

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Agglomerationsprogramm Luzern 5G

Teilnehmerangaben:

SP Kanton Luzern
Theaterstrasse 7
6003 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch
Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

160459

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 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 zu
Sind Sie mit dem «Fokus: Optimierung Gesamtverkehr Sursee (OGS)» einverstanden (Kap. 6.4)?	Stimme eher 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 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 zu

Text-Rückmeldungen

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

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	Ausgangslage	Einleitende Bemerkungen SP Kanton Luzern	<p>Das Agglomerationsprogramm 5. Generation ist ein bedeutender Schritt hin zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Region. Es beinhaltet wichtige Punkte in Bezug auf Mobilität, Siedlungsentwicklung und Lebensqualität.</p> <p>Jedoch muss im Hinblick auf die Bauphasen des DBL dringend eine erneute Diskussion über die Bündelung der Massnahmen und deren Realisierungsphasen geführt werden. Einige Massnahmen werden dem DBL-Umfeld zugeordnet, obwohl sie unabhängig davon umgesetzt werden könnten (Busbevorzugung, Investitionen in ÖV-Massnahmen, durchgehende Busspuren etc.). Gleichzeitig gibt es Projekte, die zeitgleich mit dem Bau dieses Jahrhundertprojekts realisiert werden sollen, obwohl eine frühere Umsetzung zur Verkehrsberuhigung dringend notwendig wäre. Daher bedarf es einer neuen, ausgewogenen Betrachtung von einzelnen Massnahmen, die eine flächeneffiziente und nachhaltige Mobilitätspolitik begünstigen.</p> <p>Besondere Schwerpunkte gilt es aus Sicht der SP Kanton Luzern zu setzen auf flächeneffizientem ÖV und FVV, Buspriorisierung im Kerngebiet, einem fossilfreien, nachhaltigen ÖV, sowie Biodiversitätsförderung, Klimaschutzmassnahmen und Ortskerne mit hoher Lebensqualität. Auch die verkehrstechnische Entwicklung des neuen Perimeters Sursee ist von Bedeutung, denn hier besteht ebenfalls ein grosses Verkehrsaufkommen mit Stau für alle Verkehrsteilnehmenden während der Stosszeiten. Die ÖV-Erschliessung des neuen Spitals Sursee gilt es zeitnah zu klären, und damit ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, das auf Flächeneffizienz und Multimobilität ausgerichtet ist.</p> <p>Es ist entscheidend, dass die Mobilitätspolitik von Luzern nicht allein an den Jahrhundertprojekten Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern ausgerichtet wird. Der Kanton Luzern muss klare Signale setzen und seine Bereitschaft für Investitionen in eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilitätspolitik zeigen. Es gilt, die Ziele des Modal Split zugunsten von ÖV, Velo und Fussverkehr konsequent zu verfolgen.</p>
Hauptbericht	3.1.2.	Der Kanton Luzern strebt in den ESP-Gebieten mit hoher Arbeitsplatzkonzentration mindestens die ÖV-Güteklasse B und A an.	Die Situations- und Trendanalyse zeigt, dass der Anteil Beschäftigter in Arbeitsgebieten mit ÖV-Güteklassen C und D in den letzten Jahren zugenommen hat. Dies widerspricht dem Ziel, die Erschliessung durch ÖV-Angebote im Kanton Luzern im Agglomerationsgebiet sicher zu stellen und auszubauen. Wenn mehr Beschäftigte in Gebieten arbeiten, die schlecht mit ÖV erschlossen sind, steigt der Anteil vom MIV.
Hauptbericht	3.2.3.	Die Lücken bei der Lärmsanierung von Kantonsstrassen zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sind mit hoher Priorität zu schliessen.	Im Kanton Luzern stellt der Strassenverkehrslärm die grösste Lärmbelastung dar. Im Jahr 2019 waren 17% der Bevölkerung (ca. 70'000 Personen) Lärmpegeln ausgesetzt, die über den zulässigen Grenzwerten liegen. Bei etwa 3% (ca. 12'000 Personen) wurde sogar der Alarmwert überschritten, insbesondere in der Stadt Luzern und den umliegenden Agglomerationsgemeinden. Um den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu gewährleisten, müssen Massnahmen sofort ergriffen und die gesetzlichen Vorgaben bei Überschreitungen der Lärmgrenzen eingehalten werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	3.6.1.	Der Handlungsbedarf für ein sicheres, attraktives und durchgängiges Velonetz gilt es besser auszuweisen.	Auf stark frequentierten Strassen sollten Velowege baulich abgetrennt werden, beispielsweise durch randsteinbegleitende Lösungen. In verkehrsberuhigten Zonen müssen Massnahmen aufgeführt werden, um den motorisierten Durchgangsverkehr konsequent zu unterbinden.
