden, mit MIV an die Peripherie des urbanen Raumes anzureisen und von da auf LV und ÖV zu wechseln.	Entsprechende Massnahmen im Bereich Mattenhof sind im AP LU 3G enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6151	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	4.2. Zukunftsbild 2040	Die multimodalen Verknüpfungspunkte im Bereich Horw, Allmend, Mattenhof sind zu fördern.	Multimodale Verknüpfungspunkte erleichtern ein multimodales Anreisen der Bevölkerung des an die Agglomeration Luzern angrenzenden ländlichen Raumes.	Die Bushubs Horw und Mattenhof sind Massnahmen aus der 2. bzw. 3. Generation.	Zur Kenntnisnahme
6152	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	5.5. Motorisierter Individualverkehr	Ein günstiges Parkplatzangebot im Rahmen von Park + Ride an für die ländlichen Räume zentralen Bahnhaltstellen (Horw, Mattenhof, Allmend) soll gefördert werden.	Generell ist es zu begrüssen, das für den MIV keine sehr günstigen Parkplätze zur Verfügung stehen in der Stadt. So kann der ÖV im Vergleich an Attraktivität gewinnen.  Es ist jedoch wichtig, in der Nähe von Bahnhaltstellen günstige oder sogar gratis Parkplätze zur Verfügung zu stellen, so dass an den Rändern des urbanen Raumes vom MIV auf den ÖV/LV umgestiegen werden kann und dies auch attraktiv ist für den Nutzer.	Das P+R-Konzept des Kantons sieht entsprechende Anlagen eher am Rande bzw. ausserhalb der Agglomeration.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6154	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	FVV-2: Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren	Velobahn Horw, Mattenhof Richtung Kriens möglich? Tangentiale Velobahn im westlichen Bereich von Luzern machbar?	So kann der Nutzer aus Obwalden z.B. mit MIV, Zug bis Allmend od. Mattenhof anreisen und von da per Tangentialroute nach Kriens etc.	Massgebend für die Erstellung von kantonalen Velorouten ist aktuell das kantonale Radroutenkonzept, dieses ist bereits einige Jahre alt und enthält keine Festlegungen zu Veloschnellrouten. Für das Agglomerationsprogramm wurde im Auftrag des Kantons und unter engem Einbezug von LuzernPlus eine für die Agglomeration spezifische Vertiefungsstudie Veloverkehr erarbeitet, welche in die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr überführt wurde. Zudem bildet diese Vertiefungsstudie eine wichtige Basis für die spätere Aktualisierung des kantonalen Radroutenkonzeptes. In diesem Rahmen könnte auch die Aufnahme weiterer Verbindungen geprüft werden, entsprechende Massnahmen würden im Agglomerationsprogramm 5. Generation aufgenommen.	keine Aufnahme
6228	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	MIV-1: Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten	Der Bypass hat für den Kanton Obwalden eine hohe Bedeutung.	Erreichbarkeit Obwalden wird verbessert, Stau auf Achse Obwalden - Luzern wird verringert.	Die übergeordneten Schlüsselmassnahmen Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern sollen wie im AP festgehalten so rasch als möglich realisiert werden.	Zur Kenntnisnahme
6153	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	ÖV-2 Multimodale Verknüpfungen stärken	Multimodale Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sind zu stärken.	Damit wird die Verwendung von ÖV, LV attraktiver, der MIV wird eingedämmt. Gerade das multimodale Angebot ist für Bewohner der ländlichen Räume wichtig, damit Sie auch den ÖV, LV im urbanen Raum gebrauchen.	Ist im AP vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme
6233	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	MIV-1-4R Bypass Autobahn A2 Luzern (übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz Bund)	Realisierung Bypass ist zu fördern.	Erreichbarkeit Obwalden würde verbessert, Verminderung Stau.	Die übergeordneten Schlüsselmassnahmen Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern sollen wie im AP festgehalten so rasch als möglich realisiert werden.	Zur Kenntnisnahme
6230	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	ÖV-1-4R Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon	Die zeitnahe Realisierung des Durchgangsbahnhof Luzern ist zu fördern.	Erreichbarkeit Kanton Obwalden ab Luzern/Zürich/Bern. Attraktivität des ÖV wird gesteigert.	Die übergeordneten Schlüsselmassnahmen Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern sollen wie im AP festgehalten so rasch als möglich realisiert werden.	Zur Kenntnisnahme
6231	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	ÖV-3.5-4C S-Bahnhaltestelle Horw See	Die Erstellung der neuen S-Bahnhaltestelle Horw See ist zu fördern.	Attraktive Haltestelle auch für die Obwaldner Bevölkerung, zu Freizeit Zwecken z.B. Attraktivitätssteigerung ÖV.	Die Zweckmässigkeit dieser S-Bahn-Haltestelle wird im Rahmen des Ausbaus 2040 geprüft.	Zur Kenntnisnahme
6232	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	ÖV-9-4A Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	Die Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof ist zeitnah zu realisieren.	Die Bahnhaltestelle Mattenhof ist von Obwalden aus ein zentral gelegener Anknüpfungs-/Umsteigepunkt auf den Bus oder Radverkehr in Luzern. So kann eine Reise bis zum Hauptbahnhof vermieden werden.	Die Massnahme ist in der A-Liste enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6234	Kanton Obwalden, Amt für Raumentwicklung und Verkehr	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Kein Antrag in diesem Sinn, ein Kompliment. Durchdachtes Agglomerationsprogramm, sehr komplexe Inhalte sinnvoll aufeinander abgestimmt. Bravo!	-	Besten Dank.	Zur Kenntnisnahme
6216	Grüne Kanton Luzern	1.3. Methodischer Aufbau des Agglomerationsprogramms	Konsequente Aufführung ÖV, Velo- und Fussverkehr vor MIV in Hauptbericht sowie Massnahmenblätter des vorliegenden Agglomerationsprogrammes und der zukünftigen Agglomerationsprogramme.	Auffällig ist im vorliegenden Bericht, dass immer zuerst die MIV-Massnahmen aufgeführt werden vor dem ÖV, Velo- und Fussverkehr. Gerade der Veloverkehr braucht aber unseres Erachtens eine klare Priorisierung, weil sonst zuerst die MIV-Ausbau-Projekte realisiert werden.	Die Reihenfolge der Kapitel stellt keine Priorisierung dar bzw. hat keinen Einfluss auf die Priorisierung der Massnahmen. Im Bericht und in den Massnahmenblättern werden die Massnahmen wie folgt aufgeführt: Gesamtverkehr, ÖV, MIV, FVV, Güterverkehr.	keine Aufnahme
6143	Grüne Kanton Luzern	1.6. Umfeld / Grundlagen	Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons soll in die Grundlagen für das Agglomerationsprogramm 4 einfließen.	Der Kanton Luzern erarbeitet derzeit eine Gesamtmobilitätsstrategie. Diese soll in die 4. Generation des Agglomerationsprogrammes einfließen. Die Massnahmen und Grundlagen dieses Agglomerationsprogrammes sollen sich nach einer Gesamtstrategie richten.	Das Projekt "Zukunft Mobilität Kanton Luzern" befindet sich zurzeit in Erarbeitung (Phase 1). Entsprechende Erkenntnisse und Inputs werden somit erst für das AP LU 5G zur Verfügung stehen. Die Erarbeitung dieses Mobilitätskonzepts ist jedoch im AP 4G aufgeführt (z.B. Kap. 6.4).	keine Aufnahme
6050	Grüne Kanton Luzern	3.4.1. Angebot	Der Bushub (Bushof und Bahnhofplatz) Horw wird bis 2022 umgesetzt und nicht bis 2021.	Mit Entscheidung vom 20.05.2019 hat das Bundesverwaltungsgericht festgelegt, dass für Bushof und Bahnhofplatz nicht das Plangenehmungsverfahren nach Eisenbahngesetz, sondern das kantonale Verfahren angewendet werden muss. Daher muss die Planaufgabe wiederholt werden, was zu einer Verzögerung von ein bis zwei Jahren führt.	Formulierung wird angepasst. Aufgrund von Einsprachen verzögert sich die Umsetzung.	teilweise Aufnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6071	Grüne Kanton Luzern	3.4.1. Angebot	In der Stadt Kriens sind Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und der Verminderung der Reisezeit auf der Buslinie 1 zu prüfen und in den Massnahmenkatalog aufzunehmen. Die Buslinie Malters-Kriens ist mit einem mittleren Realisierungshorizont in das AP 4G aufzunehmen.	Die Attraktivität der Buslinie 1 hat, insbesondere im oberen Stadtteil von Kriens, seit Einführung der Buslinie 5 und der damit einhergehenden Fahrplanausdünnung abgenommen. Kriens droht ÖV-verkehrstechnisch abgehängt zu werden. Mit der Sanierung der Renglochstrasse ist eine wichtige Bedingung für die seit langem diskutierte ÖV-Verbindung Malters-Kriens gegeben.	Buslinie Malters - Kriens ist nicht Bestandteil des aktuellen ÖV-Berichtes. ÖV-Förderungen in Kriens sind Bestandteile Bauprogramm für Kantonsstrassen	keine Aufnahme
5251	Grüne Kanton Luzern	4.3.1. Kernraum	Kernraum Ergänzung ... weist Kernraum eine gute Durchlässigkeit insbesondere für flächeneffiziente, emissionsarme Verkehrsmittel und den Fussverkehr auf.	Die Durchlässigkeit für öffentliche Verkehrsmittel und den Veloverkehr ist im Kernraum dringlich auszubauen (neben dem Fussverkehr). Beispielsweise mit Buspriorisierungen und Veloschnellstrassen.	Aussagen zum bevorzugten strassengebundenen ÖV, zum dichten und sicheren FVV-Netz und zur Durchlässigkeit sind im Zukunftsbild bereits enthalten.	Zur Kenntnisnahme
5252	Grüne Kanton Luzern	4.3.1. Kernraum	Streichung Massnahme Bypass	Der Bypass sorgt für einen massiven Ausbau der MIV-Strassenkapazität und steht somit im Widerspruch zu den Zielen einer Verringerung des MIV-Anteils im Betrachtungsperimeters sowie den Klima- und Umweltschutzziele.	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms.	keine Aufnahme
5254	Grüne Kanton Luzern	4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren	MOCA 1: Zielwert MIV 2040 maximal 45 Prozent	Die Modalsplit-Ziele für den MIV-Anteil wurde gegenüber dem Aggloprogramm 3 nach oben angepasst, von 55-50 Prozent auf 55 Prozent. Wir beantragen stattdessen als Zielsetzung eine klare Reduktion des MIV-Anteils im gesamten Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter. Gleichzeitig sollen höhere Anteile von ÖV und Veloverkehr angestrebt werden. Insbesondere aus Sicht des Klimaschutzes, der Lärm- und Luftbelastung sowie der langfristigen Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Strassenverkehrsinfrastruktur drängt sich eine entsprechende Korrektur der Zielwerte auf.	Die Ziele 2040 müssen realistisch sein, deshalb wird als Ziel für 2040 der Wert von 55% aufgeführt. Eine Senkung um mehr als 5% gegenüber dem Wert von 2015 ist genügend anspruchsvoll, u.a. auch angesichts des zunehmenden Trends in Bezug auf die Klima "verträglichere" Elektromobile.	keine Aufnahme
6067	Grüne Kanton Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die beiden Projekte Durchgangsbahnhof Luzern (ÖV-1-4R) und Bypass Luzern (MIV-1-4R) sind zeitlich zu staffeln.	Das Agglomerationsprogramm wird geprägt durch die beiden nationalen Planungen Bypass Luzern (MIV-1-4R) und Durchgangsbahnhof Luzern (ÖV-1-4R), welche gemäss heutiger Planung im gleichen Zeitraum realisiert werden sollen. Beide Projekte stellen aufgrund ihrer Grösse sämtliche weiteren Massnahmen in den Schatten und werden während der über zehnjährigen Bauzeit massive Baustellenimmissionen und Einschränkungen für die Kernstadt und die Stadt Kriens mit sich bringen. Um beim Modalsplit die angestrebte Trendumkehr zu erreichen, ist mit dem Bau der Stadtautobahn wenn überhaupt, dann erst nach Vollendung des Durchgangsbahnhofs zu beginnen.	Bypass und Durchgangsbahnhof sind übergeordnete Schlüsselmassnahmen in Kompetenz des Bundes. Beide sollen so rasch als möglich realisiert werden.	keine Aufnahme
6068	Grüne Kanton Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Der Bericht ist mit einem Kapitel zum Umgang mit neuen Technologien und Mobilitätsangeboten zu ergänzen. Vorhandene Massnahmen im Bereich E-Mobilität sind im Massnahmen-Katalog aufzunehmen.	Im Bericht fehlt ein Kapitel mit Aussagen zum Umgang mit neuen Technologien und Mobilitätsangeboten. Infrastrukturelle Massnahmen zur Förderung der E-Mobilität werden durch das Programm Agglomerationsverkehr explizit durch den Bund mitfinanziert. Dazu gehören bauliche Massnahmen für die Errichtung von öffentlich zugänglichen Lade-, oder Tankstationen, allfällige notwendige Ergänzungen im Energieverteilnetz sowie für Infrastrukturen für E-Mobilitäts-Sharing/-Pooling.	Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von infrastrukturellen Massnahmen im Zusammenhang mit der Elektromobilität ist eine Gesamtkonzeption über die Agglomeration, in der insbesondere das öffentlich zugängliche E-Mobilitätsnetz und die einzelnen Massnahmen ersichtlich sind. Für den Privatverkehr liegt eine solche Konzeption für die Agglomeration Luzern zurzeit nicht vor. Im Bereich ÖV liegt die E-Busstrategie vor und Massnahmen sind im AP enthalten (ÖV-8). Ggf. werden Aussagen zu diesem Thema im vorderen Teil des Berichts ergänzt/stärker hervorgehoben.	teilweise Aufnahme
6069	Grüne Kanton Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Als Eigenleistung ist ein zeitgemässes Muster-Parkplatz-Reglement für die Gemeinden im Agglomerationsprogramm-Perimeter zu erarbeiten, das sicherstellt, dass die bisherigen Parkplatzkapazitäten nicht erweitert werden.	Im Bericht fehlen Aussagen zum ruhenden Verkehr. Bereits im Prüfbericht zum AP 3G des Bundes wird bemängelt, dass die Parkierung nur im Zusammenhang mit der Bewältigung der Touristen-Busse thematisiert wird. Im Interesse einer siedlungsverträglichen Gestaltung der Wohngebiete ist darauf zu achten, dass die Kapazitäten den MIV zugunsten von Velo- und Businfrastrukturen reduziert werden.	Ein Muster-Parkplatz-Reglement von LuzernPlus liegt vor. Wie im AP-Bericht festgehalten, ist insbesondere im Kernraum der Agglomeration eine einheitliche Bewirtschaftung der Parkplätze anzustreben. Das Thema ist zurzeit jedoch noch nicht reif. Es ist im Rahmen von anderen Gefässen/Instrumenten (Zukunft Mobilität Kanton Luzern / Revision KRP) zu prüfen und weiterzuführen.	keine Aufnahme
6070	Grüne Kanton Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Mit dem AP 4G ist eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs anzustreben. Die Gesamtstrategie Verkehr ist unter Einbezug der Strategien Siedlung und Landschaft entsprechend anzupassen.	Gegenüber den anderen Agglomerationen ist der MIV-Anteil zwischen 2010 und 2015 wieder gestiegen, was nicht der gewünschten Entwicklung entspricht. Dadurch steigen auch Lärm- und Luftschadstoffbelastung.	Im Agglomerationsprogramm sind sowohl im Bereich Siedlung als auch im Bereich Verkehr (ÖV, FVV) Strategien und Massnahmen enthalten, welche dazu beitragen, den Modal Split zugunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verschieben.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6145	Grüne Kanton Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die Lärmbelastung auf Kantonsstrassen muss an der Quelle reduziert werden.	Wie Sie in ihrem Hauptbericht aufzeigen, werden im Betrachtungsperimeter an ganz vielen Stellen die Lärmemissionen überschritten. Die Lärm-Thematik wird im Hauptbericht nur punktuell und entsprechend unbefriedigend angegangen. Der Kanton soll nicht wie bisher auf Anträge vonseiten der Gemeinden warten, sondern schnell und proaktiv innerorts Lärmschutzmassnahmen umsetzen. Beispielsweise indem der Kanton auf Strassen in seiner Hoheit innerorts konsequent die Einführung von Tempo 30 prüft und wo immer möglich innerhalb der nächsten 3-4 Jahren realisiert. Weiter müssen auf Kantonsstrassen mittel- und langfristig dringlich weitere Massnahmen an der Quelle umgesetzt werden, wie z.B. flächendeckende Flüsterbeläge. Das Bundesgericht bspw. räumt der Gesundheit der Anwohner*innen an Strassen mit Alarmwerten und überschrittenen Grenzwerten wiederholt sehr hohe Priorität ein und verlangt von den zuständigen Behörden lärmreduzierende Massnahmen an der Quelle. Werden an einem Strassenabschnitt die Immissionsgrenzwerte überschritten, darf Tempo 30 in Betracht gezogen werden.	Dies ist keine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, sondern der Lärmschutzverordnung.	keine Aufnahme
6141	Grüne Kanton Luzern	Ausgangslage	Verzicht Realisierung Bypass	Der Bypass sorgt für einen massiven Ausbau der MIV-Strassenkapazität und steht somit im Widerspruch zu den Zielen einer Verringerung des MIV-Anteils im Betrachtungsperimeters sowie zu den Klima- und Umweltschutzzielen.	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms.	keine Aufnahme
6144	Grüne Kanton Luzern	Ausgangslage	Auf den Ausbau neuer Strassen im Bearbeitungsperimeter ist zu verzichten.	Die Kapazität des MIV muss abnehmen, es ist stattdessen konsequent auf Förderung von öV, Velo- und Fussverkehr zu setzen im Bearbeitungsperimeter. Mit dem Ausbau von Strasseninfrastruktur geht jeweils eine Zunahme des MIV einher, deshalb ist ein Verzicht auf neue Strassen notwendig.	Gegenüber früheren Generationen sind Strassenausbauten im Agglomerationsprogramm reduziert worden. Bestehende Massnahmen im Bereich Strasse dienen auch dem ÖV und dem FVV. Zudem werden bei solchen Projekten flankierende Massnahmen umgesetzt.	Zur Kenntnisnahme
6240	Grüne Kanton Luzern	Ausgangslage	Kapazitätsausbau beim öffentlichen Verkehr vorantreiben.	Bis zur Eröffnung des Durchgangsbahnhofs müssen unbedingt weitere Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr geschaffen und das Umsteigen attraktiver gemacht werden, damit die höheren Kapazitäten von Beginn an genutzt werden können. Nur wenn Luzern jetzt konsequent umsteigt, werden die nachgelagerten und sehr wichtigen Massnahmen im Agglomerationsprogramm für die Zug- und Businfrastruktur dereinst Realität.	Dies ist im AP so vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme
6072	Grüne Kanton Luzern	GV-2: Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern	Im Rahmen des AP 4G sind sämtliche Ortsdurchfahrten auf ihre Eignung zur Temporeduktion (T-30) zu überprüfen und die Massnahme nach Möglichkeit umzusetzen.	Der Regierungsrat Luzern hat 2018 beschlossen, Temporeduktionen auf Kantonsstrassen zu prüfen, falls Sanierungsbedarf bzgl. Lärmbelastung besteht oder wenn dies seitens Gemeinden gewünscht wird. Ausserdem sind auch Verkehrssicherheitsbedenken einfließen zu lassen bei der Prüfung von Tempo 30 bei Ortsdurchfahrten (zb. im Umfeld von Schulhäusern). Wir beantragen aus diesen Gründen die konsequente Prüfung und Umsetzung der Temporeduktion in Ortsdurchfahrten im gesamten Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter des Agglomerationsprogramms.	Signalisation und Markierung ist nicht Aufgabe des AP. Die Gemeinden können betr. Tempo 30 auf Kantonsstrassen entsprechende Gesuche bei der Dienststelle vif einreichen.	Zur Kenntnisnahme
5416	Grüne Kanton Luzern	MIV-1: Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten	MIV-1 Bemerkung Luzern-Lochhof und Reussportbrücke streichen.	Das kantonale Anschlussprojekt, sowohl der Basisausbau und auch der Stadtautobahn-Anschluss Luzern Lochhof verstärkt die Nutzung des MIV und steht im Widerspruch zu den Modalsplit-Zielen 2040, welche in diesem Hauptbericht formuliert werden. Die Erschliessung des Anschlusses Lochhof führt keineswegs zu einer siedlungsverträglichen Lenkung, sondern wird zu Mehrbelastung der untergeordneten Kantons- und Gemeindestrassenabschnitte in den Luzerner Quartieren führen. Eine Abkehr von der nachfrageorientierter Verkehrsplanung hin zu einer angebotsorientierter Verkehrsplanung ist <u>zwingend notwendig</u> .	Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6053	Grüne Kanton Luzern	FVV-3.6-4A Horw, Verbesserung Linkseinmünden von Biregg sowie von Brändistrasse in Kantonsstrasse	Auch die Verbindung in der Gegenrichtung soll verbessert werden. Der FVV-Weg Waldegg-Biregg muss bekannter werden.	Diese Massnahme ist sinnvoll und nützlich. Jedoch besteht dadurch weiterhin keine Verbindung von der Brändistrasse in den Veloweg Waldegg-Biregg. Für diesen Weg muss von der Brändistrasse rechts abgelenkt werden und gleich anschliessend nach links Richtung Chäppeliweg. Dazu benötigt es ebenfalls eine Massnahme. Ausserdem ist der Veloweg Waldegg-Biregg zu wenig bekannt und schlecht ausgeschildert. Das Schild «Biregg» befindet sich hinter einem Gebüsch und ist von der Kantonsstrasse kaum sichtbar. Von der Brändistrasse zu diesem Veloweg gibt es überhaupt keinen Velowegweiser.	Die Massnahme wurde im Rahmen des Richtplans Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw definiert. Die Planung liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.	Zur Kenntnisnahme
6054	Grüne Kanton Luzern	FVV-3.7-4A Horw, Verbesserung Veloführung Kantonsstrasse sowie Optimierung Linksabbieger in Winkelstrasse	Velos müssen hier wirklich priorisiert werden. Zu diesem Zweck sind Velospuren durchgehend aufzuzeichnen.	Dies ist keine echte Lösung: Velofahrende werden hier an den Rand gedrängt und bei der Verjüngung abgeschnitten. «Gestaltung Kantonsstrasse» ist gescheitert. Auch in diesem Zusammenhang ist eine Begegnungszone Tempo 20 die richtige Lösung.	Siehe 6053.	Zur Kenntnisnahme
6056	Grüne Kanton Luzern	FVV-3.9-4A Horw, Optimierung Veloverbindung St. Niklausen – Felmis	Vorschlag: Neuer Fuss-/Fahrradweg entlang dem Bachtelbach bis St. Niklausenstrasse fortführen.	Einmündung Mättwilstrasse aus SW in St. Niklauserstrasse ist unübersichtlich und gefährlich. Fahrradfahrende und Fussgänger, die von N in die Mättwilstrasse abbiegen sind bis zum Trottoirbeginn in die Langensandhöhe extrem gefährdet.	Siehe 6053.	Zur Kenntnisnahme
5877	Grüne Kanton Luzern	FVV-5.6-4B K13: Luzern, Reussinsel	Verbreiterung Xylophonweg auf 5 Meter: Reussinsel/Dammweg bis Nordpol	Die derzeitige Sicherheitslage ist unbefriedigend, sowohl für Velofahrer als auch für Fussgänger*innen. Deshalb soll der Weg breiter gestaltet werden, damit er für den Langsamverkehr attraktiver wird.	Eine Massnahme zum Xylofonweg wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5882	Grüne Kanton Luzern	GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	Velostreifen auf der Gerliswilstrasse ab Zentral bis Sonnenplatz, auch bei Tempo 30	Steigerung der Sicherheit und Attraktivität der Strecke für Velofahrende	Das Vorhaben ist bereits Bestandteil des Bauprogramms und des AP. Projektbestandteile sind Aufgabe der Planung.	Zur Kenntnisnahme
6241	Grüne Kanton Luzern	GV-1.3-4B Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	Auf den Basisausbau am Schlossberg ist zu verzichten.	Die Ziele einer Verflüssigung des öffentlichen Verkehrs und der Verbesserung der Sicherheit für Velo- und Fussverkehr begrüssen wird. Dies hat aber ohne den vorgeschlagenen Basisausbaus zu erfolgen. Wir sind gegen den Ausbau der Strasseninfrastruktur für den MIV, der sich zulasten des Wohnquartiers auswirkt.	Der Basisausbau ist abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	Zur Kenntnisnahme
6242	Grüne Kanton Luzern	GV-1.5-4B Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassenetz mit Massnahmen ÖV und LV (Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden könnte)	Auf den Ausbau der MIV-Infrastruktur ist zu verzichten. Stattdessen sollen zusätzliche Busspuren und Velowege sowie eine Priorisierung des ÖV bei den Lichtsignalanlagen realisiert werden.	Der ÖV und Veloverkehr müssten konsequent priorisiert werden.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
6243	Grüne Kanton Luzern	GV-5.3-4B Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	Die Realisierung eines Veloweges auf der Bundesstrasse ist prioritär bis 2024 umzusetzen.	Wir begrüssen die angedachten Massnahmen. Da die Situation für den Veloverkehr auf der Bundesstrasse unbefriedigend ist und ein Sicherheitsrisiko darstellt, ist eine diesbezüglich rasche Lösung dringlich. Der Platz für die Realisierung eines Veloweges ist vorhanden, so dass eine zeitnahe Umsetzung möglich ist.	siehe 5245	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6110	Grüne Kanton Luzern	GV-5.5-4B Kriens, Zentrum	Die Massnahme GV-5.5 Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr) ist prioritär umzusetzen und in den A-Horizont aufzunehmen.	Der Bund moniert in seinem Prüfbericht zum AP 3G, dass die Umsetzungsperformance der Verkehrsmassnahmen ungenügend sei. Dies trifft insbesondere auf die Massnahme GV-5.5 Kriens, Zentrum zu, welche unter dem Titel "öV-11.1.g, K4: Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Busspur, Radverkehrsanlage" bereits im AP der 2. Generation als A-Massnahme enthalten war. Die Stadt Kriens hat für diese Schlüsselmassnahme aus dem Gesamtverkehrskonzept Kriens im laufenden Jahr 2020 einen Planungskredit in der Höhe von Fr. 300'000 ins Budget aufgenommen. Bis zum jetzigen Zeitpunkt hat das federführende vif die Planung jedoch nicht in Angriff genommen. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und der AP-Gemeinden ist dringend besser zu koordinieren.	Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonsstrassen im Topf B mit Realisierung in der Periode 2023 - 2026. Aufgrund der komplexen und umfangreichen Planung (Testplanung) und Mitwirkung ist ein Start der Realisierung vor 2027 nicht realistisch. Über die Zuordnung (Priorisierung) des Vorhabens im nächsten Bauprogramm wird der Kantonsrat befinden.	keine Aufnahme
6111	Grüne Kanton Luzern	GV-5.7-4X Kriens/Luzern/ Emmen, städtebauliche begleitende Aufwertungsmassnahmen in Zusammenhang mit dem Bypass	Anstelle einer offenen achtspurigen Autobahnschneise oder einem überirdischen Tunnel auf Krienser Boden ist eine unterirdische Streckenführung beim Bund einzufordern.	Mit dem gedeckten Autobahnpark wird ein Zielzustand definiert, der den Interessen der Städte Luzern und Kriens zuwiderläuft. Mit einem rund 70 m breiten Lärmschutz-Trennriegel gegen die Zentrumsstadt Luzern und der gegenüber der heutigen Situation doppelt so breiten Grossehofbrücke werden Planungsfehler aus den neunzehnhundert-fünzig Jahren zementiert, anstatt saniert. Sollte das Projekt «Bypass» nach den aktuellen Plänen des ASTRA, mit oder ohne Deckel, umgesetzt werden, würden mehrerer Hektaren wertvolles Krienser Bauland verloren gehen. Die verkehrlichen Probleme der Agglomeration Luzern würden auf dem Buckel der Stadt Kriens angegangen. Der Bau eines überirdischen Deckels, ähnlich der «A1 Einhausung Schwamendingen» würde Kosten im dreistelligen Millionenbetrag auslösen (Kostenvoranschlag A1 Einhausung Schwamendingen 445 Millionen Franken), ohne für die beiden Städte Luzern und Kriens eine befriedigende stadträumliche Aufwertung und ein qualitativ hochwertiges Zusammenwachsen des urbanen Raumes zu ermöglichen. In Kriens ist, im Gegensatz zu Schwamendingen, eine Tieferlegung der Autobahn möglich und beim Bund einzufordern.	Siehe 6108.	Zur Kenntnisnahme
5883	Grüne Kanton Luzern	MIV-3-4B Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)	Keine Umfahrung Emmen Dorf, dafür Tempo 30 auf Seetalstrasse und Gerliswilstrasse	Die Umfahrung steigert das Verkehrsaufkommen aufgrund der Kapazitätssteigerung für den MIV, stattdessen sollte aus unserer Sicht die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden und die Lärmbelastung durch den Strassenverkehr verringert werden mit Tempo 30.	Markierung und Signalisation sind nicht Aufgabe des AP. Aktuell wird die ZMB Umfahrung Emmen bearbeitet. Massnahmen werden mit der ZMB geprüft. Die Aufnahme von Vorhaben in ein Bauprogramm obliegen dem Kantonsrat.	Zur Kenntnisnahme
5881	Grüne Kanton Luzern	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Bahnhof Emmenbrücke, Perronverlängerung: Zugang direkt ab Perron zur Seetalstrasse und damit Seetalplatz	Bessere Erschliessung für Langsamverkehr für den Bahnhof	Dieses Anliegen ist in der Projektierung zum Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke einzubringen. Die optimale Vernetzung des Bahnhofs mit dem Umfeld ist anzustreben.	teilweise Aufnahme
6114	Grüne Kanton Luzern	ÖV-6.1-4A Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	Verbreiterung Seebücke in erster Linie für Fussverkehr, Umwindung eine Fahrspur zu ÖV/Velo.	Der Bahnhofplatz und die Seebücke sind in ihrer Kapazität prioritär für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr zu steigern, da diese Verkehrsmittel platzsparend sind und die Verkehrsinfrastruktur entsprechend entlasten.	Die Verbreiterung der Seebücke ist nicht Bestandteil Projekt Durchmesserperron. Die Seebücke ist Bestandteil Vorhaben Plan Nr. 200 gemäss Bauprogramm 2019-2002 für die Kantonsstrassen.	keine Aufnahme
