

Kanton Luzern

Agglomerationsprogramm Luzern 5. Generation

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Verabschiedet von den Regierungsräten Luzern und Schwyz am 27. Mai 2025

Inhalt

| | |
|--|---|
| Inhalt | 2 |
| 1. Ablauf der öffentlichen Mitwirkung und eingereichte Stellungnahmen..... | 3 |
| 2. Gesamteindruck | 4 |
| 3. Auswertungsprozess..... | 6 |
| 4. Schwerpunktthemen und Umgang damit | 6 |

1. Ablauf der öffentlichen Mitwirkung und eingereichte Stellungnahmen

Vom 3. August bis zum 1. Oktober 2024 hat der Kanton Luzern die digitale öffentliche Mitwirkung für das Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation (AP LU 5G) durchgeführt. Während dieser Mitwirkungsphase konnten sich alle Interessierten zum Entwurf des Agglomerationsprogramms äussern. Insgesamt sind 62 Eingaben mit 956 Anträgen/Rückmeldungen eingegangen. Die Teilnehmenden sind nachfolgend aufgeführt:

| Gemeinden / RET | Kantonale Fachstellen / Nachbarkantone | Parteien | Organisationen/Verbände / TU / Firmen | Private |
|-----------------------|--|--------------------------|---|-------------------|
| Gemeinde Buchrain | Kanton Luzern, Dienststelle Iawa | Die Mitte Emmen | ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband | 13 Privatpersonen |
| Gemeinde Dierikon | Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung | Die Mitte Kanton Luzern | Automobil Club der Schweiz | |
| Gemeinde Emmen | Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung | FDP.Die Liberalen Luzern | BirdLife Luzern | |
| Gemeinde Gisikon | Kanton Zug, Amt für Raum und Verkehr | GLP | KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern | |
| Gemeinde Horw | Verkehrsverbund Luzern (VVL) | Grüne Ebikon | Komitee BypassPLUS | |
| Gemeinde Inwil | | Grüne Kanton Luzern | Pro Halbinsel Horw | |
| Gemeinde Malters | | SP Kanton Luzern | Pro Natura Luzern | |
| Gemeinde Meggen | | SVP Kanton Luzern | Pro Velo Luzern | |
| Gemeinde Oberkirch | | | Touring Club Schweiz, Sektion Waldstätte | |
| Gemeinde Rothenburg | | | VCS Luzern | |
| Gemeinde Schenkon | | | Verein IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz | |
| Gemeinde Vitznau | | | WWF Luzern | |
| Stadt Kriens | | | Schweizerische Südostbahn AG | |
| Stadt Luzern | | | zb Zentralbahn AG | |
| Stadt Sursee | | | CKW AG | |
| Bezirk Küssnacht | | | | |
| RET LuzernPlus | | | | |
| RET Sursee-Mittelland | | | | |

2. Gesamteindruck

Von den 62 Teilnehmenden haben 35 an der im E-Mitwirkungstool vorhandene Umfrage teilgenommen. Nachfolgend ist die grafische Zusammenfassung der entsprechenden Antworten einerseits der teilnehmenden Gemeinden, RETs, Nachbarkantone und VVL (Abbildung 1) und andererseits der weiteren Teilnehmenden (Abbildung 2) ersichtlich:

Abbildung 1: Auswertung Gesamteindruck Entwurf AP LU 5G – Rückmeldung Behörden (Anzahl: 15)

