

## **Angaben zur Stellungnahme**

**Thematik:**

Agglomerationsprogramm Luzern 5G

**Teilnehmerangaben:**

Stadt Luzern  
Tiefbauamt, Bereich Mobilität  
Industriestrasse 6  
6005 Luzern

**Kontaktangaben:**

Kanton Luzern  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

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

Telefon: 041 228 51 55

**Teilnehmeridentifikation:**

153445

## 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 zu
Sind Sie mit den Teilstrategien einverstanden (Kap. 6)?	Stimme 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)?	Keine Antwort
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen einverstanden (Kap. 7.2)?	Stimme zu
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Landschaftsmassnahmen einverstanden (Kap. 7.3)?	Stimme 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 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	AP LU 5G	<p>Im Bereich Landschaft und Erholung werden im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen und der Klimaanpassung neue Massnahmen zur Gestaltung grösserer Freiräume in den Städten Luzern und Sursee aufgenommen.</p> <p>Vorschlag Ergänzung:          ...Klimaanpassung neue Massnahmen zur Gestaltung grösserer Freiräume und die klimaangepasste Aufwertung und Weiterentwicklung bereits bestehender Räume in den Städten...</p>	<p>Besonders Strassenräume und öffentliche Plätze weisen einen hohen Versiegelungsgrad und damit eine grosse Hitzespeicherkapazität auf. Diese Räume werden besonders stark genutzt und weisen ein hohes Anpassungspotenzial und grosse Synergien mit Verkehrsmassnahmen auf. Darum wäre es begrüssenswert, diese bereits bestehenden Räume besonders hervorzuheben.</p>
Hauptbericht	1.6.	<p>Ergänzungsvorschlag Grundlagen:          Bund</p> <p>Strategie des Bundesrates zur Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz - Erster Teil der Strategie des Bundesrates vom 2. März 2012          Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz: Aktionsplan 2020–2025</p> <p>Gemeinden          Stadtraumstrategie Stadt Luzern</p> <p>Weitere          ARE Risikobasierte Raumplanung          BAFU Hitze in Städten          BAFU Regenwasser im Siedlungsraum          VSA Angepasstes GEP Musterpflichtenheft          VSA Schwammstadt</p>	<p>Grundlagen mit Bezug zur Klimawandelanpassung fehlen in der Auflistung weitestgehend, sind jedoch im Sinne eines integrativen strategischen Planungsansatzes unmittelbar mit den anderen Fragestellungen verknüpft. Die erwähnten Grundlagen liefern Bausteine für die Integration der spezifischen Fragestellungen.</p>
Hauptbericht	3.4.1.	<p>Hinweis auf die Verkehrsdrehscheibe Brül/Verkehrshaus</p>	<p>Die Verkehrsdrehscheibe Brül/Verkehrshaus ist im Kapitel zu den Verkehrsdrehscheiben aufzunehmen und zu erwähnen.</p>
Hauptbericht	3.4.1.	<p>Die Hauptproblematik für Verspätungen des ÖV sind nicht die tiefen Geschwindigkeiten, sondern das hohe Verkehrsaufkommen (MIV) und fehlende Busspuren.</p>	<p>Tiefe Geschwindigkeiten wie die Einführung von Tempo 30 verbessern den Verkehrsfluss und führen nicht automatisch zu Verspätungen des ÖV. Das hohe Verkehrsaufkommen führt zu Stau, wodurch der ÖV nicht vorwärtskommt und die Folge Verspätungen sind. Zudem fehlen durchgehende Busspuren, sodass der ÖV bei Stausituationen nicht beeinträchtigt wird. Die Aussage ist im Text entsprechend umzuformulieren.</p>