6052	Grüne Kanton Luzern	ÖV-9-4A Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	Bei dieser Massnahme ist noch vieles unklar und es stehen offene Sätze wie "Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten." Antrag: Verlängerung der Linie 4 mit Batterietrolleybus bis Sportgebäude/Kreisel Zihlmattweg bis spätestens im Jahr 2022. Die Verlängerung bis Kriens Mattenhof begrüssen wir. Die Bahnunterführung Brändi für Velos und Fussgänger soll davon nicht negativ betroffen sein.	Durch diese Verlängerung werden mehrere Quartiere in der Stadt Luzern und Gemeinde Horw noch besser an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Der Bahnhof Kriens Mattenhof kann dadurch die Funktion als Bushub ausschöpfen.	Die offenen Punkte werden nach der Mitwirkung bereinigt. Die Massnahme wird im A-Horizont umgesetzt.	teilweise Aufnahme
5880	Grüne Kanton Luzern	S-2.2-4A Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz	Öffnung der Strassen des Seetalplatzes für schnelle E-Bikes: zusätzliche Velostreifen markieren	Die Strassenbreite sollte dies zulassen!	Markierung und Signalisation nicht Bestandteil AP.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6049	Grüne Kanton Luzern	S-2.5-4A Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer	Die Massnahme ist auf Grundlage des Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) zu konkretisieren und umzusetzen.	Der Bezug zum Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) fehlt	GVKK wird im Massnahmenblatt erwähnt.	teilweise Aufnahme
6244	Grüne Kanton Luzern	S-3.1-4B Luzern, Bern-/Baselstrasse inkl. Fluhmühle	Die lärmtechnische Sanierung der Basel- und Bernstrasse ist an der Quelle mittels Flüstberbelag und Tempo 30 zu realisieren.	Die Lärmbelastung für die Quartierbewohner*innen überschreiten derzeit die Grenzwerte, die derzeitige Situation ist klar unbefriedigend. Wie in der Massnahme festgehalten besteht dringender Handlungsbedarf, die Massnahmen sind unbedingt an der Quelle vorzunehmen.	Dies ist keine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, sondern der Lärmschutzverordnung.	Zur Kenntnisnahme
6109	Grüne Kanton Luzern	S-4.10-4A Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof	Anstelle einer offenen achtspurigen Schneise oder einem überirdischen Tunnel, ist eine unterirdische Streckenführung beim ASTRA einzufordern.	Siehe Begründung der Massnahme S-4.9 Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2	Siehe 6108.	Zur Kenntnisnahme
6051	Grüne Kanton Luzern	S-4.12-4A Horw, Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)	Das Areal des Kies- und Betonwerk als Parkanlage zu öffentlichen Zwecken nutzen. Keine Wohnnutzung und auch keine Nutzung für einen neuen Standort des Werkhofs.	Es entspricht einem Wunsch der Bevölkerung, dieses Areal der Öffentlichkeit für einen Park zur Verfügung zu stellen, sobald es nicht mehr von den heutigen Besitzern genutzt wird.	Im Kurzbeschrieb der Massnahme S-4.12 wird erwähnt, dass das Kies- und Betonwerk am See einem öffentlich zugänglichen Seepark weichen. Die Weiterbearbeitung dieser Absicht liegt in der Verantwortung der Gemeinde Horw.	Zur Kenntnisnahme
6108	Grüne Kanton Luzern	S-4.9-4A/C Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse	Anstelle einer offenen achtspurigen Schneise oder einem überirdischen Tunnel, ist eine unterirdische Streckenführung beim ASTRA einzufordern.	Die weitere Entwicklung der Gebiete S-4.9 Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse und S-4.10 Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof werden von der heutigen Ausgestaltung des Projekts Bypass A2 (zeitlich, räumlich, immissionsmässig) massiv beeinträchtigt. Mit dem 70 m breiten Lärmschutz-Trennriegel gegen die Zentrumsstadt Luzern und der gegenüber der heutigen Situation doppelt so breiten Grosshofbrücke werden Planungsfehler aus den neunzehnhundert-fünzig Jahren zementiert, anstatt saniert. Sollte das Projekt «Bypass» nach den Plänen des ASTRA - mit oder ohne Deckel - umgesetzt werden, würden der Stadt Kriens mehrerer Hektaren wertvolles Bauland und wichtige Entwicklungsmöglichkeiten verloren gehen. Die verkehrlichen Probleme der Agglomeration Luzern würden auf dem Buckel der Stadt Kriens angegangen.	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes. Eine siedlungsverträgliche Gestaltung des Bypass ist - basierend auf dem A2/A14 Bypass Luzern Ausführungsprojekt - im Rahmen eines ergänzenden Projekts weiterzuerfolgen. Dazu wird auf die Massnahme GV-5.7 verwiesen.	Zur Kenntnisnahme
6332	FDP.Die Liberalen Horw	6.5. Öffentlicher Verkehr	Im Bereich Allmend soll bei Events und Messen die Nutzung der idealen ÖV-Infrastruktur (Tiefhaltestelle S-Bahn) massiv priorisiert werden. Der lokale, regionale und überregionale Zubringerverkehr soll durch starke Lenkungsmaßnahmen (Aufhebung und Verteuerung der Parkplätze) signifikant und an der Quelle reduziert werden.	Dies bewirkt in Konsequenz eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des strassengebundenen ÖV, was sich wiederum fördernd auf die Nutzung der gesamten ÖV-Infrastruktur auswirkt. Auch der lokal generierte an der Allmend vorbei führende MIV erleidet dadurch deutlich weniger extern generierte Einschränkungen.	Die Definition von Konzepten/Massnahmen bei Grossveranstaltungen ist nicht Aufgabe des AP.	Zur Kenntnisnahme
6331	FDP.Die Liberalen Horw	6.6. Motorisierter Individualverkehr	Beibehaltung oder sogar die Erhöhung der Kapazität des Knotens Mattenhof. Bei einer Umgestaltung sind diesbezüglich allenfalls notwendige Massnahmen zu ergreifen. Eine direkte Untertunnelung des Knotens für den Direktverkehr Allmend – Autobahn ist zu prüfen. Die Kapazität der Ringstrasse im Bereich Mattenhof bis Schlund soll erhöht werden. Ein Ausbau zur Dreispurstrasse mit mittig angeordneter, je nach Verkehrssituation wechselseitig nutzbarer ÖV-Spur soll geprüft werden.	Weitere Sicherstellung eines guten Verkehrsflusses von Horw auf den Hauptverkehrsachsen: Der reibungslose Zu- und Abfluss des Verkehrs von und nach Horw ist zu gewährleisten. Namentlich die dynamische Veränderung im Gebiet Mattenhof ist unter diesem Aspekt zu begleiten. Die Ringstrasse, ursprünglich mit Fokus auf diesen Zu- und Abfluss nach Horw erstellt, soll dieser Aufgabe auch weiterhin nachkommen.	Die Überprüfung der technischen Machbarkeit des Knotens Mattenhof auf zwei Ebenen wurde 2019 vorgenommen. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Unterfangung der K 19 nicht möglich ist.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6333	FDP.Die Liberalen Horw	6.7. Fuss- und Veloverkehr	Die systematische Erstellung von leistungsfähigen, sicheren und durchgehenden Velobahnen von und nach Horw ist zu garantieren.	Aktuell sind die Anschlüsse an das Velowegnetz von Horw in Richtung Stadt nicht überall durchgängig und sicher gelöst (z.B. Gebiet Mattenhof)	Massgebend für die Erstellung von kantonalen Velorouten ist aktuell das kantonale Radroutenkonzept, dieses ist bereits einige Jahre alt und enthält keine Festlegungen zu Veloschnellrouten. Für das Agglomerationsprogramm wurde im Auftrag des Kantons und unter engem Einbezug von LuzernPlus eine für die Agglomeration spezifische Vertiefungsstudie Veloverkehr erarbeitet, welche in die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr überführt wurde. Zudem bildet diese Vertiefungsstudie eine wichtige Basis für die spätere Aktualisierung des kantonalen Radroutenkonzeptes. In diesem Rahmen könnte auch die Aufnahme weiterer Verbindungen geprüft werden, entsprechende Massnahmen würden im Agglomerationsprogramm 5. Generation aufgenommen.	keine Aufnahme
6334	FDP.Die Liberalen Horw	Abbildung 58: Teilstrategie Gesamtverkehr	Eine Erhöhung der Abfluss-Leistungsfähigkeit für ÖV/MIV im Bereich Luzern-Tribschen durch die Prüfung einer Untertunnelung im Bereich Tribschen in Richtung Autobahnbindung ist zu prüfen.	Eine Erhöhung der Abfluss-Leistungsfähigkeit für ÖV/MIV Entlastung der umliegenden Quartiere (Allmend/Birregg/Horw Kantonsstrasse)	Dies entspricht der Spange Süd, welche nicht mehr Bestandteil des AP ist.	keine Aufnahme
6326	FDP.Die Liberalen Horw	Kurzfassung	In der Zukunft der Mobilität geht es um mehr als die Diskussion über einzelne Verkehrsmittel und Verkehrswege. Die Mobilität im Raum Luzern wird neben technischen Innovationen stark von den sich wandelnden Bedürfnissen der Menschen geprägt. Dabei spielen insbesondere die Megatrends Individualisierung, Work-Life-Balance, Konnektivität und Umweltbewusstsein eine wichtige Rolle. Welche Entwicklungen sich daraus für die Agglomeration Luzern ergeben, welche Potenziale sich auf tun und wie das multimobile Zeitalter im Grossraum Luzern aussehen kann, soll in einem ergänzen Programm/Bericht aufgezeigt werden.	Die 4. Generation des AP LU mit Wirkungszeitraum 2024-2028 zeigt Stärken und Schwächen. Basierend auf den drei Vorgängergenerationen für den Zeitraum 2012-2024 führt die vorliegende Arbeit deren Stossrichtung in vielen Aspekten weiter. Auf Basis der robusten und bewährten Vorarbeit erscheint das AP LU 4G als solides, reifes und ausgegorenes Werk. Es findet unsere breite Zustimmung und bietet gleichzeitig wenig Ecken und Kanten, welche es angreifbar machen könnten. Aus der Breite der Darlegungen scheint unzweifelhaft auf, dass der Aspekt «Verkehr» mit seinen vielen Facetten für den angezielten Wirkungszeitraum deutlich höheres Massnahmenplanungsgewicht hat als die beiden anderen Aspekte «Siedlung» und «Landschaft». Dabei erscheint ein Grossteil der programmierten Massnahmen als ergänzende, abrundende Teile in Nischen, welche die drei Vorgängerprogramme noch offengelassen haben. Die beiden Grossprojekte «Durchgangsbahnhof» und «Bypass» leuchten wie Heilbringer am Horizont, auf welche viele der thematisierten Massnahmen Bezug und Ausrichtung nehmen, doch die deutlich längeren Entstehungsfristen können nicht kaschieren, dass viele der geplanten Verkehrsmassnahmen bis zur erfolgten Realisation der beiden Grossprojekte nicht die gewünschte Wirkung entfalten werden.  Die Stärke des abgerundeten und reifen Programms wird dadurch auch zu einer Schwäche – die Weiterführung des Bewährten, auf der etablierten Planungsschiene weiterfahrend, verhindert die Ergreifung einer Chance. Die Chance, in der 4. Generation des Programms der massiv beschleunigten Veränderung und den signifikant stärker als in früheren Generationen verschobenen Gewichten der Bedürfnisse Rechnung zu tragen, wird nicht genutzt. Die Chance, eine komplett überarbeitete breitere Gesamtschau aus einem eher disruptiv als evolutionär geprägten Blickwinkel zu formulieren, hätte sich auch im Lichte der im Bericht geschilderten Knappheit der Verkehrskapazitäten geboten. Aufhänger für diese These ist die weiterhin genutzte Gliederung des Programms in die Elemente Siedlung, Landschaft, Verkehr. Mit der Brille der Neugestaltung hätte sich der Einbezug des Überbegriffs Mobilität in dieses Dreieck angeboten, einer Mobilität welche Siedlung und Verkehr in neuen Aspekten zusammenbringt.	Solche Aspekte werden im Rahmen des laufenden kantonalen Projekts "Zukunft Mobilität Luzern" berücksichtigt. Dieses bildet eine Grunlage für das AP LU 5G.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
				Die Etablierung einer veränderten und neuartigen Betrachtungsweise, wonach vormals nur am Rande benutzte Szenarien wie die breite Einführung von Arbeitserbringung im heimischen Umfeld ohne resultierendes Verkehrsaufkommen («Home Office») signifikant an Bedeutung gewinnen, bietet einen sehr interessanten zusätzlichen Blickwinkel, welcher das vorliegende AP LU 4G ergänzen und auch bereichern kann. Die Förderung einer Systematisierung und Verbesserung der Rahmenbedingungen moderner Arbeitsmethoden ist zu verfolgen. Darauf basierend müssen Verkehrs-Kapazitäten nicht die absoluten Bedarfsspitzen abdecken, denn parallel ist die Flexibilisierung des Mobilitäts-Bedarfs (z.B. durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten) in vollem Gange.		
6327	FDP.Die Liberalen Horw	Kurzfassung	Durch die starren Vorgaben der Entwicklungsschritte für die weiteren Generationen des AP ist die Kreation eines ergänzenden oder sogar alternativen, disruptiv geprägten Programms ohne die Vorgaben des Bundes oder auch Rahmenbedingungen der Vorläufer sehr wahrscheinlich nicht möglich. Unsere Anregung lautet, trotz der vorliegenden robusten Arbeit davon losgelöst ein ergänzendes Programm zu entwickeln, welches die letzten Erkenntnisse zur Agglomerationsentwicklung, schwergewichtig auf zukünftigen Anforderungen in Sachen Mobilität ausgerichtet, berücksichtigt und nutzt. Darin soll es auch möglich sein, visionäre Konzepte für das zukünftige Leben abzubilden, ohne sich durch die bereits existierenden Gegebenheiten einschränken zu lassen. Dabei wollen wir den Mischverkehr fördern und eine austarierte Verkehrsplanung inkl. leistungsfähigem ÖV und Langsamverkehr bezwecken.  Ein digitalisiertes aktives Beratungsangebot für die Agglomerationsbewohner ist zudem zu prüfen.	Die neuartigen Konzepte des aktuellen Jahrtausends werden im vorliegenden AP LU 4G nicht adäquat berücksichtigt. Der Horizont 2040 muss es erlauben, losgelöst von der Konkretheit des Zeitraums 2024-2028 respektive darüber hinaus zu denken und zu antizipieren. Umfassende und systematische Etablierung von leistungsfähigen und durchgängigen Achsen für den e-Bike-Verkehr bei gleichzeitiger angepasster Aufrechterhaltung des Angebots für MIV und ÖV ist zu prüfen, entsprechende Konzepte sind zu entwickeln. Eine Priorisierung der nachhaltigen Mobilität/Antriebskonzepte als Mittel zur Sicherung dieser Angebotsaufrechterhaltung hat sich in verschiedenen Agglomerationen Europas über die Pilotphase hinaus entwickelt und kann in die Planung mit einbezogen werden.	Das Zukunftsbild weist den Horizont 2040 auf. Dieses muss einerseits langfristig ausgerichtet und andererseits auch umsetzbar sein. Neue Trends wie beispielsweise die E-Mobilität werden im Agglomerationsprogramm berücksichtigt.	Zur Kenntnisnahme
6336	FDP.Die Liberalen Horw	GV-5.1-4A Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	Beibehaltung oder sogar die Erhöhung der Kapazität des Knotens Mattenhof. Bei einer Umgestaltung sind diesbezüglich allenfalls notwendige Massnahmen zu ergreifen. Eine direkte Untertunnelung des Knotens für den Direktverkehr Allmend – Autobahn ist zu prüfen. Die Kapazität der Ringstrasse im Bereich Mattenhof bis Schlund soll erhöht werden. Ein Ausbau zur Dreispurstrasse mit mittig angeordneter, je nach Verkehrssituation wechselseitig nutzbarer ÖV-Spur soll geprüft werden.	Der reibungslose Zu- und Abfluss des Verkehrs von und nach Horw ist zu gewährleisten. Namentlich die dynamische Veränderung im Gebiet Mattenhof ist unter diesem Aspekt zu begleiten. Die Ringstrasse, ursprünglich mit Fokus auf diesen Zu- und Abfluss nach Horw erstellt, soll dieser Aufgabe auch weiterhin nachkommen.	Die Überprüfung der technischen Machbarkeit des Knotens Mattenhof auf zwei Ebenen wurde 2019 vorgenommen. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Unterfangung der K 19 nicht möglich ist.	Zur Kenntnisnahme
6329	FDP.Die Liberalen Horw	ÖV-3.5-4C S-Bahnhaltestelle Horw See	Zügige Umsetzung der neuen S-Bahn-Haltestelle Horw See unter Berücksichtigung der Entwicklung des Campus Horw	Wir unterstützen diese geplante Massnahme vollumfänglich und uneingeschränkt. Gerade im Hinblick auf die Studierenden-Generation an der HTA in Horw ist diese Infrastruktur von höchster Bedeutung, dies sowohl für die Nutzung während des Studiums in Horw als auch für die Prägung einer für die zukünftige Mobilitäts-Nutzung entscheidenden Generation in dieser Phase der höheren Ausbildung.	Diese S-Bahn-Haltestelle wird im Rahmen des Ausbaus 2040 geprüft. Lokale Wirkungen sind mit den Gesamtwirkungen - positiv wie negativ - im ganzen Bahnkorridor gegenüberzustellen.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6328	FDP.Die Liberalen Horw	S-2.4-4A Horw, Diverse Areal auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund	Im Fokus des Programmschwerpunktes Siedlung steht für uns die verstärkte Bewirkung von genügend Freiflächen bei neuen Nutzungen im Siedlungsraum durch gleichzeitig systematisch erhöhte Nutzungsmöglichkeit in der Vertikalen. Grössere und zu einem signifikanten Anteil zwingend begrünte Freiflächen zwischen errichteten Gebäuden sind sicherzustellen. Die Gewährung einer gleichbleibenden Ausnutzung ist durch die Planung resp. Genehmigung einer verträglichen Erhöhung der Stockwerkanzahl sicherzustellen.	Freiflächen und Zonen für die öffentliche Nutzung gehen oft in der Planung vergessen (respektive als zweitrangig angeschaut), da Investoren und Gemeinden immer das Maximum an Ausnutzung aus den Arealen realisieren wollen.	Im Kurzbeschrieb wird am Schluss ergänzt, dass einerseits höhere Bauten und dafür andererseits am Boden mehr Freiflächen und öffentliche Nutzungen ein raumplanerisch aktuelles und nachvollziehbares Anliegen ist, das aber immer im Einzelfall konkret geprüft werden muss.	teilweise Aufnahme
6330	FDP.Die Liberalen Horw	S-4.10-4A Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof	Beibehaltung oder sogar die Erhöhung der Kapazität des Knotens Mattenhof. Bei einer Umgestaltung sind diesbezüglich allenfalls notwendige Massnahmen zu ergreifen. Eine direkte Untertunnelung des Knotens für den Direktverkehr Allmend – Autobahn ist zu prüfen. Die Kapazität der Ringstrasse im Bereich Mattenhof bis Schlund soll erhöht werden. Ein Ausbau zur Dreispurstrasse mit mittig angeordneter, je nach Verkehrssituation wechselseitig nutzbarer ÖV-Spur soll geprüft werden.	Weitere Sicherstellung eines guten Verkehrsflusses von Horw auf den Hauptverkehrsachsen: Der reibungslose Zu- und Abfluss des Verkehrs von und nach Horw ist zu gewährleisten. Namentlich die dynamische Veränderung im Gebiet Mattenhof ist unter diesem Aspekt zu begleiten. Die Ringstrasse, ursprünglich mit Fokus auf diesen Zu- und Abfluss nach Horw erstellt, soll dieser Aufgabe auch weiterhin nachkommen.	Die Überprüfung der technischen Machbarkeit des Knotens Mattenhof auf zwei Ebenen wurde 2019 vorgenommen. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Unterfangung der K 19 nicht möglich ist.	Zur Kenntnisnahme
5712	SVP Kriens	FVV-3.14-4A Kriens, Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse	Auf die Einführung von Tempo 30 ist zu verzichten.	siehe Anhang!	Auf dieser Achse soll eine sichere und attraktive Verbindung für den FVV realisiert werden. Die Planung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Kriens.	Zur Kenntnisnahme
6450	BirdLife Luzern	2.3. Landschaft	An der Umstrukturierung, dass die Massnahmen «Verbesserter Zugang zu Naherholungsgebieten» unter FVV-Massnahmen aufgeführt wird, ist festzuhalten.	Es handelt sich hierbei klar um ein Verkehrsthema.	Ist so vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme
6456	BirdLife Luzern	3.1.3. Bauzonen	Hinsichtlich Bauzonen sei festzuhalten, dass diese nicht weiter zuzunehmen haben.	Es bestehen genügend Bauzonenreserven. Einzonungen sind keine nötig. Es sei klar zu formulieren, dass eine Vergrösserung der Bauzone nicht nötig und keine Option ist. Stattdessen sei festzuhalten, dass eine «Siedlungsentwicklung nach innen» die einzige Strategie ist und dies auch genügend Potential bietet für die Bevölkerungsentwicklung.	Die im AP aufgezeigten potenziellen Schlüsselareale an gut erschlossener Lage können erst eingezont werden, wenn ein überkommener Bedarf ausgewiesen werden kann.	keine Aufnahme
6457	BirdLife Luzern	3.1.6. Entwicklungstrends Siedlung	Es sei klar festzuhalten, dass die Bauzonen überhaupt nicht mehr zunehmen brauchen, um das Potenzial hinsichtlich Bevölkerungswachstum zu decken.	Siehe oben.	Siehe 6456	keine Aufnahme
6458	BirdLife Luzern	3.2.2. Schutzgebiete und Vernetzungsachsen	Dieses Kapitel gilt es beizubehalten.	BirdLife Luzern begrüsst es sehr, dass neben Verkehr, Mobilität, Siedlung auch das Thema Landschaft und Schutzgebiete im Agglomerationsprogramm Eingang findet und dass Schutzthemen beschrieben werden.	Das Kapitel bleibt im AP bestehen.	Zur Kenntnisnahme
6459	BirdLife Luzern	3.2.2. Schutzgebiete und Vernetzungsachsen	Es sei zu ergänzen, dass Wildtierkorridore nicht nur bei Verkehrsprojekten sondern bei allen raumwirksamen Aktivitäten zu berücksichtigen sind.	Wie es im Bericht beschrieben wird, handelt es sich bei den Freihaltekorridoren um den eigentlichen Kern der Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung. Nur wenn diese Bereiche frei bleiben von Hindernissen und Störungen, kann eine überregionale Tierwanderung und damit der genetische Austausch sichergestellt werden. Hinsichtlich den Stossrichtungen des Bundes in Sachen ökologischer Infrastruktur gilt es diese Freihaltekorridore bei allen raumwirksamen Aktivitäten zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass sie frei bleiben von Hindernissen und Störungen.	Es wird folgende Präzisierung aufgenommen: " ... optimiert. Alle raumrelevanten Vorhaben in Freihaltezonen sind ....	teilweise Aufnahme
6461	BirdLife Luzern	3.2.4. Luftschadstoffbelastung	Es seien Massnahmen gegen die Zunahme des MIV zu ergreifen.	Die Belastung durch NOx ist nach wie vor hoch. Es müssen gemäss Luftreinhalteplan LPV zwingend Massnahmen gegen die Verursacher (MIV) ergriffen werden.	Im Agglomerationsprogramm sind sowohl im Bereich Siedlung als auch im Bereich Verkehr (ÖV, FVV) Strategien und Massnahmen enthalten, welche dazu beitragen, den Modal Split zugunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verschieben.	Zur Kenntnisnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6462	BirdLife Luzern	4.2. Zukunftsbild 2040	Die überregionalen Wildtierkorridore inkl. Freihaltekorridore und Verbindungsachsen seien darzustellen und im Gebiet Luzern Ost sei strategisch Raum festzulegen, der die Wildtierwanderung ermöglicht.	Mit den überregionalen Wildtierkorridoren liegt eine Grundlage vor, die den Status eines Bundesinventars hat. Diese stark wirksame Grundlage gilt es zwingend in der strategischen Planung zu berücksichtigen. Damit soll u.a. frühzeitig verhindert werden, dass Konflikte entstehen.	Das Zukunftsbild enthält verschiedene Siedlungsachsen. In Luzern Ost ist zwischen Root D4 und Root Dorf im Bereich des Wildtierkorridors eine Siedlungsachse eingezeichnet.	Zur Kenntnisnahme
6463	BirdLife Luzern	5.1. Siedlung	Kapitel «Ggf. zusätzlicher Flächenbedarf durch Bevölkerungswachstum» sei zu streichen.	Gemäss den rechtlichen Grundlagen bestehen genügend Baulandreserven. Im Gegenteil sind zahlreiche Luzerner Gemeinden gezwungen ihre übergrossen Baulandreserven zu reduzieren. Es ist ein falsches Signal, wenn diese Option hier aufgenommen wird. Mit Entwicklungen nach innen können die Bedürfnisse gedeckt werden.	Gerade im Kern der Agglomeration mit sehr guter ÖV- und FVV-Erschliessung sowie Konzentration an Versorgungseinrichtungen kann es bei überkommunalem Bedarf zweckässig sein, die Bauzone massvoll zu ergänzen.	keine Aufnahme
6464	BirdLife Luzern	5.1. Siedlung	SAG Schweissmatt Inwil streichen.	Siehe oben.	Die Festlegung dieses Gebiets als SAG und der Umgang damit ist im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplans – im Kontext aller SAG im Kanton Luzern und unter Berücksichtigung der verschiedenen Herausforderungen – zu überprüfen bzw. zu definieren.	keine Aufnahme
6466	BirdLife Luzern	6.1. Übersicht	Die Nummerierung und Benennung der Massnahmen in der Teilstrategie Landschaft ist mit den Erläuterungen z.B. auf S. 10 abzugleichen und zu vereinheitlichen.	Der Bericht muss kongruent sein und die Massnahmen müssen überall gleich nummeriert und beschrieben werden. Andernfalls ist es irreführend.	Im Kapitel 6.3 werden Teilstrategien (mit "L" bezeichnet") und im Kapitel 7.3 sowie im der Zusammenfassung werden Massnahmen (mit "LE" bezeichnet") aufgeführt.	Zur Kenntnisnahme
6467	BirdLife Luzern	6.3. Landschaft	Das Kapitel 6.3 und die darin beschriebenen Massnahmen und Grundsätze sind zwingend zu behalten.	Seitens BirdLife Luzern wird es sehr begrüsst, dass im Agglomerationsprogramm 4.0 auch für den Bereich Landschaft konkrete Massnahmen beschrieben werden und eine Verknüpfung mit geltenden Strategiepapieren gemacht wird.	Das Kap. 6.3 bleibt im AP bestehen.	Zur Kenntnisnahme
6468	BirdLife Luzern	6.3. Landschaft	Bei den zu beachtenden Vorgaben/Grundlagen sei die ökologische Infrastruktur zu ergänzen.	Im Aktionsplan Biodiversität des Bundes wird die ökologische Infrastruktur beschrieben und der Aufbau einer ökologischen Infrastruktur als zentrales Ziel beschrieben. Dies gilt auch für den Kanton Luzern. In einer raumwirksamen Strategie, die bis 2040 gelten soll, muss die ökologische Infrastruktur Erwähnung und Berücksichtigung finden, um einem Anspruch auf Weitsichtigkeit zu genügen.	Der Aktionsplan wird im Kap. 1.6 aufgeführt.	teilweise Aufnahme
6516	BirdLife Luzern	7.9. Übersicht Kosten	Die Geldzuweisungen seien gemäss den Aussagen im Text zu überarbeiten.	Im gesamten Text wird mehrfach erwähnt, dass der ÖV und FVV gestärkt werden soll. Dies wird von BirdLife Luzern begrüsst. Diese Stossrichtung schlägt sich bei den Geldzuweisungen/Finanzen nicht nieder. Der grösste Teil der Investitionen fliesst weiterhin in die Schaffung und den Ausbau von MIV-Infrastrukturanlagen. Dies ist widersprüchlich und gilt es zu überarbeiten. Die Geldzuweisungen seien in Massnahmen zur Förderung und zum Ausbau von ÖV und FVV umzulenken.	Kostenmässig stellen im A-Horizont die FVV-Massnahmen mit über 92 Mio. CHF einen wichtigen Schwerpunkt dar. Die Kosten der GV- und ÖV-Massnahmen in der A-Liste betragen ca. 57 bzw. rund 34 Mio. CHF. In der A-Liste sind keine MIV-Massnahmen enthalten.	keine Aufnahme
6337	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	An den Massnahmen zur Vernetzung sowie Gestaltung der Siedlungsränder ist zwingend festzuhalten: LE-1, LE-2, LE-7.	BirdLife Luzern begrüsst es sehr, dass die Themen Vernetzung sowie ökologische Gestaltung von Siedlungsrändern in das Agglomerationsprogramm 4.0 aufgenommen wurden. Es findet damit eine wichtige Berücksichtigung von nationalen Programmen (z.B. ökologische Infrastruktur) und Stossrichtungen aus Strategiepapieren, die sich der Kanton gegeben hat (z.B. Planungsbericht Biodiversität) statt.	Diese Massnahmen bleiben im AP bestehen.	Zur Kenntnisnahme
6440	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Neben der Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten ist auch die eigentliche Besucher*innenlenkung in den Naherholungsgebieten im «Titel» aufzunehmen; nicht nur in den konkreten Massnahmen (S. 79 Massnahmendokument).	Naherholungsgebiete sind oft landschaftlich und hinsichtlich Biotop von hohem Wert. Dieser kann nur erhalten werden, wenn die Besucher*innen entsprechend gelenkt und damit ein Gleichgewicht der Ansprüche geschaffen wird. Es ist von zentraler Bedeutung, dass bereits auf der Planungsstufe Agglomerationsprogramm neben der Erreichbarkeit auch die Lenkung vorgesehen wird. Dies soll entsprechend in den Kurzbeschrieben erwähnt werden (Zugänglichkeit und Lenkung Besucher*innen Naherholungsgebiete).	Im Massnahmenblatt "LE-5 Freizeiträume von regionaler Bedeutung" sind verschiedene Massnahmentypen erhalten. Deshalb wird im Titel nicht nur ein Typ (z.B. Besucherlenkung) hervorgehoben.	keine Aufnahme
6441	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Dass die Teilstrategien zu Landschaft und Siedlung kartografisch dargestellt werden, soll auf jeden Fall beibehalten werden.	Nur wenn die Strategien auch kartografisch dargestellt werden, erhalten sie die nötige Bedeutung und Aufmerksamkeit und es kann eine Gleichgewichtung sichergestellt werden. BirdLife Luzern begrüsst es ausserordentlich, dass auch die Teilstrategie Landschaft kartografisch dargestellt wird und beantragt, dass daran zwingend festgehalten werden muss.	Die Teilstrategien S+L bleiben im Agglomerationsprogramm bestehen.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6442	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Am Verzicht auf die Spange Süd soll festgehalten werden. Die Spange Nord sei ebenfalls zu streichen	Diese Verkehrsmassnahmen fussen auf veralteten Grundsätzen der Verkehrsplanung. Sie entsprechen nicht mehr den heutigen Ansprüchen und weiteren Grundsätzen der Raumentwicklung in Agglomerationen.	Die Spange Süd war Bestandteil des AP LU 3G. Wie im Kapitel 5 «Handlungsbedarf» aufgeführt, werden die entsprechenden Planungen nicht weiter konkretisiert und die Spange Süd ist keine Massnahme des AP LU 4G mehr. Betreffend Spange Nord wird im AP LU 4G der aktuelle Stand der Überprüfung der ZMB Spange Nord dargestellt.	Zur Kenntnisnahme
