

AGGLOMERATIONSPROGRAMM LUZERN, 3. GENERATION

Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

Wir danken Ihnen vielmals für Ihr Interesse am aktuellen Entwurf des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation. Gerne nehmen wir Ihre Anträge im Rahmen der laufenden öffentlichen Mitwirkung entgegen. Um eine rasche und effiziente Bearbeitung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, möchten wir Sie um die Beachtung folgender formaler Vorgaben ersuchen:

Auf der Homepage des Agglomerationsprogramms Luzern unter <http://www.aggloprogramm.lu.ch/> in der Rubrik **Dokumente** sowie unter <http://www.rawi.lu.ch> finden Sie alle relevanten Dokumente mit dem Stand der öffentlichen Mitwirkung und das vorliegende Formular im doc-Format, das Sie für Ihre Stellungnahme verwenden können.

Das Formular ist in zwei Hauptteile gegliedert («Gesamteindruck zum Agglomerationsprogramm» und «Anträge»). Bei den konkreten Anträgen fügen Sie für jeden Antrag eine neue Zeile in den entsprechenden Tabellen (unter Punkt 3) ein und verzichten Sie auf eine Formatierung Ihres Textes in der Tabelle.

Senden Sie uns **Ihre Stellungnahme** (inkl. allfällige Beilagen zu Ihren Anträgen und/oder Begründungen) bitte bis spätestens zum **6. Mai 2016**

- a) sowohl als **unterschiedene Papierfassung** per Post an:
Kanton Luzern, Dienststelle rawi, „Aggloprogramm LU 3G“, Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern
- b) wie auch – sofern möglich – **digital** als Duplikat (doc-Format auch ohne rechtsgültige Unterschrift; allfällige Beilagen im pdf-Format) an: rawi@lu.ch,
Betreff: „Aggloprogramm LU 3G“
- Massgebend ist die unterschriebene und per Post zugeschickte Fassung!

1. Basisinformationen

Bitte leer lassen	Antrag von Institution (Verband, Behörde, Firma), Name, Vorname, Adresse, Tel., Email
Muster	Muster Hans, Dorfstrasse 8, 6000 Luzern, 041 228 51 83, hans.muster@email.ch
	Grüne Kanton Luzern, Bruggligasse 9, Postfach 7359, 6000 Luzern 7, 041 360 79 66, sekretariat@gruene-luzern.ch katharina.meile@gruene-luzern.ch

2. Gesamteindruck zum Agglomerationsprogramm

	einverstanden	mehrheitlich einverstanden	bedingt einverstanden	nicht einverstanden	Kommentar
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation einverstanden?			x		
Sind Sie mit den Inhalten des Zukunftsbildes 2035 einverstanden?			x		Das Zukunftsbild 2035 setzt den realisierten Bypass voraus, was unrealistisch und wenig zielführend ist. Wir erachten dieses Grossprojekt als unnötig, ja kontraproduktiv, weil 80% des MIV hausgemacht sind und folglich das Stadtzentrum nicht entlastet wird. Weitere Ausführungen in den Anträgen.
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?			x		Falls die Verkehrszunahme bis 2030 wie prognostiziert beim ÖV 40% und beim MIV ca. 20% beträgt, kann der Verkehr ohne Grossprojekte Bypass und Durchgangsbahnhof mit den übrigen punktuellen Massnahmen gemäss AP3G kaum bewältigt werden. Es fehlen Strategien, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist, insbesondere wie der Modal-Split in der Agglomeration erhöht werden kann. Im AP3G ist dies als allgemein anerkanntes Ziel enthalten. Umweltaspekte werden in der künftigen Verkehrsgestaltung kaum berücksichtigt. In eine gute Strategie würde auch diese gewichtigen Faktoren einfließen.

- (1) **Vernehmlassungsnummer** (wird von der rawi eingefügt)
- (2) **Seite** (Seite im Bericht bzw. bei den Massnahmenblättern, auf die sich der Antrag bezieht)
- (3) **Unterkapitel bzw. Massnahmen-Nummer** (Unterkapitel im Bericht bzw. Massnahmen-Nummer bei den Massnahmenblättern, auf die sich der Antrag bezieht)
- (6) **Kommentar** (wird von der rawi eingefügt)

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?			x		Die Massnahmen genügen nicht um den Verkehr bis 2035 nachhaltig und zuverlässig abzuwickeln, siehe oben. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öV werden zu wenig konsequent gefördert. Die Massnahmen berücksichtigen die verschiedenen Umweltaspekte zu wenig.
Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)					
Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?			X		Siehe oben. Projekte und Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr sowie für den öV müssen konsequent priorisiert werden.

Konkrete Anträge zum Bericht und zu den Massnahmenblättern sind in den untenstehenden Tabellen aufzuführen.

- (1) Vernehmlassungsnummer

(wird von der rawi eingefügt)
- (2) Seite

(Seite im Bericht bzw. bei den Massnahmenblättern, auf die sich der Antrag bezieht)
- (3) Unterkapitel bzw. Massnahmen-Nummer

(Unterkapitel im Bericht bzw. Massnahmen-Nummer bei den Massnahmenblätter, auf die sich der Antrag bezieht)
- (6) Kommentar

(wird von der rawi eingefügt)