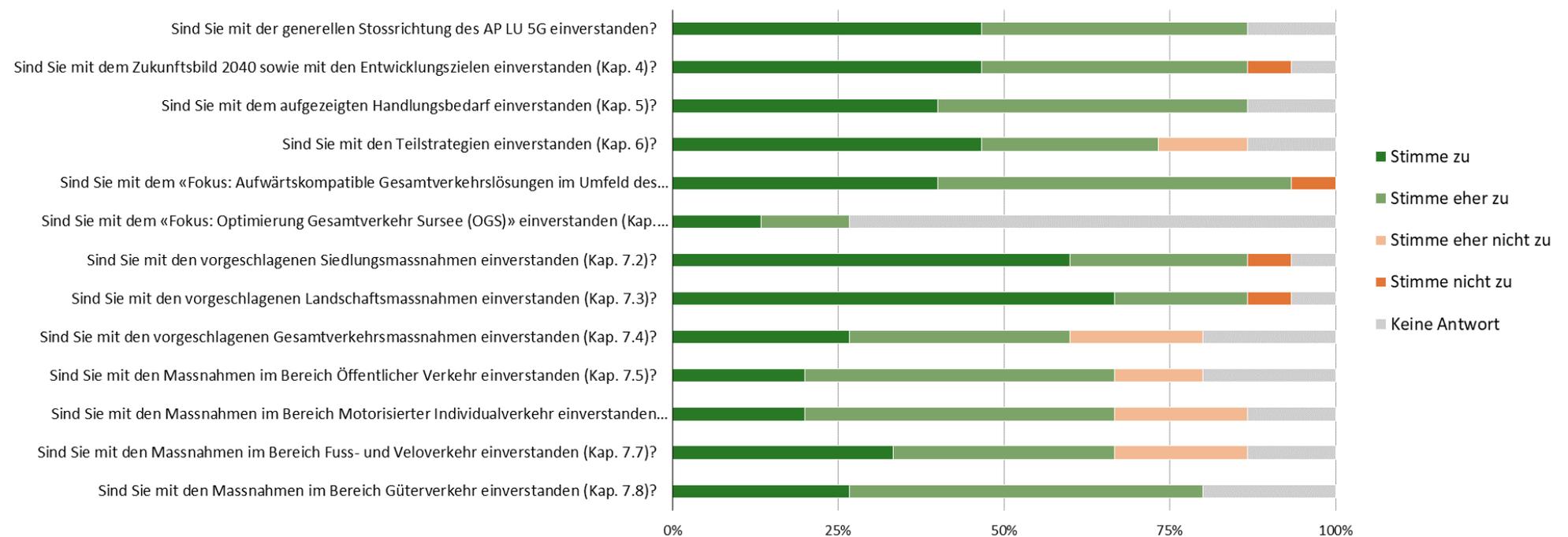
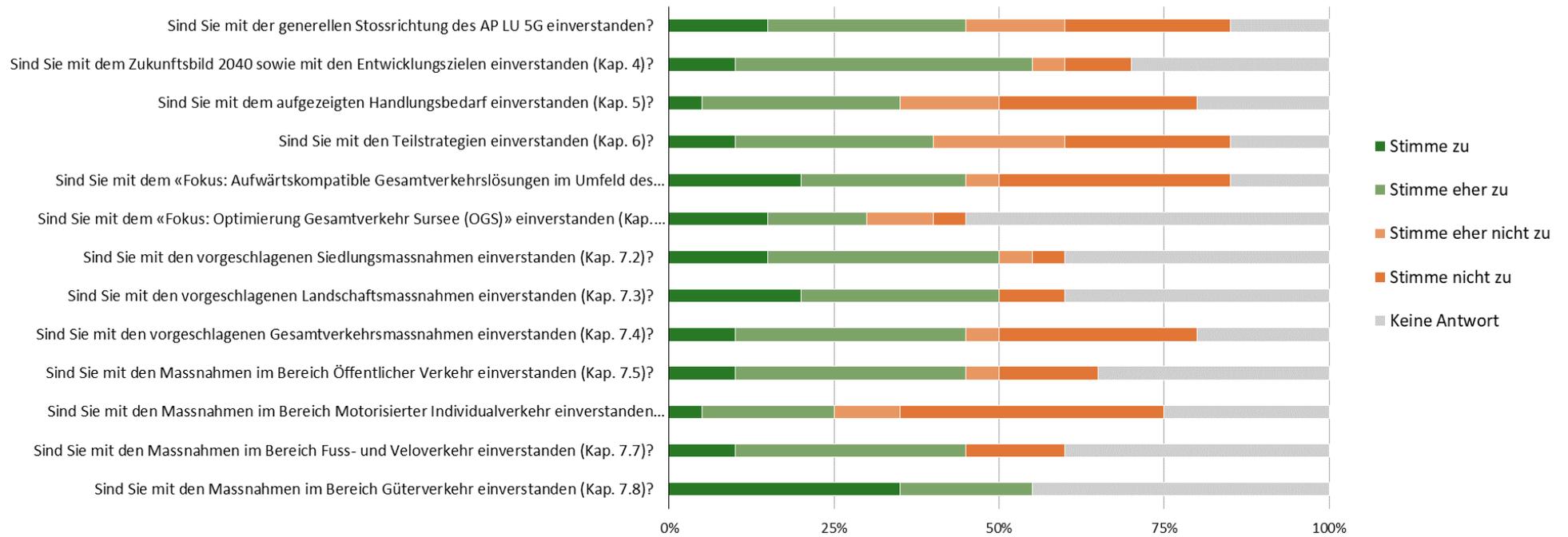


Abbildung 2: Auswertung Gesamteindruck Entwurf AP LU 5G – Rückmeldung weiterer Teilnehmenden (Anzahl: 20)



3. Auswertungsprozess

Im Nachgang zur öffentlichen Mitwirkung wurden sämtliche 956 Anträge geprüft und ausgewertet; teilweise wurden weiterführende fachliche Abklärungen vorgenommen. Im nachfolgenden Kapitel 4 werden die Schwerpunktthemen und der Umgang damit behandelt. Auf spezifische Einzelanträge und -voten, insbesondere auf solche, die zu keinen oder nur zur Detailanpassungen im Agglomerationsprogramm führten, wird im vorliegenden zusammenfassenden Mitwirkungsbericht nicht eingegangen.

