

## **Angaben zur Stellungnahme**

**Thematik:**

Agglomerationsprogramm Luzern 5G

**Teilnehmerangaben:**

Grüne Kanton Luzern  
Brüggligasse 9  
6004 Luzern

**Kontaktangaben:**

Kanton Luzern  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [buwd@lu.ch](mailto:buwd@lu.ch)

Telefon: 041 228 51 55

**Teilnehmeridentifikation:**

161403

## Umfrage

Aussage	Zustimmung
Wie schätzen Sie den vorliegenden Entwurf des AP LU 5G ein	Stimme eher zu
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung des AP LU 5G einverstanden?	Stimme eher zu
Sind Sie mit dem Zukunftsbild 2040 sowie mit den Entwicklungszielen einverstanden (Kap. 4)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit dem aufgezeigten Handlungsbedarf einverstanden (Kap. 5)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit den Teilstrategien einverstanden (Kap. 6)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit dem «Fokus: Aufwärtskompatible Gesamtverkehrslösungen im Umfeld des Bahnhofs Luzern in Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)» einverstanden (Kap. 6.4)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit dem «Fokus: Optimierung Gesamtverkehr Sursee (OGS)» einverstanden (Kap. 6.4)?	Stimme zu
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen einverstanden (Kap. 7.2)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Landschaftsmassnahmen einverstanden (Kap. 7.3)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Gesamtverkehrsmassnahmen einverstanden (Kap. 7.4)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit den Massnahmen im Bereich Öffentlicher Verkehr einverstanden (Kap. 7.5)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit den Massnahmen im Bereich Motorisierter Individualverkehr einverstanden (Kap. 7.6)?	Stimme eher nicht zu
Sind Sie mit den Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr einverstanden (Kap. 7.7)?	Stimme eher zu
Sind Sie mit den Massnahmen im Bereich Güterverkehr einverstanden (Kap. 7.8)?	Stimme eher zu

## Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
---------	---------	--------------------	------------