3. Anträge

Bericht

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bitte leer lassen	Seite	Unterkapitel	Antrag	Begründung für Antrag	Bitte leer lassen
Muster	65	3.3	Bei den Abschnitten mit erschwertem Busbetrieb ist zusätzlich der Abschnitt zwischen A und B aufzunehmen.	Während der Abendspitze bildet sich auf diesem Abschnitt täglich Stau. Aufgrund der nicht vorhandenen separaten Busspur stecken auch die Busse im Stau.	
	21	1.4.3	Abschnitt Bypass: Ergänzung um Verkehrszahlen 80% des Verkehrs auf der Autobahn um Luzern ist Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration Luzern. Nur rund 20% (Durchgangsverkehr) würde die Autobahn durch den Bypass entlastet	Die Verkehrsproblematik in der Stadt und Agglomeration Luzern, lässt sich durch den Bypass und Spange Nord und Spange Süd nicht lösen. Diese neuen Strassen induzieren zusätzlichen Verkehr. Es gibt mehr Platz für die Autos und damit wird auch mehr gefahren wie Studien schon lange beweisen. Den Verkehr wird man ohne strikte Lenkungsmassnahmen nicht aus der Stadt bringen. Die nötigen flankierenden Massnahmen zum Bypass werden nicht aufgezeigt (Strassenrückbau, Durchfahrtsunterbrüche, Umweltzonen, Road pricing)	
	28	2.1.2	Die öV Güteklassenaufstufung mit vergleichbaren Agglomerationen vergleichen. Das Dokument mit Ausführungen ergänzen, welche Siedlungsdichte welche öV-Güteklasse erlaubt.	Interessant sind nicht die Zahlen alleine für Luzern, sondern im Vergleich zu anderen Agglomerationen. Weiter wäre es interessant zu erfahren, wie viele Personen im Umkreis einer öV-Güteklasse 4 und 5 wohnen müssen, damit der öV mit einem guten Kostendeckungsgrad funktionieren kann. Noch wichtiger ist, dass die Siedlungsstruktur so verdichtet und in Cluster organisiert wird, damit möglichst viele BewohnerInnen mit der öV-Güteklasse 4 und 5 angeschlossen werden. Alle diese Ausführungen fehlen.	
	36	2.1.5	Bautätigkeiten in eingezonten Gebieten, die mit Angebotsstufe 4 oder 5 erschlossen sind	Die Gemeinden müssen ein Interesse daran haben, dass nur noch dort gebaut wird, wo eine öV-Güteklasse von 4-5 angeboten werden kann. Nur so wird ein Umsteigeeffekt erzielt und bewahrt die Agglomeration vor einer überproportionalen Verkehrszunahme.	
	45	2.2	Gesamtverkehrskonzepte der einzelnen Regionen koordinieren	Die Gesamtverkehrskonzepte der verschiedenen Regionen (Luzern Süd, Nord, West, Ost) müssen gut koordiniert und aufeinander abgestimmt sein. Sie müssen als Gesamtes betrachtet werden.	
	45	2.2.3	Begründung für den tiefen Modal Split in der Agglomeration aufzeigen und mögliche Massnahmen für eine Verbesserung definieren.	Es muss klarer erarbeitet werden, welche Gründe zu diesem unvorteilhaften Modalsplit in der Agglo führen, und wie dieser zu Gunsten des öV verbessert werden kann. Neben den weichen Massnahmen wie Mobilitätsmanagement, Verkehrsleitsystem müssen auch harte Massnahmen wie Frequenzerhöhung öV Angebot, Strassenrückbau, Durchfahrtsunterbrüche, Pfortnerung, Umweltzonen, Road pricing etc. in Betracht gezogen werden.	
	60	2.4	Verkehrsbelastung MIV ausführlicher behandeln	Die Ausführungen sind sehr knapp. Nirgends stehen Zahlen zu Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Nirgends wird aufgezeigt, was ein Parkplatzmanagement für Auswirkungen auf den MIV hat. Nicht aufgezeigt wird zudem der Platzbedarf des MIV (rollend und stehend). Immer wird auf den wirtschaftlich wichtigen MIV verwiesen. Es ist aber in der Stadt Zürich zum Beispiel erwiesen, dass 75% der Umsätze der Geschäfte von den öV und LV NutzerInnen gemacht werden.	
	60	2.4.3	Beschränkung von Strassenfläche für MIV	Die Verlangsamung des Anstiegs des MIV in den letzten Jahren zeigt deutlich auf, dass die Beschränkung der Strassenflächen ein effizientes Mittel ist um den Verkehrsanstieg zu stoppen.	
	65	3.1.2	Schlechte Durchmischung	Eine schlechte Durchmischung gibt es nicht nur in Quartieren mit preisgünstigen	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bitte leer lassen	Seite	Unterkapitel	Antrag	Begründung für Antrag	Bitte leer lassen
				Wohnungen und zugegebener schlechter Bauqualität sondern auch in Quartieren mit hohen Mieten und einer Segregation hin zu Hochverdienderquartiere.	
	66	3.1.2	Zugänglichkeit zu Anziehungspunkten für Tourismus und die Erholung muss nicht optimiert werden.	Es braucht keine Optimierung der Zugänglichkeit. Die Nutzung ist bereits heute intensiv und muss nicht ausgebaut werden. An den Einfallstoren muss eine konsequente Lenkung des MIVs und eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung gemacht werden.	
	68	3.1.3	Umwelt/Energie: Tempo-30 als geeignete Massnahme für die Lärmreduktion	Tempo-30 führt zu reduziertem Lärm. Dies muss zwingend aufgeführt werden.	
	76	3.4.3	MIV-Zunahme aktiv steuern	Mit verschiedenen Massnahmen in den Bereichen Verkehrsmanagement und Raumentwicklung muss der MIV aktiv gesteuert werden – und vor allem nicht attraktiver gemacht werden.	
	76	3.5	Langsamverkehr in Rad(Velo)- und Fussverkehr umbenennen	Der Ausdruck „Langsamverkehr“ beinhaltet eine Wertung. Diese kann umgangen werden, wenn neu von Rad- und Fussverkehr gesprochen wird. Die schnellen E-Bikes sind dann erst recht nicht mehr mitgemeint und fallen aus allen Rastern. In Zukunft muss bei der Infrastrukturplanung auch diese Kategorie mitberücksichtigt werden.	
	80/114	3.6.1/5.5.3	Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: „soweit als möglich“ streichen Einzonungen nur in Kombination mit gleichwertiger Auszonung	Das erwartete Wachstum muss innerhalb der bestehenden Bauzonen realisiert werden. Dem Grundsatz der inneren Verdichtung muss nachgekommen werden. Falls Einzonungen vorgenommen werden, so muss eine gleichwertige Auszonung stattfinden und FFF sind zu schonen, bzw zu erhalten.	
	81	3.6.3	Die Umweltaspekte müssen konsequent im gesamten AP3G miteinbezogen werden und die Verkehrs- sowie Siedlungsentwicklung darauf ausgerichtet werden.	Trotz Analyse der Umweltaspekte werden kaum konkrete Massnahmen daraus abgeleitet. Dies ist dringend nachzuholen und der Fokus muss auf umweltschonende Mobilität gelegt werden.	
	85	3.6.6	Starke Belastungen des Agglomerationszentrums: Die beiden letzten Sätze streichen	Zusätzliche Strassen helfen nicht, die Verkehrsproblematik in und um die Stadt Luzern zu entschärfen. Die Verkehrsbelastung durch den MIV wird so nicht reduziert und der Modalsplit wird sich nicht zu Gunsten des öVs verbessern.	