4. Schwerpunktthemen und Umgang damit

▪ Priorisierung von Massnahmen

Verschiedene Mitwirkende haben auf die Dringlichkeit von verschiedenen Massnahmen z.B. im Umfeld des Bahnhofs Luzern, auf der Achse der durchgehenden Busspur oder im Raum Sursee hingewiesen und entsprechende Anträge zur Priorisierung dieser Vorhaben eingereicht. Teilweise gab es dazu auch kontroverse Haltungen. Nachfolgend sind die wichtigsten Punkte und der Umgang damit aufgeführt:

1) Bauphase DBL, aufwärtskompatible Massnahmen für Bypass und DBL

Gemäss Anträgen von VVL, Grüne und SP Kanton Luzern müssen im Hinblick auf die Bauphase des DBL/Tiefbahnhofs die Umsetzungshorizonte und Abhängigkeiten der Massnahmen nochmals diskutiert werden. Es bedarf daher einer neuen, ausgewogenen Betrachtung der Massnahmen.

Gemäss LuzernPlus, separaten Anträgen von Gemeinden und VVL ist es bedauerlich, dass nicht weitere Massnahmen in die A-Liste aufgenommen wurden. Die flankierenden Massnahmen für das Jahrhundertprojekt DBL sind zeitlich sehr knapp bemessen und fallen teilweise sogar mit dem Bau des DBL und des Bypass zusammen. Eine vorausschauende Planung wird damit deutlich erschwert. Die Rückstufung von Massnahmen in den Topf C darf nicht zu einem Planungsunterbruch führen.

Gemäss Grüne und SP Kanton Luzern sind aufwärtskompatible Massnahmen zum DBL vorzuziehen bzw. in die A-Liste aufzunehmen.

⇒ *Bei den Massnahmen im Umfeld des DBL inkl. durchgehende Busspur handelt es sich um eine strategische Planung, welche mehrere Projekte beinhaltet, die untereinander abgestimmt sind. Die entsprechende Planung wird aktuell im «Masterplan Raum Bahnhof Luzern» vertieft. Bei der Einteilung der verschiedenen Massnahmen in die Horizonte des AP wurden der Reifegrad und die verschiedenen Abhängigkeiten einbezogen. Massgebend ist zudem der AFP.*

⇒ *Nicht infrastrukturelle Kurzfristmassnahmen in Zusammenhang mit der durchgehenden Busspur oder zum Thema Busbevorzugung können – abgestimmt zwischen Gemeinden und Kanton – unabhängig vom AP umgesetzt werden. Die Prüfung solcher Massnahmen wird im AP LU 5G in der Teilstrategie ÖV und im Kap. 8 «Ausblick» ergänzt.*

2) Durchgehende Busspur, z.T. kontroverse Haltungen

Gemäss Antrag von LuzernPlus, separaten Anträgen von Gemeinden sowie Anträgen von VVL, Grüne, GLP und SP Kanton Luzern und Umweltverbänden ist die durchgehende Busspur zwischen Kriens und Ebikon zwingend vorzuziehen und sollte nicht erst mit oder nach den beiden Grossprojekten DBL und Bypass umgesetzt werden. Die durchgehende Busspur ist zentral für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement und vor allem für einen zuverlässigen ÖV. Solange der Bus mit dem restlichen Verkehr geführt wird, ist keine Verbesserung der Zuverlässigkeit absehbar.

Ein Teil der mitwirkenden Parteien und Organisationen sind der Meinung, dass die durchgehende Busspur nach dem DBL realisiert werden soll.

⇒ *Die Buspriorisierung stellt eine strategische Stossrichtung im Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation dar («ÖV-3 Buspriorisierung vorantreiben»). Bei der durchgehenden Busspur handelt es sich um ein hoch komplexes Vorhaben im städtischen Raum, welches verschiedene Abhängigkeiten (Verkehrsmanagement, Veloführung u.a.) aufweist. Die entsprechende Planung im Umfeld des DBL wird aktuell im «Masterplan Raum Bahnhof Luzern» vertieft. Bei der Einteilung der verschiedenen Massnahmen in die Horizonte des AP wurden der Reifegrad und die verschiedenen Abhängigkeiten einbezogen. Auf der Achse der durchgehenden Busspur wurden im AP LU 5G die Massnahmen «GV-1.1-5A K 17: Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse» und «GV-1.2-5A K 17: Luzern, Löwenplatz – Einm. K 2, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Löwenstrasse» als A-Massnahmen aufgenommen. Für die A-Liste sind ausreichend konkrete Vorprojekte inkl. Kostenschätzung notwendig. Massgebend ist zudem der AFP.*

⇒ *Nicht infrastrukturelle Kurzfristmassnahmen in Zusammenhang mit der durchgehenden Busspur oder zum Thema Busbevorzugung können – abgestimmt zwischen Gemeinden und Kanton – unabhängig vom AP umgesetzt werden. Die Prüfung solcher Massnahmen wird im AP LU 5G in der Teilstrategie ÖV und im Kap. 8 «Ausblick» ergänzt.*

2a) Luzern/Kriens, Einmündung Horwerstrasse (Eichhof) – Kupferhammer; Kupferhammer – Einmündung Eichwaldstrasse; Obergrundstrasse, Abschnitt Eichhof inkl. - Paulusplatz inkl. - Einm. Moosstrasse (auf Achse Durchgehende Busspur)

Gemäss Anträgen der Stadt Kriens und Umweltorganisationen sind die drei Massnahmen von der B- in die A-Liste zu verschieben. Die Massnahmen zur Förderung der Busbevorzugung sind zeitnah umzusetzen. Insbesondere zur Bauzeit des Bypass ist die Erreichbarkeit der Stadt Kriens mit ÖV sicherzustellen.

