

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
<i>Muster</i>	<i>Muster Hans, Dorfstrasse 8, 6000 Luzern, 041 228 51 83, hans.muster@email.ch</i>
	Pro Bahn Sektion Zentralschweiz, Karin Blättler, Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern, 041 210 28 72, karin.blaettler@bluewin.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				
Sind Sie mit den Strategien einverstanden?	X				
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?		X			
Sind Sie mit der Priorisierung der Massnahmen bzw. mit der vorgeschlagenen Aufteilung in die A-, B-, C-Listen einverstanden?		X			

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)

Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

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.	
	104	ÖV2	... wichtige ÖV-Umsteigepunkte und weisen attraktive Umsteigeverbindungen und Infrastrukturen aus	Nicht nur die Verbindungen sind relevant, sondern auch der Zustand der Anlagen, Infrastrukturen	
	104	ÖV4	S-Bahn „Funktion Feinverteilung“ weglassen.	S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	
	105	ÖV6	Absatz ergänzen mit: Insbesondere der Zentrumsbahnhof Luzern ist mit Radverkehr gut erschlossen	Der Bahnhof Luzern ist aktuell mit Radverkehr nicht gut erschlossen. Die Velostation ist heute auf der falschen Seite des Bahnhofs oder müsste mit dem alten Posttunnel erschlossen werden.	
	115	5.5.5	Erste Aufzählung: Der letzte Satz: Nebst Schienenverkehr ... ist wegzulassen.	Die ÖV-Infrastrukturen, vor allem die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	
	129	6.4.1	Zweiter Abschnitt: Auf die S-Bahnlinien Langensand/Steghof, Gütsch/Kreuzstutz und Paulusplatz ist zu verzichten. Verzicht hat anschliessend Einfluss auf die Massnahmen/Kostenübersicht auf Seite 129/130.	Die Haltestellen sind zu Nahe vom Bahnhof. S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	
	133	ÖV7-2	Position ÖV-7-4-3B: Das Wort „elektrische“ weglassen.	Elektrifizierung bis dann nicht mehr nötig, weil Technik in den Bussen ausgereift ist. Auf Elektrifizierung ist zu verzichten.	
	135	6.4.4	Depot VBL (erster Abschnitt): Das Depot der VBL ist zwingend auf 2 oder mehrere Standorte zu verteilen.	Die heutigen Depotzu-/wegfahrten über das Nadelohr Langensandbrücke führt zwischen Bundesplatz und Kantonalbank zu Staus.	
	135	6.4.4	Fernbus (zweiter Abschnitt) zweiter Satz weglassen: Eine allfällige ...	Die ÖV-Infrastrukturen, vor allem die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	
	166	7.6.6	Neue S-Bahnhaltestellen weglassen Kosten reduzieren sich nachfolgend entsprechend.	Die Haltestellen sind zu Nahe vom Bahnhof. S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	

Massnahmenblätter

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bitte leer lassen	Seite	Massnahme-Nr.	Antrag	Begründung für Antrag	Bitte leer lassen

(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)

Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

(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.	
	95	ÖV-1	Bewertung: sehr grosse Relevanz (nicht nur grosse)	Angesichts der bereits heute täglichen Staus wird sich die Situation in den kommenden Jahren massiv verschärfen.	
	104	ÖV-3	Verzicht auf zusätzliche S-Bahnhaltestellen: <ul style="list-style-type: none"> - Langensand/Steghof - Gütsch/Kreuzstutz - Paulusplatz 	Die Haltestellen sind zu Nahe vom Bahnhof. S-Bahn darf nicht im Zentrum Stadtbahn-Charakter übernehmen, ansonsten die Reisezeiten mit der S-Bahn in und aus den Agglomerationen sich unattraktiv verlängern.	
	106	ÖV-3	Zielkonflikte ergänzen (siehe Begründung): Unattraktivere Reisezeit ins/vom Zentrum	(Falls auf Haltestellen nicht verzichtet wird: Hinweis anbringen:	
	112	ÖV-5	Wirkung ergänzen mit WK5: Wiedereinführung Schnellzughalte und Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Kantonen OW und NW in Hergiswil	Hergiswil würde wieder zur Umstiegsdrehscheibe zwischen den Kantonen LU, NW und OW und verkürzt dadurch die Gesamtreisezeit.	
	120	ÖV-6.2.A-3D	Abhängigkeiten zu Massnahmen/Zielkonflikt: Einführung ¼-Stundentakt auf den S-Bahnlinien	Ohne ¼-Stundentakt werden die Umstiegsziele kaum erreicht. Es käme eher einer Verschlechterung des Angebots bzw. Attraktivität des Angebots gleich.	
	129	ÖV-7	Massnahme: RBus: vierte Aufzählung weglassen: Marketing	Der RBus ist ein Transportmittel wie alle anderen auch. Er ist weder ein Schnellbus (lässt Haltestellen aus etc.) noch fährt er andere Strecken. Ein separates Marketing ist unsinnig und verwirrt mehr als es bringt. Der RBus ist aus Sicht der ÖV-Kunden ganz einfach ein grösserer Bus mit mehr Kapazität. Auf eine separate Vermarktung etc. ist deshalb zwingend zu verzichten.	
	130	ÖV-7.4-3B	„Elektrische Traktion“ ist wegzulassen.	Elektrifizierung bis dann nicht mehr nötig, weil Technik in den Bussen ausgereift ist. Auf eine Elektrifizierung ist angesichts Kosten-/Nutzenverhältnis zwingend zu verzichten.	
	134	ÖV-8-3D	Betrieb/Netz: Hinzufügen: Die Einführung von Schnellbussen ist zu prüfen (z.B. Kriens - Ebikon)	Die Fahrzeiten durch die vielen Haltestellen nehmen laufend zu. Es wäre deshalb zu prüfen, ob nicht sogenannte S-Busse dieselbe Strecke mit weniger Halte bedient, die wiederum auf Umsteigeknoten abgestimmt sind.	
	135	ÖV-8-3D	Qualitative Bewertung: Grosse Relevanz statt mittlere	Die Durchmesserlinien entlasten das Zentrum.	
	144	ÖV-10	Bei Ausgangslage zweiter Abschnitt: Erster Satz weglassen: Zwischen dem Am Schluss dieses Abschnittes ergänzen: Für ein Depot für Dieselfahrzeuge ist ein weiterer Standort zu suchen.	Die heutigen Depotzu-/wegfahrten über das Nadelohr Langensandbrücke führt zwischen Bundesplatz und Kantonalbank zu Staus. Depotaufteilung in heutigen Standort und Standort für Dieselfahrzeuge zwingend nötig.	
	146	ÖV-10-3A	WK4: weglassen:	Die heutigen Depotzu-/wegfahrten über das Nadelohr Langensandbrücke führen zwischen	

(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)

Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

				Bundesplatz und Kantonalbank zu Staus (Busstaus). Depotaufteilung in heutigen Standort und separaten Standort für Dieselfahrzeuge zwingend nötig.	
	148	ÖV-10	Beim Fazit: Die ersten beiden Sätze sind wegzulassen.	Die ÖV-Infrastrukturen, vor allem die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	
	149	ÖV-10	Qualitative Bewertung: Geringe statt mittlere Relevanz	Die ÖV-Infrastrukturen, vor allem die Bahn, sind sehr teuer. Deshalb soll keine Konkurrenzierung durch kostengünstigere Fernbusse (allenfalls Privatunternehmungen) erfolgen.	

Datum: 05.06.2016 Unterschrift: _____

- (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)