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	Ausgangslage	Erfasst von: Gian Waldvogel Allg. Würdigung	<p>Wir bedanken uns für die Ausarbeitung des Agglomerationsprogrammes 5. Generation, welches ein wichtiges Puzzle-Teil für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrs- und Siedlungspolitik im Agglomerationsraum ist. Zusammen mit dem Programm Gesamtmobilität und dem Projekt ZuMoLu ist das Agglomerationsprogramm 5. Generation ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Die GRÜNEN sehen aber auch, dass einige Massnahmen bereits in früheren Agglomerationsprogrammen beschrieben waren, aber nicht umgesetzt wurden. Dies insbesondere im Bereich der Busbevorzugungen aber auch in der Umsetzung von sicheren Radwegen. Das zeigen auch die Zahlen, die im APLU 5G präsentiert werden: Der Anteil MIV am Modalsplit hat von 2015 bis 2021 von 61% auf 64% zugenommen.</p> <p>Das zeigt eindrücklich, dass die Entwicklung in die falsche Richtung geht. Daher fordern die GRÜNEN, dass die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm bereits früher angegangen werden, um die Herausforderungen in der Mobilität in den Agglomerationen, Städten und auf der Landschaft rasch angehen zu können.</p> <p>Besonders schlecht schneidet die Umsetzung von sicheren Radwegen ab. Da bringt auch das APLU 5G noch nicht die gewünschte Dynamik. Das lässt sich bereits an der mangelhaften Zielsetzung für den Fuss- und Veloverkehr sehen. Diese entspricht ausserhalb des Kernraums nicht einmal dem Veloweggesetz des Bundes: sichere, attraktive und durchgehende Velowege. Dies muss unbedingt angepasst werden, sonst werden ganze Regionen diskriminiert. Für einen sicheren Veloverkehr, muss in verkehrsberuhigten Zonen der Durchgangsverkehr verhindert werden. Bei Strassenprojekten, welche das Velohaupttroutennetz oder sogar eine Velovorzugsroute betreffen, ist Pro Velo Luzern als kompetente Fachorganisation beizuziehen.</p> <p>Da aktuell die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 3. und 4. Generation sowie die Massnahmen aus dem Bauprogramm Kantonsstrassen ausstehen, braucht es von der Regierung Massnahmen, um die Investitionsmittel sowie die personellen Ressourcen sicher zu stellen, damit das Aggloprogramm der 5. Generation rechtzeitig gestartet werden kann. Dies ist insbesondere wichtig, weil ansonsten die Zahlungen vom Bund verfallen.</p>
Hauptbericht	Ausgangslage	Erfasst von: Gian Waldvogel Zukünftige Agglomerationsprogramme sind mit einem Kapitel zum Umgang mit neuen Technologien und Mobilitätsangeboten zu ergänzen. Vorhandene Massnahmen im Bereich E-Mobilität sind im Massnahmen-Katalog aufzunehmen.	<p>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.</p>
Hauptbericht	AP LU 5G	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Perimetererweiterung von Bearbeitungs- und Betrachterperimeter ist begrüssenswert. Wir erachten den gesamtheitlichen Blick zwischen Gestaltung der Ortsdurchfahrten und der Strassenräume, Verkehrsdrehscheiben, fossilfreier öV und Veloverkehrsinfrastrukturen als notwendig.	<p>Im Sinne einer nachhaltigen und flächeneffizienten Verkehrsführung ist es notwendig, dass der Fokus hin zu einer aufwärtskompatiblen Gesamtverkehrslösung, vor allem in den dicht besiedelten Gebieten und im Zusammenhang mit dem DBL, gesetzt wird. Ein wichtiger Bestandteil ist hier auch die Verkehrssicherheit. Es braucht einen übergreifenden Zusammenhang zwischen Verkehr und Siedlung, was mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm in Angriff genommen wird.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	AP LU 5G	Erfasst von: Gian Waldvogel Im Bereich Verkehr ist das Projekt Bypass zu streichen.	Um das Verkehrsproblem im Kanton Luzern zu lösen, braucht es keinen weiteren Kapazitätsausbau, sondern eine Umverteilung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel. Der Fokus muss hier unbedingt auf der raschen Umsetzung des Schlüsselprojekts DBL liegen und nicht auf dem Bypass.
Hauptbericht	2.2.	Erfasst von: Gian Waldvogel Sowohl der MIV-Anteil wie auch die Anzahl Verunfallter ist zu reduzieren.	Es ist gut, dass der Kanton sich das Ziel gesetzt hat, die MIV-Anteile und die Anzahl Verunfallter zu wollen. Hierfür braucht es aber auch zielgerichtete Massnahmen. Den MIV-Anteil können wir nur reduzieren, wenn das öV-Angebot so konkurrenzfähig wird, dass vom MIV auf den öV umgestiegen wird. Mit einem weiteren Kapazitätsausbau des MIV (wie z.B. Bypass) werden wir den Umverteilungs-Effekt nicht erreichen. Gerade im Bereich der Verkehrssicherheit muss der Fokus auf verkehrsberuhigenden Massnahmen liegen.
Hauptbericht	3.2.3.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr ist rascher voranzutreiben.	Dass 17% der Bevölkerung von der Lärmbelastung durch den Verkehr auf Kantons- und Gemeindestrassen ausgesetzt sind, die über dem geltenden Immissionsgrenzwerten liegen und 3% sogar einer Lärmbelastung über dem Alarmwert ausgesetzt sind, ist erschreckend. Es ist unbestritten, dass Lärm krank macht. Es liegt in der Verantwortung des Kantons, dass alle möglichen Massnahmen rasch umgesetzt werden, damit die Bevölkerung möglichst keiner Lärmbelastung ausgesetzt ist. Dabei muss der Fokus auf einer Temporeduktion oder lärmarmen Belägen liegen. Erleichterungen dürfen nur in den absoluten Ausnahmefällen gewährt werden. Der Lärm muss zwingend an der Quelle reduziert werden.