⇒ *Die Massnahmen sind Teil der durchgehenden Busspur. Siehe dazu auch obenstehende Antwort.*

2b) Kriens, Zentrum (auf Achse Durchgehende Busspur)

Gemäss Anträgen der Stadt Kriens, der Grünen Kanton Luzern und Umweltorganisationen ist die Massnahme von der B- in die A-Liste zu verschieben.

⇒ *Die Massnahme ist Teil der durchgehenden Busspur. Siehe dazu auch obenstehende Antwort. Zudem liegt das Betriebs- und Gestaltungskonzept noch nicht vor.*

2c) Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai (auf Achse Durchgehende Busspur)

Gemäss Antrag der Stadt Luzern, Antrag von LuzernPlus, separaten Anträgen von Gemeinden, VVL sowie Anträgen der Grünen und SP Kanton Luzern und Umweltorganisationen ist die Massnahme von der B- in die A-Liste zu verschieben: Die Massnahme bildet ein zentrales Element der durchgehenden Busspur von Kriens nach Ebikon. Im Hinblick auf eine vorausschauende Planung, insbesondere im Kontext des DBL und des Bypass, 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 des Agglomerationsprogramms 5. Generation ist daher sinnvoll und zielführend.

Gemäss Stadt Luzern ist zwingend vor Baubeginn Bypass notwendig, mindestens provisorische Busspurabschnitte zu realisieren.

⇒ *Die Massnahme ist Teil der durchgehenden Busspur. Siehe dazu auch obenstehende Antwort.*

2d) Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai (auf Achse Durchgehende Busspur) / Pilatusstrasse – Seebrücke (auf Achse Durchgehende Busspur)

Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden und VVL: Prüfung einer neuen Aufteilung der Massnahmen GV-1.3-5B K2: Luzern, Pilatusstrasse - Schweizerhofquai und GV-1.8-5C K2: Luzern, Pilatusstrasse - Seebrücke. Aus dem Massnahmenblatt geht nicht klar hervor, inwiefern sich die beiden Massnahmen unterscheiden. Daher beantragen wir eine erneute Prüfung, um die Massnahmen neu in die Kategorien "Relevant für die durchgehende Busspur" und "Relevant für die Koordination des Durchgangsbahnhofs" aufzuteilen. So kann sichergestellt werden, dass einer frühzeitigen Umsetzung der durchgehenden Busspur nichts im Wege steht.

⇒ *Bei der Massnahme GV-1.3-5B handelt es sich um eine Optimierung des Strassenraums im Abschnitt Pilatusstrasse – Schweizerhofquai (inkl. durchgehende Busbevorzugung). Die Massnahme GV-1.8-5C ist gedacht für die Weiterentwicklung der Durchmesserperrons in Fahrrichtung Norden in Koordination mit dem DBL, mit dem Ziel, dass die Durchmesserperrons direkt an die Kantonsstrasse anschliessen. Eine Aufteilung in "Relevant für die durchgehende Busspur" und "Relevant für die Koordination des Durchgangsbahnhofs" ist somit bereits vorgesehen.*

2e) Luzern, Haldenstrasse (auf Achse Durchgehende Busspur)

Gemäss Antrag von Pro Velo Luzern ist die Massnahme von der B- in die A-Liste zu verschieben.

⇒ *Diese Massnahme ist abhängig vom Verkehrsmanagementkonzept (Dosierung). Die Massnahme ist Teil der durchgehenden Busspur. Siehe dazu auch obenstehende Antwort.*

2f) Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (auf Achse Durchgehende Busspur)

Gemäss Anträgen von Pro Velo Luzern und Umweltorganisationen ist die Massnahme von der B- in die A-Liste zu verschieben.

- ⇒ *Für diese Massnahme ist zuerst eine Testplanung/begleitetes Verfahren notwendig. Die Massnahme ist Teil der durchgehenden Busspur. Siehe dazu auch obenstehende Antwort.*

2g) Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke

Gemäss Antrag der Stadt Luzern, Antrag von LuzernPlus, separaten Anträgen von Gemeinden, VVL sowie Anträgen der Grünen und SP Kanton Luzern ist die Massnahme von der C- in die B-Liste zu verschieben (gemäss Umweltorganisation in A-Liste).

Gemäss Stadt Luzern sind die Durchmesserkannten in Kombination mit den Busspuren Richtung Norden bereits im B-Horizont umzusetzen.