	93	4.3.2	Konsequenter den Modalsplit zu Gunsten öV und Fuss- und Veloverkehr beeinflussen	Es wird zwar eine Reduktion des MIV-Anteils beim Modalsplits angestrebt. Die Massnahmen im AP3G legen aber einen starken Fokus auf neue Strassen – diese erzeugen Mehrverkehr anstatt dass ein Umsteigen auf öV und Fuss- und Veloverkehr stattfinden wird. Das widerspricht sich.	
	95/96	4.3.4/4.3.5	öV-Güteklasse 4 und 5 sind anzustreben	Nur wenn jeder Mehrverkehr durch den öV aufgefangen wird, kann vom MIV und seinen Folgen entlastet werden. Dieser Umsteigeeffekt tritt nur ein, wenn gute öV-Anbindungen vorhanden sind. „Gut“ heisst in diesem Fall vier oder mehr Kurspaare/Stunde.	
	100	SL4	Gut öV-erschlossene Lagen heisst mindestens eine öV-Angebotsstufe 4 Auszonungen sind zwingend nötig	Vgl. Ausführungen oben. - Auszonung: vgl. Ausführungen zu S. 80	
	104	ÖV3	15'Takt an öV-Verknüpfungspunkten	Attraktiv sind Verknüpfungspunkte nur, wenn einen 15'-Takt angeboten wird.	
	104	ÖV4	15'Takt an öV-Umsteigepunkten	Attraktiv sind Umsteigeverbindungen nur, wenn einen 15'-Takt angeboten wird. Umsteigen ist zudem nur attraktiv und wird genutzt, wenn die Fahrzeit kürzer wird.	
	105	ÖV9	öV-Anbindung im mindestens 15'-Takt	Um den Verkehr zu lenken, platzsparend und möglichst umweltschonend abzuwickeln sowie den Modalsplit öV-Anteil zu erhöhen, müssen neue Siedlungsgebiete im Agglomerationsgebiet mit mindestens 15'-Takt erschlossen sein. Alles darunter ist nicht attraktiv.	
	106	ÖV10	MIV nicht erwähnen	Neue touristische Entwicklungen müssen mit öV und Fuss- und Veloverkehr erschlossen und bewältigt werden.	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bitte leer lassen	Seite	Unterkapitel	Antrag	Begründung für Antrag	Bitte leer lassen
	107/136	5.3.3/6.5	MIV1: streichen	Das Nationalstrassennetz kann durch den Bau des Bypass mit Spangen Nord und Süd die Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr und für den grossräumigen regionalen Ziel-Quellverkehr kaum steigern, da 80% des Verkehrsaufkommen hausgemacht (Ziel-Quellverkehr) ist. Damit löst man auch die Verkehrsprobleme der Stadt und Agglo nicht. Man kann also so nicht zusätzliche Strassenkapazität für den öV schaffen. Im Gegenteil, die Zunahme des MIVs ist zu befürchten.	
	108/136	5.3.3/6.5	MIV2: Autobahnanschlüssen müssen nicht ausgebaut werden		
	108/136	5.3.3/6.5	MIV3: letzter Satz streichen	Da der Löwenanteil des Verkehrs hausgemacht ist, bringen neue Umfahrungsstrassen keine Entlastung, sondern beschleunigen und attraktivieren den agglo-internen MIV. Dies läuft der anzustrebenden Erhöhung des Modal Splits im Agglogürtel entgegen. Allfällige Strassenausbauten sind mit harten flankierenden Massnahmen zu kompensieren, so dass kein Kapazitätswachstum stattfindet.	
	108	5.3.3	MIV4: keine Attraktivitätssteigerung für den MIV	Alles unternehmen, um das Umsteigen vom Auto auf den öV zu fördern.	
	108	5.3.3	MIV7: flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung	Um den MIV nicht attraktiver zu machen, müssen Parkplätze bewirtschaftet werden.	
	110	5.4.3	LV2: Berechnen wie viele und aufzeigen wo die genügend gedeckten Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen sind: Luzern und die öV-Knoten Ebikon, Emmenbrücke, Horw u.a.	Die Veloabstellplätze rund um die Bahnhof Luzern sind überstellt und oft nicht gedeckt. Das fördert den auch von der Stadt-Charta geforderte Umstieg auf den LV nicht. Das gleiche gilt für alle öV-Verknüpfungsbahnhöfe (Hubs).	
	110	5.4.3	Entwicklung rund um E-Bikes aufnehmen	E-Bikes müssen in die Betrachtung des Verkehrs miteinbezogen werden. Insbesondere den Fokus auf gemeinsam genutzte Fläche legen: Rad-/Gehwege, als eine Mischnutzung ist nicht in jedem Fall für schnelle E-Bikes geeignet. Deshalb müssen auch für E-Bikes sichere Alternativrouten angeboten werden. E-Bikes können und dürfen nicht von der Strasse verwiesen werden.	
	110/117/137	5.4.3/5.5.7/6.6	Weitere Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs aufnehmen - Maximale Dauer von Rotphasen für Fussgänger_innen - An Schul-Blockzeiten angepasste Ampelschaltung auf Schulwegen - Grünphasen im Strassenverkehr auf Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen	Die Dauer der Rotphasen für Fussgänger_innen darf eine bestimmte (noch festzulegende) Zeit nicht überschreiten. Zürich kennt diese Priorisierung von Fussgänger_innen bereits. Vgl. sogenanntes „Zürcher Modell“. Damit Schulkinder an Fussgängerstreifen mit Ampeln nicht zu lange warten müssen, sollte am Anfang und am Ende von Blockzeiten auf eine angepasste Ampelschaltung geachtet werden. Das heisst, ein schnelles auf Grün schalten mit allenfalls verlängerten Grünphasen. Ampelsteuerung auf wichtigen Veloachsen auf die Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen	
	113	5.5.2	Auf Ausführungen zum Bypass verzichten	Vgl. MIV1	
	114	5.5.2	Letzter Abschnitt: MIV nicht gleichberechtigt weiterentwickeln	Die Weiterentwicklung im Verkehr muss klar zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öVs stattfinden. Nur so wird die Standortattraktivität und –gunst gefördert.	
	116	5.5.6	2. Punkt: streichen	Vgl. Ausführungen zu MIV4	
	116	5.5.6	4. Punkt: Verkehrsberuhigung darf nicht durch Umfahrungsstrassen erreicht werden	Vgl. Ausführungen MIV3	
	124	6.3	Verkehrsmanagement: ausführlicher behandeln und konkretisieren	Die Abhandlung zum Verkehrsmanagement ist dürftig. Dabei kann mit dem Verkehrsmanagement die öV-Förderung massgebend beeinflusst werden.	
	127	6.4	Es sind Massnahmen aufzuzeigen, die eine Verdichtung des Bahn-Angebots bis 2035 mit der bestehenden Infrastruktur ermöglichen. Infrage kommen beispielsweise Eingriffe bzw. Veränderungen der Fahrplanstruktur mit dem Ziel einem Fahrplanknoten näher zu	Ohne wesentliche Massnahmen ist eine Zunahme des ÖV von 40% bis 2030 nicht zu machen, vgl. oben. Die Regionallinien im Zulauf nach Luzern verkehren im 30-Minuten-Takt. Lediglich von Emmenbrücke und Horw wird mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten, was man gemeinhin als S-Bahn bezeichnen kann.	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bitte leer lassen	Seite	Unterkapitel	Antrag	Begründung für Antrag	Bitte leer lassen
			kommen. Auch ist eine Flügelung analog Wolhusen in Emmenbrücke Richtung Sursee/Hochdorf zu prüfen.		