6443	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen ist zu streichen.	Die Bauzonenreserven sind gemäss geltendem Recht in zahlreichen, auch Agglomerationsgemeinden zu gross. Erst wenn diese Situation bereinigt ist, ist es legitim über Neueinzonungen strategisch nachzudenken. Wir erwarten stattdessen inovative und in der Zukunft tragfähige Ansätze, um durch schonenden Umgang mit Boden eine Weiterentwicklung im Raum zu ermöglichen. Generell müssen Reduktion und Konzentration in die Strategie aufgenommen werden.	Die aufgezeigten potenziellen Schlüsselareale an gut erschlossener Lage können erst eingezont werden, wenn ein überkommunaler Bedarf ausgewiesen werden kann.	keine Aufnahme
6444	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	ÖV-11 sei zu streichen.	Reisen mit Fernbussen soll durch die Schaffung von Infrastrukturanlagen nicht weiter unterstützt werden. Diese Art zu reisen, ist umweltschädigend.	Ein solches Angebot ist heute vorhanden. Wichtig ist, dass der Terminal möglichst eine zentrumsnahe Lage sowie eine gute Anbindung an Bahn/Bus und an einen Autobahnanschluss aufweist.	keine Aufnahme
6445	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	MIV-1 sei zu streichen.	Siehe oben.	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms.	keine Aufnahme
6447	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	LE-5 & LE-6: In Zusammenhang mit den Massnahmen LE-5 und LE-6 sei zu ergänzen, dass alle Massnahmen natur- und umweltverträglich zu gestalten sind. Im Rahmen von Interessenabwägung, seien die Natur-, Umwelt- und Landschaftsinteressen höher zu gewichten, als touristische oder Freizeit-Interessen.	Natur-, Umwelt- und Landschaftsinteressen sind für die Luzerner Bevölkerung mittel- und langfristig von grösserer Bedeutung als touristische oder Freizeit-Nutzung. Gerade im Eigenthal ist die Freizeitnutzung bereits jetzt nicht mehr natur- und umweltverträglich. Eine Intensivierung wird von uns sowohl im Eigenthal als auch am Pilatus strikt abgelehnt.	Hinweis betr. Natur- und Umweltverträglichkeit wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6449	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	SAG Schweissmatt Inwil soll gestrichen werden.	Wir begrüssen es sehr, dass das SAG Schweissmatt Inwil überprüft werden soll, Aufgrund der peripheren Lage, schelchter Erschliessung mit dem ÖV, dem massiven Eingriff in die Kulturlandschaft usw. beantragen wir, die SAG Schweissmatt Inwil nicht nur zu überprüfen, sondern zu streichen/löschen.	Die Festlegung dieses Gebiets als SAG und der Umgang damit ist im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplans – im Kontext aller SAG im Kanton Luzern und unter Berücksichtigung der verschiedenen Herausforderungen – zu überprüfen bzw. zu definieren.	keine Aufnahme
6451	BirdLife Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Alle in der Kurzfassung platzierten Rückmeldungen gelten ebenso für die entsprechenden Themen in den vertiefenden Kapiteln sowie den Massnahmenblättern.	Der Einfachheit halber werden die meisten Anträge und Rückmeldungen im Kapitel «Kurzfassung» gemacht. Sie gelten gleichermaßen für die jeweils vertiefenden Themenkapitel im Hauptbereich sowie in alle weiteren Dokumenten.	-	Zur Kenntnisnahme
6469	BirdLife Luzern	L-2 Gewässerräume stärken und aufwerten	Die Erholungsnutzung sei höchstens sekundär als Zweck von Gewässerräumen zu nennen.	Das Gewässerschutzgesetz definiert die Ziele von Gewässerräumen klar. Erholungsnutzung ist kein Ziel von Gewässerräumen. Es wäre ein falsches, wenn nicht sogar irreführendes Signal, wenn hier festgelegt wird, dass Gewässerräume identitätsstiftende Erholungsräume sein sollen.	Es Bedarf bei der Konkretisierung der Projekte eine gute Abstimmung zwischen Nutz- und Schutzfunktion der Gewässerräume. Die Stärkung und Aufwertung der Gewässerräume muss einen Mehrwert für Natur, Tier und Mensch ermöglichen. Im Siedlungsgebiet vermehrt auch für die Klimaadaptation. Ein Zweck des GSchG ist auch die Benützung der Gewässer zur Erholung (Art. 1 lit g).	Zur Kenntnisnahme
6511	BirdLife Luzern	L-4 Angebot in den regionalen Freizeiträumen abgestimmt weiterentwickeln	Auf eine Weiterentwicklung der Freizeitnutzung im Eigenthal sei zu verzichten.	Die Freizeitnutzung im Eigenthal ist nicht natur- und umweltverträglich. Die sehr sensiblen Lebensräume werden beeinträchtigt und die Belastungskapazität muss als überschritten bezeichnet werden. Eine Intensivierung der Freizeitnutzung lehnt BirdLife Luzern ab.	Oberstes Ziel ist eine nachhaltige Freizeitnutzung. Dies soll z.B. mit einem Ausbau des ÖV sowie einer besseren Besucherlenkung geschehen. Auch die bereits vorhandenen Nutzungen wie Parkplätze etc. sollen räumlich konzentriert werden, um die Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu minimieren.	Zur Kenntnisnahme
6512	BirdLife Luzern	LE-1-4D Grünachsen im Siedlungsgebiet	An der Massnahme LE-1-4D ist zwingend festzuhalten. Konkrete Massnahmen sind zeitnah umzusetzen.	In verschiedene Strategiegrundlagen (z.B. Planungsbericht Biodiversität, ökologische Infrastruktur) wird festgelegt, dass Grünachsen durch Siedlungen diverse Funktionen erfüllen und sowohl für das Wohl der Menschen (Lebensqualität, Produktivität, Gesundheit u.v.m.) als auch funktionierende Ökosysteme unverzichtbar sind. Zudem gewinnen Grünräume/Grünachsen in Siedlungsräumen mit den klimatischen Veränderungen an Bedeutung. Auf diese Massnahme darf auf keinen Fall verzichtet werden und sind zeitnah griffige, konkrete Massnahmen umzusetzen.	An der Massnahme wird festgehalten.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6513	BirdLife Luzern	LE-2-4D Aufwertung Siedlungsråder	An der Massnahme LE-2-4D ist zwingend festzuhalten.	Siedlungsråder sind Übergangsbereichsräume und haben landschaftlich eine wichtige Bedeutung. Durch gezielte Aufwertungen können unverzichtbare Beiträge zu einer charakteristischen Luzerner Landschaft und ökologischen Aufwertung geleistet werden.	An der Massnahme wird festgehalten.	Zur Kenntnisnahme
6514	BirdLife Luzern	LE-3 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume	Der Rotsee ist als wichtigen See im Projektperimeter zu ergänzen.	Der Rotsee als Naturschutzzone gehört in dieses Massnahmeneset. Da gerade in diesem Raum die Nutzungsansprüche sehr divers sind, gilt es auf strategischer Ebene entsprechende Weichen zu einem Nebeneinander zu stellen und einer der Schutzzone adäquaten Gewichtung der Natur- und Landschaftswerte festzulegen.	Der Rootsee ist nicht explizit als Massnahme im AP LU 4G aufgenommen, da wie im AP LU 3G festgehalten ist davon ausgegangen wird, dass nach Umsetzung der Planungen "Naturarena Rotsee" geeignete Rahmenbedingungen vor Ort vorhanden sind.	keine Aufnahme
6515	BirdLife Luzern	LE-7-4D Aufwertung Vernetzungsachsen Kleintiere (Engnisse)	An der Massnahme LE-7-4D ist zwingend festzuhalten.	Die Vernetzung ist für das Überleben von Populationen wegweisend. Nur wenn die Vernetzung in der Raumentwicklung entsprechend berücksichtigt wird, kann sichergestellt werden, dass diese nachhaltig erhalten oder wieder hergestellt wird. BirdLife Luzern begrüsst es, dass diese Massnahme in der 4. Generation der Agglomerationsprogramme aufgenommen wurde.	An der Massnahme wird festgehalten.	Zur Kenntnisnahme
6470	BirdLife Luzern	MIV-2: Angebotsorientiertes Strassennetz für die Basiserschliessung	Die Landschaftsräume müssen nicht für den MIV besser erschlossen werden. Dieser Satz sei zwingend umzuformulieren und dahingehend zu ergänzen, dass Parkplätze überall bewirtschaftet werden.	Die Erschliessung der Landschafts- und Freizeiträume muss mit dem ÖV und dem FVV besser erschlossen werden, nicht mit dem MIV, denn dieser zerstört ja geradezu den Wert der Landschafts- und Freizeiträume. Parkplätze gilt es zwingend zu bewirtschaften.	Eine auf die anderen Verkehrsmittel abgestimmte Basiserschliessung für den MIV soll (im Sinne der Stossrichtung mit dem Titel «Angebotsorientiertes Strassennetz für die Basiserschliessung» auch künftig erhalten bleiben, eine verbesserte Erschliessung ist hingegen im Agglomerationsprogramm nicht vorgesehen. Zudem sollen Optimierungen mittels Sampelparkierung und Zufusssteuerung geprüft werden, das muss aber situativ erfolgen und kann nicht generell festgelegt werden. Die Formulierung wird entsprechend angepasst.	teilweise Aufnahme
5193	Elterngroupe Malters	3.5. Motorisierter Individualverkehr	Die aktuellen Ein- und Ausfahrten in Malters auf die Schnellstrasse sind zu prüfen.	Durch die Erweiterung der betonrecycling Anlage der Firma Löttscher und der Erweiterung der Firma Hug durch die Verlagerung der Wernliproduktion nach Malters nimmt der Lastwagen und Individualverkehr im Gebiet Hellbühl- und Industriestrasse überproportional zu. Dies stellt ein grosses Verkehrssicherheitsrisiko für alle Fussgänger und Velofahrer, aber vorallem für alle Schul- und Kindergartenkinder dar, da keine alternativen Schul-, Fuss- und Velowege bestehen, bei der Überquerung der Umfahrungstrasse und der kleinen Emme.	Die Hellbühlstrasse ist eine Gemeindestrasse. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Anschluss der Hellbühlstrasse an die K 10 in Malters ist Bestandteil des Bauprogramms 2019-2022. Der Kantonsrat hat das Vorhaben in den Topf C aufgenommen mit Start der Planung nach 2026.	Zur Kenntnisnahme
6345	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Die Verbindung Reussinsel zur Nordpol Buvette ist aktuell gut 3 Meter breit. Diese muss auf 5 Meter ausgeweitet werden. Die Gestaltung soll entsprechend dem Freigleis erfolgen.	Der Xylophonweg ist die Hauptverkehrsrouten der Velofahrenden vom Norden der Stadt Luzern (Emmenbrücke, Reussbühl) nach Luzern und entsprechend stark genutzt. Seit 4 Jahren wird dank der Nordpol Buvette und dem Flussschwimmen der Weg auch stark von Fussgänger*innen frequentiert. Die Situation ist im Moment sehr gefährlich und es hat zu wenig Platz für Fussgänger*innen, die in ihrem zugewiesenen Bereich nicht einmal zu zweit nebeneinander gehen können.	Eine Massnahme zum Xylophonweg wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6346	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Die Velo- und Fussverkehrsführung von der Geissmattbrücke zum Naturmuseum (Militärstrasse) soll klar getrennt signalisiert werden.	Die aktuelle Situation ist unübersichtlich und es kommt zu Konflikten.	Die Verbindung wurde erst vor wenigen Jahren erstellt.	keine Aufnahme
6347	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Ausbau/Verbreiterung Velostreifen Haldenstrasse. Temporeduktion.	Die Velostreifen auf der Haldenstrasse sind schmal und immer wieder von Anlieferer für die Hotels verstellt. Das Temporegime ist zu hoch, dadurch getrauen sich viele Eltern mit ihren Kindern nicht auf diese Strasse mit dem Velo in die Stadt zu fahren. Folge davon ist die Nutzung der Velofahrenden des Quais. Der Quai soll aber velofrei bleiben.	Markierung und Signalisation nicht Aufgabe AP.	keine Aufnahme
6362	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Tempo-30 Zone im Abschnitt Fanghöfli, Littau, oder einen zusätzlichen Fussgängerstreifen markieren.	Beidseitig sind Läden und Dienstleistungsbetriebe. Die Fussgänger*innen haben nur bei den beiden Kreisel Gashof- und Grubenstrasse Quermöglichkeit. Eine Tempo-30 Zone würde diesen Zentrumsbereich in Littau aufwerten.	Anliegen wird im Rahmen des BGK gemäss kantonalem Bauprogramm geprüft.	Zur Kenntnisnahme
6363	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Fussgängerstreifen Pilautsstrasse, Höhe Restaurant Anker und Luna Drogerie, muss in einem Lichtsignalumgang gequert werden können.	Aktuell muss man auf der Mittelinsel einen LSA Umgang abwarten. Auf der schmalen Mittelinsel hat ein Kinderwagen nur knapp Platz. Oft ist die Mittelinsel überfüllt. Es kommt zu gefährlichen Situationen.	Optimierung LSA nicht Aufgabe AP.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6364	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Sentiweg vor Eventlokal Bodoni nur für Fussgänger*innen	Die Velofahrenden aus der Unterführung Autobahn sollen direkt auf die Sentimattstrasse geleitet werden. Damit wird der Teilabschnitt mit den beiden Bänkli nur für Zufussgehende und als Anglerplattform nutzbar.	Anliegen wird mit Projekt Begegnungszone der Stadt Luzern erfüllt.	keine Aufnahme
6487	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Feststellungen aus GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr (Mai 2020), von umverkehR, Fussverkehr Schweiz und der Hochschule für Technik, Rapperswil, müssen aufgenommen und umgesetzt werden.	Die bewerteten Infrastrukturelemente, welche stark unterdurchschnittlich bzw. unterdurchschnittlich sind, müssen verbessert werden. Die aus der Studie resultierenden Schwächen und der Handlungsbedarf müssen in die weitere Planung einfließen und zu Gunsten der Zufussgehenden umgesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Planung der Vorhaben erfolgt gemäss den Normen der VSS.	Zur Kenntnisnahme
6343	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-1.2-vE Luzern, Velo- und Fussweg Rösslimatte	Verlängerung Freigleis Steghof- Bahnhof für Fussgänger*innen und Velofahrende	Ab Steghof führt die Route nicht auf direktem Weg zum Bahnhof, sondern mit Umweg über den Bundesplatz.	Im Agglomerationsprogramm 2G sind Veloverbindungen vom Steghof zum Bahnhof auf beiden Seiten des Gleisfeldes enthalten.	keine Aufnahme
6361	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-3 FVV, Pauschalpaket A-Horizont	Fussgängerübergang Seetalstrasse auf Höhe Seetalstrasse 180, um vom Velo-Gehweg entlang der Seetalstrasse zur Kita Zaubergarten zu gelangen.	Sicherheit	Markierung und Signalisation nicht Aufgabe AP.	keine Aufnahme
6358	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-3.1-4A K17c: Ebikon/Buchrain, Buchrainstrasse–Bueristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	Klar getrennter, genügend breiter Rad- Gehweg. Eine klarere Trennung von der Strasse könnte den Weg sicherer machen.	Die Trottoirführung längs der Strasse mit hoher Schwerverkehrsbelastung ist unattraktiv. Eine abgetrennte Führung könnte Abhilfe schaffen.	Diese A-Massnahme ist im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für Kantonsstrassen im Topf B (Plan Nr. 137) enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6348	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-3.22-4A Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli	Im Zusammenhang mit der Pilatusplatzplanung soll eine Veloführung über die Kasimi-Pfyffer-Strasse in den Hirschengraben Richtung Theater geprüft werden.	Trennung und Sichtbarkeit Velofahrende und Fussgänger*innen bei der Querung Hirschengraben, Höhe Rütli, nicht gewährleistet. Entfernung der Pflanztopfe vor der Pizzeria Toscana verfügen.	Ist mit dem Projekt Pilatusplatz zu klären.	keine Aufnahme
6349	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-3.24-4A Rothenburg, niveaufreie Querung Bertiswilstrasse	Eine Lichtsignalanlage soll die heutigen Verkehrsslots ablösen.	Unter- und Überführungen sind für Fussgänger*innen Umwege und sie sind immer mit Barrieren verbunden. Deshalb ist eine Lösung mit LSA auch für Menschen mit Einschränkungen (Bewegen, Sehen) die beste Lösung.	In diesem Abschnitt wird die Verkehrssicherheit im Rahmen einer Belagssanierung überprüft (RSI).	keine Aufnahme
6360	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	FVV-5.1-4B Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K4 (Anschluss Blatten)	Die Massnahme muss einen durchgehenden Fuss- und Veloweg von Littau-Rothen (-Strasse) Thorenbergstrasse bis Anschluss Blatten beinhalten.	Sicherheit	Die Massnahme FVV-5.1-4B ist im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonsstrassen als Vorhaben im Topf C enthalten (Plan Nr. 203). Planungsbeginn ist nach 2026 vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme
6353	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	GV-2 Mobilitätsmanagement	Für einen gut funktionierenden Fussverkehr müssen die Verbindungen (das Fussverkehrsnetz) nicht nur attraktiv, das heisst, durchgehend, sicher, direkt und schnell sein, sondern es braucht auch die entsprechende Ausstattung mit Licht, Sitzgelegenheiten, Lärmschutz und immer wichtiger wird auch die Beschattung. Dies ist speziell auch wichtig bei Bahnhöfen, Bushubs, Umsteigeknoten des öV und allgemein bei öV-Haltestellen. Zudem müssen die Fussverbindungen hindernisfrei sein, damit auch Menschen mit Einschränkungen diese nutzen können. Entsprechend müssen die Fussverkehrsanlagen ausgebaut und ergänzt werden.	Diese Standards sollen bei allen Fussverkehrsanlagen gelten und tragen zur Attraktivierung des umweltschonenden, klimaneutralen und gesunden Fussverkehr bei. Eine umfassende Fussverkehrsförderung trägt dazu bei, dass ihr Anteil am Modalsplit erhöht wird.	Im AP sind verschiedene Massnahmen zur Attraktivierung des Fussverkehrs vorgesehen. Massnahmen wie Beschattung, Sitzgelegenheiten usw. werden im Rahmen des AP nicht mitfinanziert.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6355	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	GV-2 Mobilitätsmanagement	Lichtsignalanlagen für Fussgänger*innen schneller schalten: Wartezeit max. 30 sec., bei Ampeln mit Grünanforderung, soll die Wartezeit nicht mehr als 7 Sekunden betragen.	Die Verkehrslenkung mit Lichtsignalanlagen muss einer einheitlichen Systemstrategie folgen mit einer klaren Steuerungsphilosophie. Grundpfeiler ist eine maximale Wartezeit an Lichtsignalanlagen von 30 Sekunden für Fussgänger*innen. Bei Ampeln mit Grünanforderung, soll die Wartezeit nicht mehr als 7 Sekunden betragen. Die Fussgänger*innen machen gerade in den Zentren die grösste Frequenz aus. Diesem Umstand muss mit einer stärkeren Bevorzugung bei der Nutzung des Strassenraumes Rechnung getragen werden. Bei kürzeren Wartezeiten werden auch weniger gefährliche Regelverletzungen, bei Rot über die Strasse, verübt. Gerade Schulkinder werden beim Warten vor den mit LSA ausgerüsteten Fussgängerstreifen unruhig/ungeduldig. Dies kann gefährlich werden wenn dabei ein Kind auf die Strasse geschubst wird. Deshalb ist ein zügiges Weitergehen mit kurzen Aufhalten vor den befahrenen Strassen am sichersten.	Massgebend ist die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs.	Zur Kenntnisnahme
6357	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	GV-2 Mobilitätsmanagement	Es muss eine Fachstelle Fussverkehr in den kantons- und gemeinde Dienststellen aufgebaut, bzw. ausgebaut werden.	Nur mit solchen Fachstelle kann dem Fussverkehr die nötige Bedeutung verliehen werden.	Im Rahmen des Bundesbeschlusses Velo vom 23. September 2018 wurde dem Bund, und somit indirekt den Kantonen, vom Volk mit einer Mehrheit von 73,6% und allen Ständen der Auftrag erteilt, das Velo in der Verfassung zu integrieren, was eine Anpassung der Bundes- und kantonalen Gesetze zur Folge hat. Die Koordination dieser zukünftigen Aufgaben fallen den Fachstellen Fuss- und Veloverkehr zu.  Zurzeit gibt es im Kanton Luzern keine zentrale Stelle die sich dem Fuss- und Veloverkehr insgesamt annimmt. Aufgrund des Bundesbeschlusses Velo und aufgrund möglicher Synergien wird sowohl die Schaffung einer Fachstelle Fuss- und Veloverkehr als auch die gesetzlichen Grundlagen auf Stufe des Kantons resp. die Umsetzung des Bundesbeschlusses geprüft.	Zur Kenntnisnahme
6354	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	GV-4 Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten	Fussgängerstreifenplanung und -ausstattung überarbeiten.	Fussgängerstreifen sollen so gelegt werden, dass direkte Verbindungen für Fussgänger*innen entstehen, damit diese keine Umwege machen müssen. Fussgängerstreifen sollen auch in Tempo-30 Zonen angebracht werden, zu Lenkung der Schüler*in auf ihrem Schulweg und in der Umgebung der Schulhäuser, sowie im Bereich von Altersheimen. Grundsätzlich sollen aber Fussgänger*innen in Tempo-30 Zonen die Strasse überall queren können. Ein spezielles Augenmerk ist auf die Sichtbarkeit der Fussgängerstreifen zu legen. Die Strassen werden gerade in Zentren stark ausgeleuchtet, dabei wird der Fussgängerstreifen nicht mehr speziell sichtbar. Gerade im Herbst und Winter kommt es zu viel zu vielen tödlichen Unfälle auf Fussgängerstreifen. Mit speziellen Wahrnehmungsarten (Licht, Tempo Reduktion, Warnsignale, neuartige Bemalungen mit 3D-Effekt, bauliche Veränderungen wie Verengungen und Mittelinsel, weniger Licht auf restlichem Strassenraum), müssen die Fussgängerstreifen sicherer gemacht werden.	Aufgabe Signalisation und Markierung in den entsprechenden Vorhaben.	Zur Kenntnisnahme
6356	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	GV-4 Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten	Getrennt Infrastruktur für Velos und Fussgänger*innen. Keine Nutzungsausweitung der Trottoirs für neue Trends. Zur Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen der Trottoirnutzung ist vermehrter Kontrollaufwand zu betreiben.	Trottoirs sind, mit Ausnahme von velofahrenden Kinder bis 12 Jahre, den Fussgänger*innen vorbehalten. Grundsätzlich soll eine getrennte Infrastruktur für Velofahrende und Fussgänger*innen vorgesehen werden. Bei Neubauten in der Agglomeration muss eine getrennte Infrastruktur sowieso Standard sein. Elektro-Trottoirnettes, Solowheel, Hoverboard, Elektro-Skateboard usw. dürfen weiterhin die Trottoirs nicht benutzen. Auch für neue Trends wie Paketroboter oder -drohnen dürfen Trottoirs nicht mitbenutzt werden.	Aufgabe von ZUMOLU und Überarbeitung RRK gemäss Auftrag des Kantonsrats an den Regierungsrat.	Zur Kenntnisnahme
6484	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	GV-4 Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten	Lichtsignalgesicherte Strassenquerungen mittels zwei Phasen mit Warteraum auf einer Mittelinsel sind nicht zulässig.	Derart gestaltete Übergänge bergen ein hohes Unfallrisiko.	--	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6359	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	GV-5.1-4A Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	Ueberquerungen der Strassen und der Kreisel sind aus Sicht Fussverkehr bei der Umgestaltung besonders sorgfältig zu behandeln.	Direkte und sichere Wege für die Fussgänger*innen	Wird zur Kenntnis genommen. Die Massnahme liegt in der Zuständigkeit der Stadt Kriens.	Zur Kenntnisnahme
6344	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	MIV-2-4C Luzern, Reussportbrücke	Getrennte Infrastruktur für Velo- und Fussverkehr auf der Reussportbrücke.	Ein einseitiges Trottoir (kombinierter Fuss-Gehweg), wo Velofahrende und zu Fussgehende in beide Richtung verkehren sollen, ist bei einer Neubaulösung nur akzeptierbar, wenn wie beim Freigleis mindestens 5 Meter Breite zur Verfügung stehen und damit eine klare Trennung möglich ist.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	Zur Kenntnisnahme
6350	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Direkter Zugang Bahn Perron zu Bushub Seetalplatz auf Höhe MIV Unterführung Seetalplatz.. Ein Lift bei der Unterführung Seetalstrasse kann die Umsteigesituation auch für Menschen mit Beeinträchtigungen massiv verbessern.	Die Wege sind zu lang und müssen mit einem direkten Zugang vom Bushub Seetalplatz zu den Geleisen verbessert werden.	Dieses Anliegen ist in der Projektierung zum Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke einzubringen. Die optimale Vernetzung des Bahnhofs mit dem Umfeld ist anzustreben.	teilweise Aufnahme
6351	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Die Warteanlagen des Bushub Seetalplatz müssen wettergeschützt umgebaut/ausgebaut werden.	Aktuell gibt es keine regengeschützte Unterstände. Es gibt nur Dachkonstruktionen ohne Seitenelemente. Bei Wind und Regen steht man ungeschützt am Bushub Seetalplatz. Die Bänke werden ebenfalls nass, damit gibt es für ältere oder gehbehinderte Menschen keine wettergeschützten Sitzgelegenheiten.	Haltestelleneinrichtungen über Boden sind Sache der Standortgemeinde.	Zur Kenntnisnahme
6352	Fussverkehr Schweiz, Region Luzern	S-2 Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete	Tempo-30 Zonen oder Begegnungszonen signalisieren	Tempo-30 Zonen sind der richtige Weg, um Strassen nicht als Trennungsfaktor, sondern als Teil des Wohn-, Einkauf- und Arbeitsgebietes zu betrachten und damit den absoluten Vortritt des MIV einzuschränken. Doch bei Tempo-30 Zonen hat der MIV weiter Vortritt, wenn auch im eingeschränkten Umfang. Um den Fussverkehr in den Quartieren, aber auch in den Einkaufsgebieten/Zentren zu fördern und sicherer zu machen, sollen vermehrt Begegnungszonen signalisiert werden. Dort haben die Fussgänger*innen Vortritt und das Tempo wird nochmals reduziert auf 20 km/h. Das ist ein Tempo, welches es erlaubt, ohne Gefahren miteinander den Strassenraum sinnvoll zu nutzen. Gerade in Ortskernen fördert dies die Aufenthaltsqualität und damit die Nutzung der ansässigen Geschäfte für den Einkauf. Durch beide Massnahmen wird die Sicherheit für Fussgänger*innen erhöht. Da die Ortskerne immer auch Teil von Schulwegen sind, werden auch diese sicherer und das Elterntaxi kann mit gutem Gewissen mit weiteren Massnahmen unattraktiv gemacht werden.	Ist nicht Aufgabe des AP. Die Gemeinden können entsprechende Gesuche bei der vif einreichen.	keine Aufnahme
6460	KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die Luzerner Wirtschaft erwartet in Sachen (Strassen-)Verkehr eine langfristige und nachhaltige Planung mit hoher Verlässlichkeit. Dies ist mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation teilweise nicht mehr gegeben.	In den bisherigen Agglomerationsprogrammen stellten einerseits der Bypass mit Spange Nord und Spange Süd und andererseits der Durchgangsbahnhof die Grundelemente der langfristigen Verkehrsentwicklung im Kanton Luzern dar. In der 4. Generation wurden nun die Spange Nord und die Spange Süd entfernt, bzw. werden voraussichtlich entfernt. Bei der Spange Süd geschieht dies weitgehend unkommentiert und ohne öffentliche oder politische Diskussion. Gleichzeitig werden nur bedingt Alternativen aufgezeigt, wie die ursprünglich geplanten Projekte des City-Rings Luzern ersetzt werden sollen. Dies untergräbt die Verlässlichkeit des Agglomerationsprogramms und der langfristigen Planung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern. Die Luzerner Wirtschaft ist aber auf eine verlässliche Planung angewiesen. Denn nur dann können weitreichende Standortentscheide gefällt werden.	Die Spangen Nord und Süd sind aus aktueller Sicht politisch nicht mehr umsetzbar. Die Umsetzung der Reussportbrücke ist zurzeit offen/fraglich; im AP LU 4G wird der diesbezüglich aktuelle Stand Ende 1.Quartal 2021 dargestellt.	Zur Kenntnisnahme
6465	KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern	Kurzfassung	Mit dem Wegfallen der ursprünglichen Elemente des City-Rings, konkret der Spange Nord und der Spange Süd, wird der Entlastungseffekt des Bypasses teilweise minimiert. Der KGL erwartet daher alternative Lösungsansätze, wie die zukünftige Strasseninfrastruktur in der Agglomeration Luzern optimiert und wo nötig erweitert werden kann.	Die Verkehrssituation, insbesondere auf der Strasse, ist heute oftmals unbefriedigend und mit hohen Kosten verbunden. Mit der Eröffnung des Bypasses und des Durchgangsbahnhofs bietet sich die einmalige Chance, die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern umfassend zu durchdenken und zu optimieren. Dies betrifft vor allem den Autobahnabschnitt zwischen Kriens-Schlund und Emmen Süd sowie die entsprechenden Zubringer. Da diese Projekte nicht vor 2035 fertiggestellt werden, hat der Kanton die nötige Zeit, die entsprechende Planung grundsätzlich und umfassend anzugehen. Damit erwartet der KGL aber auch, dass eine hohe Planungssicherheit einhergeht.	Dies ist abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021 sowie vom zurzeit laufenden kantonalen Projekt "Zukunft Mobilität Luzern".	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6471	KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Bitte diese Umfrageantworten löschen.	Das ist in der E-Mitwirkung nicht möglich.	Wird gelöscht.	Aufnahme
6500	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	3.1.6. Entwicklungstrends Siedlung	Ergänzung Altersstruktur Bevölkerung	Es fehlt eine Diskussion zur Alterung der Bevölkerung, die sich auch in einer Reduktion der (Auto-)Mobilität ausdrückt.	Trend bezüglich Alterung der Wohnbevölkerung wird ergänzt.	Aufnahme
6418	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	3.2. Landschaft und Umwelt	Der Landschaftsbegriff ist seiner vollen Breite zu verwenden.	Die in Fussnote 4 eingeführte Einschränkung des Landschaftsbegriffs entspricht weder dem aktuellen Diskurs noch den Herausforderungen, die sich in der Agglomeration mit der Innenentwicklung und damit der Entwicklung der Siedlungslandschaft stellen.	Im AP geht es insbesondere um die Bereiche der Landschaft, welche in Zusammenspiel mit der Siedlung stehen. Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundes stellt das AP ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dar; dies unter Berücksichtigung der Landschaft.	Zur Kenntnisnahme