Hauptbericht	3.4.3.	<p>Ein langfristiger Fernbushalt am Bahnhof Luzern muss kritisch geprüft werden.</p>	<p>Eine langfristige Lösung für Fernbusse am Bahnhof Luzern wird seitens Stadt Luzern kritisch gesehen. Die Flächen rund um den Bahnhof Luzern sind beschränkt und stark genutzt. Die Zufahrten zum Bahnhof Luzern sind hoch belastet, und in Abhängigkeit vom Fernbusangebot (z.B. wenn die Fernbushalte vom Inseli und der Raststätte Neuenkirch alle zum Bahnhof Luzern geführt werden sollen.) wird die Belastung noch erhöht. Ein Fernbushalt soll primär an einer gut an die Autobahn angebindenen Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration geplant werden, wie dies für den Standort Allmend geplant ist. Fernbusse sollen nicht in die verkehrsbelastete Innenstadt von Luzern fahren müssen, zumal die Fahrgäste auch von und nach Agglomerationsgemeinden fahren.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	3.4.4.	Gibt es hier keine weiteren Angebotsausbauten aus den verschiedenen Studien wie u.a. Bus 2040?	Vorgesehene Durchbindungen und neue Linien, wie bspw. eine neue Tangentiale Nord-Süd von Emmenbrücke via Autobahn nach Kriens aus der Studie Bus 2040, sollten ergänzt werden.
Hauptbericht	3.5.4.	Wir verwenden statt den Begriff Reiscar: Reisebus und Fernbus	Der Begriff ist irreführend. Car heisst übersetzt Auto.
Hauptbericht	3.6.5.	"mangelnde Überholmöglichkeiten" besser ausformulieren	Wie ist das konkret gemeint? Hat der MIV zu wenig Platz für einen Überholvorgang von einem Velo?
Hauptbericht	3.6.6.	"an zusätzlichen Abstellplätzen" einfügen	Infolge der Zunahme an Elektro-Bikes steigen auch die Ansprüche an zusätzliche Abstellplätze, an die Sicherheit, Komfort und Lademöglichkeiten bei den B+R-Anlagen.
Hauptbericht	4.3.1.	Landschaft Naherholung Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnaher Erholung qualitätsvolle Räume dar, die gut in den Siedlungskörper integriert sind. Neben der (naturnahen) Naherholung dienen sie der Stadtökologie...  Ergänzungsvorschlag: ...und sind über klimaangepasste blau-grüne Strassen und Freiräume miteinander verbunden.	Zusätzlich zu den positiven klimatischen Wirkungen und Erholungsfunktionen der bereits bestehenden Frei- und Naherholungsräume zeigt die Klimaanalyse des Kantons auf, dass gerade die Verbindungen zwischen diesen Räumen klimaangepasst aufgewertet werden sollten. Studien belegen, dass der klimatische Wirkungsradius von grünen Freiräumen sich auf ein Einflussgebiet von 100-200 m ab einer Freiraumgrösse von 1 ha beschränkt. Viele Freiräume im urbanen Raum sind jedoch bedeutend kleiner.
Hauptbericht	5.1.	Ergänzungsvorschlag  Freiräume Öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität auch unter dem Aspekt Klimaanpassung (Multicodierung, Begrünung Schwammstadt usw.)  Landschaft und Naherholung Ausbaubedarf und ungenügende Vernetzung zwischen den Freiräumen: V.a. in den Zentren Luzern und Sursee (Inseli, Reuss, Süd-Ring, Sure) Insbesondere die multicodierte Gestaltung von Verbindungsachsen steht dabei im Fokus.	Schwammstadt ist ein wichtiges Konzept, um den Herausforderungen der Klimaanpassung wirkungsvoll zu begegnen.  Die spezifischen Ziele von Schwammstadt-Massnahmen liegen in der Kombination der wassersensiblen Gestaltung, dem Schaffen von Aufenthaltsqualität und der Hitzevorsorge durch Verdunstung und Beschattung.  Dafür eignet sich der Planungsansatz der sogenannten Multicodierung. Dieser Ansatz zielt darauf ab, unterschiedliche Interessenlagen (Codes) von Akteuren zu überlagern und zusammenzuführen. Hierfür ist es wichtig, die spezifischen Interessenlagen der unterschiedlichen Akteure im Stadt- und Strassenraum zu erkennen, um daraus räumliche und zeitliche Lösungen zu entwickeln.  