Massnahmenblätter

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bitte leer lassen	Seite	Massnahme-Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Bitte leer lassen
Muster	52	LE-4	Bei der Massnahme „Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren“ ist zusätzlich LuzernPlus als Beteiligter aufzuführen.	Der Regionale Entwicklungsträger LuzernPlus kann bei Bedarf (z.B. wenn mehrere Gemeinden betroffen sind) eine Koordinationsfunktion übernehmen.	
	8	S-1.4-3D	Bei Einzonungen immer kompensatorische Auszonungen vornehmen.	Dem Bodenverbrauch muss Einhalt geboten werden. Das AP 3G setzt sich zum Ziel, das Siedlungswachstum nach innen zu steuern, zu verdichten und die Zersiedlung zu stoppen. Nur mit engen Massnahmen können diese Ziele erreicht werden.	
	9	S-1.7-3D	Die Freiraumkonzepte sind in jedem Fall rechtlich verbindlich zu machen und ihre Inhalte in die kommunale Nutzungsplanung aufzunehmen.	Die Forderung nach Verdichtung ist legitim und mittlerweile mit zahlreichen Instrumenten umsetzbar. Dabei dürfen aber Freiräume zur Nächsterholung keinesfalls vernachlässigt werden. Ihnen ist dieselbe Aufmerksamkeit zu schenken wie dem bebauten Raum. Nur so kann eine langfristige hohe Siedlungs- und Lebensqualität erhalten bleiben, die wiederum direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hat.	
	13	S-2	Der durch die Verdichtung der Siedlungen entstehende Mehrverkehr ist durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr aufzufangen.	Um Überlastung der Strassen und durch mehr MIV entstehende Belastung von Umwelt und Mensch vorzubeugen, muss der Mehrverkehr zwingend durch öV und Fuss-/Veloverkehr aufgefangen werden.	
	13	S-2	Tempo-30 auf Strassen in und um Ortskerne	Tempo-30 auf Strassen reduziert die Lärm- und Luftbelastung und die Unfallgefahren. Im Sinne der Aufwertung von Ortszentren kann für die Fahrtgeschwindigkeit nur Tempo-30 sein.	
	14	S-2	„punktueller Aufwertung des öffentlichen Raumes“ muss verbindlich sein.	Um die Ortskerne zu stärken, ihre Zentren zu revitalisieren und ihre Attraktivität zu erhöhen, müssen Aufwertungen des öffentlichen Raumes gemacht werden. Heute stark belastete Zentren müssen an die Siedlung zurückgegeben werden und die Trennwirkung des Verkehrs muss durch verkehrsberuhigende Massnahmen gemindert werden.	
	15	S-2	„Verzicht auf weitere grossflächige nicht-siedlungsintegrierte Standorte“ muss verbindlich sein.	Siehe oben. Die Verdichtung nach innen verkommt sonst zum Lippenbekenntnis.	
	17	S-3	In der Zielsetzung ist aufzunehmen, dass die sozialräumlichen Folgen dieser Massnahmen, namentlich die Verdrängung des ansässigen Bevölkerung durch steigende Mieten, gebührend Beachtung finden muss und Konzepte zur Entschärfung dieser Problematik auszuarbeiten sind.	Die hier bezeichneten Sanierungsgebiete bieten, wie richtig erwähnt, häufig Personen der tieferen Schichten Wohnraum. Sanierungen haben immer eine Steigerung der Mietpreise zur Folge, da sich die Sanierungsarbeiten sonst nicht lohnen würden. Wirklich günstiger Wohnraum, wie er hier vorgefunden wird, ist in und um die Stadt Luzern knapp. Er kann in der Regel auch durch Neubauten, die dem „preisgünstigen Wohnraum“ verpflichtet sind, nicht substituiert werden, da auch bei sehr günstiger Bauweise die Baukosten zu hoch ausfallen und selbst ohne Renditeerwartungen höhere Mieten verlangt werden müssen. Eine mögliche Lösung, die entstehenden sozialräumlichen Probleme zu entschärfen, wären z.B. vertraglich gesicherte Quersubventionen eines gewissen Wohnungsanteils. Diese und ähnliche Massnahmen müssen im Zusammenhang mit der Massnahme S-3 geprüft werden.	
	17	S-3	In die Massnahmenliste ist aufzunehmen, dass Verkehrsberuhigung der genannten Gebiete im Vordergrund stehen muss.	Die Sanierungsgebiete sind heute sehr hohen Lärm- und Abgasimmissionen ausgesetzt. Diesen Immissionen gilt es zu begegnen. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung können	