Hauptbericht	3.2.4.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Luftschadstoffbelastung in städtischen Gebieten und entlang stark befahrener Strassen ist so schnell wie möglich zu reduzieren.	Wie bei Strassenlärm macht auch eine schlechte Luftqualität krank. Dass der technische Fortschritt dazu führen kann, dass die Luftqualität wieder besser werden könnte, ist unbestritten. Der technische Fortschritt wird aber durch die stetig zunehmende Anzahl von Fahrzeugen relativiert. Dies zeigt klar: die Anzahl Fahrzeuge muss reduziert werden.
Hauptbericht	3.3.2.	Erfasst von: Gian Waldvogel Der Modalsplit des öV ist auf 50% zu erhöhen und der Modalsplit des MIV auf 45% zu reduzieren.	Es braucht dringend ambitioniertere Ziele im Modalsplit des öV. Wie bereits mehrfach erwähnt, können die Spannungsfelder im Verkehr nicht gelöst werden, wenn der Anteil MIV auf den bestehenden Strassen weiterhin zunimmt. Es braucht eine Umlagerung auf flächeneffizientere Verkehrsmittel. Die Tendenz des MIV-Anteils muss nach unten zeigen; der Bypass stellt hierfür einen Kapazitätsausbau dar, welcher bei weitem nicht dem Ziel einer MIV-Reduktion entspricht. Hier braucht es griffigere Massnahmen, welche mittels Anreiz, aber auch mit Druck, die Abnahme des MIV bewirken.
Hauptbericht	3.3.3.	Erfasst von: Gian Waldvogel Es sind griffige Massnahmen zu realisieren, welche mehr Verkehrssicherheit bieten und so Unfällen entgegenwirken.	Temporeduktion ist eine der erfolgreichsten Massnahmen, um gegen Unfälle im Verkehr vorzugehen und Unfallschwerpunkte zu reduzieren. Alle Verkehrsteilnehmende müssen sich auf den Strassen sicher fühlen, dies bedeutet für den Fuss- und Veloverkehr genügend Platz, welcher vom übrigen Strassenverkehr möglichst getrennt zu führen ist. Wir begrüssen, dass auch das subjektive Sicherheitsgefühl (z.B. bei Unterführungen im Dunkeln) Raum im Agglomerationsprogramm erhält.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	3.3.4.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Bedeutung des Mobilitätsmanagements ist weiter voranzutreiben und mehr Verbindlichkeit zu schaffen. Bei grossen Bauprojekten und verkehrsintensiven Gebieten sind zwingend Mobilitätskonzepte zu erstellen	Das Umdenken im Bereich Verkehr hat viel mit Sensibilisierung zu tun. Es ist wichtig, dass grosse Unternehmen und verkehrsintensive Gebiete über Verkehrsalternativen informiert sind und mittels Mobilitätskonzept eine Veränderung des Verkehrsverhaltens erreicht werden kann.
Hauptbericht	3.3.5.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern in Betrieb genommene Dosier-stellen sind weiter auszubauen, sofern sinnvoll. Dabei steht eine zuverlässige Reisezeit des öV im Vordergrund.	Die Zuverlässigkeit des öV ist das wichtigste Mittel, um die Verlagerung vom MIV auf den öV zu erreichen. Sobald die Reisezeit im öV besser ist, als mit dem MIV, wird sich auch der Modalsplit des öV verbessern. Wenn Dosieranlagen die Zuverlässigkeit des öV steigern, sind diese weiter auszubauen. Ansonsten sind weitere Massnahmen zur Busbeschleunigung/Busbevorzugung zu prüfen.
Hauptbericht	3.3.6.	Erfasst von: Gian Waldvogel Der Kanton ist verpflichtet, für den Kanton umfassende Daten zu den Treibhausgasemissionen zu erheben	Der Kanton Luzern braucht eigene Daten betreffend Treibhausgase, um deutlich aufzuzeigen, welcher Bereich welche Emissionen zu verantworten hat. Hier nur auf den CH-Durchschnitt abzustellen, wird dem Bereich Energie und Klima nicht gerecht.
Hauptbericht	3.3.6.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr sind auf die Hälfte zu reduzieren.	Der grösste Anteil der Verkehrsemissionen stammt aus dem Strassenverkehr, genauer von den Personewagen. Hier muss der Kanton die Massnahmen ansetzen, da in diesem Bereich breite Möglichkeiten bestehen, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.
Hauptbericht	3.4.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Der Kanton hat alles möglich zu unter-nehmen, damit der DBL sobald wie möglich realisiert werden kann.	Die Kapazitätsgrenze im Bahnknoten Luzern ist erreicht. Um die Kapazität der Bahn im Kan-ton und im Fernverkehrsangebot ausbauen zu können, braucht es zwingend den DBL.
Hauptbericht	3.4.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Das RBus-System ist weiter voranzutreiben.	Um die Kapazität im strassengebundenen öV auszubauen, ist der Ausbau des RBus notwendig, da diese rund 30% mehr Platz bieten.
Hauptbericht	3.4.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Zuverlässigkeit im strassengebundenen öV ist rascher voranzutreiben	Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV ist die grösste Schwachstelle im Kanton. Hierfür brauchen wir eigenständige Busspuren und weitere Busbeschleunigungs- und Busbevorzugungsmassnahmen, vor allem in der Stadt Luzern. Steigt die Zuverlässigkeit, wird auch die Nachfrage und Zufriedenheit erhöht.