6477	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	3.2.1. Landschafts- und Freiraumstruktur	Die Landschaftsbeschreibung (S. 45) ist räumlich zu verfeinern und insbesondere hinsichtlich der Landschaftsqualitäten in der Agglomeration zu präzisieren	Die Landschaftsbeschreibung ist auf die Darstellung der topografischen Situation begrenzt und befasst sich einseitig mit dem Wald. Es befasst sich in keiner Weise mit den eigentlichen landschaftlichen Qualitäten, beispielsweise auch mit dem Seeufern und deren Zugänglichkeit. Diese müssten hier herausgearbeitet werden. Zudem ist unklar, was mit dem Begriff "innere Landschaft" gemeint ist. Das ist kein gängiger Landschaftsbegriff.	Siehe 6418. Die wichtigsten Merkmale sind im Kap. 32.1 festgehalten.	keine Aufnahme
6490	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	4.2. Zukunftsbild 2040	Konfliktbereinigung Horwer Seebucht.	Die Kartendarstellung suggeriert in der Horwer Bucht einen potenziellen Konflikt zwischen dem national geschützten Steinibachried und angestrebten gewässerorientierten siedlungsnahen Erholungsräume. Dieser eh schon bestehende Konflikt ist zu vermindern und nicht mit einer entsprechenden Eintragung zu befördern.	Wird konkretisiert.	teilweise Aufnahme
6497	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	4.3.1. Kernraum	Das Thema "Erholung" im Siedlungsgebiet ist explizit zu nennen und zu behandeln.	Nächsterholung ist von eminenter Bedeutung im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen ebenso angesichts einer alternden Bevölkerung. Gerade auch die Corona-Krise hat die Bedeutung von Erholungs- und Spannungsräumen in der Siedlung gezeigt. Dies betrifft auch die Arbeitsplatzgebiete, wo der Bedarf nach Aufenthaltsräumen im Freien in (Mittags-)Pausen enorm ist.	Thema Erholung wird erwähnt.	Aufnahme
6501	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	5.2. Landschaft	Ergänzung unter "mangelhafte Zugänglichkeit ...": Es sind Zugangsorte für die Erholungssuchenden zur Horwer Halbinsel zu schaffen	Die Horwer Halbinsel ist mit der Linie 20 und 21 vom ÖV her erschlossen. Es fehlen aber die Zugangsinfrastrukturen (Infotafeln, Leitsysteme, ausmarkierter Zugangsort usw.).	Dies wird unter "Nutzungskonflikte / Nutzungsdruck in der inneren/äusseren Landschaft" (S. 101) erwähnt. Es wird erwähnt, dass bzgl. der Besucherlenkung Handlungsbedarf besteht. Konkrete Projekte und Massnahmen sollen in den auszuarbeitenden Landschaftsentwicklungskonzepten evaluiert werden (Siehe Massnahme LE-4.1).	keine Aufnahme
6502	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	6.3. Landschaft	Ergänzung Vorgaben: Das behördenverbindliche Landschaftskonzept Schweiz (LKS) ist als wichtige Vorgabe zu berücksichtigen.	Der Bundesrat hat das LKS im Mai 2020 verabschiedet. Es formuliert für die Agglomerationsräume wichtige Zielvorgaben.	Wird im Kap. 1.6 aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6483	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	Kurzfassung	Es ist aufzuzeigen, wie die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung nachhaltig gestaltet wird und in welcher Weise die SDG gemäss Agenda 2030 des Bundes verfolgt werden.	Die Nachhaltigkeit bzw. in welcher Weise die SDG gemäss Agenda 2030 angestrebt werden, ist im ganzen Bericht nicht zu finden. Eine vertiefte Auseinandersetzung dazu fehlt.	Gerade das Agglomerationsprogramm (AP) zeigt die Ausgestaltung und Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr auf. Das AP unterstützt insbesondere das Ziel 11 "Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen" der Agenda 2030.	Zur Kenntnisnahme
6504	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	L-5 Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern	In der Waldegg, im Felmis, in Kastanienbaum und im Rank (alle Horw) sind die Eingangsräume zu Horwer Halbinsel zu gestalten	Die Horwer Halbinsel ist ein wichtiges Erholungsgebiet. Die Zugangspforten an den ÖV-Haltestellen sind entsprechend zu gestalten.	Liegt auf kommunaler Ebene.	Zur Kenntnisnahme
6505	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	L-5 Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern	Es ist ein regionales Gestaltungskonzept für den ÖV- und velobasierten Zugang zu den Erholungsräumen zu entwickeln und zu realisieren.	Eine stärkere Ausprägung der geeigneten Zugänge vom ÖV und vom Velo zu den Erholungsräumen wirkt leitend und fördernd für die nicht motorisierten Verkehrsarten.	Entsprechende Ansätze sind in der Teilstrategie Landschaft sowie in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6506	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	L-5 Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern	Die Zugänglichkeit zu den Tourismusgebieten ist mit den Kapazitäten in Übereinstimmung zu bringen.	Die Verbesserung der Zugänglichkeit ist erwünscht, aber eine Massierung wie zeitweise auf der Rigi oder im Eigenthal ist zu vermeiden. Dazu braucht es Konzepte und darauf abgestimmte (Lenkungs-)Massnahmen.	Oberstes Ziel ist eine nachhaltige Freizeitnutzung. Dies soll z.B. mit einem Ausbau des ÖV sowie einer besseren Besucherlenkung geschehen. Auch die bereits vorhandenen Nutzungen wie Parkplätze etc. sollen räumlich konzentriert werden, um die Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu minimieren.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6507	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	L-5 Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern	Die Verlegung der Seilbahn ins Gebiet Schlund ist zu streichen.	Eine Linienführung nach Krienseregg/Fräkmünt ab Schlund würde das BL-Objekt Pilatus tangieren. Eien entsprechende Linienführung als Neubau ist ausgeschlossen.	Der entsprechende Satz wird wie folgt ergänzt: "...angestrebt. In Kriens wird eine Verlegung der Talstation ins Gebiet Schlund geprüft, wobei das BLN-Gebiet Nr. 1605 Pilatus zwingend zu beachten ist. Zudem ..."	teilweise Aufnahme
6508	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	LE-4 Landschaftsentwicklungskonzepte	Landschaftsentwicklungskonzepte sind zusammen mit landwirtschaftlichen Planungen zu realisieren und allenfalls mit regionalen Landwirtschaftsstrategien (Entwurf Agrarpolitik 22+) abzustimmen.	Der Strukturwandel in der Landwirtschaft ist einer der wichtigsten Treiber der Landschaftsentwicklung ausserhalb der Bauzone. Dieser muss in den Landschaftskonzepten berücksichtigt werden, unter anderem im Rahmen einer landwirtschaftlichen Planung nach Landwirtschaftsgesetz.	Hinweis wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6509	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	LE-6 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren	Gestaltungskonzept für Zugang zu Erholungsräumen entwickeln.	vgl. 6.3-L5	Entsprechende Ansätze sind in der Teilstrategie Landschaft sowie in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6510	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV	LE-6 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren	LE-6.1-4D: Streichen: "zudem mitte-/langfristig Verknüpfung potenzielle neue Talstation im Bereich Pilatusmarkt/Schlund ..."	Eine entsprechende Linienführung würde als das BLN-Gebiet Pilatus unverhältnismässig tangieren und ist dadurch ausgeschlossen..	Der entsprechende Satz wird wie folgt ergänzt: "... auch zu Bahnhof Horw. Bei der Prüfung einer Verlegung der Talstation ins Gebiet Schlund ist das BLN-Gebiet Nr. 1605 Pilatus zwingend zu beachten."	teilweise Aufnahme
4717	LuzernPlus	Kurzfassung	Das Impressum ist zu ergänzen: - Mario Baumgartner, LuzernPlus	ist schlicht vergessen gegangen.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
6238	Pro Bahn Zentralschweiz	3.1.3. Bauzonen	Siedlungs-Entwicklung muss auf das bestehende ÖV-Netz abgestimmt sein.	Optimierung der bestehenden Infrastruktur (ÖV)	Entsprechende Schlüsselareale an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen sind im AP LU enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6055	Pro Bahn Zentralschweiz	3.4.1. Angebot	Luzern-Stans: die Zusatzzüge während den HVZ müssen aufgeführt werden Luzern-Giswil: die Zusatzzüge während den HVZ müssen aufgeführt werden Luzern-Hochdorf: die Zusatzzüge während den HVZ müssen aufgeführt werden Luzern-Lenzburg: Züge fahren die ganze Woche durchgehend, d.h. Mo-Sa streichen	Verbesserung der Kundenkommunikation	Wird ergänzt.	Aufnahme
6057	Pro Bahn Zentralschweiz	3.4.4. Entwicklungstrends öffentlicher Verkehr	RE Luzern-Olten: Einsatz von Doppelstock-Zügen	Kapazität dem Passagieraufkommen und der Nachfrage anpassen	Wird ergänzt.	Aufnahme
6058	Pro Bahn Zentralschweiz	3.4.4. Entwicklungstrends öffentlicher Verkehr	Bus Linie 4: Verlängerung bis Zihlmattweg-Mattenhof	Ergänzung zum bestehenden Angebot	Wird ergänzt.	Aufnahme
5892	Pro Bahn Zentralschweiz	7.5. Öffentlicher Verkehr	Beim Bahnangebot sind, insbesondere während der Planungs- u. Realisierungszeit des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) bis 2040ff, Verbesserungsmaßnahmen erforderlich. Der inhaltliche sowie betriebliche Fokus auf den DBL muss immer wieder aufgefüchert werden.	Der Fokus auf den DBL ist gut und richtig, jedoch müssen auch in den nächsten Jahren/Jahrzehnten Verbesserungen realisiert werden, um den Kundenservice sowie das Angebot zu pflegen und weiterzuentwickeln: "Wir können nicht 20 Jahre auf den DBL warten und die Erwartung hegen, dass sich mit Inbetriebnahme des DBL mit einem Schlag alle Probleme lösen werden"	Aussagen zum kurz-, mittel- und langfristiges Bahnangebot sind im Kap. 7.5.1 enthalten. Der Bauphasenplan des DBL wird noch erarbeitet.	Zur Kenntnisnahme
5893	Pro Bahn Zentralschweiz	7.5.1. Bahn	Die Fahrlagen gilt es zu verbessern um Anschlussfähigkeiten zu verbessern, z.B. zu Lasten des Güterverkehrs oder durch Viertelstundentakte. Sofern Viertelstundentakte nicht realistisch sind, Zwischenschritte prüfen mit 3*20-Minutentakten. Bsp.: S1 auf Strecke Luzern Olten verdichten, hingegen Haltepunkt bei RE in Rothenburg aufheben etc. Auch keine 2te RE-Linie Richtung Sursee ziehen. Infrastruktur Haltepunkte verbessern!	Fahrlagen- u. Anschlussverbesserungen sind ein ultimatives Kundenbedürfnis. Haltepunkte sind auf laufende Entwicklungen in ihrem Umfeld anzupassen (z.B. Haltepunkt Buchrain weist zu kleine Unterstände auf / Signaletiksituationen können an verschiedenen Haltepunkten verbessert werden etc.)	Hinweis berechtigt, dass Handlungsbedarf besteht. Bessere bzw. häufigere Bahnangebote sind jedoch aufgrund der limitierten Bahninfrastruktur bis zur Inbetriebnahme des DBL wenig realistisch.	Zur Kenntnisnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5896	Pro Bahn Zentralschweiz	7.5.2. Multimodale Drehscheiben	Stärkung von kundenfreundlichen Hubs/Mobilitätsschwerpunkten/Park & Ride-Stationen in den Schnittstellen Zentrum-Agglomeration-Landschaft mit Verknüpfung zu überregionalen Verkehrsträgern. Vision einer "Ringlogistik", die diese "Hubs..." verbindet und somit Transfers ermöglicht, ohne dass Zentren angefahren werden müssen (Schmalspur-Ring- bzw. Strassenbahn, Metro u.a.m.)	Entlastung der Zentren sowie Verknüpfung bzw. Stärkung von Tangentiallinien. Zielgruppe=Agglopendler. "Hubs..." ausstatten mit Autosilos, Fernbusterminal, ÖV-Anbindung.	Multimodale Drehscheiben und deren Vernetzung helfen, die erwünschte modale Verlagerung vom MIV zum öV und Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Die genaue Ausgestaltung muss situationspezifisch geprüft werden.	Zur Kenntnisnahme
5897	Pro Bahn Zentralschweiz	7.5.3. Bus	Busspuren sind weiter zu priorisieren, so dass das Bussystem fahrplangerecht und unabhängig des Verkehrsaufkommen seine Fahrplanstabilität erreicht. Bauliche Voraussetzungen sind zu treffen, um diese Fahrplanstabilität sicherstellen zu können.	Bsp. Seetalstrasse in Emmen, Linie 40. Heutige Fahrplanstabilität auf Grund des teils starken Verkehrsaufkommen ist ein Witz.	Im Kapitel Teilstrategie wird im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	Zur Kenntnisnahme
5894	Pro Bahn Zentralschweiz	7.6. Motorisierter Individualverkehr	Prüfung eines Road Pricing für überlastete Zentren, z.B. Luzern. Einrichten von kundenfreundlichen, temporären "Hubs...", siehe 7.5.2.	Einnahmen aus Road Pricing für "Hubs..."-Finanzierung einsetzen. Städte sind wie ein grosses Shoppingcenter, eine grosse Fussgängerzone, vergleich mit Bsp. im Ausland. Aufbau einer Logistik für die Kundeneinkäufe und den Transport in die "Hubs..." --> neue Herausforderungen bieten neue Chancen!	Ist nicht Aufgabe des AP.	Zur Kenntnisnahme
5895	Pro Bahn Zentralschweiz	ÖV-3 Neue S-Bahnhaltestellen	Prüfung der Platzierung S-Bahn Haltestellen / Kosten-Nutzen	schon früher kritisch betrachtet Bsp. Steghof	Die Prüfung von allfälligen neuen oder verschobenen S-Bahn-Haltestellen ist im Rahmen des Ausbaus 2040 vorgesehen. Wichtig ist hierbei nicht nur die Betrachtung der lokalen Wirkung, sondern auch der Gesamtwirkungen im entsprechenden Bahnkorridor. Eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle verursacht bspw. Einschränkungen in der Streckenkapazität (d.h. es können weniger Züge verkehren) und Reisezeitverlängerungen für Durchreisende. Im APLU 4G werden aufgrund der noch nicht vorhandenen Prüfergebnisse und des langen Zeithorizonts keine zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen aufgenommen.	Zur Kenntnisnahme
6105	Pro Velo Kt. Luzern	5.6. Fuss- und Veloverkehr	Das kantonale Radroutennetz soll zügig ausgebaut und deutlich vergrössert werden. Pro Velo hat dazu im Jahre 2017 ein Veloachsenplan für den Kanton und die Agglomeration entworfen. Ev. ist zielführend Strassenparkplätze oder Autospuren zu Gunsten des Langsamverkehrs aufzuheben. Pro Velo fordert Velobahnen, bei denen die Velofahrenden zügig vorankommen und gefahrlos Überholen können. Diese sollen ausschliesslich durch Velos und Mofas befahrbar und wenn möglich richtungstrennt sein.	Das kantonale Radroutennetz wurde vor bald 30 Jahren geplant. Auch wenn es zum jetzigen Zeitpunkt umgesetzt wäre, so würde es den heutigen Anforderungen bei Weitem nicht genügen. Zum Beispiel waren 1994 noch keine E-Bikes auf dem Markt. Diese Fahrräder sind nicht nur schneller als Velos, sondern sie haben auch eine deutlich höhere jährliche Kilometerleistung. Es ist das Gebot der Stunde den Modalsplit für Velos deutlich zu erhöhen. Dies kann in Stadt und Agglomeration nur gelingen, wenn die Veloverkehrsinfrastruktur deutlich vergrössert und sicherer gemacht wird. Solange es VerkehrsteilnehmerInnen gibt, die sich im dichten Verkehr nicht auf das Velo getrauen, ist die Politik gefordert hier Gegensteuer zu geben.	Aktuell ist das RRK 94 ergänzt 2009 behördenverbindlich. Der Kantonsrat hat den Regierungsrat beauftragt (Erheblicherklärung Postulat) das RRK zu überarbeiten. Die Bearbeitung erfolgt in Abstimmung mit dem Projekt "Zukunft Mobilität Luzern".	Zur Kenntnisnahme
6107	Pro Velo Kt. Luzern	5.6. Fuss- und Veloverkehr	Bei den Veloabstellanlagen vor allen mit Umsteigebeziehungen soll eine einfache Reparaturmöglichkeit für Velo (nach dem Vorbild der Stadt Luzern) angeboten werden. Zudem sollen Schliessfächer und Ladestationen für E-Bikes gebaut werden.	Velopannen kommen immer wieder vor. Es ist wichtig, dass diese unterwegs mindestens notfallmässig behoben werden können. Zudem bieten Schliessfächer mit Elektrosteckdosen die Möglichkeit Helm, Regenschutz usw. sicher zu deponieren und gleichzeitig den Bike-Akku zu laden.	Der Hinweis wird aufgenommen (Anpassung Satz auf S. 119 ganz unten: "...attraktive Veloabstellplätze (Bike&Ride) mit ergänzender Infrastruktur (z.B. Reparaturservice, Ladestationen für E-Bikes) in ausreichender Anzahl..."	Aufnahme
6106	Pro Velo Kt. Luzern	6.7. Fuss- und Veloverkehr	Der Radweg auf dem Xylophonweg muss entweder vergrössert werden, oder auf der gegenüberliegenden Reussseite ergänzt werden. Diese Verbindung soll auch den zukünftigen Langsamverkehr aus dem Raum Seetalpatz bewältigen können.	Der Xylophonweg ist als Rad-Gehweg im Sommer total überlastet. Es tummeln sich Badende, Kinder, Hunde usw. auf diesem viel zu schmalen Weg. Wenn dereinst Luzern-Nord bebaut ist, so werden die Velofrequenzen auf dem Weg nochmals deutlich höher sein als heute. Wenn der Kanton beim Seetalpatz eine neue Verwaltung ohne Auto PP realisiert (bravo) so muss sichergestellt sein, dass ein Teil der Angestellten mit dem Velo zügig und gefahrlos zum Arbeitsplatz und zurück fahren kann.	Eine Massnahme zum Xylophonweg wird aufgenommen.	Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
4877	VCS Sektion Luzern	3.2.3. Lärmbelastung	Korrektur der Zahlen: 70'000 Lärmbetroffene im Kt. Luzern, 12'000 über Alarmwert.	Korrektur der Zahlen: Gemäss Mitteilung des uwe vom 1.7.2019 sind im Kanton Luzern rund 70'000 Personen von Lärm über den zugelassenen Grenzwerten betroffen, etwa 12'000 davon mit Werten über dem Alarmwert.	Wird aktualisiert.	Aufnahme
5505	VCS Sektion Luzern	3.2.3. Lärmbelastung	Lärmsanierung ergänzen: (...)wurde der grösste Teil der Kantonsstrassen bereits lärmtechnisch saniert. Gemäss Statistik des Bundesamts für Umwelt wurden mit den Massnahmen - im Vordergrund standen der ersatzweise Einbau von Schallschutzfenstern - allerdings nur 5 Pro-zent der Lärmbetroffenen effektiv geschützt.	Die Lärmsanierungen im Kanton Luzern fanden grossmehrheitlich nur "auf Papier" statt, was auf die gesundheitsschädigende Wirkung des Strassenlärms keine reduzierende Folgen hat. Für die lärmgeplagten Anwohner bleibt somit alles beim Alten - und zwar laut BAFU für 95% der Anwohner von so genannt lärmsanierten Kantonsstrassen im Kanton Luzern.	Wird zur Kenntnis genommen. Die erwähnten Kantonsstrassen wurden umweltrechtlich saniert.	Zur Kenntnisnahme
5510	VCS Sektion Luzern	3.2.3. Lärmbelastung	Dem verstärkten Lärmschutz - namentlich der Nachsanierung von nur auf Papier lärmrechtlich sanierten Strassen - ist eine hohe Priorität einzuräumen.	Lärmschutz ist eine Daueraufgabe. Die Lärmsanierungen im Kanton Luzern fanden grossmehrheitlich nur "auf Papier" statt, was auf die gesundheitsschädigende Wirkung des Strassenlärms keine reduzierende Folgen hat. Für die lärmgeplagten Anwohner bleibt somit alles beim Alten - und zwar laut BAFU für 95% der Anwohner von so genannt lärmsanierten Kantonsstrassen im Kanton Luzern.	Dies ist keine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, sondern der Lärmschutzverordnung.	Zur Kenntnisnahme
5511	VCS Sektion Luzern	3.3.2. Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) inkl. MOCA-Indikator Nr. 1	Es sind weitere, konsequente Massnahmen zur Vermeidung und Umlagerung des MIV zu ergreifen (Mobility Pricing, Busspuren, Busbevorzugung, MIV-Fläche für Velos etc.).	Die Ziele beim Modalsplit werden regelmässig nicht erreicht - und trotzdem bleiben die Konsequenzen aus. Es ist jetzt - auch aus Klimaschutzgründen - absolut notwendig, den ÖV und den FVV konsequent zu fördern, mit eigenen Spuren, Dosierungsanlagen, Bevorzugungen. Und zwar zu Lasten der MIV-Verkehrsfläche.	Massnahmen zur Busbevorzugung sind im AP 4G enthalten. Weitere Massnahmen werden im Hinblick auf das AP LU 5G konkretisiert. Mobility Pricing wird im laufenden kantonalen Projekt "Zukunft Mobilität Luzern" thematisiert.	Zur Kenntnisnahme
5512	VCS Sektion Luzern	3.3.6. Energie und Klima	Aus Klimaschutzgründen sind Massnahmen zur Vermeidung und Umlagerung des MIV zu ergreifen, namentlich die Umverteilung von MIV-Strassenfläche zu Gunsten des ÖV und FVV, Mobility Pricing etc.	Die Klimaziele sind mit der reinen elektrifizierung des MIV nicht zu erreichen. Es braucht deshalb eine klare, rasche und massive Reduktion des MIV.	Im Agglomerationsprogramm sind sowohl im Bereich Siedlung als auch im Bereich Verkehr (ÖV, FVV) Strategien und Massnahmen enthalten, welche dazu beitragen, den Modal Split zugunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verschieben.	Zur Kenntnisnahme
5513	VCS Sektion Luzern	3.4.1. Angebot	Es braucht zur Steigerung der Zuverlässigkeit des ÖV zusätzliche Massnahmen (Busspuren, Dosierstellen, ggf elektronische Busspuren, Umlagerung von MIV-Fläche in ÖV-Fläche etc.), und zwar in einer korridorbezogenen Betrachtung von End- zu Endhaltestelle, nicht nur in einer Einzelbetrachtung von Strecken und Knoten.	Die Zuverlässigkeit lässt sich nur mit einer übergeordneten Gesamtschau, d.h. auf dem ganzen ÖV-Korridor von End- zu Endhaltestelle nachhaltig verbessern. Dabei ist die ÖV-Bevorzugung zu Lasten des MIV optimal zu gestalten.	Im Kapitel Teilstrategie wird im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5514	VCS Sektion Luzern	3.5.2. Schnittstellen zum nationalen Strassennetz	Auf den Ausbau der MIV-Kapazität ist zu verzichten.	Nicht mehr Autos führen zu weniger Stau sondern weniger Autos. Um die Verkehrs- (und Klima-)Probleme zu lösen ist ein Umdenken notwendig, das Engpässe nicht mit dem Ausbau der Strasseninfrastruktur beseitigt werden können sondern nur mit intelligenten Verkehrslösungen, flächeneffizienten Verkehrsmitteln, das heisst: mit einer konsequenten Förderung und Bevorzugung des ÖV und FVV zu Lasten des MIV.	Gegenüber früheren Generationen sind Strassenausbauten im Agglomerationsprogramm reduziert worden. Bestehende Massnahmen im Bereich Strasse dienen auch dem ÖV und dem FVV. Zudem werden bei solchen Projekten flankierende Massnahmen umgesetzt.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5234	VCS Sektion Luzern	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Die Verkehrsprognosen sind mit dem 2020 (?) eingeführten neuen Verkehrsmodell zu überprüfen und zu korrigieren.	Die aktuellen Verkehrsprognosen basieren auf einem fehlerhaften Modell und weisen eine zu hohe Nachfrage des MIV aus. Im Rahmen der Abklärungen zum Zubringerprojekt «Reussportbrücke» hat die IG «Reussport Nein» bei der Fachhochschule Nordwestschweiz ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gegeben, in dem sich die Verkehrs- und Mobilitäts-Experten Prof. Dr. Alexander Erath und Prof. Dr. Kay Axhausen mit dem aktuellen KVL auseinandergesetzt haben. Das Resultat der Untersuchung: Das - auch dem Projekt Bypass - hinterlegte Verkehrsmodell weist methodische Mängel auf; es basiert auf veralteten Daten aus dem Jahr 2000, unterschätzt die Folgen der demographischen Entwicklung, berücksichtigt ÖV-Angebotsverbesserungen und die Veränderungen beim ÖV-Abonnementsbesitz nicht oder unvollständig, überschätzt das MIV-Nachfragewachstum, lässt die verkehrlichen Auswirkungen laufender Entwicklungen wie Mobilitätsmanagement oder flexiblere Arbeitszeitmodelle aussen vor und bildet die Wirkung der verdichteten Siedlungsentwicklung nicht vollständig ab. Zudem geht das Modell von einer proportional zum Bevölkerungswachstum steigenden MIV-Nachfrage aus, während die Daten zur Verkehrsentwicklung seit 2012 im Raum Luzern einen kontinuierlichen Nachfragerückgang zeigen. Und mögliche alternative Massnahmen zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage wurden nicht berücksichtigt, weil das aktuelle KVL keine Prognosezenarien zulässt.	Die bestehenden Zahlen werden durch die Berechnungen aus dem neuen Gesamtverkehrsmodell Kanton Luzern (GVM-LU) Ist-Zustand 2017 und Prognosezustand 2040 ersetzt.	Aufnahme
6060	VCS Sektion Luzern	3.5.4. Parkierung	Erfassung von privaten Parkplätzen, die vermietet werden und evtl. Massnahmen zur Einschränkung	Die Anzahl Parkplätze steuert massgeblich die Verkehrsmittelwahl. Es gibt die Vermutung, dass immer mehr Parkplätze, die in Liegenschaften als Pflichtparkplätze für Bewohner*innen erstellt werden mussten, auswärts vermietet werden und damit neben den öffentlichen Parkplätzen ein zusätzliches Angebot insbesondere für Pendler*innen schaffen. Es fehlen unseres Wissens Zahlen dazu. Sollte das Phänomen zunehmen, müssten Massnahmen ergriffen werden.	Die Erhebung der privaten PP ist nicht Aufgabe des AP.	keine Aufnahme
5235	VCS Sektion Luzern	3.5.6. Entwicklungstrends motorisierter Individualverkehr	Die MIV-Modellprognosen sind falsch. Sie müssen unter Berücksichtigung des neuen Verkehrsmodells des Kantons Luzern (2020?) frisch gerechnet werden.	Die aktuellen Verkehrsprognosen basieren auf einem fehlerhaften Modell und weisen die MIV-Nachfrage als zu hoch aus. Im Rahmen der Abklärungen zum Zubringerprojekt «Reussportbrücke» hat die IG «Reussport Nein» bei der Fachhochschule Nordwestschweiz ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gegeben, in dem sich die Verkehrs- und Mobilitäts-Experten Prof. Dr. Alexander Erath und Prof. Dr. Kay Axhausen mit dem aktuellen KVL auseinandergesetzt haben. Das Resultat der Untersuchung: Das - auch dem Projekt Bypass - hinterlegte Verkehrsmodell weist methodische Mängel auf; es basiert auf veralteten Daten aus dem Jahr 2000, unterschätzt die Folgen der demographischen Entwicklung, berücksichtigt ÖV-Angebotsverbesserungen und die Veränderungen beim ÖV-Abonnementsbesitz nicht oder unvollständig, überschätzt das MIV-Nachfragewachstum, lässt die verkehrlichen Auswirkungen laufender Entwicklungen wie Mobilitätsmanagement oder flexiblere Arbeitszeitmodelle aussen vor und bildet die Wirkung der verdichteten Siedlungsentwicklung nicht vollständig ab. Zudem geht das Modell von einer proportional zum Bevölkerungswachstum steigenden MIV-Nachfrage aus, während die Daten zur Verkehrsentwicklung seit 2012 im Raum Luzern einen kontinuierlichen Nachfragerückgang zeigen. Und mögliche alternative Massnahmen zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage wurden nicht berücksichtigt, weil das aktuelle KVL keine Prognosezenarien zulässt.	Die bestehenden Zahlen werden durch die Berechnungen aus dem neuen Gesamtverkehrsmodell Kanton Luzern (GVM-LU) Ist-Zustand 2017 und Prognosezustand 2040 ersetzt.	Aufnahme
5518	VCS Sektion Luzern	3.6.2. Neue Verkehrsregime Veloverkehr	Die Planung von Veloschnellrouten ist prioritär zu behandeln.	Gute Veloverbindungen haben das Potenzial, massgeblich zur Vermeidung/Verlagerung des MIV beizutragen. Mit dem Boom bei Elektrowelos kann - bei entsprechender Velo-Infrastruktur - ein relevanter Teil des Pendlerverkehrs auf das Velo umgelagert werden, mit den positiven Effekten auf die Belastung der Strassen und des Klimas.	Aktuell ist das RRK 94 ergänzt 2009 behördenverbindlich. Der Kantonsrat hat den Regierungsrat beauftragt (Erheblicherklärung Postulat) das RRK zu überarbeiten. Die Bearbeitung erfolgt in Abstimmung mit dem Projekt "Zukunft Mobilität Luzern".	Zur Kenntnisnahme
6061	VCS Sektion Luzern	4.3.1. Kernraum	Neben den R Bussen die anderen Buslinien ebenfalls erwähnen.	Im Kernraum sind nicht nur RBusse unterwegs, weitere Linien übernehmen eine wichtige Erschliessungsfunktion.	Wird aufgenommen.	Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5236	VCS Sektion Luzern	4.3.2. Kernergänzungsraum	Ergänzen: Die Kantons- und Gemeindestrassen sind mit Massnahmen an der Quelle (lärmarme Beläge, Temporeduktionen) so weit lärmsaniert, dass die gesetzlichen Lärmwerte eingehalten werden und die Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner steigt.	Bis heute leben rund 70'000 Luzernerinnen und Luzerner an Kantonsstrassen, die mit Lärm über den gesetzlichen Grenzwerten belastet sind. Es ist dringend und zwingend, dass der Kanton Luzern die Gesundheit dieser Personen schützt und deren Lebensqualität steigert. Massnahmen dazu sind inzwischen vorhanden; mit lärmarmen Belägen und Temporeduktionen - nicht nur in Ortszentren.	Dies ist keine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, sondern der Lärmschutzverordnung.	keine Aufnahme
4879	VCS Sektion Luzern	4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren	MOCA 1: Ziel MIV-Anteil 50%	Bereits im Aggloprogramm 3. Generation war das Ziel für den Modalsplit beim MIV auf "50-55%" gesetzt. Das Nicht-Erreichen des Ziels darf nicht bedeuten, die neuen Ziele abzuschwächen. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen des Klimawandels und der verdichteten Städte reicht eine leichte Senkung des MIV-Anteils auf 55% nicht aus - es braucht grössere Anstrengungen.	Im AP LU 4G werden nicht mehr Spannweiten verwendet. Die Ziele 2040 müssen auch realistisch sein, deshalb wird als Ziel für 2040 der Wert von 55% aufgeführt. Eine Senkung um mehr als 5% gegenüber dem Wert von 2015 ist genügend anspruchsvoll, u.a. auch angesichts des zunehmenden Trends in Bezug auf die Klima "verträglichere" Elektromobile.	keine Aufnahme