				raumgestalterischer Art, Anpassungen des Strassenquerschnitts, Temporeduktionen, attraktivere Velo- und Fusswege etc sein.	
	17	S-3	Wenn eine Steigerung der Nutzungsdichte angestrebt wird, so müssen genügend Ausgleichsflächen geschaffen werden.	In bereits eher dichten Gebieten eine zusätzliche Nutzungsdichte anzustreben ist nur sinnvoll, wenn genügend Ausgleichsflächen geschaffen werden. Naherholung in nächster Nähe ist zwingend nötig. Bsp: Durch Dammdurchbruch an der Lädlistrasse gelangen Bewohner_innen der Baselstrasse schneller ans Reussufer.	
	20	S-4	Guter öV-Anschluss muss in den Transformationsgebieten garantiert sein, dh mindestens Angebotsstufe 4, sowie eine gute Erschliessung durch Fuss- und Velowege.	Wie im AP 3G richtig festgestellt, wird sich durch Umnutzung das Verkehrsaufkommen verändern. Der Mehrverkehr muss durch den öV und gute Erschliessung durch Fuss- und Velowege aufgefangen werden.	
	20	S-4	Eine gute Durchmischung in jeder Hinsicht muss stattfinden, das heisst auch zahlbaren Wohnraum zur Verfügung stellen.		
	24	S-5	Einzonungen nur erlauben, wenn kompensatorische Auszonungen gemacht werden. Ganze Massnahme S-5 streichen.	Um dem rasanten Bodenverschleiss Einhalt zu stoppen, darf die eingezonte Fläche nicht zunehmen. Um das steigende Bevölkerungswachstum aufzufangen, genügt eine Verdichtung nach innen.	
	27	S-6	Erschliessung der Zonen mit attraktiven Angeboten des öV's (mindestens Angebotsstufe 4), der Förderung der Velofahrenden sowie allfälligen weiteren Massnahmen und zwingender Parkplatzbewirtschaftung	Als Zielsetzung ist in S-6 zu lesen, dass die Zonen an gut mit öV gut erschlossener Lage seien. Mit dem öV gut erschlossen heisst aber, dass mindestens ein Viertelstundentakt angeboten werden muss. Alles andere bedeutet nicht gut erschlossen. Nur wenn diese Taktung angeboten wird, ist das erklärte Ziel „Umsteigen von MIV auf öV“ realisierbar. Nur so ist der öV attraktiv. Die Zufahrt für Velofahrende muss sicher, ohne Hindernisse und kürzestmöglich erfolgen. Weitere Massnahmen können sein, dass der öV verbilligt wird, dass Arbeitgeber das Umsteigen fördern und dass die Parkplatzzahl beschränkt wird. All diese Massnahmen helfen, das Ziel der Erhöhung des Modalsplits für öV und Velo-/Fussverkehr zu erreichen.	
	31	S-7	Fahrtenerzeugung: Verträglichkeit für das Verkehrssystem soll bereits ab 10 Fahrten DTV pro 100 m2 aGF bzw HNF mit einem Gutachten nachzuweisen sein. Für Nutzungen mit mehr als 5 Fahrten DTV pro 100m² muss der Nachweis nach einer angemessene öV Erschliessung erbracht werden.	Die Grenzen der Entwicklung liegen nicht beim Flächen31angebot, sondern bei der Kapazität des Strassennetzes und der Umweltbelastung. Durchschnittlich werden pro 100 m2 Nutzfläche heute 5 DTV erzeugt. Deshalb soll nur das Doppelte (und nicht das Dreifache) einer durchschnittlichen Verkehrserzeugung (also 10 Fahrten DTV pro 100m² Nutzfläche) als Grenze bezeichnet werden. Zusätzlich sollen ab 5 DTV pro 100m2 Nutzfläche der Nachweis durch die Bauherrschaft einer angemessenen öV Erschliessung (Güteklasse 4 oder 5) erbracht werden, damit der Umstieg von Anfang an klappt.	
	31	S-7	Anzahl Parkplätze beschränken	Die Fahrtenmenge soll nicht nur durch Fahrtenmodelle gesteuert werden, sondern durch die beschränkte Anzahl Parkplätze mitbeeinflusst werden.	
	31	S-7	Für die ausnahmsweise Zulassung von Einkaufszentren und Fachmärkten ist zusätzlich zu den genannten Voraussetzungen auch eine Studie über die übrigen raumbezogenen Auswirkungen im näheren und weiteren Umfeld einzufordern (namentlich über den Einfluss auf bestehende Infratstrukturen).	Werden künftig Nutzungen dieser Art nur unter Betrachtung der grossräumigen Einflüsse auf den Verkehr, nicht aber auf die gesamte Siedlungs- und Nutzungsstruktur zugelassen, wird die Massnahme S-2 direkt untergraben. Es ist das Mindeste, eine Studie über diese Einflüsse einzufordern und diese Erkenntnisse in die Entscheidung betreffend Erteilung der Sonderbewilligung miteinzubeziehen. Eine nachträgliche Studie, wie z.B. die Befragung des Einkaufsverhaltens im Fall Mall of Switzerland, ist definitiv zu spät und gleicht einer „Pflästerli“-Politik.	
	36	S-8	Neueinzonung muss mit Auszonung kompensiert werden	Dem Bodenverbrauch muss Einhalt geboten werden. Das AP 3G setzt sich zum Ziel, das Siedlungswachstum nach innen zu steuern, zu verdichten und die Zersiedlung zu stoppen. Die geplante Neueinzonung in Inwil Schweissmatt läuft diesen Zielen entgegen. Der Verlust von Fruchtfolgeflächen ist kritisch zu betrachten. Diese durch Umlagerungen zu kompensieren ist keine Lösung. FFF mit guter Qualität sind zu erhalten.	
	36	S-8	Eine angemessene öV-Erschliessung muss erbracht werden	Eine Erschliessung mit dem öV auf Angebotsstufe 2 ist ungenügend. Die Attraktivität des öVs wird so nicht gefördert. Um das Umsteigen zu fördern ist eine Angebotsstufe 4	

				zwingend.	
	42	LE-1	Schutz für Tiere bei Strassen durch Freiräume der inneren und äusseren Landschaft	Bei Strassen durch Freiräume der inneren und äusseren Landschaft sind den Tieren genügend Möglichkeit zu einer sicheren Querung dieser Strassen zur Verfügung zu stellen. Damit sind explizit auch Kleinsttiere wie Amphibien zu berücksichtigen.	
	43	LE-1.3-3D	Der Perimeter des Landschaftsentwicklungskonzeptes Sedel/Rotsee/Hundsrücken soll bis zur Reuss erweitert werden.	Das für die Quartierbewohner sehr wichtige Naherholungsgebiet umfasst auch den Bereich Friedental bis zum Reussufer. Die gesamte Achse wird heute von den Quartierbewohnern für Spaziergänge und Velofahrten genutzt. Mit der geplanten Sanierung des Familiengartenareals wird der Naherholungsbereich zukünftig verstärkt über die Sedelstrasse hinaus bis zur Reuss genutzt.	
	47	LE-2.1-3D	Bei der Massnahme betreffend Zugänglichkeit und Gestaltung der Seeuferräume muss auch das Bestreben nach einer durchgehenden, öffentlichen Begehbarkeit (Uferwege) der privater Uferbereiche für die Allgemeinheit erwähnt sein.	Viele Ufergebiete wurden in der zweiten Hälfte des 20. Jh. privatisiert, indem Bauparzellen mit direktem Seeanstoss ausgeschieden und an Privateigentümer verkauft wurden. Längerfristig ist eine durchgehende Zugänglichkeit der Uferbereiche (Uferwege) anzustreben, da diese Naherholungsgebiete von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind. Die betroffenen Gemeinden müssen in Zusammenarbeit mit der Region eine Strategie für die künftig öffentliche Nutzbarkeit dieser Bereiche erarbeiten und geeignete Massnahmen (Rückkauf, Dienstbarkeiten) festlegen. (Gesetze sind vorhanden und verpflichten zu dieser Massnahme.)	
	49	LE-3	Die Zielsetzung der Intensivierung der Freizeitnutzung an ausgewählten Standorten im Eigenthal und auf der Seebodenalp ist zu streichen. Die Bewirtschaftung von Parkplätzen einführen	Die Freizeiträume sind bereits heute intensiv genutzt und werden in Zukunft durch die steigende Bevölkerungszahl noch weiter unter Druck geraten. Sie müssen also nicht künstlich weiter attraktiver gemacht werden um die Nutzung zu intensivieren. Von einer nachhaltigen Freizeitnutzung kann da nicht gesprochen werden. Die Erreichbarkeit dieser Freizeiträume muss mit dem öV und Fuss-/Veloverkehr garantiert sein. Die Parkplatzbewirtschaftung soll nicht nur spezifisch geprüft, sondern schnellst möglich umgesetzt werden. Die Naherholung in Freiräumen der inneren Landschaft sollen gefördert werden, da diese in kürzeren Distanzen erreichbar sind und so weniger Mehrverkehr generieren. Wichtig ist auch das Siedlungsgebiet attraktiv zu halten, z. B. durch eine Verminderung der Lärmbelastung durch den Verkehr und einer Temporeduktion.	
	55	GV-1.1	Aufwärtskompatible Massnahmen miteinbeziehen	Der Bahnhof Luzern ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Für einen attraktiven öV auf der Schiene muss bereits heute dringend investiert werden und Lösungen, die dann in den Durchgangsbahnhof integriert werden können, gefunden werden. Dies gilt auch für die Gestaltung rund um den Bahnhof Luzern.	
	56	GV-1.1	Zufahrt Bahnhof Luzern: um konkrete Massnahmen ergänzen	Die Zufahrt ist in erster Linie durch den MIV überlastet, nicht durch die mehr als 100 Busse pro Stunde!	
	56	GV-1.1	Als Beteiligte sind explizit Pro Velo und Fussverkehr Schweiz (namentlich für die Massnahmen 1.1d und 1.1e) aufzuführen	Pro Velo und Fussverkehr Schweiz können die Interessen des Fuss- und Veloverkehrs angemessen vertreten.	
	61	GV-1.3	Als Zielsetzung in Gebiet Luzern Ost ist auch die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs zu nennen, namentlich durch Ausbau von schnellen, attraktiven und sicheren Verbindungen innerhalb und zwischen den Ortschaften.	Die starke Aus- resp. Überlastung der motorisierten Verkehrsmittel in Kombination mit der charakteristischen Raumstruktur im Rontal weisen darauf hin, dass ein Ausbau im Bereich der motorisierten Mobilität stark eingeschränkt ist. Umso mehr muss langfristig auch der Fuss- und vor allem der Veloverkehr als Alternative mitgedacht und gefördert werden. Namentlich zu Stosszeiten könnte die Velomobilität mit einer guten Veloinfrastruktur auch im Bereich der Reisezeit mit dem motorisierten Verkehr mithalten. Diese muss keineswegs auf der Kantonsstrasse geführt werden.	
	64	GV-1.4	Neuer Bahnhof in Gemeinde Horw im Gebiet Spier	Ein zusätzlicher Bahnhof im Gebiet Spier, Horw ist zu prüfen. Eine optimale öV-Erschliessung wird so in einem Entwicklungsschwerpunkt ermöglicht.	
	67	GV-1.5	Verzicht auf Cheerstrasse, Littau	Eine neue Umfahrung in Littau verbraucht nicht nur unnötig Boden und läuft dem Ziel des geringen Flächenverbrauchs entgegen, sondern generiert als neue Strasse mehr Verkehr.	