- ⇒ *Diese Massnahme ist gedacht für die Weiterentwicklung der Durchmesserperrens in Fahrrihtung Norden in Koordination mit dem DBL, mit dem Ziel, dass die Durchmesserperrens direkt an die Kantonsstrasse anschliessen. Aus heutiger Sicht kann diese Massnahme erst umgesetzt werden, wenn der DBL im Bereich Bahnhofplatz erstellt ist.*

3) Buchrain, Knoten K65/65c, z.T. kontroverse Haltung

Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden sowie VVL ist die Massnahme von der A- in die C-Liste zu verschieben. Die Standortgemeinde Buchrain hat bereits mehrfach deutlich gemacht, dass sie mit der kantonalen Planung nicht einverstanden ist. Sollte in den kommenden Jahren eine Annäherung der Parteien erfolgen, wäre eine direkte Verschiebung in den A-Horizont der 6. Generation durchaus denkbar.

Gemäss Gemeinde Inwil ist die Massnahme umgehend zu realisieren.

- ⇒ *Die Projektierung der Massnahme ist weit fortgeschritten. Die Massnahme soll deshalb wie im kant. Bauprogramm vorgesehen im A-Horizont umgesetzt werden. Die Massnahme ist nicht nur für die Gemeinde Buchrain, sondern auch für die Region von Bedeutung.*

4) Emmen, Sprengiplatz

Gemäss Antrag der Gemeinde ist Emmen ist die Massnahme von der C- in die A-Liste zu verschieben.

Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden, VVL sowie Anträgen der Grüne Kanton Luzern und Die Mitte Emmen ist die Massnahme von der C- in die B-Liste zu verschieben.

- ⇒ *Aufgrund der offenen Siedlungsplanung der Gemeinde Emmen ist eine Zuordnung in die Liste A nicht gegeben. Frühestmöglicher Baubeginn ist im B-Horizont. Aufgrund der Kostenobergrenze der A- und B-Liste verbleibt die Massnahme im AP LU 5G in der C-Liste. Bei genügender Reife kann die Massnahme im AP LU 6G direkt in die A-Liste aufgenommen werden.*

5) Emmen, Waldibrücke

Gemäss Antrag der Gemeinde ist Emmen ist die Massnahme von der B- in die A-Liste zu verschieben. Die Gemeinde ist bereits seit mehreren Jahren zusammen mit dem Kanton an der Planung des Bushubs Waldibrücke. Dass die Umsetzung dieser Massnahme nun erst im Zeithorizont B, Baubeginn 2032 - 2035 vorgesehen ist, wird vom Gemeinderat Emmen abgelehnt. Zur Förderung der Erreichbarkeit des ESP Seetalstrasse soll nach der Umgestaltung der Seetalstrasse, Abschnitt Emmen Dorf, die Buslinie 5 vom Seetalplatz nach Waldibrücke verlängert werden. Zudem soll nach der Verlegung der Rüeggisingerstrasse im Bereich des Flugplatzes eine Buslinie vom Gersag nach Waldibrücke führen. Ohne Bushub Waldibrücke sind die Verlängerungen dieser Buslinien nicht möglich, daher ist die Massnahme in den A-Horizont zu verschieben. Alternativ müssen provisorische Massnahmen realisiert werden, die die Verlängerung der Buslinien ermöglichen.

⇒ *Aktuell sind Provisorien für die Bushaltestellen in Planung. Diese sind zeitnah zwingend notwendig. Die entsprechende Umsetzung erfolgt über die Sammelrubriken in der Bauprogrammphase 2023-2026. Die Planung der definitiven Massnahme ist aufgrund Landerwerb usw. zeitintensiv. Der Baubeginn kann somit erst im B-Horizont des AP LU 5G erfolgen.*

6) Inwil, Ortsdurchfahrt

Gemäss Antrag der Gemeinde Inwil ist die Aufwertung der Ortsdurchfahrt gesamtheitlich zu betrachten. Da die Massnahme im direkten Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement (GV-3.1-5A) steht, ist die Massnahme von der B- in den A-Horizont zu verschieben.

⇒ *Die Planungsreife dieser Massnahme ist für eine Verschiebung in die A-Liste nicht gegeben. Die Zuordnung in die B-Liste ist zudem abgestimmt auf den AFP und auf die vorhandenen Mittel.*

7) Ringstrasse

Gemäss Antrag der Stadt Kriens sind die Massnahmen an der Ringstrasse von der C- in die A-Liste zu verschieben.

Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden, VVL sowie Anträgen der Grüne Kanton Luzern, Pro Halbinsel Horw und Umweltorganisationen ist die Massnahme von der C- in die B-Liste zu verschieben.

Die Gemeinde Horw erwartet, dass die DS vif die Planungsarbeiten unterbruchlos fortsetzt sowie eine Zusicherung, dass die Massnahme im AP LU 6 als A-Massnahme aufgenommen wird.

⇒ *In der Vernehmlassung zum Vorprojekt wurde ein offenes Mitwirkungsverfahren und die Koordination/Abstimmung mit dem Regelwerk Luzern Süd beantragt. In Absprache mit den Gemeinden und LuzernPlus wird der aktuelle Planungsstand verifiziert bzw. überarbeitet. Frühestmöglicher Baubeginn ist*

aufgrund der Planungsreife im B-Horizont. Aufgrund der Kostenobergrenze der A- und B-Liste verbleibt die Massnahme im AP LU 5G in der C-Liste. Bei genügender Reife kann die Massnahme im AP LU 6G direkt in die A-Liste aufgenommen werden.