Im Kontext des öffentlichen Raums bedeutet dies, die Interessen zu den Zielen wassersensible Gestaltung, Aufenthaltsqualität und Hitzevorsorge mit den Anliegen des Verkehrs, der Strassenraumgestaltung, der sozialen Aneignung, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit zu einer guten Lösung zusammenzubringen. Multicodierung wird als ein auf die Akteure Bezug nehmender, meist prozessualer Planungsansatz verstanden, der die unterschiedlichen Nutzungsansprüche zusammenführt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	5.2.	<p>Ergänzungsvorschlag</p> <p>Freiräume Öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität auch unter dem Aspekt Klimaanpassung (Multicodierung, Begrünung Schwammstadt usw.)</p>	<p>Schwammstadt ist ein wichtiges Konzept, um den Herausforderungen der Klimaanpassung wirkungsvoll zu begegnen.</p> <p>Die spezifischen Ziele von Schwammstadt-Massnahmen liegen in der Kombination der wassersensiblen Gestaltung, dem Schaffen von Aufenthaltsqualität und der Hitzevorsorge durch Verdunstung und Beschattung.</p> <p>Dafür eignet sich der Planungsansatz der sogenannten Multicodierung. Dieser Ansatz zielt darauf ab, unterschiedliche Interessenlagen (Codes) von Akteuren zu überlagern und zusammenzuführen. Hierfür ist es wichtig, die spezifischen Interessenlagen der unterschiedlichen Akteure im Stadt- und Strassenraum zu erkennen, um daraus räumliche und zeitliche Lösungen zu entwickeln.</p> <p>Im Kontext des öffentlichen Raums bedeutet dies, die Interessen zu den Zielen Wassersensible Gestaltung, Aufenthaltsqualität und Hitzevorsorge mit den Anliegen des Verkehrs, der Strassenraumgestaltung, der sozialen Aneignung, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit zu einer guten Lösung zusammenzubringen. Multicodierung wird als ein auf die Akteure Bezug nehmender, meist prozessualer Planungsansatz verstanden, der die unterschiedlichen Nutzungsansprüche zusammenführt.</p>
Hauptbericht	6.2.	<p>S4 - Siedlungen und öffentlicher Raum klimaangepasst sowie biodiversitätsfördernd weiterentwickeln und aufwerten.</p> <p>Ergänzungsvorschlag Erarbeitung von Werkzeugen für die Integration der Aspekte der Klimaanpassung in ein integratives kommunales Infrastrukturmanagement</p>	<p>Bisher basiert die Entscheidung zu einer Instandsetzung von öffentlichen Infrastrukturen gerade im Falle von öffentlichem Raum, z. B. Strassen und Plätzen, meistens auf dem Zustand des Bauwerks. Im Falle einer Strasse der Zustand des Oberbaus der Verkehrsfläche (Zustandserfassung und - bewertung). Die daraus abgeleiteten Priorisierungen werden in das kommunale Baumanagement integriert. Dieses berücksichtigt vor allem die Nutzungsdauer von verschiedenen Infrastrukturen. Beispielsweise wird der Zustand der Kanalisation oder anderer Werkleitungen erhoben, um Massnahmen der Kanalisationsinstandhaltung mit Massnahmen der Strassenerhaltung zu koppeln. Dies nutzt Synergien und spart folglich Kosten in der Ausführung der Baumassnahmen. Durch die Reduktion auf eine gemeinsame Baumassnahme werden auch die Einschränkungen des Strassenverkehrsnetzes und in der Folge die gesamtwirtschaftlichen Kosten minimiert. Das koordinierte Baumanagement ist somit ein wichtiger Baustein für das Infrastruktur- bzw. Sanierungsmanagement.</p> <p>Herausforderung netzweites Potenzial – zukünftige ergänzende Parameter für die Priorisierung von Sanierungsmassnahmen Um weitere Synergien, wie beispielsweise zur Umgestaltung zu klimaangepassten Strassenräumen, effektiv zu nutzen, müssen weiterführende städtebauliche und umweltbezogene Anliegen im bestehenden Konzeptansatz berücksichtigt werden.