Hauptbericht	3.5.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Der Anzahl MIV, welcher über die Seebrücke fährt, muss reduziert werden	Der Platz auf der Seebrücke ist eingeschränkt, ein Kapazitätsausbau ist weder möglich noch sinnvoll, sodass flächeneffizienten Verkehrsmitteln den Vorrang gegeben werden muss. Pro Fahrbahn braucht es eine Busspur.
Hauptbericht	3.5.3.	Erfasst von: Gian Waldvogel Aufgrund des prognostizierten MIV-Wachstums sind zwingend nur noch Massnahmen zu realisieren, welche keinen Ausbau des MIV bedeuten.	Die Zunahme des MIV führt dazu, dass das Strassennetz immer öfters überlastet ist und längere Stau-Zeiträume auftreten. Um diese Überbelastung reduzieren zu können, ist kein MIV-Kapazitätsausbau zu realisieren, sondern die Verlagerung des MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel. Mehr Strassen = mehr Verkehr. Nur so können alle Verkehrsmittel auf den bestehenden Strassennetz von zuverlässig von A nach B kommen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	3.5.4.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Parkplatzbewirtschaftung ist dahingehend zu planen, dass Parkplätze in der Stadt Luzern reduziert werden, allenfalls sind weitere Sammelparkplätze wie P&R zu prüfen.	Gerade die Stadt Luzern ist von einem starken Verkehrsaufkommen geplagt, der Lärm und die schlechte Luftqualität nimmt zu. Öffentliche Parkplätze sind, wenn absolut notwendig, dezentral und gut mit dem öV erschlossen, zu planen. Dasselbe gilt für Reiseccars.
Hauptbericht	3.5.4.	Erfasst von: Gian Waldvogel 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. In früheren Agglomerationsprogrammen 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 des MIV zugunsten von Velo- und Businfrastrukturen reduziert werden.
Hauptbericht	3.6.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Der Modalsplit des Veloverkehrs ist zu verdoppeln.	Das Velo als Verkehrsmittel ist ökologisch und sehr flächeneffizient. Gerade innerhalb der Stadt Luzern und in der Agglomeration sind alle Gebiete in kurzer Zeit mit dem Velo erreichbar. Dies ist mit sicheren Velorouten weiter auszubauen.
Hauptbericht	3.6.5.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist dahingehend anzupassen, dass die Aufenthaltsqualität und sichere sowie direkte Fussverbindungen ausgebaut werden. In den verkehrsberuhigten Zonen ist zusätzlich zu Tempo30 der Durchgangsverkehr zu verhindern.	Begegnungs- und Fussgängerzonen sowie Tempo30-Zonen sind erfolgreiche Mittel, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und sichere sowie direkte Fussverbindungen zu schaffen. Bei der Interessenabwägung hin zu Tempo30 muss einer guten Aufenthaltsqualität und direkten Fusswegen gegenüber dem MIV den Vorrang gegeben werden. Durchgangsverkehr durch verkehrsberuhigte Zonen ist ein Widerspruch. Direkte Verbindungen oder in Stosszeiten der Stau auf den Hauptverkehrsachsen führt zu Durchgangsverkehr durch Quartiere. Dieser Durchgangsverkehr ist zu verhindern: für die Lebensqualität, die Verkehrssicherheit und die Förderung von Fuss- und Veloverkehr.
Hauptbericht	4.3.	Erfasst von: Gian Waldvogel Begrüssen wir.	Wir sind mit den Entwicklungszielen, vor allem im Kern- und Kernergänzungsraum sehr zufrieden und erhoffen uns mit diesem Zielbild einen Paradigmenwechsel hin zu Gesamtverkehrslösung, welches den flächeneffizienten Verkehr, eine niedrige Lärmbelastung und die Verkehrssicherheit hoch gewichtet.
Hauptbericht	4.3.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel zu ergänzen: ... "weist der Kernraum eine gute «Durchlässigkeit» insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr auf".	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.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	4.5.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Zielsetzung des MIV-Anteils ist auf max. 45% zu reduzieren.	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.
Hauptbericht	5.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Es sind Massnahmen zu treffen, damit Schleichverkehr und Umfahrvverkehr in Quartieren der Stadt Luzern vermieden wird.	Um Staus auf Hauptachsen zu umgehen, wird vermehrt auf Quartierstrassen ausgewichen. Dies führt dazu, dass der öV nicht mehr zuverlässig ist und dass die Anwohnenden mit einer steigenden Lärm- und Luftbelastung umgehen müssen, was nicht zu dulden ist. Betroffene Strassenabschnitte müssen so reguliert werden, dass nur Anwohnende passieren können (zumindest während den Spitzenzeiten).
Hauptbericht	5.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Es sind Massnahmen zu prüfen, um den zunehmenden Fuss- und Veloverkehr im Xylophonweg zu organisieren.	Bereits heute ist die Kapazität im Xylophonweg während den Wochenenden und den Stosszeiten eingeschränkt. Mit Blick auf die Inbetriebnahme des Verwaltungsgebäudes am Seetalplatz muss proaktiv eine Gesamtlösung gefunden werden, damit das Verwaltungsgebäude nicht mit dem MIV angesteuert wird, sondern mit dem öV, Velo- und Fussverkehr.
Hauptbericht	5.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Alle 6 Ziele im Abschnitt Fuss- und Veloverkehr sind in den Bereich „verbleibender Handlungsbedarf“ einzuteilen.	Alle 6 Ziele im Abschnitt Fuss- und Veloverkehr sind unerreicht. Daher müssen sie im verbleibenden Handlungsbedarf eingeteilt werden. Der ganze Kanton hat massiven Handlungsbedarf, denn es gibt heute kaum Veloverbindungen die den geforderten Sicherheits-Standards entsprechen.