8) Luzern, Kreuzstutz-Tschuopis

Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden, VVL sowie Anträgen der Grüne Kanton Luzern und Umweltorganisationen ist die Massnahme von der C- in die B-Liste zu verschieben: Die Massnahme ist ein zentrales Projekt zur Förderung der Busbevorzugung und somit entscheidend für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Aus diesem Grund sollte die Massnahme in den B-Horizont verschoben werden, um in der 6. Generation des Agglomerationsprogramms im A-Horizont berücksichtigt werden zu können.

⇒ *Abgestimmt mit der Stadt Luzern wurde diese Massnahme aufgrund der Kostenobergrenze der A- und B-Liste im AP LU 5G in die C-Liste eingeteilt. Bei genügender Reife kann die Massnahme im AP LU 6G direkt in die A-Liste aufgenommen werden.*

9) Sursee, Massnahme Münsterstrasse (OGV Sursee)

Gemäss Antrag der Stadt Sursee ist die Massnahmen von der B- in die A-Liste zu verschieben. Die heutige Gestaltung des Knotens ist mit der starken Entwicklung im Gebiet Münsterstrasse/Münster-Vorstadt nicht mehr zeitgemäss. Das Provisorium genügt den Ansprüchen eines 4-armigen Kreisels nicht. Insbesondere für den FVV. Zudem ist diese Massnahme Bestandteil des aktuellen Kantonalen Bauprogrammes (2023-2026).

⇒ *Aufgrund des Standortentscheids für das neue Spital mussten die beschränkt vorhandenen Ressourcen neben dem Projekt OGV Sursee für die neue Spitalerschliessung eingesetzt werden. Im Zusammenhang mit der neuen Spitalerschliessung haben die Knoten Zollhus und Schwyzermatt nun höhere Priorität als der im Bauprogramm vorgesehene Kresel Münster-Vorstadt. Die Ergebnisse aus dem BGK Ringstrasse Sursee sollen zudem als Grundlage für die Massnahme Sursee, Massnahme Münsterstrasse dienen.*

10) Sursee, Massnahmen OGV Sursee

Gemäss Anträge der Gemeinde Schenkon und des RET Sursee-Mittelland sind alle Massnahmen, welche im künftigen AP LU 6G zu OGV Sursee aufgenommen werden in die entsprechende A-Liste einzuteilen (keine B-Massnahmen OGS im AP LU 6G).

⇒ *Die OGV-Massnahmen, welche im AP LU 5G nicht als Sofortmassnahmen oder als A-Massnahmen aufgenommen werden, sind im Hinblick auf das AP LU 6G zu priorisieren. Dafür ist das Ergebnis der weiteren Planungen (BGK Ringstrasse Sursee) abzuwarten.*

11) Bauprogramm vs AP

Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden: Für die zeitliche Einordnung der Massnahmen in die verschiedenen Planungshorizonte ist die Projektstruktur des Bauprogramms von zentraler Bedeutung. Dieses verläuft jedoch nicht parallel zum Agglomerationsprogramm und deckt daher auch nicht dieselben Zeiträume ab. Das aktuelle Bauprogramm erstreckt sich über die Jahre 2023 bis 2026, was bedeutet, dass B-Massnahmen aus diesem Bauprogramm voraussichtlich im Zeitraum 2027 bis 2030 umgesetzt werden. Dies sollte für das allgemeine Verständnis im Hauptbericht nachgeführt werden.

⇒ *Im Rahmen des «Programms Gesamtmobilität» (PGM), welches das kantonale Bauprogramm ablösen soll, wird eine Harmonisierung der Horizonte des PGM und das AP geprüft. Massgebend für die Planung und Umsetzung der Massnahmen ist neben dem Bauprogramm der AFP, welcher jährlich neu erstellt wird. Ein entsprechender Hinweis wird im AP ergänzt.*

▪ Klare Priorisierung von FVV-Massnahmen gegenüber MIV-Ausbauprojekten für die 6. Generation

Gemäss Antrag von LuzernPlus, separaten Anträgen von Gemeinden und Grünen Kanton Luzern: Der Verzicht auf die Integration von Massnahmen aus der kantonalen Velonetzplanung im Agglomerationsprogramm der 5. Generation ist bedauerlich. Das Agglomerationsprogramm 6G scheint dadurch jetzt schon überladen (Prioritäre Massnahmen aus 5G, DBL, Velomassnahmen usw.) und es bleibt fraglich, ob alle Massnahmen im 6G Platz finden. Aus dem Workshop mit dem RET LuzernPlus entstand der Eindruck, dass der Kanton wenig Kenntnisse von den bisherigen Planungen hatte. Gerade die K5-Gemeinden hätten die Kapazitäten, um die Velomassnahmen rasch umzusetzen.