75	GV-3	„Prüfung der Option Parkhaus Musegg“ streichen Aufnehmen eines „Metro-Konzepts“ am S-Bahnhof Allmend	Ein neues Parkhaus Musegg ist keine Option. Der Verkehr wird dadurch weiter zu nehmen und die Schadstoffbelastung in der Stadt ebenso. Es ist illusorisch zu glauben, dass im selben Rahmen Parkplätze in der Stadt Luzern aufgehoben werden wie neue gebaut werden. Mit der Erschliessung und dem Ausbau der S-Bahn rund um Luzern kann die Parkierung – insbesondere auch für Cars – gut in der Agglomeration an geeigneten Orten stattfinden. Das „Metro-Konzept“ am S-Bahnhof Allmend ist eine geeignetere Lösung. Auf der Allmend können Touristen vom Car ausgeladen werden und mit der S-Bahn in die Stadt Luzern fahren. Für die Cars soll im Raum der Allmend, zb auf dem Areal AAL, eine Parkiermöglichkeit geschaffen werden. Die Rückreise soll ebenso organisiert werden.
77	GV-4	Das Mobilitätsmanagement wird durch ein Monitoringsystem ergänzt und die Wirksamkeit ausgewertet. Die Massnahme der IT-Plattform ist ggf. durch Kampagnen zu ergänzen, um die breite Bevölkerung darauf aufmerksam zu machen.	Es wird im Agglomerationsprogramm 3 nicht ersichtlich, ob die Massnahmen, die bereits laufen, einem Monitoring unterliegen und wie wirksam sie sind. Nur durch konsequentes Monitoring kann überprüft werden, ob die Massnahmen greifen und in welchen Bereichen Optimierungsbedarf besteht.
80	GV-5	Fussgängerstreifen dürfen nicht abgeschafft werden	Fussgängerstreifen mit technischen Mängel und erhöhter Unfallgefahr dürfen nicht aus Bequemlichkeit abgeschafft werden. Sie müssen saniert und die Strassenraumgestaltung so angepasst werden, dass es zu einer Entschärfung kommt. Sicher über die Strasse zu gelangen muss möglich sein und die Sanierung ist mit hoher Priorität voranzutreiben.
83	GV-6	Hindernisfreies Bauen anstatt behindertengerechtes Bauen	Neu soll vom hindernisfreien Bauen gesprochen werden. Hindernisfrei kommt allen zu Gute, auch älteren Menschen und Menschen mit Behinderung. Der neue Begriff öffnet die Zugänglichkeit.
86	GV-7.1	Veloparkierung muss zentral mit wenig Zeitverlust und guter Zufahrt garantiert werden	Die Verbesserung und Erhöhung des Angebots von Veloabstellplätzen ist dringend nötig. Bei den Anpassungen und beim Bau neuer Velostationen ist darauf zu achten, dass diese zentral liegen, dass beim Umsteigen vom Velo auf den Zug wenig Zeitverlust entsteht (bisher weil die Station am Bahnhof eine mässig gute Zugänglichkeit hat) und dass die Zufahrt zu den Stationen und Abstellplätzen möglichst gut und einfach gestaltet ist. Zu steile Rampen oder gar Treppen sind zu vermeiden.
87	GV-7.1	Bei den Massnahmen „Velostation Altstadt Luzern“ (GV-7.1a-3A) und „Velostation Bereich Bahnhof“ (GV-7.1b-3A) ist als beteiligte Stelle Pro Velo Luzern aufzuführen.	Pro Velo kann die Interessen der Velofahrenden in Luzern angemessen vertreten.
89	GV-7.2	Zufahrt zu B+R-Anlagen verbessern Velostationen an Bushubs prüfen B+R-Anlage Bahnhof/Bushub Ebikon ergänzen	Bei Erstellung oder Ausbau von B+R-Anlagen sind die Zufahrtswege zu verbessern. Nur wenn die Zufahrt attraktiv und sicher gestaltet ist, wird auf das Velo in Kombination mit Bahn (oder Bus) vermehrt umgestiegen. An den neu entstehenden Bushubs sind Velostationen zu erstellen. Qualitativ hochstehende Velparkierung mit genügend Kapazität gehört zu einer modernen Infrastruktur, die eine sanfte Mobilität fördert. Bei den Massnahmen fehlt eine B+R-Anlage in Ebikon. Die braucht's.
97	ÖV-2	Vorfinanzierung ergänzen	Der Durchgangsbahnhof ist ein Grossprojekt, das Luzern in der Lösung von Verkehrsproblematiken weiterhilft. Es ist zwingend notwendig, dass alles unternommen wird um den Durchgangsbahnhof zu ermöglichen. Da dieses Projekt von der Gunst von Bundesbern abhängig ist, muss Luzern die Dringlichkeit unermüdlich betonen. Dazu gehört auch die Bereitschaft zur Vorfinanzierung. Diese ist im Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation auszuführen.
104	ÖV-3.1-3C ÖV-3.2-3C	Die S-Bahnhaltestellen Langensand-Steghof und Littau-Ruoppigen sind vorzuziehen	Die beiden S-Bahnhaltestellen sind frühest möglich zu realisieren. Die Erschliessung wichtiger Siedlungsgebiete fördert das Umsteigen und leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Verkehrspolitik und zur notwendigen Leistungssteigerung. Der Modalsplit zu Gunsten des ÖVs kann damit positiv beeinflusst werden.
110	ÖV-5	Vorfinanzierung durch Nidwalden	Wir gehen davon aus, dass Nidwalden die Bereitschaft zur Vofinanzierung dieses Projekts