Hauptbericht	4.3.1.	Die ÖV-Anbindung des neuen Spitals Sursee wird garantiert.	Der Kanton Luzern kann es sich mit seiner Mobilitätsstrategie nicht leisten, auf eine umfassende ÖV-Anbindung und Gesamtverkehrslösung zu verzichten. Das neue Spital Sursee wird bereits 2031 in Betrieb genommen. Es ist ein übergeordnetes Verkehrskonzept erforderlich, das Velo- und Fußwegverbindungen, Zu- und Wegfahrrouten für Autos, ein attraktives ÖV-Angebot mit Busbevorzugung sowie ÖV-Haltestellen umfasst, die den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen.
Hauptbericht	4.3.4.	Es ist aufzuzeigen, wie auch im ländlich geprägten Agglomerationsraum die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich und verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme gestaltet werden können. Auch hier ist der flächeneffiziente Verkehr, sprich ÖV, Fuss- und Veloverkehr mit attraktiven Angeboten zu fördern.	Um die Aufenthaltsqualität in Dorfkernen zu steigern, sowie für deren Weiterentwicklung, sind ebenfalls weitere Massnahmen in Betracht zu ziehen.
Hauptbericht	5.1.	Viele Ziele im Abschnitt Fuss- und Veloverkehr sind unerreicht. Es gilt den verbleibenden Handlungsbedarf besser auszuweisen.	Keines der sechs Ziele im Abschnitt Fuss- und Veloverkehr wurde erreicht. Daher müssen sie alle in den verbleibenden Handlungsbedarf aufgenommen werden. Im gesamten Kanton besteht ein erheblicher Handlungsbedarf, da derzeit nur wenige Veloverbindungen den geforderten Sicherheitsstandards entsprechen.
Hauptbericht	6.4.	Flankierende Massnahmen für den DBL und den Bypass sind der Realisierung der Jahrhundertprojekte vorzuziehen.	Es ist unverständlich, weshalb wichtigen ÖV-Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm nicht viel mehr Gewicht beigemessen wird. Der Regierungsrat verpasst es, wichtige Projekte in die A-Liste aufzunehmen, die unabhängig vom DBL und vom Bypass realisiert werden können. Zudem sind die begleitenden Massnahmen zeitlich äusserst knapp angesetzt und überschneiden sich teilweise sogar mit dem Bau des DBL und des Bypass. Dies erschwert eine vorausschauende Planung erheblich. Eine Zurückstufung von Massnahmen in die Kategorie C kommen einem Planungsstillstand gleich und müssen rückgängig gemacht werden.
Hauptbericht	6.4.	Die durchgehende Busspur zwischen Kriens und Ebikon ist schnellstmöglich zu realisieren.	Die durchgehende Busspur zwischen Kriens und Ebikon muss unbedingt prioritär realisiert werden und sollte nicht erst parallel zu oder nach den beiden Grosseprojekten DBL und Bypass umgesetzt werden. Sie ist entscheidend für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement und besonders wichtig für einen zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Solange der Bus im regulären Verkehr mitfahren muss, ist keine Verbesserung der Zuverlässigkeit zu erwarten.
Hauptbericht	6.4.	Es gilt aufwärtskompatible Gesamtverkehrslösungen im Umfeld des Bahnhofs Luzern unabhängig von der Realisierung des DBL zu realisieren.	Der Kanton soll vorausschauend in zukunftsfähige Verkehrslösungen investieren. Dazu braucht es ein deutliches Signal, die richtigen Investitionen für die Mobilitätstransformation tätigen zu wollen. Dieses Bekenntnis fehlt im vorliegenden Abschnitt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	6.4.	Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, die Schliessung des Autobahnzubringers am Kasernenplatz bei den weiteren Planungsschritten beim Astra einzubringen.	Sinn und Zweck des Bypass Luzern ist es, den motorisierten Individualverkehr möglichst um das Stadtzentrum herum zu lenken und nicht, ins Zentrum hinein zu bringen, wie dies mit dem Autobahnzubringer Kasernenplatz begünstigt wird. Wird mit dem Autobahnzubringer mehr Individualverkehr ins Zentrum gelenkt, bringt das im Zentrum selbst wieder den Verkehrsfluss ins Stocken und es braucht in der Folge wieder mehr Infrastruktur im Zentrum, um den Individualverkehr zu bewältigen.
Hauptbericht	6.4.	Es müssen geeignete Massnahmen ergriffen werden, um während des Baus des DBL die Aufenthaltsräume für die Luzerner Bevölkerung sicherzustellen.	Durch den Bau des DBL gehen zentrale Aufenthaltsflächen im Stadtzentrum von Luzern verloren, die für die Bevölkerung von grosser Bedeutung sind. Daher ist es im Rahmen des Masterplans unerlässlich, zusätzliche Teilprojekte zu initiieren, um die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung sicherzustellen. Insbesondere während der Bauzeit muss der bestehende Aufenthaltsraum, etwa rund um den Bahnhofplatz, das Inseli und den Europaplatz, vollständig kompensiert werden.