⇒ *In der A-Liste des AP LU 5G ist bereits ein grosses Paket an FVV-Massnahmen enthalten (> 100 Mio. CHF). Die Gemeinden können die Massnahmen auf ihrem Netz bei entsprechenden Kapazitäten rasch umsetzen. Auf kantonaler Ebene befindet sich die Velonetzplanung noch in Erarbeitung. Der Finanzierungsschlüssel ist zudem noch nicht geregelt.*

▪ Massnahmenpaket Ringstrasse: Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden sollen alle Projekte betreffend K19 in einem Massnahmenpaket zusammengefasst werden.

⇒ *Die Differenzierung der Massnahmen erfolgt aufgrund der Massnahmenkategorisierung des Bundes und der hohen Gesamtkosten (inkl. Beachtung der erforderlichen Kreditbewilligungszuständigkeiten). Die verschiedenen Massnahmen an der Ringstrasse sollen somit weiterhin getrennt bleiben, es geht dabei auch um eine bessere finanzielle Unterstützung des Bundes und ebenso um das Hervorheben der Veloförderung.*

- **Integration der Thematik Erschliessung LUKS in den Fokus OGV Sursee:** Antrag der Stadt Sursee
 - ⇒ *Damit die verschiedenen Massnahmen (Busbevorzugung/Verkehrsmanagement, Aufwertung des Strassenraums, ÖV-Erschliessung) im Umfeld des neuen LUKS auf strategischer Ebene besser eingebettet werden können und aufgrund des Zusammenhangs dieser Massnahmen mit OGV Sursee wird eine entsprechende Ergänzung des Fokus OGV vorgenommen.*

- **Tempo 30 vs 50:** Kontroverse Haltung unter Parteien und Verbänden (Forderung von (Sofort)Massnahmen T30 vs. Ablehnung)
 - ⇒ *Signalisation und Markierung ist nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms. Der Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen sowie die Botschaft zur Volksinitiative Tempo 50 der SVP wurde in der Dezember-Session durch den Kantonsrat beraten: Forderungen nach Tempo 30 innerorts sollen anhand von klaren Kriterien beurteilt werden. Die Gemeinden können betreffend Tempo 30 auf Kantonsstrassen entsprechende Gesuche bei der Dienststelle vif einreichen. Bei Annahme des Gesuchs können entsprechende Massnahmen umgesetzt werden.*

- **Neue S-Bahnhaltestellen**
 - **Horw See:** Gemäss Gemeinde Horw und Pro Halbinsel Horw ist die S-Bahnhaltestelle Horw See wieder ins AP LU 5G aufzunehmen.
 - ⇒ *Die Massnahme wird ins AP LU 5G als geprüfte Option wieder aufgenommen. Es wird jedoch in den AP-Unterlagen darauf hingewiesen, dass der VVL die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle aus der Basis der Machbarkeitsstudie 2019 als negativ beurteilt.*

 - **Luzern Steghof sowie Luzern Ruopigen:** Nutzen Steghof gemäss zb zu prüfen. VVL ggü. zusätzlicher S-Bahnhaltestellen sehr zurückhaltend.
 - ⇒ *Die zwei S-Bahnhaltestellen sind im kantonalen Richtplan festgehalten. Wie in den entsprechenden Massnahmenblättern festgehalten muss die Zweckmässigkeit der zwei S-Bahnhaltestellen im Rahmen des Gesamtprojekts DBL noch diskutiert und definiert werden. Zu betrachtende Aspekte sind unter anderem das Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, der Rollmaterialbedarf, Potenzialzu-/abnahmen usw. Im AP wird ergänzt, dass diese zwei Haltestellen «vertieft zu prüfen» sind.*

- **Bikerlenkung Bireggwald/Pilatushang:** Gemäss Stadt Kriens ist der Kanton Luzern in der Zuständigkeit (Federführung) zusätzlich aufzuführen. Ablehnung seitens Pro Halbinsel Horw (Bireggwald) und diverser Privaten.
 - ⇒ *Die Federführung wird ergänzt.*

- **Reussportbrücke:** Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden sollte die Reussportbrücke im Gesamtkontext betrachtet werden und aus der Karte des Kap. Synthese Gesamtverkehr gestrichen werden: Der Entwurf des AP LU 5G vermittelt den Eindruck, dass die Reussportbrücke als unumstritten und fest eingeplant betrachtet wird. Dies widerspricht jedoch sowohl dem Willen der Bevölkerung als auch einer vorausschauenden und nachhaltigen Planung und sollte daher in diesem Kontext entsprechend eingeordnet werden.

Gemäss VVL, Grüne und SP Kanton Luzern und Umweltorganisationen ist auf die Reussportbrücke zu verzichten.