</p> <p>Dazu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menge und Qualität des Strassengrüns,</li> <li>• Stadtklimatische Aspekte (Hitzeprobleme),</li> <li>• Verknüpfung innerstädtischer Grünkorridore,</li> <li>• Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Freiräumen,</li> <li>• Anpassungen an neue Mobilitätsanforderungen,</li> <li>• Anforderungen aus Projekten der Stadtentwicklung, des Stadtumbaus, der Stadtsanierung,</li> </ul>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anforderungen aus übergeordneten Verkehrsplanungen (Velorouten, Stellplatzkonzepten, usw.) sowie,</li> <li>• Aspekte der Strassenutzung, wie Unfallhäufigkeiten, Überdimensionierungen des Strassenquerschnitts und der Verkehrsmix (Modalsplit).</li> </ul> <p>Dafür eignet sich der Ansatz des integrativen Infrastrukturmanagements.</p> <p>Im Kontext des öffentlichen Raums bedeutet dies, die Interessen zu den Zielen wassersensible Gestaltung, Aufenthaltsqualität und Hitzevorsorge mit den Anliegen des Verkehrs, der Strassenraumgestaltung, der sozialen Aneignung, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit zu einer guten Lösung zusammenzubringen. Multicodierung wird als ein auf die Akteure Bezug nehmender, meist prozessualer Planungsansatz verstanden, der die unterschiedlichen Nutzungsansprüche zusammenführt.</p> <p>Der Mehrfachnutzen ist im Folgenden aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung bestehender Sanierungsvorhaben auf Synergien mit blau-grünen Zielen</li> <li>• Identifikation von Hotspots im Rahmen der strategischen Planung für Strasse oder Kanal</li> <li>• Genereller Abgleich von Planungen zwischen verschiedenen Dienstabteilungen und Fachbereichen</li> </ul>
Hauptbericht	6.4.	Die Führung einer ÖV-Hauptachse über die Bundesstrasse ist im Zusammenhang mit den Planungen Masterplan DBL kritisch zu prüfen.	Die Obergrund- und die Pilatusstrasse sind heute gut funktionierende ÖV-Hauptachsen. Für einen zuverlässigen ÖV braucht es zusätzlich durchgehende Busspuren auf den bereits bestehenden ÖV-Hauptachsen. Die Bundesstrasse wird aufgrund der autofreien Zentralstrasse zusätzlichen Verkehr bewältigen müssen. Busbevorzugungsmassnahmen sind auf verschiedenen anderen Streckenabschnitten (Seebrücke, Schweizerhofquai, Halden-, Pilatus-, Zürich-, Alpen-, Luzern-, Bern- und Obergrundstrasse) notwendig.
Hauptbericht	6.4.	Fernbusse sollen zukünftig nicht an den Bahnhof Luzern geführt werden.	Vgl. Begründung Kap. 3.4.3. Eine langfristige Lösung für Fernbusse am Bahnhof Luzern wird seitens Stadt Luzern abgelehnt. Die Flächen rund um den Bahnhof Luzern sind beschränkt und stark genutzt. Ein Fernbushalt ist kaum realisierbar. Ein Fernbushalt soll an einer gut an die Autobahn angebundenen Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration geplant werden. Fernbusse sollen nicht in die verkehrsbelastete Innenstadt von Luzern fahren müssen.
Hauptbericht	6.4.	Durchgehende Busspuren oder elektronische Busspuren sind auf allen ÖV-Hauptachsen - wo Konflikte mit MIV bestehen - zu realisieren.	Durchgehende Busspuren sind neben den genannten Streckenabschnitten auch an der Halden-, Zürich-, Alpen-, Luzern-, Bern- und Obergrundstrasse notwendig und zeitnah zu realisieren, um einen zuverlässigen ÖV-Betrieb sicherstellen zu können.