				übernimmt.	
	113	ÖV-6.1	Rothenburg Station: 15'Takt der Bahn einführen	Rothenburg Station braucht einen 15'Takt der Bahn, um attraktiv zu sein. Eine Erschliessung alle halbe Stunde ist nicht genügend. Zusammen mit der Aufwertung der Infrastruktur gelingt es, das Umsteigen und den Modalsplit in Richtung öV zu beeinflussen.	
	118	ÖV-6.2	Die Einkürzung der Buslinien 22 und 23 ist zurück zu stellen bis der 15'Takt auf der S-Bahn Luzern-Ebikon-Zug, ggf. unter Einbezug von RE realisiert ist.	Die Kapazität der Bahn im Planungszeitraum AP3G ist mit dem 30-Minutentakt der S-Bahn nicht gegeben. Das Umsteigen ist nicht attraktiv: in der S-Bahn zu HVZ "Stehplätze im Eingangsbereich" bzw. Umsteigen auf eine langsamere Buslinie. Aus wissenschaftlichen Studien muss das Umsteigen einen Zeitgewinn von mindestens 10 Minuten wettmachen. Sonst wird das Umsteigen – vor allem bei Wind und Wetter - als wesentliche Qualitätseinbusse wahrgenommen. Direktverbindungen (Komfort) und höhere Verfügbarkeit sind zentral. Ebikon braucht einen 15'Takt in Richtung Luzern. Als Überbrückung soll zumindest einen Viertelstundentakt Richtung Rotkreuz angeboten werden. Die S-Bahnen von Zug kommend können anstatt in Rotkreuz zu wenden gut bis Ebikon weitergeführt werden.	
	118	ÖV-6.2	Honau besser erschliessen	Honau ist heute mit dem öV schlecht erschlossen. Das muss geändert werden.	
	121	ÖV-6.3	Bahnhof Horw optimieren Neuer Bahnhof im Gebiet Spier	Der Bahnhof Horw muss umgestaltet. Die Zugänglichkeit für Fussgänger_innen und die Zufahrt für Velofahrende muss verbessert werden. Die Verknüpfung der Buslinien und auch der Bahn muss optimiert werden: die Umsteigemöglichkeit muss kürzer sein. Ein zusätzlicher Bahnhof im Gebiet Spier, Horw ist zu prüfen. Eine optimale öV-Erschliessung wird so dem Entwicklungsschwerpunkt ermöglicht.	
	130	ÖV-7.4-3B	Linie 2 via Spitalstrasse-Zürichstrasse-Schlossberg:Linienführung überprüfen Linienführung Richtung Matthof überprüfen (via Inseli/Tribschenstadt)	Auf der geplanten Achse ist die Verkehrsmenge bereits heute sehr hoch. Sie ist überlastet. Eine zusätzliche Führung der Linie 2 vom Kreuzstutz zum Schlossberg und von da in die Kernstadt bringt wenig Gewinn. Da die Spange Nord nicht gebaut werden darf, braucht es auf dieser Achse andere Massnahmen. Eine konsequente Buspriorisierung muss ermöglicht werden. Die Tribschenstadt ist zu wenig erschlossen. Bei der Überprüfung der Linienführung Richtung Matthof muss das mitberücksichtigt werden. Eine Verlängerung der Linie via Inseli/Tribschenstadt ist ideal.	
	137	ÖV-9.1	Lücken der Priorisierung schliessen grundsätzliche Buspriorisierung	Lücken in der Buspriorisierung müssen geschlossen werden. Z.B. zwischen Reussbühl und Kreuzstutz muss der Bus konsequent priorisiert werden, als Möglichkeit mit Lichtsignalen. Der Bus muss grundsätzlich priorisiert werden, damit er auch in der HVZ gleich schnell ist wie an Randstunden. Mit diesen Massnahmen wird der öV tatsächlich attraktiver. Es gibt nichts mühsameres als mit und vor allem wegen dem MIV im Stau zu stehen.	
	147	ÖV-11	Vernetzung mit regionalem öV Terminal in der Agglomeration Luzern	Fernbusangebote sind kritisch zu hinterfragen. Sie generieren eine nicht-nachhaltige Mobilität, der CO2-Ausstoss ist hoch, die Lärmbelastung leidet und die Strassen werden zusätzlich durch motorisierten Verkehr belastet. Fernbusse scheinen ein Bedürfnis zu sein und sind nun ein wichtiger Bestandteil des internationalen Verkehrs. Ein Busterminal muss mit dem regionalen öV verbunden und in der Agglomeration sein.	
	151	MIV-1	Gesamtsystem Bypass: streichen	Für den Durchgangsverkehr, der nur einen sehr geringen Teil des Verkehrs auf der A2 ausmacht (Weiterführend über Agglomeration Luzern hinaus) ist der Bau des Bypass nicht verhältnismässig. Der Ausbau führt in erster Linie zu Mehrverkehr durch zusätzliche Kapazitäten auf der heutigen Streckenführung A2, der im Quell- und Zielbereich der Fahrten (z.B. im Zentrum) zu einer Zunahme der Infrastrukturbelastung führt und damit wiederum öV (Busse) behindern und Mehrkosten verursachen	