⇒ *Die Reussportbrücke ist das Ergebnis aus der Überprüfung der Spange Nord. Eine Nicht-Aufnahme ins AP würde dem entsprechenden Kantonsratsbeschluss widersprechen. Die Reussportbrücke ist Teil des kant. Bauprogramms 2023 – 2026, welches durch den Kantonsrat genehmigt ist. Aufgrund des roten Fadens im AP bleibt die Reussportbrücke auch auf der Ebene der Teilstrategien bestehen. In der Teilstrategie MIV ist festgehalten, dass falls die Reussportbrücke aufgrund der weiteren Abklärungen sowie fachlichen und politischen Prozesse nicht realisiert werden kann, andere Massnahmen geprüft werden.*

- **Kreuzstutz und Kasernenplatz:** Gemäss Antrag von LuzernPlus und separaten Anträgen von Gemeinden sind diese zwei Massnahmen aus dem AP LU 5G zu streichen: Es ist nicht ersichtlich, was diese beiden «Ersatzmassnahmen» bei Nicht-Realisierung der Reussportbrücke beinhalten und inwiefern das Preisschild von gesamthaft 47.5 Mio. CHF zustande kommt. Dies erscheint als deutlich zu hoch, vor allem im Hinblick der Kosten für die Reussportbrücke, welche mit 40 Mio. CHF ausgewiesen sind. Ebenfalls abgelehnt werden diese zwei Massnahmen vom VVL, von den Grünen und der SP Kanton Luzern und von Umweltorganisationen.

⇒ *Falls die Reussportbrücke nicht realisiert werden kann, stellen die Gesamtverkehrsmassnahmen in den Bereichen Kreuzstutz und Kasernenplatz zu prüfende Alternativen dar. Diese Massnahmen sind Teil des kant. Bauprogramms 2023 – 2026, welches durch den Kantonsrat genehmigt ist.*

- **Neue aufzunehmende Massnahmen und Kostenpräzisierungen:** Gemäss Anträge des Kantons Schwyz und einzelner Gemeinden sind folgende kleinere, dringliche und reife Massnahmen neu aufzunehmen:

- Emmen, FVV Schützenmatt (Teil einer Velohauptverbindung und Dringlichkeit aufgrund Überbauung Schützenmatt)
- Küssnacht, Grepperstrasse (Aufwertung statt Südumfahrung Teil 2)
- Schenkon, Krummbacherstrasse Richtung Sursee, Anpassung Strassenraum im Hinblick auf den neuen Standort LUKS und die neue ÖV-Achse (Zusammenhang mit LUKS)
- Schenkon, Bushaltestelle und Bushub LUKS Sursee (Zusammenhang mit LUKS)
- Stadt Luzern, Fluhmühlepasserelle

⇒ *Diese Massnahmen aufgrund ihrer Kompatibilität mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien sowie aufgrund ihrer Planungsreife und der eher geringen Kostenauswirkungen neu ins AP aufgenommen.*

Zudem wurden einzelne Kostenpräzisionen oder kleinere Umpriorisierungen bzw. Etappierungen kommunaler Massnahme sowie leichte Massnahmenanpassungen seitens der Gemeinden mitgeteilt.

⇒ *Die von Gemeinden im Rahmen der Mitwirkung gelieferten Kostenpräzisionen und Massnahmenetappierungen kommunaler Massnahmen werden ins AP aufgenommen.*

⇒ *Zudem werden gemäss Antrag der Gemeinde Rothenburg die Massnahmen «FVV-2.42-5A Rothenburg, Rüeckringenstrasse mit durchgehendem Gehweg» sowie zwei C-Massnahmen (FVV-6.4-5C und FVV-6.5-5C) aus dem AP gestrichen.*

Gemäss Stadt Kriens ist die Erstellung einer Busspur auf der Obernauerstrasse im Stadtkern Kriens, Engstelle Schappe-Kulturzentrum und neuen Stadtteil Bell, als Pauschalmassnahme im AP 5G im A-Horizont und als Kleinprojekt im Bauprogramm des Kantons aufzunehmen. Die Umgestaltung der Busschleife im Zentrum Kriens ist ebenfalls als Pauschalmassnahme im AP 5G im A-Horizont aufzunehmen.

⇒ *Im Perimeter befindet sich das bewilligte Kantonsstrassen-Projekt Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse (Bauprogramm 2023-2025, Plan-Nr. 9, Topf A). Das Bauprojekt steht vor der Ausführung. Eine Busspur ist im Bereich Bellareal in den Planungen seitens des Kantons nicht vorgesehen. Im aktuellen Bauprogramm besteht zudem kein Projekt zur Busschleife im Zentrum Kriens.*

▪ **Sicherstellung der Erreichbarkeit HB Luzern mit MIV, PP, Kapazitätserweiterungen MIV**

Forderung seitens gewisser Parteien und Verbände

⇒ *Das Agglomerationsprogramm ist auf die Ziele von Zumolu ausgerichtet. Zum Umfeld des DBL läuft aktuell die Masterplanung Raum Bahnhof Luzern.*

▪ **Finanzierung der Massnahmen**

Die Finanzierung des Massnahmenkatalogs sollte plausibel skizziert werden

⇒ *Für die kantonalen Massnahmen ist das Budget und der AFP massgebend. Für die Massnahmen der Gemeinden ist die kommunale Finanzierung relevant.*

▪ **MOCA-Ziele (MIV-Anteil 2040)**

Teilweise bestehen seitens Parteien/Verbände kontroverse Haltungen zu den MIV-Zielen.

⇒ *Die Ziele 2040 müssen realistisch sein. Deshalb wird der aktuelle Zielwert belassen.*