Hauptbericht	6.4.	Anpassungsvorschlag: Durch Begrünung, Installation von Schattenspendern und weitere Massnahmen (z.B. Multicodierte Gestaltung, Entsiegelung von Parkplatzflächen, Versickerungsflächen bzw. Integration des Schwammstadt-Konzepts) wird eine auf ein intaktes Mikroklima ausgelegte Aufwertung der Strassenräume angestrebt.	Das Schwammstadt-Konzept beinhaltet neben Massnahmen zur Entsiegelung und der Anlage von Versickerungsflächen auch weitere Aspekte, die nicht im Einzelnen ausgeführt werden müssen, sondern summarisch unter dem Begriff gesammelt werden können.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Hauptbericht	6.4.	Velostationen im Norden und Osten einfügen und beschreiben	Es fehlen weitere Velostationen im Norden sowie im Osten des Bahnhofs, um das grosse Personenaufkommen zu bewältigen (ein erheblicher Teil wird mit dem Velo zum Bahnhof kommen und muss dort attraktive, sichere und direkte Veloabstellanlagen vorfinden!).
Hauptbericht	7.6.	Auf die Realisierung der Reussportbrücke ist zu verzichten.	Die Stadt Luzern stellt sich auf den Standpunkt, dass die Reussportbrücke für den Gesamtverkehr keinen wesentlichen Nutzen hat.
Massnahmenblätter	S-2.8	Titel Anpassen: Luzern, Achse Tschuopis-Gasshof-Bernstrasse	Bitte die Ecke Cheerstrasse bei der Darstellung des Perimeters weglassen. Die ist im S-2.10 enthalten.
Massnahmenblätter	S-2.10	Start städtebauliche Studie 2025	Projekt wird 2025 gestartet.
Massnahmenblätter	S-3.3	Projektwettbewerb Reusspark	Neu wird für die Neugestaltung Reusspark nicht ein Studienauftrag, sondern ein Projektwettbewerb vorgesehen.
Massnahmenblätter	S-3.3	Umgestaltung Lindenstrasse; Foto anstelle Visualisierung	Die Umgestaltung wurde in der Zwischenzeit realisiert, Foto wird nachgeliefert.
Massnahmenblätter	S-4.11	Vorgesehene Nutzung: "Möglichst hoher Wohnanteil" sollte gestrichen werden.	Der Nutzungsschwerpunkt "möglichst hoher Wohnanteil" bezieht sich nur auf das Entwicklungsareal Rösslimatt (Baufeld D-F), nicht aber auf den ganzen eingezeichneten Perimeter vom ESP Bahnhof. Im ESP-Perimeter ist eine attraktive Mischung aus Arbeits-, Wohn-, Gewerbe- und Freiraum-/öffentlichen Nutzungen festzulegen, wobei der sinnvolle Umfang der einzelnen Nutzungen zuerst noch definiert werden muss. Entsprechend sollte nicht noch ein Schwerpunkt auf Wohnen erwähnt werden.
Massnahmenblätter	S-4.11	Bei Potenzial EW nicht schreiben, dass es kein Potenzial hat.	Die Beschreibung "- (reine AZ)" macht hier wenig Sinn, da im ESP gemäss Richtplan mittelfristig eine "Urbane Mischnutzung" zustande kommen soll. Entsprechend ist es das Ziel, dort künftig neben anderen Nutzungen auch Wohnnutzungen zu haben. Da es schwierig ist, das EW-Potenzial heute schon abzuschätzen, könnte bspw. geschrieben werden: "Potenzial EW: noch offen, gilt es auf Basis der künftig angestrebten Nutzungsmischung zu einem späteren Zeitpunkt abzuschätzen."
Massnahmenblätter	S-4.11	Bei "Kurzbeschrieb und Entwicklung seit der letzten Generation" das Wort "Absichtserklärung" durch "Projektvereinbarung" ersetzen.	Es wurde eine gemeinsame Projektvereinbarung abgeschlossen ( <a href="https://www.stadtluzern.ch/projekte/zentraleprojekte/17576">https://www.stadtluzern.ch/projekte/zentraleprojekte/17576</a> ).
Massnahmenblätter	S-4.11	Struktur anpassen bei der Beschreibung der Etappierung.	Bei "Kurzbeschrieb und Entwicklung seit der letzten Generation" sind "2. Etappe 2025-2040" und "3. Etappe" für uns am falschen Ort. Diese beziehen sich auf zukünftige Entwicklungen und wären daher u.E. eher unter "nächste Schritte" aufzuführen (siehe Ergänzungsvorschlag zu nächste Schritte).