5237	VCS Sektion Luzern	5.3. Gesamtverkehr	Handlungsbedarf: Die Zuverlässigkeit des ÖV ist mit Massnahmen der Busbevorzugung zu fördern - und zwar in einer korridorbezogenen Betrachtung von End- zu Endhaltestelle .	Ein Ausbau des ÖV-Angebotes reicht nicht aus, um den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu steigern. Es ist unabdingbar, dass sich die Zuverlässigkeit verbessert. Dies gelingt nur mit einer konsequenten Bevorzugung des ÖV gegenüber dem MIV, nicht nur Strecken- und Knotenbezogen sondern auf dem ganzen ÖV-Korridor.	Die Notwendigkeit von korridorbezogenen Betrachtungen ist im Kap. Handlungsbedarf ÖV bereits aufgeführt. Im Kapitel Teilstrategie wird zudem im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5238	VCS Sektion Luzern	5.5. Motorisierter Individualverkehr	Allgemeiner Handlungsbedarf: Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr ist mit geeigneten Massnahmen zu reduzieren (Parkplatzabbau, Mobility Pricing, ÖV-Förderung, umverteilen von MIV-Fläche für den Fuss- und Veloverkehr).	Die Engpässe im Strassennetz können nur durch eine Reduktion des MIV-Aufkommens behoben werden. Jeglicher weiterer Ausbau (Bypass, Reussportbrücke, etc.) ist abzulehnen, weil er zu einer Attraktivierung des MIV und damit zu mehr Verkehr führt. Das verschärft die Mobilitäts- und Klimaproblem.	Im AP sind verschiedene Massnahmen enthalten, welche dazu beitragen den Modalsplit zu verschieben (ÖV-/FVV-/MM-/Siedlungsmassnahmen u.a.)	Zur Kenntnisnahme
5239	VCS Sektion Luzern	6.4. Gesamtverkehr	"...dem MIV der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird..." Antrag: Die notwendige Mobilität und der erforderliche Strassenraum sind zu definieren.	Der VCS Luzern liess durch das IVT/ETH den wirtschaftlich notwendigen Verkehr der Agglomeration Luzern untersuchen. Der Bericht vom Februar 2015 zeigt klar: „ Die Teisegmente Arbeit und Ausbildung mit ihren relativ fixen Routen und der guten ÖV-Abdeckung im Stadt- und Agglomerationsgebiet Luzern eignen sich sehr gut.“ [für die Verlagerung auf ÖV und FVV] Auf den überlasteten Zufahrtsstrassen zur Stadt Luzern und in den Agglomerationsgemeinden K5 sind konsequent Busschleusen und Stauraum für den MIV zu schaffen.	Die genannte Festlegung stammt aus dem rechtsgültigen Richtplan des Kantons Luzern als zu beachtende Grundlage. Das Agglomerationsprogramm ist damit konsistent und formuliert konkrete Stossrichtungen, die dieses Anliegen unterstützen (z.B. GV-2, GV-5, MIV-2). Die weitere Konkretisierung des Auftrags aus dem kantonalen Richtplan muss in anderen kantonalen Planungsinstrumenten erfolgen.	keine Aufnahme
5499	VCS Sektion Luzern	6.5. Öffentlicher Verkehr	Bis zur IBN des DBL (nach 2040) sind Verdichtungen des Bahn-Angebots zu realisieren: - Anpassung der Fahrplanstruktur FV und RV zur Erreichung einer (besseren) Fahrplanspinne 00/30 und 15/45 mit parallelen Ein- und Ausfahrten. - Flügelungen analog Wolhusen in Emmenbrücke - spurtstarkes Rollmaterial - neue Haltestellen dürfen das Angebot bezüglich Stabilität, Anschlüssen und Reisezeiten nicht verschlechtern.	Der IC-Halbstundentakt Luzern – Bern wurde mit dem STEP Ausbauschritt 2025 ursprünglich auf 30.11.2022 in Aussicht gestellt und seither immer wieder hinausgeschoben. Eine Realisierung auf 2032 ist absolut inakzeptabel und zeigt, dass Luzern für die SBB Quantität negligeable ist. Antrag: Bei der SBB ist Druck zu machen, dass das Angebot Bern – Luzern wesentlich früher auf einen Halbstundentakt verdichtet wird.	Hinweis berechtigt, dass Handlungsbedarf besteht. Die vorgeschlagenen Fahrplanänderungen wären durchaus wünschenswert, aber leider aufgrund der limitierten Bahninfrastruktur bis zur Inbetriebnahme des DBL wenig realistisch. Es kann (wiederholt) Druck gemacht werden. Es gibt begründete Sachzwänge, welche den 30'-Takt nach Bern vorderhand verunmöglichen. Anliegen hat keine Relevanz im APLU 4G.	teilweise Aufnahme
4886	VCS Sektion Luzern	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	Satz ändern in: Mit Busbevorzugungen auf den RBus-Achsen, mit dem Ausbau des Verkehrssystemmanagements und neuen Busspuren werden für den RBus bessere Rahmenbedingungen geschaffen.	Der Bypass ist kein ÖV-Projekt und gehört nicht hier hin. Im Gegenzug ist die Schaffung neuer Busspuren zu nennen.	Der Satz wird leicht angepasst.	teilweise Aufnahme
5240	VCS Sektion Luzern	7.4. Gesamtverkehr	Auf den Basisausbau in der geplanten Form - in der Folge des Verzichts zur Reussportbrücke/Anschluss Lochhof - ist zu verzichten.	Dem Basisausbau liegt ein nicht mehr zeitgemässes und nicht zielführendes Konzept zu Grunde: Behebung der Engpässe durch den Ausbau der Strasseninfrastruktur. Nachhaltige Lösungen sind aber in der Einschränkung/Reduktion/Verlagerung des MIV auf den ÖV zu suchen, nur so lässt sich die Mobilität langfristig aufrecht erhalten. An den entsprechenden Knoten sind demnach für den ÖV und FVV Verbesserungen/Bevorzugungen anzustreben, ohne die MIV-Fläche zu vergrössern. Die einzelnen Projekte weiter hinten müssen entsprechend angepasst oder gestrichen werden.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahmen zum Basisausbau (Kreuzstutz und Kasernenplatz) werden neu wie die Reussportbrücke in die C-Liste aufgenommen (statt B-Liste).	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6062	VCS Sektion Luzern	7.4. Gesamtverkehr	Massnahmen im Agglomerationszentrum müssen jetzt angegangen werden und nicht erst langfristig im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof	Um die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts zu erreichen, braucht es ständige Anpassungen.	Formulierung wird angepasst.	teilweise Aufnahme
6064	VCS Sektion Luzern	7.4. Gesamtverkehr	Planerische Priorisierung umweltschonender Projekte	Mit der Planung immer der Spange Nord, jetzt der Reussportbrücke und dem Basisausbau werden nicht nur falsche Akzente für die Mobilitätsentwicklung gesetzt, sondern auch die vorhandenen Kapazitäten der Planungsfachleute falsch eingesetzt. Andere Projekte wie Busbevorzugungen oder Ausbau Velonetz werden alleine durch die falsche Priorisierung weiter verzögert.	Massnahmen auf Kantonsstrassen können geplant und realisiert werden wenn diese in einem Bauprogramm für Kantonsstrassen enthalten sind. Über die Aufnahme und Zuordnung (Priorisierung) entscheidet der Kantonsrat.	Zur Kenntnisnahme
5241	VCS Sektion Luzern	7.6. Motorisierter Individualverkehr	Das Projekt Bypass ist zu streichen.	Der VCS Luzern lehnt den massiven Ausbau der MIV-Kapazität durch den Bypass ab. Er ist nicht mit den verbindlichen Klimazielen vereinbar und löst die Probleme der Engpässe im Strassennetz nicht, vielmehr verschärft das Projekt die Stauproblematik durch den mit dem Bypass generierten Mehrverkehr.	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms.	keine Aufnahme
5732	VCS Sektion Luzern	7.7. Fuss- und Veloverkehr	Generell für den Fussverkehr: Die Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen sind auf unter 30 Sekunden zu begrenzen, bei LSA mit Anmeldung auf unter 10 Sekunden.	Fusswegverbindungen gewinnen an Bedeutung und leisten - bei guter Infrastruktur - einen Beitrag zur Entlastung der Strassen. Das ist aber nur der Fall, wenn die Fussverbindungen attraktiv sind. Lange Wartezeiten sind deshalb zu vermeiden. Zudem erhöhen kurze Wartezeiten für Fussgänger die Sicherheit, weil Querungen bei Rot vermieden werden.	Massgebend ist die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs.	Zur Kenntnisnahme
6063	VCS Sektion Luzern	Agglomerationsprogramme Luzern 1., 2. und 3. Generation	Konsequente Umsetzung aller Massnahmen	Gemäss Ausführungen konnten insbesondere Massnahmen zur Busbevorzugung, zur Verknüpfung zwischen Bahn und Bus und z.T. Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr noch nicht umgesetzt werden.	Der Handlungsbedarf ist bekannt. Die Umsetzung der Massnahmen wird vorangetrieben.	Zur Kenntnisnahme
4880	VCS Sektion Luzern	GV-2: Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern	Der Kanton Luzern setzt sich im Rahmen der Metropolitantkonferenz Zürich dafür ein, Massnahmen zur Brechung der Verkehrsspitzen zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen (z.B. Mobility Pricing).	Als besonders wirkungsvolle Massnahme zur Brechung der Verkehrsspitzen gilt das Mobility Pricing, weshalb es hier speziell erwähnt werden soll).	Ansätze wie Mobility Pricing werden im Rahmen des laufenden kantonalen Projekts "Zukunft Mobilität Luzern" thematisiert. Dieses bildet eine Grunlage für das AP LU 5G.	Zur Kenntnisnahme
4882	VCS Sektion Luzern	GV-5: Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten	Ergänzung mit weiterem Punkt: Bei stark lärmbelasteten Strassenräumen innerorts mit hoher Betroffenenzahl sind Lärm-Nachsaniierungen durchzuführen.	Durch die fast abgeschlossenen, lärmrechtlichen Sanierungen der Kantonsstrassen wurden gemäss BAFU-Statistik nur 5% der Anwohner vom übermässigen Lärm geschützt, für 95% der Anwohner (rund 70000 Personen im Kanton Luzern) ist der Strassenlärm nach wie vor über den gesetzlichen Grenzwerten und damit massiv gesundheitsschädigend. Es ist deshalb unabdingbar mit Nachsanierungen an den am stärksten belasteten Orten mit hoher Betroffenenzahl (meist Ortszentren) umgehend Nachsanierungen an die Hand zu nehmen. Lärmschutz ist eine Daueraufgabe.	siehe 6145	keine Aufnahme
4885	VCS Sektion Luzern	MIV-1: Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten	Umnutzung der heutigen A2 zur Stadtautobahn: streichen.  Bau Bypass-Zubringer Reussportbrücke/Lochhof: streichen.	Sollte der Bypass gebaut werden, kommt es mit der Umnutzung der heutigen A2 zur Stadtautobahn zu einer massiven Strassen-Überkapazität für den MIV. Dies widerspricht nicht nur den vorgängig definierten Zielen (Modalsplit zu Gunsten ÖV, Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sondern auch den Vorgaben des Klimazieles "netto null 2050".  Die Reussportbrücke und der Autobahnanschluss Lochhof bringt nicht die erwartete Entlastung sondern vielmehr Zusatzverkehr im bereits stark belasteten Gebiet Baselstrasse-Seetalplatz.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5242	VCS Sektion Luzern	MIV-1-4R Bypass Autobahn A2 Luzern (übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz Bund)	Bypass: streichen.	Der VCS Luzern lehnt den massiven Ausbau der MIV-Kapazität durch den Bypass ab. Er ist nicht mit den verbindlichen Klimazielen vereinbar und löst die Probleme der Engpässe im Strassennetz nicht, vielmehr verschärft das Projekt die Stauproblematik durch den mit dem Bypass generierten Mehrverkehr.	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms.	keine Aufnahme
4888	VCS Sektion Luzern	MIV-2-4C Luzern, Reussportbrücke	Reussportbrücke: streichen.	Die Reussportbrücke in erster Linie der Erschliessung von Littau, ein weiterer Nutzen ist für uns nicht ersichtlich. Insgesamt ist der Nutzen damit äusserst gering (v.a. im Verhältnis zum Eingriff in die Landschaft, Kosten etc.). Dieser Kapazitätsausbau als Attraktivierung des MIV widerspricht den Zielen der MIV-Reduktion.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
4883	VCS Sektion Luzern	ÖV-3 RBus-Netz ausbauen	Ergänzung: Zur Busbevorzugung werden weitere Busspuren geschaffen, etwa vom Kupferhammer Kriens bis Luzernerstrasse und im Bereich Löwenplatz Luzern.	Die Förderung des ÖV (Verbesserung des Modalsplit) kann nur mit einer Erhöhung der Zuverlässigkeit der ÖV-Verbindungen gelingen. Dazu sind weitere Busspuren unabdingbar. Zudem wird mit der MIV-Umleitung beim allfälligen Bypass-Bau durch die Innenstadt das Strassennetz massiv überlastet; mindestens zuverlässige ÖV-Verbindungen sind dafür sicher zustellen.	Aufgrund der Belastung des Strassenabschnittes ist dies nicht möglich. Der Beschluss Kantonsrat zum Ergebnis ZMB Spange Nord ist abzuwarten. Verkehrliche Grundlagen sind Aufgabe des Projekts "Zukunft Mobilität Luzern". Eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung im Hinblick auf die 5. Generation wird im Kapitel Teilstrategie aufgenommen.	teilweise Aufnahme
4887	VCS Sektion Luzern	ÖV-7 Busbevorzugung	Busspur Kupferhammer Kriens - Luzernerhof.	Diese Massnahme fehlt, ist aber für die zuverlässige ÖV-Verbindung der Städte Kriens und Luzern von grösster Bedeutung.	Verschiedene Teilstücke von Busspuren auf dieser Achse sind bereits vorhanden; es gibt tatsächlich noch Lücken. Ob Busspuren oder andere Massnahmen zweckmässiger sind, um das erwünschte rasche Vorankommen für Busse zu ermöglichen, ist zu prüfen.	Zur Kenntnisnahme
5733	VCS Sektion Luzern	RBus- und Busbevorzugungsmassnahmen	Busspur Kupferhammer Kriens - Luzernerhof Luzern ist aufzunehmen und rasch zu realisieren.	Die Zuverlässigkeit des ÖV ist entscheidend für die Akzeptanz des Angebots bei den Kunden. Um diese auf der wichtigen Verbindungsstrecke zwischen den Städten Kriens und Luzern zu verbessern, ist die durchgehende Busspur vom Kupferhammer bis Luzernerhof unabdingbar.	Aufgrund der Belastung des Strassenabschnittes ist dies nicht möglich. Der Beschluss Kantonsrat zum Ergebnis ZMB Spange Nord ist abzuwarten. Verkehrliche Grundlagen sind Aufgabe des Projekts "Zukunft Mobilität Luzern". Eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung im Hinblick auf die 5. Generation wird im Kapitel Teilstrategie aufgenommen.	Zur Kenntnisnahme
5728	VCS Sektion Luzern	FVV-3.14-4A Kriens, Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse	Für den MIV ist ein Einbahnsystem zu prüfen.	Die Strasse ist sehr schmal, zu schmal, damit zwei Autos ohne Gefährdung der Fahrradfahrer kreuzen können. Im Hinblick auf den Ausbau der Strasse als Veloschnellroute zwischen Luzern und Kriens ist deshalb zu prüfen, ob die Strasse für die Autos im Einbahnverkehr geführt werden kann (allenfalls alternierend).	Diese Massnahme liegt in der Zuständigkeit der Stadt Kriens.	Zur Kenntnisnahme
5726	VCS Sektion Luzern	FVV-3.24-4A Rothenburg, niveaufreie Querung Bertiswilstrasse	Auf eine Unter- oder Überführung ist zu verzichten - stattdessen müssen die Fussgängerstreifen sicherer gemacht werden.	Eine Strassenquerung über den Fussgängerstreifen ist direkter und behindertengerecht - im Gegensatz zu Über- oder Unterführungen. Die Sicherheit auf den Fussgängerstreifen ist allerdings zu erhöhen, mit baulichen Massnahmen und Temporeduktionen.	Markierung und Signalisation sind nicht Aufgabe des AP. In diesem Abschnitt wird die Verkehrssicherheit im Rahmen einer Belagssanierung überprüft (RSI).	Zur Kenntnisnahme
5502	VCS Sektion Luzern	GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	Der Lärmschutz ist zu verbessern.	Die Liegenschaften entlang der Strecke sind mit Lärm über den gesetzlichen Grenzwerten belastet. Es sind daher Massnahmen an der Quelle zu ergreifen (Flüsterbelag, Temporeduktion).	Dies ist keine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, sondern der Lärmschutzverordnung.	Zur Kenntnisnahme
5503	VCS Sektion Luzern	GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	Der ÖV ist mit geeigneten Mitteln konsequent zu bevorzugen.	Nur mit einer gesteigerten Zuverlässigkeit und klaren Bevorzugung des ÖV gegenüber des MIV können die Mobilitätsziele und die Klimaziele erreicht werden (Verkehr vermeiden, verlagern).	Div. Vorhaben sind bereits im aktuellen Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019 - 2022 sowie im AP enthalten. Die Zuordnung und Priorisierung der Vorhaben im Bauprogramm obliegt gemäss StrG dem Kantonsrat.	Zur Kenntnisnahme
5243	VCS Sektion Luzern	GV-1.3-4B Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	Der "Basisausbau" am Schlossberg ist in der vorliegenden Form zu streichen. Stattdessen sind zur Entlastung der Strasse Massnahmen zur Eindämmung des MIV zu ergreifen (z.B. Mobility Pricing, Busschleusen aus Richtung Ebikon, LSA vor Einmündung der Sedelstrasse in die Kreuzung Urnerhof für die Dosierung des MIV, Arkade für FVV im Bereich Zürichstrasse 64 für die Verlängerung der Vorsortierspur Richtung Vallasterstrasse - Friedentalstrasse – Sedel/Spital zur Verbesserung des Abflusses aus Richtung Löwenplatz).	Die wachsende Herausforderung in der innerstädtischen Mobilität, gepaart mit der Aufgabe, den Klimaschutz voran zu treiben, ist nur mit einer dem Vermeiden von Autoverkehr, dem Umlagern vom MIV zum ÖV/FVV und der Priorisierung des Velos als Nahverkehrsmittel zu meistern.	Der Basisausbau ist abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Mobilitätsentwicklung ist Aufgabe des laufenden kantonalen Projekts "Zukunft Mobilität Luzern".	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5021	VCS Sektion Luzern	GV-1.4-4B Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV (Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden könnte)	GV-1.4-4B muss überarbeitet werden, zumal ein zentrales Projekt, die Verbreiterung der Bahnunterführung, nicht in absehbarer Zeit realistisch ist.	Die SBB werden im Winter 2020/21 die Brücke bei der Bahnunterführung ersetzen - in den bestehenden Dimensionen. Damit ist eine Verbreiterung der Unterführung für Jahrzehnte vom Tisch.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	Zur Kenntnisnahme
5244	VCS Sektion Luzern	GV-1.4-4B Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV (Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden könnte)	Der "Basisausbau" am Kreuzstutz ist in der vorliegenden Form zu streichen. Stattdessen sind zur Entlastung der Strasse Massnahmen zur Eindämmung des MIV zu ergreifen (z.B. Mobility Pricing). Im Gegenzug ist die Situation für den ÖV (Bevorzugung, Busspuren) und den FVV (sichere und gute Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer) zu verbessern.	Die wachsende Herausforderung in der innerstädtischen Mobilität, gepaart mit der Aufgabe, den Klimaschutz voran zu treiben, ist nur mit einer dem Vermeiden von Autoverkehr, dem Umlagern vom MIV zum ÖV/FVV und der Priorisierung des Velos als Nahverkehrsmittel zu meistern.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahmen zum Basisausbau (Kreuzstutz und Kasernenplatz) werden neu wie die Reussportbrücke in die C-Liste aufgenommen (statt B-Liste).	keine Aufnahme
5504	VCS Sektion Luzern	GV-1.4-4B Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV (Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden könnte)	Der Lärmschutz ist zu verbessern mit geeigneten Massnahmen an der Quelle (Flüsterbeläge, Temporeduktion).	Die Liegenschaften entlang der Strecke sind mit Lärm über den gesetzlichen Grenzwerten belastet. Es sind daher Massnahmen an der Quelle zu ergreifen (Flüsterbelag, Temporeduktion).	Dies ist keine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, sondern der Lärmschutzverordnung.	Zur Kenntnisnahme
5250	VCS Sektion Luzern	GV-1.5-4B Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen ÖV und LV (Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden könnte)	Der Basisausbau Kasernenplatz ist in seiner heutigen Form zu streichen.	Der Basisausbau dient in erster Linie dem Ausbau der MIV-Kapazität, was den Zielen der künftigen Mobilitätsstrategie und den eingangs erwähnten Zielen im Aggloprogramm widerspricht. Er sieht u.a. die Aufhebung der bestehenden Busspur in der Baselstrasse zu Gunsten eines MIV-Fahrstreifens vor, keine Verbesserungen der prekären Situation für die Velofahrer.  Eine Umgestaltung des Knotens muss zum Ziel haben, den ÖV und den FVV zu verbessern, beschleunigen, sicherer zu machen - zu Lasten des MIV; die Kapazität des MIV muss eingeschränkt werden, um den MIV zu vermindern und umzulagern.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahmen zum Basisausbau (Kreuzstutz und Kasernenplatz) werden neu wie die Reussportbrücke in die C-Liste aufgenommen (statt B-Liste).	keine Aufnahme
5245	VCS Sektion Luzern	GV-5.3-4B Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	Der Fahrstreifen für Velos auf der Bundesstrasse ist vorzuziehen und rasch umzusetzen.	Der Ausbau und die Verbesserung der Veloinfrastruktur im innerstädtischen Bereich ist dringend. Auf der Bundesstrasse ist nach Abschluss des Neubaus Himmelrich (ABL) genügend Platz, um rasch einen Velostreifen einzuzichnen. Die vorgesehene Realisation dieser Massnahme ab 2030 ist 10 Jahre zu spät.	Markierung und Signalisation nicht Aufgabe Aggloprogramm.	keine Aufnahme
5246	VCS Sektion Luzern	GV-5.5-4B Kriens, Zentrum	Im Zentrum von Kriens sind aufgrund der hohen Lärmbelastung die vorgezogene Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Die Anwohner der Luzernerstrasse in Kriens leiden seit Jahrzehnten an Strassenlärm weit über den gesetzlichen Grenzwerten. Dass das Zentrum umgestaltet und mit einer Tempo-30-Zone aufgewertet werden soll, ist begrüßenswert, doch der Zeithorizont für die Realisierung ab 2030 ist zu weit entfernt. Als Zwischenlösung ist deshalb die rasche, vorgezogene Einführung einer Tempo-30-STRECKE (ohne weiteren baulichen Massnahmen) zu realisieren.	Markierung und Signalisation nicht Aufgabe AP.	keine Aufnahme
5722	VCS Sektion Luzern	MIV-1-4R Bypass Autobahn A2 Luzern (übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz Bund)	Auf den Bypass ist zu verzichten.	Der Bypass erhöht die Strassenkapazität für den MIV massiv und widerspricht damit den Klimazielen des Bundes und Kantons sowie den Mobilitätsgrundsätzen des Kantons Luzern (vermeiden, verlagern).	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms.	keine Aufnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5723	VCS Sektion Luzern	MIV-2-4C Luzern, Reussportbrücke	Auf die Reussportbrücke/Anschluss Lochhof ist zu verzichten.	Der Autobahn-Zubringer «Reussportbrücke» ab leistet keinen Beitrag an die Lösung der Verkehrsprobleme in Stadt und Agglomeration Luzern, im Gegenteil: zusätzliche MIV-Verkehrsfläche sorgt für mehr Verkehr und verschärft das Verkehrsproblem. Und: <ul style="list-style-type: none"> <li>•Das Projekt widerspricht den Zielen im Agglomerationsprogramm 3. Generation (Reduktion MIV)</li> <li>•Das Projekt widerspricht den Zielen des Klimaschutzes</li> <li>•Das Projekt weist methodische Mängel beim Verkehrsmodell auf (Studie Erath/Axhausen)</li> <li>•Das Projekt überschätzt das MIV-Nachfragewachstum (Studie Erath/Axhausen)</li> <li>•Das Projekt wurde einseitig beurteilt: Bei der Zweckmässigkeitsprüfung wurde die Wirkung von Busspuren ausschliesslich zu Lasten des MIV ausgelegt, der Gewinn für den ÖV wurde nicht berücksichtigt</li> </ul>	Im AP wird der aktuelle Stand aufgeführt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5724	VCS Sektion Luzern	MIV-3-4B Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)	Auf die Umfahrung Emmen Dorf ist zu verzichten.	Das Projekt leistet keinen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme, vielmehr schafft die zusätzliche Strassenfläche Mehrverkehr. Es sind stattdessen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und -Umlagerung zu ergreifen.	Aktuell wird die ZMB Umfahrung Emmen bearbeitet. Die Aufnahme von Vorhaben in ein Bauprogramm obliegen dem Kantonsrat.	Zur Kenntnisnahme
5725	VCS Sektion Luzern	MIV-3-4B Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)	Auf der Hauptstrasse durch Emmen Dorf ist das Temporegime auf Tempo 30 anzupassen.	Damit wird der Verkehr verflüssigt, die Sicherheit steigt und der Lärm sinkt.	Markierung und Signalisation sind nicht Aufgabe des AP. Massnahmen werden mit der ZMB geprüft.	Zur Kenntnisnahme
5721	VCS Sektion Luzern	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Von den Perrons ist ein direkter Zugang zur Seetalstrasse/Seetalplatz zu realisieren.	Mit dem direkten Zugang ist die Verknüpfung der Verkehrsmittel Bus/Bahn besser gewährleistet.	Dieses Anliegen ist in der Projektierung zum Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke einzubringen. Die optimale Vernetzung des Bahnhofs mit dem Umfeld ist anzustreben.	teilweise Aufnahme
5248	VCS Sektion Luzern	ÖV-6.1-4A Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	Die Realisierung der Durchmesserperronanlage Bahnhofplatz ist vorzuziehen.	Der Attraktivität und Zuverlässigkeit des ÖV kommt im Bestreben nach einer Reduktion und einer Umlagerung des MIV eine zentrale Rolle zu. Die Durchmesserperrons sind wichtig, um die längst fälligen Durchmesserlinien realisieren zu können. Die Umsetzung muss deshalb bis 2024 realisiert sein.	Die Beibehaltung der Querung Bahnhofstrasse - Schiffsteg bedingt eine Anpassung der Seebrücke bei Widerlager Süd. Das neue Projekt wird für eine Aufnahme ins AP 4G beantragt. Aktuell wird das Vorprojekt bearbeitet. Aufgrund dem aktuellen Planungsstand infolge der Projektanpassung aufgrund der Beibehaltung der Querung ist ein Planungsstart im 2023 nicht realistisch. Ziel ist ein Baustart 2024.	Zur Kenntnisnahme
5011	VCS Sektion Luzern	S-2.1-4A Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse	Der Punkt "Umweltgesetzgebung" ist zu korrigieren, von "Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung" in "Strassenlärmmwerte grossmehrheitlich über den Immissions- und Alarmgrenzwerten".  Als Sofortmassnahme gegen den gesundheitsschädlichen Lärm ist die Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Lärm ist nicht nur störend sondern nachweislich gesundheitsschädigend. Die Lärmmwerte auf dieser Strecke liegen teilweise weit über den von Gesetztes wegen zulässigen Werten. Daran ändert auch nichts, dass die Strasse vom Kanton mittels einer Papieranierung so genannt "lärmsanierung" worden ist. Die Lärmbelastung ist gleich hoch wie vor der "Lärmsanierung" und bedroht die Gesundheit der Anwohner tagtäglich. Die Einführung einer Tempo-30-Strecke könnte rasch und kostengünstig das Problem mindern, ohne der weiteren Planung zur Umgestaltung des Strassenraums in die Quere zu kommen.	Markierung und Signalisation nicht Bestandteil AP. Zudem ist der Kantonsstrassenabschnitt als Massnahme im Bauprogramm 2019-2022 (Plan Nr. 68) und Aggloprogramm enthalten.	keine Aufnahme
5012	VCS Sektion Luzern	S-2.2-4A Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz	Der Punkt "Umweltgesetzgebung" ist zu korrigieren, von "Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung" in "Strassenlärmmwerte grossmehrheitlich über den Immissions- und Alarmgrenzwerten".  Als Sofortmassnahme gegen den gesundheitsschädlichen Lärm ist die Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Lärm ist nicht nur störend sondern nachweislich gesundheitsschädigend. Die Lärmmwerte auf dieser Strecke liegen teilweise weit über den von Gesetztes wegen zulässigen Werten. Daran ändert auch nichts, dass die Strasse vom Kanton mittels einer Papieranierung so genannt "lärmsanierung" worden ist. Die Lärmbelastung ist gleich hoch wie vor der "Lärmsanierung" und bedroht die Gesundheit der Anwohner tagtäglich. Die Einführung einer Tempo-30-Strecke könnte rasch und kostengünstig das Problem mindern, ohne der weiteren Planung zur Umgestaltung des Strassenraums in die Quere zu kommen.	Markierung und Signalisation nicht Bestandteil AP. Zudem sind für den Kantonsstrassenabschnitt diverse Massnahme im Bauprogramm 2019-2022 und Aggloprogramm enthalten.	keine Aufnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5013	VCS Sektion Luzern	S-2.3-4A Ebikon, Masterplangebiet – Bahnhof und Umfeld Bahnhof	Der Punkt "Umweltgesetzgebung" ist zu korrigieren, von "Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung" in "Strassenlärmwerte grossmehrheitlich über den Immissions- und Alarmgrenzwerten".  Als Sofortmassnahme gegen den gesundheitsschädlichen Lärm ist die Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Lärm ist nicht nur störend sondern nachweislich gedundheitsschädigend. Die Lärmwerte auf dieser Strecke liegen teilweise weit über den von Gesetztes wegen zulässigen Werten. Daran ändert auch nichts, dass die Strasse vom Kanton mittels einer Papiersanierung so genannt "lärmrechtlich saniert" worden ist. Die Lärmbelastung ist gleich hoch wie vor der "Lärmsanierung" und bedroht die Gesundheit der Anwohner tagtäglich. Die Einführung einer Tempo-30-Strecke könnte rasch und kostengünstig das Problem mindern, ohne der weiteren Planung zur Umgestaltung des Strassenraums in die Quere zu kommen.	Markierung und Signalisation nicht Bestandteil AP.	keine Aufnahme