Hauptbericht	5.2.	Erfasst von: Gian Waldvogel Alle 6 Ziele aus dem Kernraum für den Fuss- und Veloverkehr sind auch als Ziele und als verbleibender Handlungsbedarf im Kernergänzungsraum aufzuführen.	Begründung für Ziel: Das Veloweggesetz fordert sichere, attraktive und durchgängige Velowege. Nicht nur auf einzelnen Relationen oder nur im Kernraum. Begründung für verbleibender Handlungsbedarf: Alle diese 6 Ziele im Abschnitt Fuss- und Veloverkehr sind unerreicht. Daher müssen sie im verbleibenden Handlungsbedarf eingeteilt werden. Der ganze Kanton hat massiven Handlungsbedarf, denn es gibt heute kaum Veloverbindungen, die den geforderten Sicherheits-Standards entsprechen.
Hauptbericht	5.3.	Erfasst von: Gian Waldvogel Alle 6 Ziele aus dem Kernraum für den Fuss- und Veloverkehr sind auch als Ziele und als verbleibender Handlungsbedarf im agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion aufzuführen.	Begründung für Ziel: Das Veloweggesetz fordert sichere, attraktive und durchgängige Velowege. Nicht nur auf einzelnen Relationen oder nur im Kernraum. Begründung für verbleibender Handlungsbedarf: Alle diese 6 Ziele im Abschnitt Fuss- und Veloverkehr sind unerreicht. Daher müssen sie im verbleibenden Handlungsbedarf eingeteilt werden. Der ganze Kanton hat massiven Handlungsbedarf, denn es gibt heute kaum Veloverbindungen, die den geforderten Sicherheits-Standards entsprechen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	5.4.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Das Ziel ist anzupassen gemäss Veloweggesetz (Bund): sichere, attraktive und durchgehende Velowege.</p> <p>Alle 6 Ziele aus dem Kernraum für den Fuss- und Veloverkehr sind auch als Ziele und als verbleibender Handlungsbedarf im Agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion auf-zuführen.</p>	<p>Der ländliche Raum hat die gleichen gesetzlichen Vorgaben des Bundes einzuhalten wie die anderen Regionen. Sonst entspricht dies einer Diskriminierung der Anwohner*innen dieser Regionen. Das jetzt beschriebenen Ziel „Halten der bestehenden Infrastruktur“ ist schwer nachvollziehbar und muss korrigiert werden.</p> <p>Begründung für Ziel: Das Veloweggesetz fordert sichere, attraktive und durchgängige Velowege. Nicht nur auf einzelnen Relationen oder nur im Kernraum. Begründung für verbleibender Handlungsbedarf: Alle diese 6 Ziele im Abschnitt Fuss- und Veloverkehr sind unerreicht. Daher müssen sie im verbleibenden Handlungsbedarf eingeteilt werden. Der ganze Kanton hat massiven Handlungsbedarf, denn es gibt heute kaum Veloverbindungen, die den geforderten Sicherheits-Standards entsprechen.</p>
Hauptbericht	6.2.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Jedes Projekt, welches den Verkehrsfluss intensiviert, muss ein Mobilitätskonzept vorweisen.</p>	<p>So hätte beispielsweise das Dekret über die Weiterentwicklung der Kantonsschule Sursee ein Mobilitätskonzept vorweisen müssen, da aufgrund des Ausbaus mehr Verkehrsteilnehmende zu Spitzenzeiten unterwegs sein werden.</p>
Hauptbericht	6.2.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Beim geplanten Kantonsspital Sursee ist beim Mobilitätskonzept der Fokus auch auf die Sensibilisierung der Mitarbeitenden zu setzen, mit der Frage, wie die Arbeitnehmenden zur Arbeit kommen.</p>	<p>Ein Spital mit vielen Mitarbeitenden und Besuchenden führt zu einem grossen Verkehrs-aufkommen. Mit dem Mobilitätskonzept muss vor allem auch die Sensibilisierung gestärkt werden, damit die Mitarbeitenden gar nicht mit dem MIV zur Arbeit kommen. Dieses Verhalten wird unter anderem gefördert, wenn nicht zu viele PP geplant werden und eine regelmässige Bus-Bahn-Verbindung gewährleistet wird.</p>
Hauptbericht	6.3.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Beim Sempachersee ist die Besucherlenkung dahingehend zu verstehen, dass die Anreise primär mit dem öV anzustreben ist. Die Parkplatzbewirtschaftung darf keinen Kapazitätsausbau der PP rund um den Sempachersee bedeuten.</p>	<p>Der Sempachersee wird mehrheitlich mit dem MIV besucht. Vor allem am Wochenende sind die vorhandenen PP überfüllt oder es wird wild geparkt. Wir erwarten vom Kanton, dass er sich einsetzt, dass auch im Freizeitverkehr, der öV vermehrt genutzt und nicht weiter auf den MIV gesetzt wird. Neben dem Arbeitsverkehr muss auch der Freizeitverkehr verstärkt ohne MIV bewältigt werden.</p>
Hauptbericht	6.4.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Die Gesamtverkehrslösung rund um den DBL ist so zu lösen, damit kein zusätzlicher Schleichverkehr entsteht.</p>	<p>Grundsätzlich finden wir die aufwärtskompatible Gesamtverkehrslösung im Umfeld des DBL gelungen. Es stellt eine Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr dar, steigert die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV und trägt zur Verkehrssicherheit bei. Mittels flankierenden Massnahmen muss aber sichergestellt werden können, dass der MIV nicht auf Quartierstrassen ausweicht.</p>



Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	6.4.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Die geplanten Massnahmen vor, während und nach der Bauphase des DBL sind wie angedacht voranzutreiben, wobei zusätzliche aufwärtskompatible Massnahmen für den DBL zu prüfen sind.</p>	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, dass nicht weitere flankierende Massnahmen in die A-Liste aufgenommen wurden. Diese Massnahmen für das Projekt DBL sind sehr knapp bemessen und fallen teilweise sogar mit dem Bau des DBL zusammen. Eine vorausschauende Planung wird damit deutlich erschwert. Damit die Verbindlichkeit und das Vertrauen in das Projekt DBL gestärkt wird, müssen die flankierenden Massnahmen, welche den Bau und die anschliessende Inbetriebnahme des DBL begleiten, besser priorisiert werden. 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 der-einst Realität.</p>
Hauptbericht	6.4.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Die durchgehende Busspur zwischen Kriens und Ebikon ist prioritär zu realisieren/vorzuziehen.</p>	<p>Die durchgehende Busspur zwischen Kriens und Ebikon ist zwingend vorzuziehen und sollte nicht erst mit oder nach dem DBL umgesetzt werden. Die durchgehende Busspur ist zentral für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement und vor allem für einen zuverlässigen öV. Solange der strassengebundene öV mit dem restlichen Verkehr geführt wird, ist keine Verbesserung der Zuverlässigkeit absehbar.</p>
Hauptbericht	6.4.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Das Mobilitätswachstum im Raum Sursee darf nicht mit einer Kapazitätserweiterung aufgefasst werden.</p>	<p>Es wird auf Seite 104 klar festgehalten, dass im Zentrum des Projekts Optimierung Gesamt-verkehr Sursee nicht der Ausbau der Verkehrskapazität durch neue Strassen steht, sondern die Optimierung der bestehenden Infrastruktur mit intelligenter Steuerung und Bewirtschaftung des Verkehrs. Dies finden wir richtig und ist weiterzuverfolgen. Wir sind überzeugt, dass es im Raum Sursee zusätzliche Massnahmen braucht, damit der Umstieg auf flächeneffiziente Verkehrsmittel funktioniert.</p>
Hauptbericht	6.4.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Bei der Gestaltung von siedlungsverträglichen und klimaangepassten Strassenräumen innerorts muss die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Bevölkerung im Vordergrund stehen.</p>	<p>Analog zur Initiative „Attraktive Zentren“ der GRÜNEN Luzern ist der Fokus bei siedlungsver-träglichen Ortszentren oder Strassenräumen darauf zu achten, dass ein Raum geschaffen wird, welche für alle Beteiligten Platz bietet und die Lebensqualität im Fokus steht. Es braucht einen Paradigmenwechsel, weg von Strassen nur für den MIV, hin zu einem Strassen-raum für alle.</p>
Hauptbericht	6.5.	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Die Buspriorisierung muss allerhöchste Priorität haben.</p>	<p>Für die Zuverlässigkeit und das Vertrauen in den öV ist es wichtig, dass der strassengebundene öV in dichten Gebieten bevorzugt wird und so der öV auch schneller als der MIV ist. Dies ist die Hauptvoraussetzung, damit eine Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel möglich wird. Eine Erhöhung der Takte des strassengebundenen öV macht nur Sinn, wenn diese auch zuverlässig fahren und nicht im Stau stehen.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	6.6.	Erfasst von: Gian Waldvogel Auf den Bypass und die Reussportbrücke ist zu verzichten.	Sowohl der Bypass wie auch eine mögliche Reussportbrücke verstärken die Nutzung des MIV und stehen im Widerspruch zu den Modalsplit-Zielen, welche vorliegend formuliert werden. Die Kapazitätsausbau-Projekte führen keineswegs zu einer siedlungsverträglichen Lenkung, sondern wird zu Mehrbelastung der untergeordneten Kantons- und Gemeindestrassenabschnitte in den Luzerner Quartieren führen. Eine Abkehr von der nachfrageorientierten Verkehrsplanung hin zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung ist zwingend notwendig. Zudem sind der Bypass und die Reussportbrücke im Gesamtverkehrssystem nicht mit den 4 V's aus dem Projekt ZuMoLu vereinbar. Die Gesamtverkehrslösung muss auf den bestehenden Flächen möglich sein, ansonsten das Mobilitätsverhalten nicht verändert werden kann. Es ist nicht plausibel, weshalb die Reussportbrücke im APLU aufgenommen werden muss. Das APLU vermittelt den Eindruck, als ob die Reussportbrücke als unumstritten und fest eingeplant betrachtet wird. Dies widerspricht jedoch sowohl dem Willen der Bevölkerung als auch einer vorausschauenden und nachhaltigen Planung.