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Massnahmenblätter	S-4.11	Abschnitt "Nächste Schritte" anpassen.	"Nächste Schritte" bezieht sich u.E. bereits auf den Zeitraum ab 2025. Entsprechend könnte dieser Abschnitt wie folgt ergänzt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung 2. Etappe GP Rösslimatt 2025-2040: Freie Flächen sollen für Zwischennutzungen zur Verfügung gestellt werden.</li> <li>• Realisierung 3. Etappe GP Rösslimatt (nach Realisierung Durchgangsbahnhof, ab 2040) Baufelder D-F sollen entwickelt werden.</li> <li>• Realisierung evtl. weiterer Potenziale (gemäss Masterplan, z.B. frei werdende Gleisfelder): Nach Fertigstellung DBL, ausser es zeigt sich aus dem Masterplan, dass eine frühere Realisierung möglich ist.</li> </ul>
Massnahmenblätter	S-4.11	Bei Zuständigkeiten: Federführung Stadt und Kanton Luzern schreiben.	Es sollen hier der Kanton und die Stadt gleichwertig in der Federführung aufgeführt werden gemäss gemeinsamer Projektvereinbarung. Es ist erklärtes Ziel des Masterplans, dass Kanton und Stadt als gleichwertige Partner mit gemeinsamer Projektleitung einen konsolidierten Masterplan erarbeiten.
Massnahmenblätter	S-4.12	Perimeter vergrössern.	Aufgrund der vielen infrastrukturellen und stadträumlichen Zusammenhänge sollte der Perimeter Steghof auch folgende Areale umfassen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die bestehende Serviceanlage SBB</li> <li>- Die Lage des potenziellen künftigen S-Bahnhofs</li> <li>- Das SBB-Gebiet entlang der Fruttstrasse (nördlich fast bis Langsandbrücke)</li> </ul>
Massnahmenblätter	S-4.12	Bei Potenzial AP: statt kein Potenzial falls möglich eine Schätzung (Spannweite) einfügen. Falls dies dies noch nicht quantifiziert werden kann, eher schreiben: "Potenzial AP: noch nicht quantifizierbar".	Im Perimeter hat es auch ein erhebliches Potenzial für zusätzliche Arbeitsnutzungen.
Massnahmenblätter	S-4.12	Bei "Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr" Zusammenhang mit geplanter Verlängerung Freigleis (Velo- und ggf. Fussverbindung über das Gleisfeld) aufführen.	In diesem Gebiet ist eine Verlängerung des bestehenden Freigleises über das Gleisfeld geplant. Dies hat einen funktionalen Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Steghofgebiets (inkl. potenzieller Realisierung einer künftigen S-Bahn-Haltestelle).
Massnahmenblätter	S-4.12	Etappierte Realisierung ab 2030 vorgesehen	Bei der Arealentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse ist eine etappierte Realisierung wahrscheinlich. Die ersten gemeinnützigen Baufelder sollen zirka ab 2030 entwickelt werden.
Massnahmenblätter	LE-1	Studienauftrag mit Projektwettbewerb ersetzt	Verfahren wurde mittlerweile geschärft.