5014	VCS Sektion Luzern	S-2.5-4A Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer	Der Punkt "Umweltgesetzgebung" ist zu korrigieren, von "Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung" in "Strassenlärmwerte grossmehrheitlich über den Immissions- und Alarmgrenzwerten".  Als Sofortmassnahme gegen den gesundheitsschädlichen Lärm ist die Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Lärm ist nicht nur störend sondern nachweislich gedundheitsschädigend. Die Lärmwerte auf dieser Strecke liegen teilweise weit über den von Gesetztes wegen zulässigen Werten. Daran ändert auch nichts, dass die Strasse vom Kanton mittels einer Papiersanierung so genannt "lärmrechtlich saniert" worden ist. Die Lärmbelastung ist gleich hoch wie vor der "Lärmsanierung" und bedroht die Gesundheit der Anwohner tagtäglich. Die Einführung einer Tempo-30-Strecke könnte rasch und kostengünstig das Problem mindern, ohne der weiteren Planung zur Umgestaltung des Strassenraums in die Quere zu kommen.	Markierung und Signalisation sind nicht Bestandteil des AP.	keine Aufnahme
5016	VCS Sektion Luzern	S-3.1-4B Luzern, Bern-/Baselstrasse inkl. Fluhmühle	Der Punkt "Umweltgesetzgebung" ist zu korrigieren, von "Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung" in "Strassenlärmwerte grossmehrheitlich über den Immissions- und Alarmgrenzwerten".  Als Sofortmassnahme gegen den gesundheitsschädlichen Lärm ist die Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Lärm ist nicht nur störend sondern nachweislich gedundheitsschädigend. Die Lärmwerte auf dieser Strecke liegen teilweise weit über den von Gesetztes wegen zulässigen Werten. Daran ändert auch nichts, dass die Strasse vom Kanton mittels einer Papiersanierung so genannt "lärmrechtlich saniert" worden ist. Die Lärmbelastung ist gleich hoch wie vor der "Lärmsanierung" und bedroht die Gesundheit der Anwohner tagtäglich. Die Einführung einer Tempo-30-Strecke könnte rasch und kostengünstig das Problem mindern, ohne der weiteren Planung zur Umgestaltung des Strassenraums in die Quere zu kommen.	Markierung und Signalisation nicht Bestandteil AP.	keine Aufnahme
5017	VCS Sektion Luzern	S-3.2-4B Emmen, Meierhöfli	Der Punkt "Umweltgesetzgebung" ist zu korrigieren, von "Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung" in "Strassenlärmwerte grossmehrheitlich über den Immissions- und Alarmgrenzwerten".  Als Sofortmassnahme gegen den gesundheitsschädlichen Lärm ist die Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Lärm ist nicht nur störend sondern nachweislich gedundheitsschädigend. Die Lärmwerte auf dieser Strecke liegen teilweise weit über den von Gesetztes wegen zulässigen Werten. Daran ändert auch nichts, dass die Strasse vom Kanton mittels einer Papiersanierung so genannt "lärmrechtlich saniert" worden ist. Die Lärmbelastung ist gleich hoch wie vor der "Lärmsanierung" und bedroht die Gesundheit der Anwohner tagtäglich. Die Einführung einer Tempo-30-Strecke könnte rasch und kostengünstig das Problem mindern, ohne der weiteren Planung zur Umgestaltung des Strassenraums in die Quere zu kommen.	Ist nicht Aufgabe des AP. Die Gemeinden können entsprechende Gesuche bei der vif einreichen.	keine Aufnahme
5018	VCS Sektion Luzern	S-3.3-4B Emmen, Gerliswilstrasse	Der Punkt "Umweltgesetzgebung" ist zu korrigieren, von "Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung" in "Strassenlärmwerte grossmehrheitlich über den Immissions- und Alarmgrenzwerten".  Als Sofortmassnahme gegen den gesundheitsschädlichen Lärm ist die Einführung einer Tempo-30-Strecke zu prüfen.	Lärm ist nicht nur störend sondern nachweislich gedundheitsschädigend. Die Lärmwerte auf dieser Strecke liegen teilweise weit über den von Gesetztes wegen zulässigen Werten. Daran ändert auch nichts, dass die Strasse vom Kanton mittels einer Papiersanierung so genannt "lärmrechtlich saniert" worden ist. Die Lärmbelastung ist gleich hoch wie vor der "Lärmsanierung" und bedroht die Gesundheit der Anwohner tagtäglich. Die Einführung einer Tempo-30-Strecke könnte rasch und kostengünstig das Problem mindern, ohne der weiteren Planung zur Umgestaltung des Strassenraums in die Quere zu kommen.	Ist nicht Aufgabe des AP. Die Gemeinden können entsprechende Gesuche bei der vif einreichen.	keine Aufnahme
6065	VCS Sektion Luzern	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Aggloprogramm muss klarer auf MOCA Indikatoren ausgelegt werden.	Das Agglomerationsprogramm 4. Generation zeigt deutlich, dass es eine klare Mobilitätsstrategie braucht, die Prioritäten setzt. Würden die MOCA Indikatoren konsequent befolgt, so müsste die Teilstrategie MIV anders geplant werden respektive andere Massnahmen vorgezogen werden.	Siehe auch 5511.	Zur Kenntnisnahme
5793	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	2.4. Verkehr	In Küssnacht ist der erste Abschnitt der Südumfahrung in Betrieb.	IBN 03.09.2020 ist erfolgt.	Wird aktualisiert.	Aufnahme
5794	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Vor der Dimensionierung der Anlagen auf den Verkehrsträger MIV ist für die Stadt (und die Agglomeration) ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches alle Verkehrsarten beinhaltet.	Das Prognostizierte MIV-Wachstum basiert auf reinen MIV-Überlegungen, ohne Betrachtung, wie der Verkehr durch flächeneffizientere Verkehrsarten bewältigt werden könnte. Zudem ist nicht ersichtlich, ob und wie das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum berücksichtigt wurde.	Zahlen werden überprüft/aktualisiert. Im AP ist ein Mündel von Massnahmen für die Bewältigung des Verkehrs festgehalten.	teilweise Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5796	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Vor der Dimensionierung der Anlagen auf den Verkehrsträger MIV ist für die Stadt (und die Agglomeration) ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches alle Verkehrsarten beinhaltet.	Das prognostizierte MIV-Wachstum basiert auf reinen MIV-Überlegungen, ohne Betrachtung, wie der Verkehr durch flächeneffizientere Verkehrsarten bewältigt werden könnte. Zudem ist nicht ersichtlich, ob und wie das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum berücksichtigt wurde.	Zahlen werden überprüft/aktualisiert. Im AP ist ein Bündel von Massnahmen für die Bewältigung des Verkehrs festgehalten.	teilweise Aufnahme
5797	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	3.5.4. Parkierung	P+R Anlagen sind in den Agglomerationen zu fördern. Es sind preislich attraktive Kombiangebote (Parkplatz und Zug- oder Busfahrt) zu schaffen. Die P+R Gebühren sind in Richtung Zentrum zu erhöhen, sodass sich eine MIV-Fahrt möglichst dicht an das Zentrum nicht lohnt. Das Zugangebot ist zu verdichten.	Gegenüber den 19'000 Parkplätzen der Stadt Luzern sind die 500 Parkplätze unbedeutend. Immer noch fahren zu viele Autos in die Stadt oder nahe an das Zentrum. Mit den Verdichtungen im S-Bahnnetz auf die Eröffnung des Tiefbahnhofs erhalten die P+R Plätze eine wichtigere Bedeutung.	Das P+R-Konzept des Kantons sieht entsprechende Anlagen eher am Rande bzw. ausserhalb der Agglomeration.	Zur Kenntnisnahme
5798	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	4.3.1. Kernraum	Es ist zu ergänzen, dass im Zentrum und in den Agglomerationsgemeinden der flächeneffiziente Verkehr gefördert wird.	Die Platzverhältnisse können in der Stadt und den Agglomerationsgemeinden nicht einfach erweitert werden. Umso mehr sollen öv-Priorisierungen und sichere Radwege gefördert und zu einem dichten zusammenhängenden Netz formiert werden.	Aussagen zum bevorzugten strassengebundenen ÖV, zum dichten und sicheren FVV-Netz und zur Durchlässigkeit sind im Zukunftsbild bereits enthalten.	Zur Kenntnisnahme
5799	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	5.3. Gesamtverkehr	Es ist ein Velonetz zu erstellen, welches womöglich abseits des MIV-Verkehrs geführt wird. Haupthandlungsbedarfe in der Stadt: Bernstrasse unterer Teil, Zürichstrasse, Haldenstrasse/Schweizerhofquai (Teil Dietschiberg - Bahnhof).	Aufgrund der Gefährlichkeit im MIV-Verkehr trauen sich viele Einwohner nicht, das Fahrrad in der Innenstadt zu nutzen oder damit von den äusseren Quartieren in die Innenstadt zu fahren. Deshalb sind sichere Velowege in und durch die Stadt zu schaffen, wie wir sie von ausländischen Städten gut kennen.	Das Anliegen für sichere Veloverbindungen wird geteilt, siehe Handlungsbedarf Fuss-Veloverkehr in Kapitel 5.6.	Zur Kenntnisnahme
5800	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	5.4. Öffentlicher Verkehr	Mindestens während der Hauptverkehrszeiten sind zwischen Bahnhof und Luzernerhof Busspuren zu schaffen. Eine neue Fussgängerbrücke neben der Seebrücke ist zu prüfen, damit der Radverkehr auf den heutigen Fussgängerbereich verlegt werden könnte.	Mit Busspuren kann eine Bevorzugung des öVs und damit eine Attraktivitätssteigerung erreicht werden. Der öv sollte auch bei starkem Verkehr pünktlich verkehren können. Viele Verkehrsteilnehmer bevorzugen das schnellste Verkehrsmittel, womit die Flächeneffizienz gesteigert werden könnte.	Aufgrund der Belastung des Strassenabschnittes nicht möglich. Ein entsprechendes Vorhaben ist im Bauprogramm für die Kantonsstrassen im Topf C (Plan Nr. 200) mit Planungsstart in der Bauprogrammperiode 2023-2026 enthalten (Massnahme GV-1.1-4C). Verkehrliche Grundlagen sind Aufgabe des Projekts "Zukunft Mobilität Luzern". Weiter ist der Entscheid des Kantonsrats zum Ergebnis der ZMB Spange Nord abzuwarten.	Zur Kenntnisnahme
5801	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	5.4. Öffentlicher Verkehr	Direkte Einbindung der Linie ab Verkehrshaus in den Tiefbahnhof	Die lange Einspurstrecke Immensee - Luzern (analog Wohlhusen - Luzern) verursachen lange Wartezeiten an den Kreuzungsstationen. Mit der direkten Einbindung kann die lange Fahrt auf der Einspurstrecke in die Stadt verkürzt werden und damit die Zugverbindung attraktiviert werden.	Präzisierung wird im Kapitel vorgenommen.	Aufnahme
5802	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	5.4. Öffentlicher Verkehr	Prüfung eines Fernbusterminals auf der Allmend	Die Allmend weist sowohl gute Verbindungen in die Stadt auf wie auch einen nahen Autobahnanschluss.	Dieser Standort wurde bereits geprüft.	Zur Kenntnisnahme
5803	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	5.5. Motorisierter Individualverkehr	Die Eindämmung des MIV soll durch die Erstellung eines Verkehrsarten übergreifenden Mobilitätskonzeptes und die Förderung von flächeneffizientem Verkehr erfolgen.	Der zur Verfügung stehende Platz für die Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse in der Stadt und den Agglomerationen ist beschränkt. Deshalb ist eine flächeneffiziente Abwicklung direkt Kapazitäts-fördernd. Erst nach der Erstellung des Mobilitätskonzeptes sind die Massnahmen über alle Verkehrsarten zu bestimmen. Siehe Schreiben VQSL an Kanton im Anhang.	Mit den Teilstrategien und deren Synthese zu einer Gesamtstrategie wird im AP LU 4G in dieser Richtung vorgegangen. Dabei sind insbesondere auch raumsparende Verkehrsmittel wichtig. Dies zeigt sich dann auch in den Massnahmen.	Zur Kenntnisnahme
5804	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	5.6. Fuss- und Veloverkehr	Ergänzung: Die Erhöhung der Fahrradsicherheit ist infolge häufiger Ein- und Ausfahrten und dem nahe verkehrenden MIV stark verbesserungswürdig.	Die Stadt Luzern wird erst schwach vom Fahrradverkehr frequentiert, obwohl das Fahrrad in vielen Teilen das schnellste Verkehrsmittel darstellt. Der Grund sehen wir in der fehlenden Trennung von MIV und Fahrradverkehr im zentralen Bereich. Viele Einwohner trauen sich nicht, mit dem Fahrrad in und durch die Stadt zu fahren.	Ergänzung im Kapitel unter allgemeiner Handlungsbedarf: Die Standards für den Radverkehr genügen den heutigen Anforderungen teilweise nicht mehr. Diese sind zu aktualisieren.	teilweise Aufnahme
5807	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	In der Stadt und der Agglomeration ist ein Verkehrsarten übergreifendes Mobilitätskonzept zu erstellen und erst darauf die Massnahmen in den verschiedenen Verkehrsarten zu bestimmen. Dabei soll der Fokus auf einer Verkehrsumlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel gelegt werden.	Mit der vorgeschlagenen Vorgehensweise kann der zusätzlich entstehende Verkehr auf gleichem Platz bewältigt werden. Zudem kann er energie-effizienter abgewickelt werden.	Mit den Teilstrategien und deren Synthese zu einer Gesamtstrategie wird im AP LU 4G in dieser Richtung vorgegangen. Dabei sind insbesondere auch raumsparende Verkehrsmittel wichtig. Dies zeigt sich dann auch in den Massnahmen.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5792	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die Massnahmen Kreuzstutz, Reussportbrücke sind zu entfernen und die Massnahmen Kasernenplatz und Schlossberg sind zu entfernen oder zu redimensionieren. Die Massnahme Luzern Bahnhofplatz ist früher vorzusehen.	Die Nachfrage, die dem bestehenden Projekt zu Grunde liegt, basiert auf einem Verkehrsmodell, das rein die Abwicklung des Verkehrsvolumens im MIV Bereich betrachtet. In den letzten Jahren ist die Erkenntnis gereift, dass in Städten jedoch ein Verkehrsmodell erarbeitet werden muss, welches die verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt. Vor entsprechenden Massnahmen ist ein alle Verkehrsarten umfassendes Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Da im zentralen Bereich die Platzverhältnisse beschränkt sind, muss der Verkehrsmix so gesteuert werden, dass der Verkehr möglichst flächeneffizient abgewickelt werden kann. Deshalb sind Massnahmen für Bus- und Langsamverkehr konsequent zu fördern.	Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahme zur Durchmesserperonnanlage ist in der A-Liste enthalten.	keine Aufnahme
5819	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	FVV-1 FVV, Eigene Leistungen	Die Bernstrasse ist im untersten Teil zu verbreitern zugunsten eines Fahrradbereichs, welcher von der Fahrbahn des MIVs unabhängig ist.	Die beengten Verhältnisse der Bernstrasse stellen ein hohes Sicherheitsrisiko für Velofahrende dar. In Littau sind einige Verdichtungen und neue Siedlungen geplant. Für diese Verdichtungen sind adäquate verkehrliche Verhältnisse für den Langsamverkehr bereitzustellen. (Anliegen könnte auch in einem anderen Massnahmenpaket stehen).	Vorhaben ist Bestandteil Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen (Plan Nr. 68) und Aggloprogramme.	Zur Kenntnisnahme
5806	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	FVV-2: Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren	Die Umsetzung eines sicheren und attraktiven Velonetzes ist hohe Priorität zuzumessen und zu beschleunigen.	Die Flächeneffizienz und Energieeffizienz des Veloverkehrs ist sehr hoch, ein sicheres Velonetz entlastet die Strassen.	Im AP sind in der A-Liste entsprechende Massnahmen enthalten.	Zur Kenntnisnahme
5820	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	FVV-3 FVV, Pauschalpaket A-Horizont	Die Fahrrad-Verbindungen vom Maihof - Schlossberg sowie entlang der Haldenstrasse bis Bahnhof sind sicherer bzw. wo möglich von der MIV-Fahrbahn unabhängig zu gestalten.	Sowohl Luegisland, Maihof wie auch Bellerive und Würzenbach stellen prädestinierte Gebiete dar, die mit dem Fahrrad die Innenstadt bestens erreichen können. Weil die Hauptstrassen viel MIV aufweisen, hat ein Grossteil der Bevölkerung Angst, auf den Hauptstrassen in die Innenstadt zu fahren.	Kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen sollen geprüft werden.	Zur Kenntnisnahme
5816	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	GV-1 Gesamtverkehrskonzepte und -projekte	Auf die Basisvariante der Spange Nord ist zu verzichten. Es ist im Gegenzug ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten, welches alle Verkehrsarten berücksichtigt.	Siehe beigelegtes Schreiben des Verbandes der Quartiervereine vom 25.07.2020.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5818	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	MIV-2-4C Luzern, Reussportbrücke	Auf die Reussportbrücke ist zu verzichten. Es ist ein Mobilitätskonzept mit Einbezug aller Verkehrsarten zu erarbeiten und Massnahmen über alle Arten zu bestimmen.	Die Reussportbrücke generiert Mehrverkehr in stark beengten Strassenteilen und trägt zum Verkehrswachstum des MIV bei.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5817	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	ÖV-3 Neue S-Bahnhaltestellen	Es ist aufzuzeigen wie und ob eine Haltestelle Kreuzstutz quartierverträglich realisiert werden kann. Die Kosten sind auf ein realistisches Mass zu erhöhen.	Eine Haltestelle Kreuzstutz wäre aus Sicht ÖV ein grosser Gewinn. Da jedoch an 3 Gleisen Perronbauten realisiert werden müssen, ist mit einem sehr einschneidenden Eingriff in die Quartierstruktur zu rechnen. Es ist abzuwägen, ob die Haltestelle aufrecht und mit genügend finanziellen Mitteln ausgestattet werden soll oder wegen der hohen Kosten und dem massiven Eingriff fallen gelassen werden soll.	Die Prüfung der S-Bahn-Haltestelle Kreuzstutz ist im Rahmen des Ausbaus 2040 vorgesehen. Wichtig ist hierbei nicht nur die Betrachtung der lokalen Wirkung, sondern auch der Gesamtwirkungen im entsprechenden Bahnkorridor. Eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle verursacht bspw. Einschränkungen in der Streckenkapazität (d.h. es können weniger Züge verkehren) und Reisezeitverlängerungen für Durchreisende.	Zur Kenntnisnahme
5805	Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern	Verbleibender Handlungsbedarf für spätere Generationen	Die konsequente Bus-Bevorzugung ist dringend und bis 2024 umzusetzen.	Sie fördert die Zuverlässigkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und trägt damit zur Kapazitätserhöhung des Gesamtsystems massgebend bei. Sie ist in anderen Schweizer Städten längst Standard.	Die noch nicht umgesetzten Busbevorzugungen aus den letzten Generationen werden so rasch als möglich umgesetzt. Im Hinblick auf die 5. Generation wird zudem in der Teilstrategie ÖV des AP LU 4G eine "Lupe" zu diesem Thema aufgenommen.	Zur Kenntnisnahme
6255	Verein BaBel	GV-1.4-4B Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV (Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden könnte)	Auf den Basisausbau Kreuzstutz ist zu verzichten.	Siehe Stellungnahme des Vereins BaBel im Rahmen der Vernehmlassung Reussportbrücke.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahmen zum Basisausbau (Kreuzstutz und Kasernenplatz) werden neu wie die Reussportbrücke in die C-Liste aufgenommen (statt B-Liste).	keine Aufnahme
6254	Verein BaBel	MIV-2-4C Luzern, Reussportbrücke	Auf die Reussportbrücke ist zu verzichten.	Siehe Stellungnahme des Vereins BaBel im Rahmen der Vernehmlassung Reussportbrücke.	Im AP wird der aktuelle Stand aufgeführt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5926	Verkehrsverbund Luzern	2.4. Verkehr	Bei der nicht erfolgten Umsetzung diverser Busbevorzugungsmassnahmen soll ehrlich darauf hingewiesen werden, dass neben den erwähnten, durchaus vorhandenen Abhängigkeiten auch schlicht die vorhandenen Planungsressourcen prioritär für andere Projekte eingesetzt wurden.	Während diverse dringliche - und in den APLU-Vorgängergenerationen enthaltene - Busbevorzugungsmassnahmen auf ihre Planung und Umsetzung warten, wurden und werden die Ressourcen für den MOCA-Zielen eher widersprechende MIV-Massnahmen wie Spange Nord und Reussportbrücke eingesetzt.	Massgebend für die terminliche Zuordnung der Kantonsstrassenprojekte ist der Kantonsrat mit dem Bauprogramm. Weiter erfolgte die Überprüfung der Spange Nord im Auftrage des Kantonsrates	Zur Kenntnisnahme
5927	Verkehrsverbund Luzern	3.1.1. Bevölkerung	Abb. 5 und alle weiteren Abbildungen: Datenreihen wo möglich bis 2019 ergänzen.	Bei der Einreichung des APLU 4G sollten aktuelle Werte verwendet werden. Das Jahr 2020 kann bei Nachfragewerten hingegen aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie nicht verwendet werden, bzw. es können Hinweise zu den kurzfristig beobachteten Auswirkungen (Nachfragedellen im öV, höhere Veloanteile, etc.) gemacht werden.	Daten werden soweit möglich aktualisiert.	teilweise Aufnahme
5928	Verkehrsverbund Luzern	3.3.2. Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) inkl. MOCA-Indikator Nr. 1	Ergänzen: Der Anteil von 18% der die Agglomerationsgrenzen querenden Personen bezieht sich auf Bahn UND BUS (d.h. den gesamten öV).	vgl. Antrag. In der Grafik ist es korrekt dargestellt.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5929	Verkehrsverbund Luzern	3.3.5. Verkehrsmanagement	Ergänzen, dass mit den bisher erfolgten Verkehrssystem-Management-Massnahmen noch zu wenige Vorteile für den strassengebundenen öV erreicht wurden und zur Erreichung der Ziele daher ein konsequenteres Verkehrsmanagement nötig ist. (auch im blauen Kasten auf S. 62 oben ergänzen)	Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse reduzierte sich zwischen 2011 und 2018 (vgl. Abb. 24 im Schlussbericht AggloMobil 4, <a href="https://www.agglomobil.ch/files/2115/7902/0826/20191220_AM4_Schlussbericht.pdf">https://www.agglomobil.ch/files/2115/7902/0826/20191220_AM4_Schlussbericht.pdf</a> ).	Ergänzung wird im Kapitel 5.4 (Handlungsbedarf) aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5930	Verkehrsverbund Luzern	3.4.1. Angebot	Anpassen: Der Aufenthalt der S1 im Bahnhof Luzern beträgt 6-7 Minuten.	In Richtung Sursee sind es 7 Minuten, in Richtung Baar 6 Minuten.	Wird präzisiert.	Aufnahme
5931	Verkehrsverbund Luzern	3.4.1. Angebot	Tab. 3 ergänzen: - Luzern-Stans und Luzern-Giswil: Bemerkung "Zusatzzüge zu HVZ" ergänzen. - Luzern-Lenzburg: Bemerkung "Zusatzzüge HVZ bis Hochdorf" ergänzen. - Luzern-Lenzburg: Bemerkung "Mo-Sa" streichen - die Züge fahren auch am Sonntag durchgehend. - Luzern West ggf. aufteilen in Luzern-Wolhusen, Wolhusen-Langnau und Wolhusen-Langenthal: -- Luzern-Wolhusen: S-Bahn/RE 60'/60'/60' -- Wolhusen-Langnau: S-Bahn/RE 60'/60' -- Wolhusen-Langenthal: S-Bahn/RE 30'/60' (Bemerkung: "ausserhalb HVZ 30'-Takt bis Willisau)	Anpassungen entsprechend dem aktuellen Bahnangebot	Wird angepasst.	Aufnahme
5932	Verkehrsverbund Luzern	3.4.1. Angebot	Multimodale Drehscheiben: Projektstände Mattenhof, Horw, Ebikon und Littau aktualisieren.	Anpassungen in den jeweiligen Zeitplänen.	Wird aktualisiert.	Aufnahme
5933	Verkehrsverbund Luzern	3.4.1. Angebot	Zuverlässigkeit im strassengebundenen öV: Die Abb. 38 könnte noch mit der Abb. 24 aus dem Schlussbericht AggloMobil 4 (vgl. <a href="https://www.agglomobil.ch/files/2115/7902/0826/20191220_AM4_Schlussbericht.pdf">https://www.agglomobil.ch/files/2115/7902/0826/20191220_AM4_Schlussbericht.pdf</a> ) ergänzt werden.	Hier wird sichtbar, dass die Zuverlässigkeit, ausg. im Bereich bereits umgesetzter Massnahmen, noch schlechter geworden ist und dringender Handlungsbedarf vorhanden ist - insb. im Zentrumsbereich und im Bereich von Autobahnanschlüssen.	Wird aufgenommen.	Aufnahme
5934	Verkehrsverbund Luzern	3.4.2. Nachfrage und Kundenzufriedenheit	Abb. 40 zwecks Vergleichbarkeit mit absoluten Zahlen statt relativ darstellen.	Bessere Vergleichbarkeit mit Grafik Bahn sowie zum Aufzeigen, wo die "Masse" befördert wird (+30% im Aussenkordon ist absolut gesehen nicht dasselbe wie 10% im Innenstadtkordon).	Wird angepasst.	Aufnahme
5935	Verkehrsverbund Luzern	3.4.2. Nachfrage und Kundenzufriedenheit	Kundenzufriedenheit: Ergänzung, dass Kundenzufriedenheitsumfrage 2020 aufgrund Corona nicht durchgeführt wurde. Sie wird voraussichtlich im Spätsommer 2021 nachgeholt, womit die Resultate nicht mehr für das abzugebende APLU 4G genutzt werden können.	vgl. Antrag.	Hinweis wird ergänzt.	Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5936	Verkehrsverbund Luzern	3.4.2. Nachfrage und Kundenzufriedenheit	Kundenzufriedenheit: Anpassung Formulierung (Vorschlag): "2018 ist die Zufriedenheit bei diesem Aspekt wieder leicht gestiegen, was einerseits auf die realisierten Busspuren Pilatusstrasse und Schachenweid, andererseits auf eine bessere Pünktlichkeit im Bereich der S-Bahn zurückgeführt werden kann."	1. Bessere Pünktlichkeit S-Bahn hat auch Beitrag dazu geleistet. 2. "Seit 2010" ist missverständlich.	Formulierung wird angepasst.	Aufnahme
5938	Verkehrsverbund Luzern	3.4.4. Entwicklungstrends öffentlicher Verkehr	Nachfrage: Hinweis ergänzen, dass aufgrund der Corona-Pandemie im Jahr 2020 und ggf. auch 2021 eine Nachfragedelle zu erwarten ist. Mittel-/langfristig wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage auch mit vermehrtem Homeoffice das Vorkrisenniveau erreichen und weiter steigen wird.	vgl. Antrag.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5939	Verkehrsverbund Luzern	3.4.4. Entwicklungstrends öffentlicher Verkehr	Angebot: Ab Fahrplan 2024 oder 2025 können auf dem RE Luzern-Olten Doppelstockzüge eingesetzt werden.	Zwecks Erhöhung der Kapazität.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5940	Verkehrsverbund Luzern	3.4.4. Entwicklungstrends öffentlicher Verkehr	E-Mobilität: hierzu steht im Kapitel 3.4 ausserhalb des blauen Kastens gar nichts. Ggf. ergänzen oder auf entsprechendes Kapitel verweisen.	Leserführung. Thema E-Busse kommt hier unvermittelt.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5942	Verkehrsverbund Luzern	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Abb. 41: - Hinweise ergänzen, wenn bspw. Baustellen die Verkehrszahlen beeinflussen. - Allfällige Verlagerungswirkungen (bspw. von K13 Reussthal auf A2?) kommentieren.	- Beispielsweise Baustelle K2 Hermitage-Meggen hatte namhafte Verlagerung von Hauptstrasse auf Kreuzbuchstrasse zur Folge. Rückverlagerung nach Ende Baustelle wahrscheinlich.	Hinweis zu den Zahlen wird ergänzt.	teilweise Aufnahme
5943	Verkehrsverbund Luzern	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Überlastung des Strassennetzes: Ergänzen: Die Staus wirken sich nicht nur negativ auf die Verkehrsqualität des öV und der MIV-Reisezeiten, sondern hauptsächlich negativ auf die Reisezeiten und die Anschlussicherheit (mit überproportional negativen Auswirkungen auf die Reisezeiten) und damit die Attraktivität des öV aus.	"Verkehrsqualität" ist zu wenig spezifisch. Das Hauptproblem muss konkret benannt werden.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5944	Verkehrsverbund Luzern	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Prognostiziertes MIV-Wachstum: Begründen, wie ein 24%-iges Wachstum in der Stadt Luzern möglich sein soll beim bereits ausgelasteten Netz.	Diese Zunahme ist nur möglich mit einer deutlich ausgeglicheneren Nachfrageverteilung über den Tag oder mit erheblichen Kapazitätsausbauten für den MIV (wie dem Bypass und begleitenden Massnahmen). Ohne diese Ausbauten scheint die erwähnte Zunahme unwahrscheinlich bzw. sie ist auf dem bestehenden Netz gar nicht abwickelbar. Daher ist es auch nicht plausibel, dass die mit den neuen Ausbauten induzierte Mehrnachfrage "gering" sein soll - vielmehr wird sie eben diese 30% betragen.	Zahlen werden überprüft/aktualisiert. Im AP ist ein Mündel von Massnahmen für die Bewältigung des Verkehrs festgehalten.	teilweise Aufnahme
5945	Verkehrsverbund Luzern	3.5.4. Parkierung	Private Parkplätze: Aussage gemäss Monitoring Gesamtverkehr 2017 ergänzen, wie viele Arbeitnehmende in der Stadt und im Agglomerationsraum einen Gratisparkplatz bzw. einen kostenpflichtigen Parkplatz am Arbeitsort zur Verfügung haben. (vgl. S. 73, <a href="https://www.agglomobil.ch/files/1415/1116/1111/2017_10_13_Monitoring-Gesamtverkehr-Luzern-2017-Bericht.pdf">https://www.agglomobil.ch/files/1415/1116/1111/2017_10_13_Monitoring-Gesamtverkehr-Luzern-2017-Bericht.pdf</a> )	Der Umfang verfügbarer Parkplätze hat signifikanten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und ist damit ein entscheidender Hebel, um die Modalsplitziele zu erreichen.	Hinweis wird aufgenommen.	Aufnahme
5946	Verkehrsverbund Luzern	3.5.6. Entwicklungstrends motorisierter Individualverkehr	Aussage zum P+R und B+R ergänzen (gemäss Projekt Controlling kombinierte Mobilität).	Im genannten Projekt wurden aufgrund des Controllings Stossrichtungen für den künftigen Umgang mit P+R und B+R definiert - mit Einfluss auf den Agglomerationsraum.	Hinweise werden aufgenommen.	Aufnahme
5947	Verkehrsverbund Luzern	3.6.3. Verkehrsaufkommen Veloverkehr	Abb. 48: Skala definieren (bspw. Anzahl Velos pro durchschnittlichen Werktag).	Unklar, ob damit DTW, DWV oder sonst eine Grösse pro Richtung oder in beide Richtungen gemeint ist.	Wird ergänzt.	Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5948	Verkehrsverbund Luzern	3.6.3. Verkehrsaufkommen Veloverkehr	Hinweis ergänzen, dass die Velonachfrage 2020 deutlich höher ist infolge der Pandemie. Auswirkungen auf Folgejahre unklar.	Analog zu den Nachfragebetrachtungen im öV (mit Ergänzung der Delle 2020/2021) und den Prognosen im MIV soll hier eine ähnliche Aussage vorgenommen werden.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5949	Verkehrsverbund Luzern	3.6.4. B+R-Anlagen	Aussagen aus dem aktualisierten Konzept kombinierte Mobilität ergänzen.	Konzept ist inzwischen aktualisiert (bzw. Stossrichtungen sind klar).	Wird geprüft und ggf. ergänzt.	teilweise Aufnahme