Hauptbericht	6.6.	Erfasst von: Gian Waldvogel Landschaftsräume und die touristischen Eingangstore sind nur bedingt mit dem MIV zu erschliessen. Im Vordergrund stehen der Ausbau des ÖV und eine dahingehende Kommunikation an die Nutzenden.	Neben dem Arbeitsverkehr führt der Freizeitverkehr zu grossen Treibhausgasemissionen, welche zu reduzieren sind. Indem Sammelplatzplätze zur Verfügung gestellt werden, wird sich das Mobilitätsverhalten nicht ändern; es braucht im Freizeitverkehr griffige Massnahmen. Diese müssen transparent kommuniziert werden.
Hauptbericht	6.6.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Umsetzung des Projekts ZuMoLu ist weiter voranzutreiben.	Das System der 4 V's (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen) muss im Vordergrund stehen, sodass in einem ersten Schritt der Verkehr gar nicht entsteht.
Hauptbericht	6.7.	Erfasst von: Gian Waldvogel Velowege sind unabhängig von Kantonsstrassen zu realisieren.	Bei der Realisierung des Radroutenkonzepts sind wir im Kanton nicht auf Kurs. Um endlich sichere und direkte Velorouten im ganzen Kanton zu gewährleisten, sind Velowege unabhängig und prioritär von einem möglichen Strassenbauprojekt zu realisieren.
Hauptbericht	6.7.	Erfasst von: Gian Waldvogel Die FVV-Massnahmen sind gegenüber den MIV-Ausbauprojekten für die 6. Generation zu priorisieren.	Wir bedauern den Verzicht auf die Integration von Massnahmen aus der kantonalen Velo-netzplanung im vorliegenden Programm. Für uns ist fraglich, ob das Agglomerationsprogramm 6. Generation nicht bereits jetzt überladen ist, weswegen eine Priorisierung vorzunehmen ist.
Hauptbericht	6.7.	Erfasst von: Gian Waldvogel Wir unterstützen die Verdoppelung des Veloanteils durch eine Veloinfrastruktur für alle. Dazu müssen jedoch nicht nur kleinere Schwachstellen behoben werden und ein Velovorzugs- sowie Hauptroutennetz erstellt werden. Es braucht sichere, attraktive und durchgängige Velowege von der Quelle bis zum Ziel.	Mehr Wege mit dem Velo sind gut für die Gesellschaft (Lärm, Sicherheit, Klima, Flächeneffizienz) und für die Velofahrenden (Bewegung, Effizient). Nur wenn mehr Menschen sich getrauen Velo zu fahren, ist eine Verdoppelung realistisch.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	6.9.	Erfasst von: Gian Waldvogel Den Massnahmen zum Thema Verkehrssicherheit ist mehr Beachtung zu schenken.	Gerade die Temporeduktion ist eine wichtige Massnahme, um den Verkehr sicherer zu gestalten. Aus diesem Grund sind wir überzeugt, dass das Thema Verkehrssicherheit auch im Planungsbericht Tempo30 einen grösseren Stellenwert erhalten sollte. Dank verkehrsberuhigenden Massnahmen erreichen wir ein grösseres subjektives Sicherheitsgefühl im Fuss- und Veloverkehr und können gleichzeitig auch die Anzahl Unfälle reduzieren.
Hauptbericht	6.9.	Erfasst von: Gian Waldvogel Wir unterstützen die Massnahmen für mehr Sicherheit für Velofahrende. Die verkehrsberuhigten Zonen sollen vom Durchgangsverkehr befreit werden.	Verkehrsberuhigte Zonen mit Durchgangsverkehr sind nicht verkehrsberuhigt.
Hauptbericht	6.10.	Erfasst von: Gian Waldvogel Wir sind grundsätzlich mit der Synthese Gesamtstrategie Verkehr einverstanden und begrüssen vor allem die Aspekte zur Verkehrssicherheit, Siedlungsverträglichkeit, Lärm- und Luftbelastung etc. Auf den Bypass und die Reussportbrücke ist zu verzichten.	Die aufgezeigten Massnahmen sind notwendig, um ohne zusätzlichen Kapazitätsausbau den Verkehr mit den bestehenden Infrastrukturen zu gewährleisten. Die Reussportbrücke ist zwar nicht explizit im Text genannt, jedoch ist auf der Karte am Standort eine Markierung „Engpässe an HLW Anschlüssen beseitigen/ Schnittfläche HLS- HVS optimieren“. Sollte dies an diesem Standort in Zusammenhang mit der Reussportbrücke stehen, beantragen wir die Entfernung der Markierung, da die Synthese Gesamtverkehr explizit ohne Reussportbrücke angedacht ist.
Hauptbericht	7.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Unterschiedliche Zeiträume des Bauprogrammes und des APLU 5G sind verständlicher darzulegen.	Das Bauprogramm ist nicht kongruent mit dem APLU 5G (von den Horizonten und Zeitachsen).