	155	MIV-2	Spange Nord: streichen	Sie kann frühestens zusammen mit dem Bypass realisiert werden. Ansonsten führt dies dazu, dass die Spange Nord Mehrverkehr verursacht, der durch die heutige A2 (Sonnenbergtunnel) nicht aufgefangen werden kann. Solche Massnahmen mit zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen führen in erster Linie dazu, dass andernorts Engpässe auftauchen. Der Bau des Bypasses ist nicht verhältnismässig und auch nicht nötig. Der Bau der Spange Nord vor Erstellung Bypass würde einen künstlichen Engpass verursachen, der höchstens ein gesuchtes Argument für den Engpass Sonnenberg darstellt. Ist also keine Lösung, sondern eine Ursache des Verkehrsproblems rund um die Stadt Luzern. Zudem würde die Spange bestehende Quartiere beeinträchtigen und die Belastung durch Mehrverkehr erhöhen. Städtebaulich macht diese Massnahme keinen Sinn.	
	158	MIV-3	Spange Süd: streichen	Vgl. Spange Nord	
	161	MIV-4	Obergrundstrasse – Bundesstrasse: Präzisieren	Präzisere Aussagen zu der Massnahme ergänzen. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit darf sich nur auf den öV und den Veloverkehr beziehen, nicht aber auf den MIV. Falls Zusatzkapazitäten für den raumintensiven MIV angestrebt werden, ist die Massnahme zu streichen. Denn durch eine allfällige Kapazitätssteigerung des MIVs wird die Zufahrtskapazität von und zum Bereich Bahnhof Luzern erhöht, was zu noch grösseren Problemen im Bereich Bahnhof führt. (Analog Südzubringer). Dass damit andere Gebiete verkehrsberuhigt werden können ist illusorisch.	
	164	MIV-5	Umfahrung Emmen streichen	Durch die Umfahrung Emmen werden die heutigen Siedlungsgebiete in Emmen Dorf entlastet. Im Rahmen einer längerfristigen Entwicklung werden aber neue Nutzungen im Rahmen einer längerfristigen Nutzung des Flugplatzes Emmen genauso betroffen. Der Bau einer Umfahrung Emmen ist aus Kosten-Nutzen-Optik insbesondere mit längerfristiger Perspektive nicht verhältnismässig und deshalb aus dem Aggloprogramm zu streichen. Vielmehr sind direkte Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und –entlastung im Bereich Emmen Dorf zu prüfen, im Sinne von nachträglichen flankierenden Massnahmen durch die Eröffnung der Autobahnzufahrt Buchrain: Lastwagenfahrverbot, Tempreduktion, Pfortnerung. Die Umfahrung Meierhöfli besteht eigentlich bereits. Sie sollte nur signalisiert werden: der Verkehr beim Shoppingcenter ist zu unterbrechen.	
	167	MIV-6	Umfahrung Küssnacht	Umfahrungen und somit neue Strassen generieren immer Mehrverkehr. Diesen gilt es aber zu verhindern. Auch das AP 3G hat sich zum Ziel gesetzt, eine Mobilität zu bevorzugen, die nicht platzfressend, laut und umweltschädlich ist. Dass die Busse auf dieser Strecke heute ihre Fahrpläne nicht einhalten können bedingt nicht in erster Linie eine Umfahrungsstrasse, sondern konsequente Bevorzugung vom öV.	
	170	MIV-7	Ausbau Zugerstrasse Süd, Küssnacht streichen	Eine erhöhte Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr ist nicht anzustreben. Mehr Strassen generieren mehr Verkehr. Der Ausbau für den Fuss- und Veloverkehr und Umweltmassnahmen soll in jedem Fall vorangetrieben werden.	
	173	LV	Weitere Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr miteinbeziehen: - Maximale Dauer von Rotphasen für Fussgänger_innen - An Schul-Blockzeiten angepasste Ampelschaltung auf Schulwegen - Grünphasen im Strassenverkehr auf Fahrtgeschwindigkeit von Velofahrenden abstimmen	Diese Massnahmen erhöhen Attraktivität von Fuss- und Veloverkehr und machen sie sicherer. Die Dauer der Rotphasen für Fussgänger_innen darf eine bestimmte (noch festzulegende) Zeit nicht überschreiten. Zürich kennt diese Priorisierung von Fussgänger_innen bereits. Vgl. sogenanntes „Zürcher Modell“. Damit Schulkinder an Fussgängerstreifen mit Ampeln nicht zu lange warten müssen, sollte am Anfang und am Ende von Blockzeiten auf eine angepasste Ampelschaltung geachtet	

				werden. Das heisst, ein schnelles auf Grün schalten mit allenfalls verlängerten Grünphasen.	
	173	LV-1	Umsetzung aller Optimierungen prioritär behandeln Subjektives Sicherheitsempfinden miteinbeziehen	Alle Optimierungen bestehender Netzelemente für den Fuss- und Veloverkehr muss aktiv vorangetrieben werden. Nicht nur, weil der fuss- und Veloverkehr die umweltschonendste Fortbewegungsart ist und der Modalsplit-Anteil erhöht werden soll, sondern auch weil die objektive und subjektive Sicherheit massgeblich zur Attraktivität dieser „Verkehrsart“ beitragen. Bei den Optimierungen ist vermehrt auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und Fussgänger_innen zu achten. Wir unterstützen zudem die Forderungen der Vernehmlassung von ProVelo Luzern.	
	193	LV-2	Netzlücken schnell schliessen Subjektives Sicherheitsempfinden miteinbeziehen	Netzlücken beim Fuss- und Veloverkehr müssen schnell geschlossen werden. Nicht nur, weil der fuss- und Veloverkehr die umweltschonendste Fortbewegungsart ist und der Modalsplit-Anteil erhöht werden soll, sondern auch weil die objektive und subjektive Sicherheit massgeblich zur Attraktivität dieser „Verkehrsart“ beitragen. Beim Schliessen der Netzlücken ist auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und Fussgänger_innen zu achten. Wir unterstützen zudem die Forderungen der Vernehmlassung von ProVelo Luzern.	
	193	LV-2	Aufnehmen von weiteren Massnahmen: - Horw: Veloweg von Norden nach Süden in direkter Anbindung an das ehemalige Zentralbahntrasse - Einbahnstrassen und Sackgassen möglichst für Velofahrende freigeben	Die Weiterführung der Velo- und Fussverkehr-Achse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse muss bis Horw gewährleistet werden. Eine sichere und schnelle Verbindung von Norden nach Süden muss entstehen. Einbahnstrassen sollen grundsätzlich im Gegenverkehr für Velofahrende freigegeben werden. So wird das Netz erweitert und attraktiviert. Dasselbe gilt für Sackgassen, die eigentlich nur für den MIV gesperrt sind. Oft gibt es Wege für die Fussgänger_innen, die auch für Velofahrende genutzt werden können.	
	200	LV-2.1J-3B	Verbindung Neustadtstrasse – Inseliquai ist unabhängig von der Spange Süd zu erstellen	Die Verbindung Neustadtstrasse – Inseliquai ist wichtig für das Rad- und Fusswegnetz. Sie darf nicht von der Spange Süd abhängig gemacht werden und soll schnellst möglich realisiert werden.	

Datum: 6. Mai 2016 Unterschrift: _____