5950	Verkehrsverbund Luzern	3.6.7. Fussverkehr	Ergänzen, dass jeder öV-Fahrgast auf dem Weg von und zur Haltestelle auch Fussgänger ist - gleiches gilt für Auto- und Velofahrende auf dem Weg von und zu ihren Parkplätzen.	Die Bedeutung für attraktive Fusswege kann nicht hoch genug betont werden - sie dient letztlich allen Verkehrsteilnehmenden.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5951	Verkehrsverbund Luzern	4.3.1. Kernraum	Verkehrerschliessung Kernraum: Ergänzen: "Die innere Erschliessung des Kernraums übernimmt das RBus-Netz im 7.5'-Takt, ergänzt durch weitere Buslinien."	Das RBus-Netz deckt nur die Hauptachsen des Kernraums ab. Quartiere und Nebenachsen müssen auch erschlossen sein.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5952	Verkehrsverbund Luzern	4.3.2. Kernergänzungsraum	Verkehrerschliessung Kernergänzungsraum: P+R nur dort, wo es bzgl. der Siedlungsstruktur und dem Strassennetz Sinn macht und das Bahnangebot genügend attraktiv ist zum Umsteigen (Reisezeit, Takt). Die Verfügbarkeit von Buslinien kann nicht das einzige Kriterium sein. Aussage abstimmen mit Controllingkonzept kombinierte Mobilität.	Erkenntnisse aus Controllingkonzept kombinierte Mobilität verwenden.	Aussagen werden mit dem Controllingkonzept abgestimmt.	Aufnahme
5953	Verkehrsverbund Luzern	4.3.3. Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion	Verkehrerschliessung: Auch hier bei den P+R-Anlagen die Erkenntnisse des Controllingkonzepts kombinierte Mobilität einfließen lassen.	Erkenntnisse sind vorhanden. Takt und Reisezeit Bahn im Vergleich zum MIV sind entscheidend über Erfolg einer P+R-Anlage.	Aussagen werden mit dem Controllingkonzept abgestimmt.	Aufnahme
5954	Verkehrsverbund Luzern	4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren	MOCA 4: Das Ziel müsste sein, dass in der GK A keine Reduktion stattfindet.	Ansonsten verschlechtert sich der Anteil besterschlossener Arbeitsplätze.	Die Angaben werden aufgrund aktueller Daten überprüft und angepasst.	Aufnahme
5955	Verkehrsverbund Luzern	5.2. Landschaft	Punktuell mangelhafte Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten: Ergänzen, dass die öV- und FVV-Anbindung in Kriens und Weggis nicht nur im Vergleich zum Bürgenstock und Vitznau, sondern auch jeweils vor Ort im Vergleich zum MIV schlecht ist.	An beiden Orten hat der MIV eine optimale Erschliessung, was die Verkehrsmittelwahl beeinflusst.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5957	Verkehrsverbund Luzern	5.5. Motorisierter Individualverkehr	Hohe Auslastung des HLS- und HVS-Netzes: Ergänzung beim zweiten Punkt, dass die Verbindungen zwischen den Agglomerationsräumen ausserhalb der Zentren bzw. zwischen den drei Entwicklungsräumen nicht nur wegen mangelnder, sondern auch im Vergleich zum MIV zu langsamer oder unattraktiverer öV-Angebote primär mit dem MIV abgewickelt werden.	Die bestehenden öV-Angebote sind im Vergleich zum MIV langsamer und störungsanfälliger. Zudem bestehen an den Zielorten der MIV-Fahrten genügend Parkplätze (vgl. Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort). In diesem Gesamtkontext ist das hohe MIV-Aufkommen nicht nur durch "mangelnde öV-Angebote" zu erklären.	Wird ergänzt.	Aufnahme
5958	Verkehrsverbund Luzern	5.5. Motorisierter Individualverkehr	Spange Nord: Solange die in der Vernehmlassung vorgeschlagene Variante Reussportbrücke+Basisausbau nicht politisch mehrheitsfähig ist bzw. durch die Stadt getragen wird, darf sie nicht im APLU 4G als Massnahme aufgeführt werden.	Die Variante Reussportbrücke+Basisausbau verfehlt einen Grossteil der im APLU 4G gesetzten Ziele, weil es sich hauptsächlich um eine MIV-Ausbaulösung handelt, welche dem öV und dem FVV keinen bzw. nur einen geringen Mehrwert bietet. Zudem ist zuerst die Auswertung der Stellungnahme und der politische Prozess abzuwarten. Es ist aus Sicht öV nicht nachvollziehbar, dass ein solches - den Aussagen des Richtplans und den MOCA-Zielen entgegenstehendes - Projekt Eingang in das APLU 4G findet, währenddessen zahlreiche bereits in den APLU-Vorgängergenerationen vorgesehene Busbevorzugungsmassnahmen noch immer auf die Planung warten und auch im APLU 4G keine in den hauptsächlichlichen Konfliktbereichen wirkende Busbevorzugungsmassnahmen enthalten sind.	Im AP LU 4G wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021. Die Massnahmen zum Basisausbau (Kreuzstutz und Kasernenplatz) werden neu wie die Reussportbrücke in die C-Liste aufgenommen (statt B-Liste).	Zur Kenntnisnahme
5962	Verkehrsverbund Luzern	6.4. Gesamtverkehr	Diese Stossrichtungen sind, damit sie in der nächsten APLU-Generation platziert werden können, nun planerisch anzugehen.	Ohne Planungsgrundlage (leider) keine Aufnahme im APLU	Das ist so.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5972	Verkehrsverbund Luzern	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	Busbevorzugung: Ergänzung, dass das Schlüsselprojekt Bypass nur im Zusammenspiel mit begleitenden und verkehrslenkenden Massnahmen dazu beiträgt, dass der RBus (und auch andere Busse) von besseren Rahmenbedingungen profitiert.	Ohne flankierende, verkehrslenkende Massnahmen besteht vielmehr die Gefahr, dass die Situation für den strassengebundenen ÖV schlimmer wird, weil die Nutzung des MIV wieder attraktiver wird - also dasselbe Muster eintritt wie bei den neuen Autobahnanschlüssen Buchrain und Rothenburg (wie an mehreren Orten im Bericht erwähnt).	Formulierung wird ergänzt.	teilweise Aufnahme
5974	Verkehrsverbund Luzern	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	Die vier Prinzipien vermeiden, verlagern, verträglich machen, vernetzen widerspiegeln sich in der Gesamtstrategie Verkehr zu wenig. Es sind Elemente zu integrieren, welche die Attraktivität des MIV einschränken statt verbessern, insb. in Beziehung zum Agglomerationszentrum und den drei Nebenzentren.	Ohne MIV-einschränkende Massnahmen sind die MOCA-Ziele und die Richtplanvorgaben nicht zu erreichen. Stattdessen werden die Rahmenbedingungen für den MIV weiter verbessert, währenddessen wirksame und an den kritischsten Stellen wirkende Busbevorzugungsmassnahmen für den ÖV im APLU 4G fehlen. Aus ÖV- und Gesamtverkehrssicht ist es deshalb, bezogen auf das ÖV-Hauptanliegen einer besseren Zuverlässigkeit, ein "verlorenes" APLU.	Siehe 5972. Im Kapitel Teilstrategie ÖV wird zudem im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5993	Verkehrsverbund Luzern	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	Es müssen Massnahmen vorgesehen werden, welche die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV während dem Bau und nach Inbetriebnahme des Bypass und des DBL gewährleisten.	Während des Baus des Bypasses und des DBL sind phasenweise (beim Bypass mindestens 2.5 Jahre) negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und damit insbesondere auf den ÖV zu erwarten.	Im Kapitel Teilstrategie ÖV wird im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5987	Verkehrsverbund Luzern	7.4. Gesamtverkehr	Anpassen: Massnahmen im Agglomerationszentrum sind nicht erst langfristig im Zusammenhang mit dem DBL, sondern eigentlich bereits kurzfristig nötig.	vgl. Empfehlungen GVK Agglomerationszentrum Luzern.	Formulierung wird angepasst.	teilweise Aufnahme
5990	Verkehrsverbund Luzern	7.5.1. Bahn	Kurz-, mittel- und langfristiges Bahnangebot, Fahrplanjahr 2022: Satz mit RE Luzern-Olten streichen. Dafür neuer Satz: "Ab 2024 verkehrt der RE Luzern-Olten mit Doppelstockzügen zwecks höherer Kapazität. Zusätzliche Verbindungen im 30-Minuten-Takt werden geprüft."	Neue Erkenntnisse.	Wird angepasst.	Aufnahme
5992	Verkehrsverbund Luzern	7.6. Motorisierter Individualverkehr	Optimierung bestehender und neue MIV-Netzelemente: Reussportbrücke+Basisausbau ist als Massnahme im APLU 4G erst opportun, wenn diese Massnahme politisch beschlossen ist.	Variante bringt dem ÖV kaum Mehrwert und entspricht aus Sicht ÖV nicht einer "Verkehrsstrategie", welche den MOCA-Zielen gerecht wird.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5971	Verkehrsverbund Luzern	Abbildung 43: Teilstrategie MIV	Neben den Ausbauvorhaben soll die Teilstrategie MIV auch gezielte Dosierungs- und andere Lenkungsmaßnahmen für die Bewältigung des Verkehrs in den Engpassbereichen umfassen. Konkrete Massnahmen sind möglichst rasch auszuarbeiten, damit sie im A-Horizont des APLU 4G - in welchen u.a. die Baustelle des Bypass fällt - umgesetzt werden können. Wenn dazu zum jetzigen Zeitpunkt konkrete Massnahmen fehlen, sind sie zumindest in der Karte Teilstrategie MIV und im verbleibenden Handlungsbedarf zu benennen.	Ohne den MIV punktuell einschränkende Massnahmen werden die MOCA-Ziele nicht erreichbar sein - im Gegenteil, mit den in der Teilstrategie vorgesehenen Massnahmen resultiert eher die gegenteilige Wirkung.	Hinweis wird beim verbleibenden Handlungsbedarf aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5969	Verkehrsverbund Luzern	Abbildung 72: Teilstrategie Öffentlicher Verkehr	Betrifft das ganze Kapitel Teilstrategie ÖV: Die Bezeichnung der Teilstrategien ÖV-1 bis ÖV-6 soll kongruent zur Bezeichnung der Massnahmen ÖV-1 bis ÖV-11 sein.	Die Bezeichnung der Teilstrategien ÖV-1 bis ÖV-6 stiftet Verwirrung mit der Bezeichnung der Massnahmen ÖV-1 bis ÖV-11.	Die Nummerierung der Massnahmen sind nicht identisch mit den Teilstrategien. Aus einer Teilstrategie können z.B. mehrere Massnahmen(pakete) abgeleitet werden.	Zur Kenntnisnahme
5922	Verkehrsverbund Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	"neue S-Bahn-Haltestellen" bei den ergänzenden Massnahmen zum Bypass streichen. Stattdessen Busbevorzugungsanlagen und verkehrslenkende Massnahmen aufnehmen.	Neue S-Bahn-Haltestellen gehören nicht zu den ergänzenden Massnahmen des Bypass Luzern. Flankierende Massnahmen müssen strassenseitig dafür sorgen, dass die erwünschte Wirkung des Bypasses eintritt.	"neue S-Bahnhaltestellen" bezieht sich auf den erwähnten Durchgangsbahnhof. Formulierung wird angepasst und ergänzt.	teilweise Aufnahme
5995	Verkehrsverbund Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Neue Massnahme ÖV-(6) mit Anschluss Küssnacherlinie zum DBL ergänzen (vgl. Kap. 7)	vgl. Kap. 7	Die Einbindung der Küssnacher-Linie in den DBL ist im Massnahmenblatt ÖV-5.4C aufgeführt.	Zur Kenntnisnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5988	Verkehrsverbund Luzern	GV-1 Gesamtverkehrskonzepte und -projekte	Sofern bzgl. Vorgaben möglich, soll GV-1.1-4 mindestens in ein B-Projekt umgewandelt werden.	Der Handlungsbedarf ist gross.	Ein entsprechendes Vorhaben ist im Bauprogramm für die Kantonsstrassen im Topf C (Plan Nr. 200) mit Planungsstart in der Bauprogrammperiode 2023-2026 enthalten. Die Zuordnung dieses Vorhaben in den AP ist zu prüfen. Verkehrliche Grundlagen Aufgabe ZUMOLU. Weiter ist Entscheid Kantonsrat zum Ergebnis ZMB Spange Nord zu berücksichtigen. Eine Aufnahme in die B-Liste ist terminlich nicht möglich.	keine Aufnahme
5989	Verkehrsverbund Luzern	GV-1 Gesamtverkehrskonzepte und -projekte	Massnahmen GV-1.3-4, GV-1.4-4 und GV-1.5-4 sind unabhängig der Auswertung und des politischen Diskurses der Reussportbrücke nochmals im Sinne der MOCA-Ziele (und nicht im Sinne des Zielsystems Überprüfung Spange Nord) auf die Wirksamkeit zugunsten des öV und FVV zu prüfen.	Gemäss Überprüfungsergebnisse bewirken diese Massnahmen kaum Mehrwerte für den öV.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
5970	Verkehrsverbund Luzern	MIV-1: Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten	Solange die in der Vernehmlassung vorgeschlagene Variante Reussportbrücke+Basisausbau nicht politisch mehrheitsfähig ist bzw. durch die Stadt getragen wird, darf sie nicht im APLU 4G als Massnahme aufgeführt werden. Vielmehr sind flankierende Massnahmen zu definieren, welche sicherstellen, dass die erwünschte Wirkung des Bypasses erzielt werden kann, ohne dass das Agglomerationszentrum dadurch mit mehr Verkehr belastet wird - sowie dass auch die Bauphase ohne Störungen für den öV gemeistert werden kann.	Es resultiert für den öV keinerlei Mehrwert mit der vorgeschlagenen Lösung. Zudem steht sie quer zu den MOCA-Zielen und den Richtplanvorgaben. Die Lösung Reussportbrücke+Basisausbau resultierte nur als Bestlösung, weil das Zielsystem der Variantenüberprüfung MIV-Verbesserungen überproportional und öV-Verbesserungen unterproportional gewichtete. Im Weiteren ist die vorgeschlagene Lösung politisch höchst umstritten; die Auswertung der Vernehmlassung und der politische Diskurs ist noch nicht vorüber.	Im AP wird der aktuelle Stand dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	Zur Kenntnisnahme
5963	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-1 Bahninfrastruktur ausbauen	Formulierung anpassen: statt "Deshalb arbeitet der VVL darauf hin..." neu "Mittelfristig wird der RE Luzern-Olten dank Doppelstockzügen mit erhöhter Kapazität verkehren. Zudem wird eine (partielle) Verdichtung zum 30-Minuten-Takt geprüft."	Anpassung aufgrund aktueller Erkenntnisse	Wird aufgenommen.	Aufnahme
5975	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-2 Multimodale Verknüpfungen stärken	Multimodale Verknüpfungspunkte (Multimodale Drehscheiben und "Minihubs") sind unter Gesamtverkehr einzuordnen.	Multimodale Verknüpfungspunkte sind eine gesamtverkehrliche Massnahme, weil an ihnen alle für das vorhandene Umfeld passenden Verkehrsmittel untereinander vernetzt werden.	Der Fokus liegt bei den im AP aufgeführten Verknüpfungspunkten beim ÖV. Deshalb werden sie in diesem Kapitel belassen.	keine Aufnahme
5965	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-3 RBus-Netz ausbauen	Ergänzung, dass der öV-Korridor zwischen Luzern Bahnhof und dem Tribschengebiet via Inseli insbesondere während dem Bau des DBL wertvoll sein kann, um den Platzbedarf der wendenden Busse infolge möglicher Installationsplätze zu minimieren.	Nur mit diesem öV-Korridor sind deutlich mehr Durchmesserlinien am Bahnhof Luzern möglich - gebildet aus bestehenden Radiallinien. Die dafür nötige Durchmesser-Haltestelleninfrastruktur kann bedeutend kleiner dimensioniert werden als jene für wendende Radiallinien. Das Busnetz wird insgesamt effizienter, mit positiven Auswirkungen auch auf den Betriebsablauf im Umfeld des Bahnhofplatzes.	Hinweis wird aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5966	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-4 Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten	Es fehlt die Verlängerung der Linie 4 bis Zihlmattweg-Mattenhof	Teil von AM4 und der Karte Teilstrategie öV	Wird ergänzt.	Aufnahme
5994	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-5-4C Weitere Infrastrukturergänzungen in Abhängigkeit zu AS2040 (noch offen)	Als öV-6-4C Anschluss Küssnachterlinie ergänzen.	Zweckmässiges Ergänzungselement zum DBL, um dessen maximalen Nutzen zu erreichen. Der Realisierungszeitpunkt ist offen; je nach Angebotskonzept und Einfluss auf Kosten/Nutzen-Verhältnis ist eine Realisierung im AS 2040 prüfenswert.	Die Massnahme ist unter ÖV-5-4C aufgenommen.	teilweise Aufnahme
5991	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-9-4A Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	Gemäss Verbundratsentscheid vom 20.10.2020 ist die Verlängerung in einem Schritt bis Mattenhof Bahnhof umzusetzen. Damit entfällt die Massnahme im A-Horizont mit Teilverlängerung bis Zihlmattweg. Die Realisierung ist frühestens im B-Horizont möglich.	Betriebliche Mehrkosten im aktuellen finanziellen Umfeld bei als eher gering eingeschätztem Mehrnutzen der Teilverlängerung.	In Absprache mit dem VVL und der Projektgruppe des AP wird die Massnahme in der A-Liste belassen.	keine Aufnahme



ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
5967	Verkehrsverbund Luzern	Verbleibender Handlungsbedarf für spätere Generationen	Ergänzung, dass die verbleibenden Elemente nun planerisch angegangen werden müssen, damit sie in der nächsten APLU-Generation thematisiert werden können.	Ohne ausreichende Planungsgrundlagen keine APLU-Massnahmen. Für die öV-Bevorzugung ist das vorliegende APLU fast ein "verlorenes" APLU, weil in Bezug zu dieser seit langem bestehenden Hauptproblematik keine Verbesserungen sichtbar sind.	Hinweis wird ergänzt.	Aufnahme
5968	Verkehrsverbund Luzern	Verbleibender Handlungsbedarf für spätere Generationen	"Minihubs": Die sogenannten Minihubs sind ergänzende Punkte zur Vernetzung von kollektiven Mobilitätsangeboten wie öV (i.d.R. Bushaltestelle), Bikesharing und Carsharing abseits der - grösseren - Mobilitätsdrehscheiben (i.d.R. Bahnhöfe). Erläuterungen präzisieren.	Minihubs sind eine wichtige Ergänzung und können nicht mit den erwähnten Umsteigepunkten verglichen werden. Beispiele dafür finden sich in der Schweiz an der Flurstrasse in Zürich (im Rahmen "ZüriMobil", in Berlin an mehreren Orten im Rahmen von "Jelbi" und auch in anderen europäischen Städten im Rahmen multi- bzw. intermodaler Aktionsprogramme. Ziel von diesen Minihubs ist es, der Bevölkerung möglichst nah von ihrem Wohn- und Arbeitsort eine Auswahl von kollektiven Mobilitätsangeboten anzubieten. Dies passt zu Bestrebungen einer Smart City Region Luzern und könnte bspw. unter dem Handlungsschwerpunkt "Innovationen fördern" der Mobilitätsmanagement-Strategie des Kantons Luzern etabliert werden.	Wird präzisiert.	Aufnahme
6300	Verkehrsverbund Luzern	GV-1.1-4C GVK-Agglomerationszentrum (Anpassungen in Zusammenhang mit der Realisierung des DBL)	Es braucht bereits deutlich vor Inbetriebnahme des DBL Massnahmen für das störungsfreiere Vorankommen des öV im Innenstadtbereich. Projektierungsarbeiten sind umgehend aufzunehmen und erste Massnahmen möglichst rasch umzusetzen.	Die Durchschnittsgeschwindigkeiten des öV in der Innenstadt werden durch das zu wenig gesteuerte MIV-Aufkommen laufend langsamer, die Betriebseffizienz sinkt und die Betriebskosten steigen durch zusätzlich notwendige Busse zur Aufrechterhaltung des Fahrplans. Gleichzeitig steigen die Fahrgastzahlen leicht aber stetig. Es kann nicht bis zur Inbetriebnahme des DBL gewartet werden. Auch während der Bauphase des DBL und v.a. während der Bauphase des Bypass sind Massnahmen erforderlich, um das störungsfreie Vorankommen des öV gewährleisten zu können.	Wird beim verbleibenden Handlungsbedarf aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6301	Verkehrsverbund Luzern	GV-2 Mobilitätsmanagement	Verzicht auf die Aussage, dass ein eigener Geschäftsbereich innerhalb des VVL geschaffen werden soll.	Die strategische und operative Umsetzung ist noch nicht genügend weit fortgeschritten, um diese Aussage stehen lassen zu können.	Wird angepasst.	Aufnahme
6308	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-3.3-4C S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz	Abbildung: Einzeichnen Einführung Küssnacherlinie in DBL	Die S-Bahn-Haltestelle Kreuzstutz bringt einen grösseren Nutzen, wenn an ihr sowohl Richtung Ebikon als auch Richtung Küssnacht durchgebundene Züge halten können.	Hinweis wird im Massnahmenblatt textlich vorgenommen.	teilweise Aufnahme
6309	Verkehrsverbund Luzern	ÖV-9-4A Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	Massnahmenblatt bzgl. Umsetzungszeitpunkt und Etappierung zu überarbeiten.	Verbundratsentscheid vom Oktober 2020, auf die Etappierung bis Zihlmatweg zu verzichten und die Verlängerung bis Mattenhof in einem Schritt (zu einem späteren Zeitpunkt) umzusetzen.	In Absprache mit dem VVL und der Projektgruppe des AP wird die Massnahme in der A-Liste belassen.	teilweise Aufnahme
5996	Verkehrsverbund Luzern	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Es sind Massnahmen zu entwickeln, welche die MOCA-Ziele vollumfänglich erfüllen.	Das APLU 4G geht gemäss den Zielsetzungen in die richtige Richtung und die meisten Massnahmen dürften den MOCA-Zielen gerecht werden. Aus Sicht öV ist die Gesamtverkehrsstrategie aufgrund der Teilstrategie MIV mit den zugehörigen Massnahmen jedoch in sich nicht konsistent und hilft nicht, die MOCA-Ziele zu erreichen - im Gegenteil. Mit dem Bypass, aber ohne begleitende, lenkende Massnahmen im untergeordneten Strassennetz, sowie mit der Reussportbrücke und/oder einem Basisausbau werden MIV-Attraktivitäts-erhöhende Massnahmen vorgesehen. Währenddessen sind für den öV schon lange vorgesehene Busbevorzugungsinfrastrukturen früherer APLU-Generationen noch immer nicht umgesetzt, geschweige denn projektiert. Zudem sind weitergehende Busbevorzugungsinfrastrukturen in den grössten Verlustzeitbereichen in der Innenstadt auch im APLU 4G mangels vorhandener ausgeplanter Projekte nicht enthalten. So sind die MOCA-Ziele nie erreichbar.	Im AP wird der aktuelle Stand bezüglich Reussportbrücke und Basisausbau dargestellt. Diese sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6013	Verkehrsverbund Luzern	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Bezugnehmend auf die obige Bemerkung: Es braucht im APLU 4G eine Gesamtverkehrsstrategie, welche den gesamtverkehrlichen Nutzen der MIV-Massnahmen gemäss der MOCA-Ziele und Richtplanvorgaben maximiert. Aus öV-Sicht heisst das insbesondere, dass die Busse jederzeit - also kurzfristig, mittelfristig auch während dem Bau des Bypasses und langfristig auch nach Inbetriebnahme des Bypasses - ohne Verlustzeiten vorankommen. Dazu müssen wirksame Busbevorzugungsmassnahmen im Bereich der Innenstadt und der Autobahnanschlüsse, begleitet von Dosierungsmassnahmen für den MIV vor den Engpassbereichen im A-Horizont berücksichtigt werden.	Wie in der Situations- und Trendanalyse klar feststellbar ist, leidet der strassengebundene öV an massiven Zuverlässigkeitsproblemen. Die Situation droht während dem Bau des Bypasses aufgrund Umleitungsverkehr und nach Inbetriebnahme des Bypasses aufgrund attraktiverer Rahmenbedingungen für den MIV noch schlimmer zu werden. Für jeden dieser Horizonte fehlen bereits umgesetzte oder im APLU 4G vorgesehene Massnahmen.	Im Kapitel Teilstrategie wird im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6311	Verkehrsverbund Luzern	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Das APLU 4G ist mit zusätzlichen Massnahmen zu ergänzen, welche die Veränderungen und Trends im Bereich Mobilität adäquat aufnehmen. Speziell soll im Bereich von der Multimodalität und Sharing Massnahmen ergriffen werden.	Das vorliegende AP enthält Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2024 und 2028. In diesem Zeitpunkt ist von markanten Veränderungen im Bereich Mobilität auszugehen. Stichworte sind Multimodalität, Sharing oder Mobility as a Service. Auch der Bund arbeitet intensiv an diesen Themen. So will der Bund (Quelle: <a href="https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/mmm.html">https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/mmm.html</a> ) unter anderem, dass verschiedene Verkehrsmittel einfacher kombiniert werden können. Deshalb arbeitet er an Mobilitätshubs oder an einer nationalen Dateninfrastruktur (NADIM). Wird diese Entwicklung im vorliegenden APLU nicht aufgenommen, besteht die Gefahr, dass unser APLU schlecht bewertet wird.	Als multimodale Drehscheiben sind im AP LU 4G die Durchmesserperronanlage beim Bahnhof Luzern sowie Waldbrücke aufgenommen worden. In früheren Generationen sind verschiedene Massnahmen zur Aufwertung von Verknüpfungspunkten Bahn-Bus enthalten. Weitere Verknüpfungspunkte z.B. Bus-Bus und Massnahmen im Bereich Drehscheiben sind im Hinblick auf das AP LU 5G zu definieren/konkretisieren. Entsprechende Hinweise werden noch aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6312	Verkehrsverbund Luzern	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Es ist wünschenswert, dass mit Vorliegen der in Arbeit befindlichen Mobilitätsstrategie bzw. des darauffolgenden Mobilitätskonzepts für das APLU 5G eine konsistente Gesamtverkehrsstrategie formuliert werden kann, welche ausschliesslich den MOCA-Zielen dienende Massnahmen umfasst.	Das APLU 4G ist bzgl. Gesamtverkehr inkonsistent und vermag die MOCA-Ziele nicht vollumfänglich zu erfüllen. Es ist klar feststellbar, dass das APLU 4G eine Sammlung sektoraler Planungen darstellt, deren konsistente Abstimmung innerhalb des APLU 4G kaum möglich ist.	Das Projekt "Zukunft Mobilität Kanton Luzern" soll als wichtige Grundlagen für das AP LU 5G dienen.	Zur Kenntnisnahme
6371	WWF Luzern	3.1.1. Bevölkerung	Aussage machen zu überdurchschnittlicher Bevölkerungsentwicklung in Rain, Inwil, Root, Greppen.	Das Aggloprogramm 4G ist ein strategisches Instrument mit Massnahmen. Die übergrosse Bevölkerungsentwicklung in Rain, Inwil, Root und Greppen widerspricht den politischen Vorgaben des kant. Richtplans RIP. Daher muss hier diese Entwicklung nicht als "gottgegeben" formuliert werden, sondern im Sinn, dass diese unerwünscht ist.	Aussagen zur Entwicklung in den Gemeinden der übrigen Agglomeration und zu den Umlandgemeinden sowie entsprechende Karte auf Gemeindeebene sind in diesem Kapitel enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6372	WWF Luzern	3.1.3. Bauzonen	Aussage, dass "Bauzonen nicht mehr grossflächig zunehmen", strenger formulieren.	Es bestehen genügend Bauzonenreserven, es sind gar keine Einzonungen mehr nötig, daher ist diese schwache Aussage nicht nachvollziehbar. Daher soll formuliert werden, dass eine "Siedlungsentwicklung nach innen" genügend Potential bietet für die Bevölkerungsentwicklung.	Formulierung wird leicht angepasst.	teilweise Aufnahme
6373	WWF Luzern	3.1.6. Entwicklungstrends Siedlung	Aussage zu Bauzonen umformulieren in: "Die Bauzonen müssen nicht erweitert werden, es besteht genügend Entwicklungspotential in der Innenentwicklung".	S. weiter oben.	Die im AP aufgezeigten potenziellen Schlüsselareale an gut erschlossener Lage können erst eingezont werden, wenn ein überkommener Bedarf ausgewiesen werden kann.	keine Aufnahme
6374	WWF Luzern	3.2.2. Schutzgebiete und Vernetzungsachsen	Beibehalten dieses Kapitels	Wir begrüßen es sehr, dass neben Verkehr, Mobilität, Siedlung auch das Thema "Landschaft" angegangen wird.	Das Kapitel bleibt im AP bestehen.	Zur Kenntnisnahme
6375	WWF Luzern	3.2.4. Luftschadstoffbelastung	Massnahmen gegen die Zunahme des MIV ergreifen.	Angesichts der Tatsache, dass die NOx immer noch zu hoch liegen, müssen gemäss Luftreinhaltung LRV Massnahmen gegen die Verursacher (MIV) ergriffen werden.	Im Agglomerationsprogramm sind sowohl im Bereich Siedlung als auch im Bereich Verkehr (ÖV, FVV) Strategien und Massnahmen enthalten, welche dazu beitragen, den Modal Split zugunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verschieben.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6376	WWF Luzern	3.3.2. Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) inkl. MOCA-Indikator Nr. 1	Massnahmen zur Verbesserung des "Modal Split" ergreifen und umsetzen.	Angesichts der Tatsache, dass in der Agglomeration Luzern der "modal split" aus Umweltsicht so schlecht ist im Vergleich, müssen Massnahmen zur Verbesserung / Ökologisierung des "modal splits" ergriffen und umgesetzt werden.	Im Agglomerationsprogramm sind sowohl im Bereich Siedlung als auch im Bereich Verkehr (ÖV, FVV) Strategien und Massnahmen enthalten, welche dazu beitragen, den Modal Split zugunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verschieben.	Zur Kenntnisnahme
6377	WWF Luzern	3.3.6. Energie und Klima	Ergänzung des Kapitels mit Hinweis auf Klima-Sondersession im Kantonsrat und die entsprechenden politischen Forderungen	Das Kapitel "Energie-Klima" ist dürrtig. Insbesondere fehlen die Hinweise auf die überwiesenen politischen Aufträge aus der Klima-Sondersession des Kantonsrats, speziell der in Ausarbeitung stehende Planungsbericht "Klimastrategie Luzern". Dieser sei aufzunehmen.	Ergänzung bzgl. Planungsbericht "Klimastrategie Luzern" wird aufgenommen.	Aufnahme
6378	WWF Luzern	4.1. Entstehung und Weiterentwicklung	Zukunftsbild 2040 als Leitlinie definieren, nicht als "räumliche Entwicklungsstrategie für die LuzernPlus - Gemeinden".	Eine räumliche Entwicklungsstrategie erfordert einen politischen, demokratischen, partizipativen Ausarbeitungsprozess, diese kann nicht einfach in einem Behördenpapier mit geringfügiger Mitwirkungsmöglichkeit über die Köpfe der betroffenen Gemeinden/Bevölkerung erlassen werden.	Das Zukunftsbild zeigt den Zielzustand 2040 an. Die Partizipation ist gewährleistet, gerade eben mit der öffentlichen Auflage des AP LU 4G mit der Mitwirkungsmöglichkeit für alle Interessierten.	keine Aufnahme