Hauptbericht	7.1.	Erfasst von: Gian Waldvogel Im Hinblick auf die Bauphase des DBL müssen die Umsetzungshorizonte und Abhängigkeiten der Massnahmen nochmals diskutiert werden. Es braucht daher eine neue, ausgewogene Betrachtung der Massnahmen.	Einige Massnahmen werden dem DBL-Umfeld zugeordnet, obwohl sie unabhängig davon realisiert werden können. Gleichzeitig gibt es Projekte, die mit dem Bau des DBL zusammenhängen, obwohl deren frühere Umsetzung zur Bewältigung des Verkehrs dringender erforderlich wäre.
Massnahmenblätter	GV-1.3-5B	Erfasst von: Gian Waldvogel In den A-Horizont verschieben.	Die Massnahme GV-1.3-5B bildet ein zentrales Element der durchgehenden Busspur von Kriens nach Ebikon. Im Hinblick auf eine vorausschauende Planung ist die frühzeitige Umsetzung dieser Busspur von entscheidender Bedeutung, um ein geordnetes und nachhaltiges Verkehrsmanagement sicherzustellen. Des Weiteren befindet sich die Massnahme im B-Topf des aktuellen Bauprogramms. Eine Realisierung ist daher zwischen 2027 und 2030 angedacht. Eine Verschiebung der Massnahme in den A-Horizont ist daher sinnvoll und zielführend.
Massnahmenblätter	GV-1.6-5B	Erfasst von: Gian Waldvogel Die Realisierung eines Veloweges auf der Bundesstrasse ist prioritär umzusetzen.	Wir begrüssen die angedachten Massnahmen. Da die Situation für den Veloverkehr auf der Bundesstrasse unbefriedigend ist und ein Sicherheitsrisiko darstellt, ist eine rasche Lösung dringlich zu realisieren. Der Platz für die Realisierung eines Veloweges ist vorhanden, sodass eine zeitnahe Umsetzung möglich ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Massnahmenblätter	GV-1.8-5C	Erfasst von: Gian Waldvogel In den B-Horizont verschieben.	Die Massnahme GV-1.8-5C ist Bestandteil der durchgehenden Busspur von Kriens nach Ebikon und ist daher vorzuziehen, damit eine zeitnahe Umsetzung der durchgehenden Busspur gewährleistet werden kann.
Massnahmenblätter	GV-1.12-5C	Erfasst von: Gian Waldvogel In den B-Horizont verschieben.	Die Massnahme GV-1.12-5C ist wichtig für die öV-Förderung und die Förderung des FVV. Daher sollte die Massnahme in den B-Horizont vorverschoben werden, damit im APLU 6G die Massnahme im A-Horizont eingeführt werden kann.
Massnahmenblätter	GV-1.13-5C	Erfasst von: Gian Waldvogel Auf den Ausbau der MIV-Infrastruktur ist zu verzichten, sofern diese vorgesehen ist. Stattdessen sollen zusätzliche Busspuren und Velowege sowie eine Priorisierung des öV bei den Lichtsignalanlagen realisiert werden.	Der öV und Veloverkehr müssen konsequent priorisiert werden.
Massnahmenblätter	GV-6.1-5C	Erfasst von: Gian Waldvogel In den B-Horizont verschieben.	Die Ringstrasse erfordert eine zeitnahe Lösung für die Verkehrsproblematiken. Daher ist die Massnahme im APLU 6G zwingend im A-Horizont vorzusehen.
Massnahmenblätter	GV-9.1-5B	Erfasst von: Gian Waldvogel In den A-Horizont verschieben.	Die Kantonsstrasse K 4 in Kriens ist im Abschnitt Zentrum (Hofmatt bis Busschleife) in den Spitzenstunden regelmässig überlastet. Es kommt zu längeren Rückstaus, die auch den öV behindern. Das bestehende Radverkehrsangebot im Zentrum entspricht nicht den aktuellen Normen und Bedürfnissen. Das Projekt ist prioritär zu behandeln.
Massnahmenblätter	GV-11.1-5C	Erfasst von: Gian Waldvogel In den B-Horizont verschieben.	Die vorliegende Massnahme ist ein zentrales Projekt zur Förderung der Busbevorzugung und somit entscheidend für die Stärkung des öV. Aus diesem Grund sollte die Massnahme in den B-Horizont der 5. Generation verschoben werden, um im APLU 6G im A-Horizont berücksichtigt werden zu können.
Massnahmenblätter	ÖV-7.8 und ÖV-7.9-5C	Erfasst von: Gian Waldvogel In den B-Horizont verschieben.	Die Ringstrasse erfordert eine zeitnahe Lösung für die Verkehrsproblematiken. Diese ist für die weitere Entwicklung des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Süd zentral. Daher ist die Massnahme im APLU 6G vorzusehen.
Massnahmenblätter	FVV-2.19-5A	Erfasst von: Gian Waldvogel Verbreiterung Xylophonweg auf 5 Meter: Reussinsel/Dammweg bis Nordpol.	Die derzeitige Sicherheitslage ist unbefriedigend, sowohl für Velofahrende als auch für Fussgänger*innen. Deshalb soll der Weg breiter gestaltet werden, damit er für den Langsamverkehr attraktiver wird.
Massnahmenblätter	FVV-5.2-5C	Erfasst von: Gian Waldvogel In den B-Horizont verschieben.	Die Ringstrasse erfordert zeitnahe Lösung für die Verkehrsproblematiken. Diese ist für die weitere Entwicklung des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Süd zentral. Daher ist die Massnahme im APLU 6G zwingend im A-Horizont einzubetten.
Massnahmenkarten		Keine Antwort	Keine Antwort