Hauptbericht	6.4.	Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern	Es sind konkrete Lösungsansätze fürs Mobilitätsmanagement zur Vermeidung von Verkehr bzw. zur modalen Verlagerung durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl auszuweisen.
Hauptbericht	6.6.	Die offenen und kritischen Punkte zur Reussportbrücke gilt es auszuweisen.	Der Bericht erweckt den Eindruck, dass die Reussportbrücke als unangefochten und fest eingeplant gilt. Allerdings bestehen erhebliche Zweifel an der Realisierbarkeit der Reussportbrücke. Dies steht im Widerspruch sowohl zum Willen der Bevölkerung als auch zu einer vorausschauenden und nachhaltigen Planung und sollte daher in diesem Zusammenhang entsprechend bewertet werden.
Hauptbericht	6.6.	Bei Nicht-Realisierung der Reussportbrücke ist auf Ersatzmassnahmen zu verzichten.	Es sind keine Massnahmen für den MIV am Kreuzstutz und Kasernenplatz zu prüfen, auch nicht im Falle der Nicht-Realisierung der Reussportbrücke. Stattdessen sind stadtverträgliche Verbesserungen für den ÖV zu prüfen.
Hauptbericht	6.7.	Durchgängiges, sicheres, dichtes und komfortables Velonetz vor MIV-Projekten priorisieren.	Es sind Massnahmen aus der kantonalen Velonetzplanung, für den ganzen Projektperimeter inkl. den neuen Perimetern im Gebiet Sursee und Sempach, in das Agglomerationsprogramm der 5. Generation aufzunehmen und nicht erst für die 6. Generation einzuplanen. Der Ausbau der Velonetzinfrastrukturen ist für die Umsetzung der kantonalen Mobilitätsstrategie prioritär zu behandeln und entsprechend die Netzplanung im vorliegenden Bericht abzubilden.
Hauptbericht	6.8.	Es sollen möglichst keine neuen Flächen für die Ansprüche von Logistiknutzungen versiegelt werden.	Angesichts des steigenden Flächenbedarfs für Logistik und der sinkenden Verfügbarkeit von Fruchtfolgeflächen sollen bestehende Flächen für Verladeanlagen, Güterbahnhöfe und Logistiknutzungen gesichert werden. Es ist wichtig, neue Versiegelungen von beanspruchten Flächen zu vermeiden und Clusterbildung zu bevorzugen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	6.10.	Die Reussportbrücke ist aus dem Bericht (Synthese) zu streichen.	Die Reussportbrücke ist weder stadtverträglich noch erfüllt sie die Anforderungen an nachhaltige Mobilität. Im Gegensatz zum ursprünglichen Projekt Spange Nord, das durchgehende Busspuren vorgesehen hatte, entfällt bei der Reussportbrücke diese wichtige Entlastung für Stadt und Agglomeration. Der Hauptvorteil liegt in einer besseren Anbindung von Littau an die Autobahn sowie einer Verkehrsverlagerung von der Baselstrasse, jedoch bringt sie kaum Nutzen für andere Stadtquartiere und Agglomerationsgemeinden.
Hauptbericht	7.2.	Bei Einzonungen sind die ÖV-Güteklassen A und B zu berücksichtigen.	Neue Einzonungen erfolgen nur an Standorten mit ÖV-Güteklasse A oder B und nur, wenn der überkommunale Bedarf nicht innerhalb der bestehenden Bauzonen gedeckt werden kann.
Hauptbericht	7.4.1.	GV-1.3-5B K2: Luzern, Pilatusstrasse - Schweizerhofquai in den A-Horizont verschieben.	Die Massnahme GV-1.3-5B ist zentral für die durchgehende Busspur von Kriens nach Ebikon. Ihre frühzeitige Umsetzung ist entscheidend für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement und steht im B-Topf des aktuellen Bauprogramms. Eine Verschiebung in den A-Horizont des Agglomerationsprogramms 5. Generation ist vorzunehmen.
Hauptbericht	7.4.1.	GV-1.8-5C, K2: Luzern, Pilatusstrasse - Seebrücke in den B-Horizont verschieben.	Die Massnahme GV-1.8-5C ist Teil der Busspur von Kriens nach Ebikon und muss vorgezogen werden, um eine zügige Umsetzung der gesamten durchgehenden Busspur sicherzustellen.
Hauptbericht	7.4.1.	Die durchgehende Busspur Kriens-Ebikon ist unabhängig von der Realisierung von DBL und Bypass zeitnah zu realisieren.	Die durchgehende Busspur ist entscheidend für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement und einen zuverlässigen ÖV. Solange der Bus im gemischten Verkehr fährt, wird sich die Zuverlässigkeit nicht verbessern.
Massnahmenblätter		Keine Antwort	Keine Antwort
Massnahmenkarten		Keine Antwort	Keine Antwort