Massnahmenblätter	GV-1.3-5B	Massnahme bzw. allenfalls provisorische Busspurabschnitte vorgängig realisieren.	Die Busspuren sind unabhängig von den Grossprojekten (Bypass und DBL) dringend notwendig. Es ist daher zwingend vor Baubeginn Bypass notwendig, mindestens provisorische Busspurabschnitte zu realisieren.
Massnahmenblätter	GV-1.8-5C	Die Durchmesserkannten sind in Kombination mit den Busspuren Richtung Norden bereits im B-Horizont umzusetzen	Synergien mit Busspuren nutzen; Dringlichkeit für Durchmesserkannten hoch.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Massnahmenblätter	GV-7.4-5A	Bearbeitungsperimeter noch anpassen	Bearbeitungsperimeter wurde neu bis und mit Kreuzbuchstrasse und Überquerung Würzenbach angepasst.
Massnahmenblätter	GV-8.12-5A	Ergänzen: Grösse Umsetzungsbereich: 5000 m2	Fehlende Angabe
Massnahmenblätter	GV-10.5-5B	Verschieben in A-Horizont	siehe Zeitplan
Massnahmenblätter	GV-11.1-5C	Ergänzung Bezug zu Teilstrategie: Stärkung der Quartierzentren Ergänzung Nutzen: Mit der Massnahme können die im Raumentwicklungskonzept definierten Quartierzentren weiterentwickelt und gestärkt werden. Dabei kann ein klimaangepasster Strassenraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität umgesetzt werden.	Im Raumentwicklungskonzept 2018 gibt es entlang der Luzernstrasse-Tschuopis Quartierzentren, die es weiterzuentwickeln und zu stärken gilt.
Massnahmenblätter	GV-13.3-5C	Massnahmenbeschrieb aktualisieren gemäss vereinbartem Prozessdesgin "Masterplan Verkehrsdrehscheibe Brüel/Verkehrshaus"	Im Frühling 2024 ist vonseiten Kanton und Stadt ein gemeinsames Prozessdesgin für die Erarbeitung "Masterplan Verkehrsdrehscheibe Brüel/Verkehrshaus" unterzeichnet worden. Dementsprechend ist das Massnahmenblatt mit den entsprechenden Informationen und Zielen zu aktualisieren.
Massnahmenblätter	ÖV- 8.1-5A, ÖV-8.2-5B und ÖV-8.3-5C	Die Referenz auf ÖV-9-4A bezieht sich vermutlich auf ein vorangehendes AP; Bitte berichtigen.	nicht nachvollziehbar, da die Massnahme ÖV-9-4A nicht enthalten ist in den Massnahmenblättern.
Massnahmenblätter	MIV-3-5C	Verzicht auf Massnahme	Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern haben sich klar gegen die Spange Nord ausgesprochen.
Massnahmenblätter	FVV-2.19-5A	Ergänzen: Länge der Massnahme: 500 m	Angabe fehlt
Massnahmenblätter	FVV-2.38-5A	Anpassung des Baubeginns: 2029 statt 2028	Verzögerungen erwartet
Massnahmenblätter	FVV-2.39-5A	Ergänzung: Planungsstand: Entwicklungskonzept liegt seit 2023 vor. Start Machbarkeitsstudie 2024 Länge und Flächen des Umsetzungsbereiches folgen.	aktueller Stand
Massnahmenblätter	FVV-2.45-5A	Ergänzung: Fläche Überführung: 2100 m2 Länge der Massnahme: 100 m	fehlende Angaben
Massnahmenkarten		Keine Antwort	Keine Antwort