6379	WWF Luzern	4.2. Zukunftsbild 2040	Im Raum "Luzern Ost" sei eine Nord-Süd-Querungsmöglichkeit für Wildtiere ("Siedlungslücke") zu definieren.	Zwischen Luzern-Zentrum und Root-D4 soll ein durchgehender Siedlungsraum entstehen. Heute bestehen dort noch breite landwirtschaftliche Quergürtel. Insbesondere für die Wildtiere müsste ein Freihaltebereich definiert werden, um die Tierwanderung zu ermöglichen.	Im Zukunftsbild ist zwischen Root D4 und Root Dorf im Bereich des Wildtierkorridors eine Siedlungszäsur bereits eingezeichnet.	Zur Kenntnisnahme
6380	WWF Luzern	5.1. Siedlung	Flächenbedarf: Aussage umformulieren	Es besteht genügend Entwicklungs- und Wachstumspotential "gegen innen", es braucht keine zusätzlichen Bauzonen.	Gerade im Kern der Agglomeration mit sehr guter ÖV- und FVV-Erschliessung sowie Konzentration an Versorgungseinrichtungen kann es bei überkommunalem Bedarf zweckässig sein, die Bauzone massiv zu ergänzen.	keine Aufnahme
6381	WWF Luzern	5.1. Siedlung	SAG Schweissmatt Inwil nicht nur überprüfen, sondern löschen/streichen.	Das Gebiet ist peripher, schlecht erschlossen, frisst FFF und Kulturland usw. Es ist eine "Planungsleiche" und darf guten Gewissens aufgegeben werden.	Die Festlegung dieses Gebiets als SAG und der Umgang damit ist im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplans – im Kontext aller SAG im Kanton Luzern und unter Berücksichtigung der verschiedenen Herausforderungen – zu überprüfen bzw. zu definieren.	keine Aufnahme
6382	WWF Luzern	6.1. Übersicht	Teilstrategie Landschaft mit Übersicht von S. 10 abgleichen.	Die Angaben stimmen nicht überein.	Im Kapitel 6.3 werden Teilstrategien (mit "L" bezeichnet") und im Kapitel 7.3 sowie im der Zusammenfassung werden Massnahmen (mit "LE" bezeichnet") aufgeführt.	Zur Kenntnisnahme
6383	WWF Luzern	6.3. Landschaft	Massnahmen beibehalten.	Aus Natur-/Umweltsicht wird es sehr begrüsst, dass im Aggloprogramm 4G auch Massnahmen im Bereich "Landschaft" enthalten sind.	Die Massnahme wird beibehalten.	Zur Kenntnisnahme
6386	WWF Luzern	7.9. Übersicht Kosten	Die Geldzuweisungen seien gemäss den textlichen Aussagen im Aggloprogramm 4G zu überprüfen.	Textlich wird im vorliegenden Aggloprogramm 4G immer wieder darauf hingewiesen, dass der ÖV und der FVV gestärkt werden sollen, was wir aus Umweltsicht begrüssen. Bei den Finanzen sieht es jedoch ganz anders aus, der allergrösste Teil der Kantonselder fliesst weiterhin in MIV-Infrastrukturen. Dies ist nicht mehr zeitgemäss. Die Geldflüsse seien in den ÖV und den FVV umzulenken.	Einschätzung wird so nicht geteilt. In der A-Liste sind keine MIV-Massnahmen enthalten. Strassenmassnahmen können zudem auch dem ÖV und FVV dienen.	Zur Kenntnisnahme
6366	WWF Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Beibehalten der Massnahmen im Bereich Landschaft	In den Agglomerationsprogrammen 1G-3G war das Thema "Landschaft" noch nicht enthalten, da aber Mobilität, Verkehr, Siedlungsentwicklung und Landschaft zusammenhängen, begrüssen wir dieses neue Kapitel "Landschaft" sehr.	Landschaftsmassnahmen waren bereits in früheren Generationen vorhanden. In der vorliegenden Generation wurden weitere Massnahmen in diesem Bereich ergänzt.	Zur Kenntnisnahme
6367	WWF Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Beibehalten der Massnahmen im Bereich Landschaft	In den Agglomerationsprogrammen 1G-3G war das Thema "Landschaft" noch nicht enthalten, da aber Mobilität, Verkehr, Siedlungsentwicklung und Landschaft zusammenhängen, begrüssen wir dieses neue Kapitel "Landschaft" sehr.	Landschaftsmassnahmen waren bereits in früheren Generationen vorhanden. In der vorliegenden Generation wurden weitere Massnahmen in diesem Bereich ergänzt.	Zur Kenntnisnahme
6368	WWF Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Bypass, und Spangen Nord und Süd: streichen	Diese Verkehrsmassnahmen waren Bestandteile der alten Generation an Agglomerationsprogrammen. Sie sind nicht mehr zeitgemäss und sind zu löschen/streichen aus dem Aggloprogramm 4G.	Der Bypass wird im Agglomerationsprogramm belassen. Er ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms (AP). Wie im AP festgehalten wird der Handlungsbedarf für das bisherige Projekt «Spange Süd» als nicht mehr ausreichend gegeben erachtet. Die entsprechenden Planungen werden deshalb nicht weiter konkretisiert und die Spange Süd ist keine Massnahme des AP LU 4G mehr. Betreffend Spange Nord wird im AP LU 4G der aktuelle Stand der Überprüfung der ZMB Spange Nord dargestellt.	keine Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6369	WWF Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	SAG Schweissmatt Inwil: löschen/streichen	Wir begrüssen es sehr, dass das SAG Schweissmatt Inwil überprüft werden soll, Aufgrund der peripheren Lage, schelchter Erschliessung mit dem ÖV, Kulturlandschaft usw. beantragen wir, nicht nur zu überprüfen, sondern zu streichen/löschen.	Die Festlegung dieses Gebiets als SAG und der Umgang damit ist im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplans – im Kontext aller SAG im Kanton Luzern und unter Berücksichtigung der verschiedenen Herausforderungen – zu überprüfen bzw. zu definieren.	keine Aufnahme
6370	WWF Luzern	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die Massnahmen LE1-7 seien umzusetzen. Die Nummerierung sei mit den Angaben im Kapitel "Landschaft" (u.a. mit der Karte auf S. 91) abzugleichen.	Wir begrüssen diese Massnahmen, allerdings ist die Nummerierung nicht kongruent mit dem Kapitel "Landschaft" weiter hinten im Bericht.	Im Kapitel 6.3 werden Teilstrategien (mit "L" bezeichnet") und im Kapitel 7.3 sowie im der Zusammenfassung werden Massnahmen (mit "LE" bezeichnet") aufgeführt.	Zur Kenntnisnahme
6384	WWF Luzern	MIV-1: Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten	MIV-1: umformulieren	Die Projekte "Bypass" und "Spange Nord bzw. Lochhof-Reussmühlebrücke" sind Planungsfehler und Überlegungen aus dem letzten Jahrhundert. Sie seien zu streichen/löschen.	Der Bypass ist Bestandteil der Planungen des Bundes, des kantonalen Richtplans, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen sowie des Agglomerationsprogramms. Im AP ist der aktuelle Stand zur Überprüfung der Spange Nord dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	keine Aufnahme
6385	WWF Luzern	MIV-2: Angebotsorientiertes Strassennetz für die Basiserschliessung	Die Landschaftsräume müssen nicht mit MIV besser erschlossen werden, der Satz sei umzuformulieren.	Die Erschliessung der Landschafts- und Freizeiträume muss mit dem ÖV und dem FVV besser erschlossen werden, nicht mit dem MIV, denn dieser zerstört ja geradezu den Wert der Landschafts- und Freizeiträume.	Eine auf die anderen Verkehrsmittel abgestimmte Basiserschliessung für den MIV soll (im Sinne der Stossrichtung mit dem Titel «Angebotsorientiertes Strassennetz für die Basiserschliessung» auch künftig erhalten bleiben, eine verbesserte Erschliessung ist hingegen im Agglomerationsprogramm nicht vorgesehen. Zudem sollen Optimierungen mittels Sammelparkierung und Zuflusssteuerung geprüft werden, das muss aber situativ erfolgen und kann nicht generell festgelegt werden. Die Formulierung wird entsprechend angepasst.	teilweise Aufnahme
6387	WWF Luzern	LE-5 Freizeiträume von regionaler Bedeutung	Keine Intensivierung der touristischen Nutzung im Eigenthal	Die Natur- und Landschaftswerte im Eigenthal sind bereits mit der heutigen Freizeinnutzung zu stark unter Druck, eine allfällige Intensivierung ist nicht mehr natur- und umweltverträglich und wird von uns abgelehnt.	Oberstes Ziel ist eine nachhaltige Freizeinnutzung. Dies soll z.B. mit einem Ausbau des ÖV sowie einer besseren Besucherlenkung geschehen. Auch die bereits vorhandenen Nutzungen wie Parkplätze etc. sollen räumlich konzentriert werden, um die Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu minimieren.	Zur Kenntnisnahme
5920	SBB AG	6.5. Öffentlicher Verkehr	Nicht nur der Bahnhof Emmenbrücke, sondern auch Ebikon	Der Bahnhof Ebikon ist klein im Zeithorizont DBL und muss ebenfalls ausgebaut werden	Ist so aufgeführt.	Zur Kenntnisnahme
5918	SBB AG	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation	Die Kosten des DBL betragen 2.6 Mia. CHF (nicht nur auf Seite 11, sondern auch 12 und 155)	Im Jahr 2016 ist durch das Bundesamt für Verkehr ein neuer Leitfaden für die Berechnung von Infrastrukturkosten Bahn veröffentlicht worden (Leitfaden zur Ermittlung der Kosten von Ausbauprojekten).	Die Kosten des DBL werden erst nach dem Vorliegen des Vorprojekts aktualisiert.	keine Aufnahme
5919	SBB AG	GV-1: Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen	Gesamtverkehrslösungen im Umfeld des Bahnhofs Luzern sollen bereits vor Baubeginn DBL geprüft und wo möglich/sinnvoll umgesetzt werden.	Diese könnten zur Entlastung der Verkehrssituation während der langen Bauphase DBL im Stadtzentrum dienen.	Ist so vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme
6429	Verkehrsbetriebe Luzern AG	2.4. Verkehr	Es soll darauf hingewiesen werden, dass die Planung teilweise aufgrund von Ressourcenverschiebungen nicht möglich waren.	Viele Busbevorzugungsmassnahmen warten auf ihre Umsetzung.	siehe 5926	Zur Kenntnisnahme
6430	Verkehrsbetriebe Luzern AG	3.3.5. Verkehrsmanagement	Für die Erreichung der gesetzten Ziele ist ein konsequenteres Verkehrsmanagement notwendig. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Buslinien im Zentrum reduzierten sich zwischen 2011-2018 (gemäss Bericht AggloMobil).	Die bisherigen Verkehrssystem-Management Massnahmen zeigen zu wenig Vorteile für den strassengebundenen öv.	Die Vorhaben werden gemäss kantonalem Bauprogramm bearbeitet. Im Kapitel Teilstrategie wird zudem im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	Zur Kenntnisnahme
6431	Verkehrsbetriebe Luzern AG	3.4.1. Angebot	Die Zuverlässigkeit im strassengebundenen öv soll mit einer Abbildung ergänzt werden, z.B. mit einer Abbildung aus dem Bericht AggloMobil.	Die Zuverlässigkeit im strassengebundenen öv ist im Zeitraum 2011-2018 schlechter geworden.	Wird aufgenommen.	Aufnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6433	Verkehrsbetriebe Luzern AG	3.5. Motorisierter Individualverkehr	Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein solches Projekt ins APLU aufgenommen wird, während dessen wichtige Busbevorzugungsmassnahmen nicht (mehr) enthalten sind.	Spange Nord wird als Massnahme aufgeführt. Diese verfehlt ein Grossteil der Ziele und ist nicht mehrheitsfähig.	Im AP ist der aktuelle Stand zur Überprüfung der Spange Nord dargestellt. Die Massnahmen zur Reussportbrücke und zum Basisausbau sind abhängig vom Beschluss des Kantonsrats über das Ergebnis der ZMB Spange Nord Mitte 2021.	Zur Kenntnisnahme
6432	Verkehrsbetriebe Luzern AG	3.5.3. Verkehrsaufkommen	Es soll aufgezeigt werden, wie dies im Zentrum von Luzern bewältigt werden soll, wenn die Verkehrsflächen vorhanden sind und nicht ausgebaut werden können.	Das prognostizierte Verkehrswachstum MIV beträgt +24%.	Zahlen werden überprüft/aktualisiert. Im AP ist ein Bündel von Massnahmen für die Bewältigung des Verkehrs festgehalten.	teilweise Aufnahme
6436	Verkehrsbetriebe Luzern AG	6.9. Synthese Gesamtstrategie Verkehr	Es sind Massnahmen vorzusehen, damit die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV besserbessern (hinsichtlich Reisezeit, Anschlusssicherung etc.).	Die vier Prinzipien „Vermeiden“, „Verlagern“, „Verträglich machen“ und „Vernetzen“ widerspiegeln sich noch zu wenig in der Gesamtverkehrsstrategie.	Im Kapitel Teilstrategie ÖV wird im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6434	Verkehrsbetriebe Luzern AG	ÖV-3 RBus-Netz ausbauen	Nur mit diesem zusätzlichen Korridor sind mehr Durchmesserlinien über den Bahnhof hinaus möglich.	Insbesondere während dem Bau des Tiefbahnhofs wird der Korridor Bahnhof-Inseli-Tribschen wichtig.	Thema Durchmesserlinien ist aufgeführt.	Zur Kenntnisnahme
6435	Verkehrsbetriebe Luzern AG	ÖV-4 Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten	Die Verlängerung ist Teil des Berichts AggloMobil 4 und soll aufgenommen werden.	Die Verlängerung der Trolleybuslinie 4 Hubelmatt-Zihlmattweg-Mattenhof fehlt.	Wird ergänzt.	Aufnahme
6437	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Die bisherigen Busbevorzugungsmassnahmen sind konsequent aufzunehmen und es soll aufgezeigt werden, wie und wann diese umgesetzt werden sollen. Zudem ist aufzuzeigen, mit welchen weitergehenden Businfrastrukturmassnahmen die konsequente Umsetzung der Bevorzugung des strassengebundenen ÖV bewerkstelligt werden soll.	Schon lange vorgesehene Busbevorzugungsmassnahmen (Infrastruktur), welche in früheren APLU-Berichten enthalten sind, warten immer noch auf die Umsetzung.	Im Kapitel Teilstrategie wird im Hinblick auf das AP LU 5G eine "Lupe" zum Thema Busbevorzugung und zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Massnahmen aufgenommen.	teilweise Aufnahme
6438	Verkehrsbetriebe Luzern AG	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Im Bericht soll dem Thema Erschliessung der letzten Meile mit öV-artigen Angeboten (z.B. Rufbus, on-demand-Angeboten etc.) ergänzt werden.	Die Erschliessung der letzten Meile wird immer wichtiger. Es wird befürchtet, dass diese Erschliessung privaten Angeboten (z.B. Uber) überlassen wird und nicht mehr kontrolliert werden kann. Es findet wenig Vernetzung zwischen den privaten und öffentlichen Angeboten statt.	Für die letzte Meile gibt es verschiedene konzeptionelle Ansätze. Für on-demand-Busse müssen spezifische Voraussetzungen erfüllt sein, dass sie gegenüber dem herkömmlichen Linienverkehr zu bevorzugen und als öV zu betrachten wären. Hier sind noch zu viele Fragen, auch gesetzgeberischer Art, offen. Mittels attraktiven Fusswegen, Bikesharing und optimalen Vernetzungsinfrastrukturen, auch mit kleinen multimodalen Drehscheiben in Quartierzentren und an netzstrategischen Punkten, kann die letzte Meile ebenfalls gut abgedeckt werden.	Zur Kenntnisnahme
6277	CKW AG	ÖV-8.2-4A Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	Unterstützung/Zustimmung	CKW begrüsst die vorgeschlagene schrittweise Umsetzung der E-Bus-Strategie mit fünf Pilotlinien ab dem Fahrplanjahr 2022. Die anschliessend in Zweijahresschritten geplante Umstellung weiterer Linienpakete erlaubt es, von Erfahrungen aus der Pilotphase zu profitieren und Konzepte laufend anzupassen. CKW ist gerne bereit, bei der weiteren Planung mitzuwirken (sowohl als Stromnetzbetreiberin wie auch im Bereich Planung, Technologie sowie als Elektromobilitätsprofi mit 10 Jahren Erfahrung). CKW war bereits bei der Erarbeitung der zugrundeliegenden E-Bus-Strategie des Verkehrsverbundes Luzerns beteiligt. Gerne verweisen wir an dieser Stelle auf die damaligen Einschätzungen und Empfehlungen der CKW-Vertreter aus dem Geschäftsbereich Netz, die in den Schlussbericht vom 4. April 2019 eingeflossen sind (Kapitel 3.1.6. Anforderungen an die Stromversorgung zum Laden der Batterien) und teilweise im Massnahmenblatt erwähnt werden:	Wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
				<p>"Gemäss Aussagen der Stromnetzbetreiber CKW und ewl ist an den typischen Standorten von Busdepots eine Anschlussleistung von 5 MW im Allgemeinen möglich. Das bedeutet, dass rund 30 Busse gleichzeitig geladen werden können. In Zukunft muss man aber damit rechnen, dass ab 20 Depotlader pro Depot eine höhere Anschlussleistung erforderlich wird. Höhere Anschlussleistungen lösen in den Depots Infrastrukturanpassungen verbunden mit entsprechenden Kosten aus (Grössenordnungen zu den Kosten für die Ladeinfrastrukturen sind dem Annex 2 zu entnehmen). Auf jeden Fall ist in einem Depot mit einer grösseren Depotlader-Flotte ein intelligentes Lademanagement vorzusehen, um den Leistungsbedarf zu minimieren</p> <p>Gelegenheitslader brauchen ebenfalls Ladeinfrastruktur in den Depots, damit die Busse mit voller Batterie ausfahren können. Aufgrund der relativ kleinen Batterien bei diesen Bussen ist die benötigte Ladeleistung pro Bus gering. Deshalb stellt auch eine grosse Gelegenheitslader-Flotte keine besonders hohe Anforderung an die Ladeleistung im Depot. (...)</p> <p>Sehr entlegene Standorte könnten allenfalls problematisch sein. Schwierig kann es auch werden, wenn an zentralen Stellen viele Gelegenheitslader gleichzeitig laden müssen. Solche Situationen dürften aber am ehesten bei Bahnhöfen vorkommen, wo i.d.R. bereits eine sehr leistungsfähige Stromversorgung besteht. Bei dynamischen Gelegenheitsladern wird der Leistungsbedarf ab Oberleitung gegenüber derjenigen von klassischen Trolleybussen etwa verdoppelt. Speziell auf Streckenabschnitten, die von mehreren Linien genutzt werden, kann so eine Verstärkung der Einspeiseleistung nötig werden. In solchen Fällen kann es sinnvoll sein, über kürzere Segmente nachzudenken, was zusätzliche Stabilität ins Oberleitungsnetz bringen würde."</p> <p>Wir danken bestens für die Berücksichtigung und stehen für Fragen jederzeit zur Verfügung.</p>		
5908	Privatperson	2.4. Verkehr	Fussgängerstreifen	An vielen Bushaltestellen und Hubs fehlen die Fussgängerstreifen. Beispiel Emmenbrücke, Bhf Süd Richtung Meierhöfli. Der nächste Strassenübergang in dieser Richtung befindet sich erst beim Emmen Center. Ausserdem gibt es an vielen Busstationen, Fussgängerstreifen, die schon fast kriminell sind. Denn wenn der Bus noch dortsteht, sieht der Fussgänger den restlichen Verkehr (und umgekehrt) nicht. Das führt oft zu brenzlichen Situationen. An diesen Stellen, wären wohl Ampeln angebracht.	Die Signalisation von Fussgängerstreifen ist nicht Aufgabe des AP. Zudem werden aktuell sämtliche Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen auf ihre Sicherheit geprüft.	Zur Kenntnisnahme
5909	Privatperson	3.1.1. Bevölkerung	zahlbare Mieten für den Mittel- und Unterstand	Infolge der Investitionen der bisherigen Projekte, steigen die Mieten der Wohnungen sehr stark. In Anbetracht, der angespannten wirtschaftlichen Situation muss es günstigen Wohnraum geben, für den Mittelstand und Personen des Existenzminimums. Die aktuelle Situation führt in naher Zukunft, zu einer Entlassungswelle, welche direkte finanzielle Auswirkungen auf die Bevölkerung hat. Ein zeitgleiches steigern der Mieten, führt zur grösseren Verschuldung der Bevölkerung und Belastung der Sozialämter, sowie weiterer Steuerpflichtiger. Es muss auf günstigem Wohnraum bestanden werden und gilt diesen aktiv zu unterstützen.	Die im AP enthalteten Schlüsselgebiete, tragen dazu bei, dass genügend Wohnraum zur Verfügung gestellt werden kann und somit die Preise nicht aufgrund von Knappheit steigen werden. In der Massnahme S-1.6-4D "Wohnschwerpunkte" des AP ist zudem festgehalten, dass die Gemeinden die Voraussetzungen für genügend preisgünstigen und bedürfnisgerechten Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen schaffen (vgl. KRP LU 2015 KA S5-1 und S5-2 sowie §45 PBG).	Zur Kenntnisnahme
5906	Privatperson	3.4. Öffentlicher Verkehr	Ausbau der S-Bahn	Die S-Bahn Luzern sollte mehr Haltestellen erhalten. Meine Vorschläge wären beim Paulusplatz, sowie Gütsch/Kreuzstutz. Ebenfalls beim Kreuzstutz sollte eine Busspur Richtung Gütsch installiert werden, um dort die engen Verkehrsverhältnisse zu beseitigen.	Gütsch-Kreuzstutz und Paulusplatz sind im Agglomerationsprogramm enthalten.	Zur Kenntnisnahme
5907	Privatperson	3.4. Öffentlicher Verkehr	Tiefbahnhof Luzern	Hier sollte die Regierung Druck machen beim Bund	Der Kanton Luzern setzt sich bei jeder Gelegenheit für den DBL ein.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6391	Privatperson	FVV-3 FVV, Pauschalpaket A-Horizont	Industriestrasse Ebikon/Dierikon (zw. Mall of Switzerland und Bahnlinie): Tempo 30 und breiteres Trottoir	Das Trottoir ist viel zu schmal (entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben). Die Situation ist für Velofahrende gefährlich, weil kein Radstreifen vorhanden ist resp. die Autos viel zu schnell fahren. Tempo 30 wäre sinnvoll, vor allem weil in diesem Gebiet auch unübersichtliche Lastewagenmanöver für die Anlieferung zur Mall of Switzerland gemacht werden.	Markierung und Signalisation nicht Aufgabe AP. Verbreiterung Trottoir nicht Bestandteil Bauprogramm für die Kantonsstrassen	keine Aufnahme
5110	Privatperson	FVV-3.3-4A Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	Das Bauvorhaben (Entstehung Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr sowie Verbreiterung der Strasse) zwischen Waldibrücke-Mettlen-Inwil sollte zugunsten der Radfahrer und Fussgänger vorgezogen werden.	Unsere schulpflichtigen Kinder sind täglich auf dem gefährlichen Strassenabschnitt unterwegs. Das "Trottoir" ist zum teil so schmal, dass nicht mit entgegenkommenden Velos gekreuzt werden kann. Die LKW's so nah, dass der Fahrtwind die Kinder dazu zwingt, für einen Moment anzuhalten. Mit dem geplanten Grünstreifen würden wir uns alle sehr viel sicherer fühlen. Wir wünschen uns mehr Sicherheit!	Das Vorhaben ist im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für Kantonsstrassen im Topf B (Plan Nr. 131) enthalten. Im AP ist es deshalb in der A-Liste enthalten. Grünstreifen sind Bestandteil der Planung.	Zur Kenntnisnahme
4871	Privatperson	FVV-3.3-4A Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	Das Bauvorhaben (Entstehung Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr sowie Verbreiterung der Strasse) zwischen Waldibrücke-Mettlen-Inwil sollte zugunsten der Radfahrer und Fussgänger vorgezogen werden.	Wir wohnen auf dem Weiler Mettlen und haben schulpflichtige Kinder, die täglich auf diesem äußerst gefährlichen Straßenabschnitt unterwegs sind. Es geht aber nicht nur um unsere Kinder, sondern auch um uns und unsere Mitmenschen. Der geplante Grünstreifen zwischen Rad-/Gehweg und der Fahrbahn macht absolut Sinn, da die Fahrzeuge auf diesem Straßenabschnitt teilweise bis zu 80km/h und mehr unterwegs sind. Wir wünschen uns mehr Sicherheit.	Das Vorhaben ist im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für Kantonsstrassen im Topf B (Plan Nr. 131) enthalten. Im AP ist es deshalb in der A-Liste enthalten. Grünstreifen sind Bestandteil der Planung.	Zur Kenntnisnahme
6314	Privatperson	FVV-3.3-4A Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	Zu Gunsten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Langsamverkehrs und der Schulkinder, sollte der Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr zwischen Waldibrücke und Kreuzung Oberhofen Inwil dringend vorgezogen werden.	Als Anwohner der Mettlenstrasse stelle ich fest, dass die Verbindung zwischen dem Bahnhof Waldibrücke und der Kreuzung Oberhofen (Inwil) für den Langsamverkehr sehr schlecht erschlossen ist. Das Trottoir ist auf diesem Teilstück teilweise sehr schmal und ohne Abgrenzung zur Hauptstrasse. Ein längeres Strassenteilstück verfügt sogar über kein Trottoir! Ein Radstreifen existiert auf dieser Strecke auch nur teilweise. Es kommt immer wieder zu kritischen Situationen auf der Hauptstrasse. Nämlich dann, wenn Fussgänger und Radfahrer auf dieser Verbindung unterwegs sind. Beachte man, dass auf dieser Strecke bis zu 80km/h gefahren werden darf. Ich wünschte mir einen raschen Ausbau, auch für die Sicherheit der - als auch meine - schulpflichtigen Kinder, die in der Mettlen wohnen.	Das Vorhaben ist im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für Kantonsstrassen im Topf B (Plan Nr. 131) enthalten. Im AP ist es deshalb in der A-Liste enthalten.	Zur Kenntnisnahme
6446	Privatperson	FVV-3.3-4A Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	Die Umsetzung dieser Massnahme soll möglichst zeitnah und nicht erst 2027 erfolgen.	Wir begrüssen die Massnahme FVV-3.3 mit dem Ausbau des Rad- und Gehweges von Oberhofen nach Waldibrücke sehr. Insbesondere auch die die Verbreiterung des bereits bestehenden Gehweges vom Quartier Mettlen nach Oberhofen ist dringend notwendig. Handelt es sich bei diesem doch um einen Schulweg für Kinder der Primar- und Sekundarstufe, welcher nicht dem heutigen Standard entspricht. Durch die Trennung des Rad- und Gehweges mittels Grünstreifen von der Fahrbahn wird eine erhebliche Erhöhung der Sicherheit zugunsten der kleinsten und schwächsten Verkehrsteilnehmer erzielt. Das Verkehrsaufkommen insbesondere auch dasjenige des Schwerverkehrs hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Dies zeigt sich auch daran, dass zwischen Mettlen und Oberhofen vielfach auch Erwachsene Velofahrer den Gehweg statt der Fahrbahn befahren.	Das Vorhaben ist im aktuellen Bauprogramm 2019 - 2022 für Kantonsstrassen im Topf B (Plan Nr. 131) enthalten. Im AP ist es deshalb in der A-Liste enthalten. Grünstreifen sind Bestandteil der Planung.	Zur Kenntnisnahme
4866	Privatperson	GV-5.1-4A Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	eine direkte, ebenerdige velo-Verbindung zwischen Kreisel Steinibach (Horw) und Beginn des Freigleis.	Das Dokument schweigt sich darüber aus ob sowas vorgesehen ist. Seit Die SBB-Barrieren Wegmat geschlossen sind, besteht die Veloverbindung zwischen Horw Spitz und Luzern Neubad aus unzähligen Wegvarianten, welche entweder aus Umwegen, Polterfahrten, oder Berggängen bestehen	Im Regelwerk LuzernSüd sind Querverbindungen zum umgenutzten zb-Trassee festgehalten.	Zur Kenntnisnahme

ID	Organisation	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme Kanton	Umgang mit Rückmeldung
6388	Privatperson	ÖV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke	Mindestens zwei von den vier Perrons, sollten so lang sein, dass die Fernverkehrszüge nach Bern in Emmenbrücke halten können.	Die Perrons sollen so lang gemacht werden, dass bei einem Ausfall des Bahnhofs Luzern (Störung, Unfall, Bauarbeiten) ein besserer Notfahrplan gemacht werden kann, bei welchem sämtliche Fernverkehrszüge in nicht reduzierter Länge bis nach Emmenbrücke resp. Ebikon geführt werden können. (Züge von Bern und Zürich wenden in Emmenbrücke resp. Ebikon, Züge auf der Nord-Süd-Achse halten in Ebikon und könnten mit einer Spitzkehre beim Kreuzstutz am Bahnhof Luzern vorbeigeführt werden).	Ist im Ausbau der Bahnhöfe Emmenbrücke und Ebikon so vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme
6389	Privatperson	ÖV-2.2-4C Bahnhof Ebikon	Mindestens zwei von den vier Perrons, sollten 420m lang sein.	Die Perrons sollen so lang gemacht werden, dass bei einem Ausfall des Bahnhofs Luzern (Störung, Unfall, Bauarbeiten) ein besserer Notfahrplan gemacht werden kann, bei welchem sämtliche Fernverkehrszüge in nicht reduzierter Länge bis nach Emmenbrücke resp. Ebikon geführt werden können. (Züge von Bern und Zürich wenden in Emmenbrücke resp. Ebikon, Züge auf der Nord-Süd-Achse halten in Ebikon und könnten mit einer Spitzkehre beim Kreuzstutz am Bahnhof Luzern vorbeigeführt werden).	Auch mit 320m Perronlänge ist ein Fernverkehrshalt möglich.	Zur Kenntnisnahme
6390	Privatperson	S-2.3-4A Ebikon, Masterplangebiet – Bahnhof und Umfeld Bahnhof	Umgestaltung Kreuzung Zugerstrasse/Bahnhofstrasse/Oberdierikerstrasse in einen Kreislauf (ehem. Autogarage auf dem M-Parc Areal müsste versetzt/abgerissen werden).	1.) Aufwertung Siedlungsbild (ein bisschen weniger 'Amplikon') 2.) vereinfachte + klarere Strassenführung 3.) Entflechtung Bus/MIV, indem alle Busverbindungen zw. Bahnhof Ebikon und Haltestelle Weichlen über die Bahnhofstrasse geführt werden. Für die Buslinien wird damit ein grosser Fahrzeitgewinn realisierbar sein, weil einige Ampeln auf der Zugerstrasse umgangen werden können. Dies trifft vor allem auf den 1er zu, weil bei dieser Linie zusätzlich die Stichstrecke zum Bahnhof Ebikon entfällt, bei welcher der Bus im Gebiet Hofmatt von der Zugerstrasse abzweigt um zum Bahnhof zu gelangen und danach wieder auf dem genau gleichen Weg zurück auf die Zugerstrasse fahren muss. (Ich habe diesen Vorschlag unter diesem Kapitel eingefügt, weil es kein GV- resp. ÖV-Kapitel gibt, welche genau dieses Gebiet betreffen).	Der Strassenabschnitt ist Bestandteil Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonsstrassen (Plan Nr. 54,55,134). Die Dimensionierung und Gestaltung der Knoten ist Aufgabe der Planung.	Zur Kenntnisnahme
6273	Privatperson	Begründung / Rückmeldung zur Umfrage	Resultate 1. Workshop Südallee März 2018 berücksichtigen. Resultate 2. Workshop Südallee September 2018 berücksichtigen.	An beiden Workshops sehr grosse Beteiligung Bewohner Quartier Kuonimatt	Die Rückmeldungen aus dem Workshop zur Südallee wurden in geeigneter Weise im Regelwerk LuzernSüd integriert. Im AP LU 4G ist das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept "Arsenal- und Nidfeldstrasse" integriert. Zum Gebiet Kuonimatt gibt es keine Massnahmen.	Zur Kenntnisnahme