

Kanton Luzern

Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation



Massnahmenblätter

Verabschiedet vom Regierungsrat
des Kantons Luzern am 5. Juni 2012

Impressum

Auftraggeber:

Kanton Luzern, Dienststelle Raumentwicklung,
Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi)

Politstrategische Führung:

Robert Küng, Regierungsrat Kt. LU (Vorsitz)
Niklaus Bleiker, Regierungsrat Kt. OW
Hans Wicki, Regierungsrat Kt. NW
Ursula Stämmer, Stadträtin Stadt Luzern
Irene Keller, Verband Luzerner Gemeinden
Pius Zängerle, Gemeindeverband LuzernPlus
Hans-Peter Bossart, Verkehrsverbund Luzern
Ernst Eugster, SBB
Anna Barbara Remund, SBB
Rolf Bättig, Kantonsingenieur Luzern, vif

Projektleitung / Kerngruppe:

Mike Siegrist, rawi (Vorsitz)
Sven-Erik Zeidler, rawi
Markus Mächler, rawi
Cüneyd Inan, rawi
Rolf Bättig, vif
Ernst Schmid, vif
Beat Marty, uwe
Thomas Buchmann, BUWD
Pius Zängerle, LuzernPlus
Roger Michelin, LuzernPlus
Daniel Meier, VVL
Daniel Walker, VVL
Roman Steffen, VVL
Martin Bürgi, Stadt Luzern

Auftragnehmer:

Marco Rupp, ecoptima
Philipp Wigger, ecoptima
Francesca Foletti, ecoptima
Roger Michelin, Planteam
Roger Brunner, Planteam
Peter Schoop, metron

Inhaltsverzeichnis

Massnahmen Siedlung, Landschaft und Umwelt	1
Massnahmen Siedlung	1
SI-1 Arbeitsgebiete transformieren	1
SI-2 Nachverdichtung in bebautem Siedlungsgebiet	4
SI-3 Bauzonenreserven mit optimierter Dichte	7
SI-4 Realisierung von Überbauungen fördern	10
SI-5 Schlüsselarealplanungen	12
SI-6 Gebietsmanagement in Zentren und ESP	15
SI-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen	18
SA-1 Siedlungsbegrenzungen	21
SA-2 (grössere) Neueinzonungen (aufgrund Bedarf und guter ÖV-Erschliessung)	24
SA-3 Übrige Gebiete überprüfen	27
SA-4 Exklusive Wohnlagen	30
SA-5 Strategische Arbeitsgebiete	33
Massnahmen Landschaft	37
LE-1 Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration	37
LE-2 Landschaftsentwicklungskonzepte für innere Landschaft	40
LE-3 Landschaftsentwicklungskonzepte für äussere Landschaft	43
LE-4 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume	46
LE-5 Spezifische Freizeiträume von regionaler Bedeutung	49
LE-6 Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten	52
LE-7 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren	54
Massnahmen Umwelt	57
U-1 Überkommunale Energieplanungen	57
Massnahmen Gesamtverkehr	60
GV-1 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern	60
GV-1.1 Kurzfristige Optimierungen Bereich Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz	60
GV-1.2 Optimierungen Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz	63
GV-1.3 Anpassungen im Zusammenhang mit Tiefbahnhofrealisierung	66
GV-2 Verkehrssystem-Management (VSM)	69
GV-3 Verkehrskonzept (Car)Tourismus Stadt Luzern	72
Massnahmen öffentlicher Verkehr	75
ÖV-1 Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie	75
ÖV-2 Ausbau S-Bahnsystem Luzern	80
ÖV-3 Neue S-Bahnhaltestellen	84
ÖV-4 Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke	87
ÖV-5 Doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil	90
ÖV-6 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn	93
ÖV-6.1 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Nord)	93
ÖV-6.2 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Ost / Rental)	99

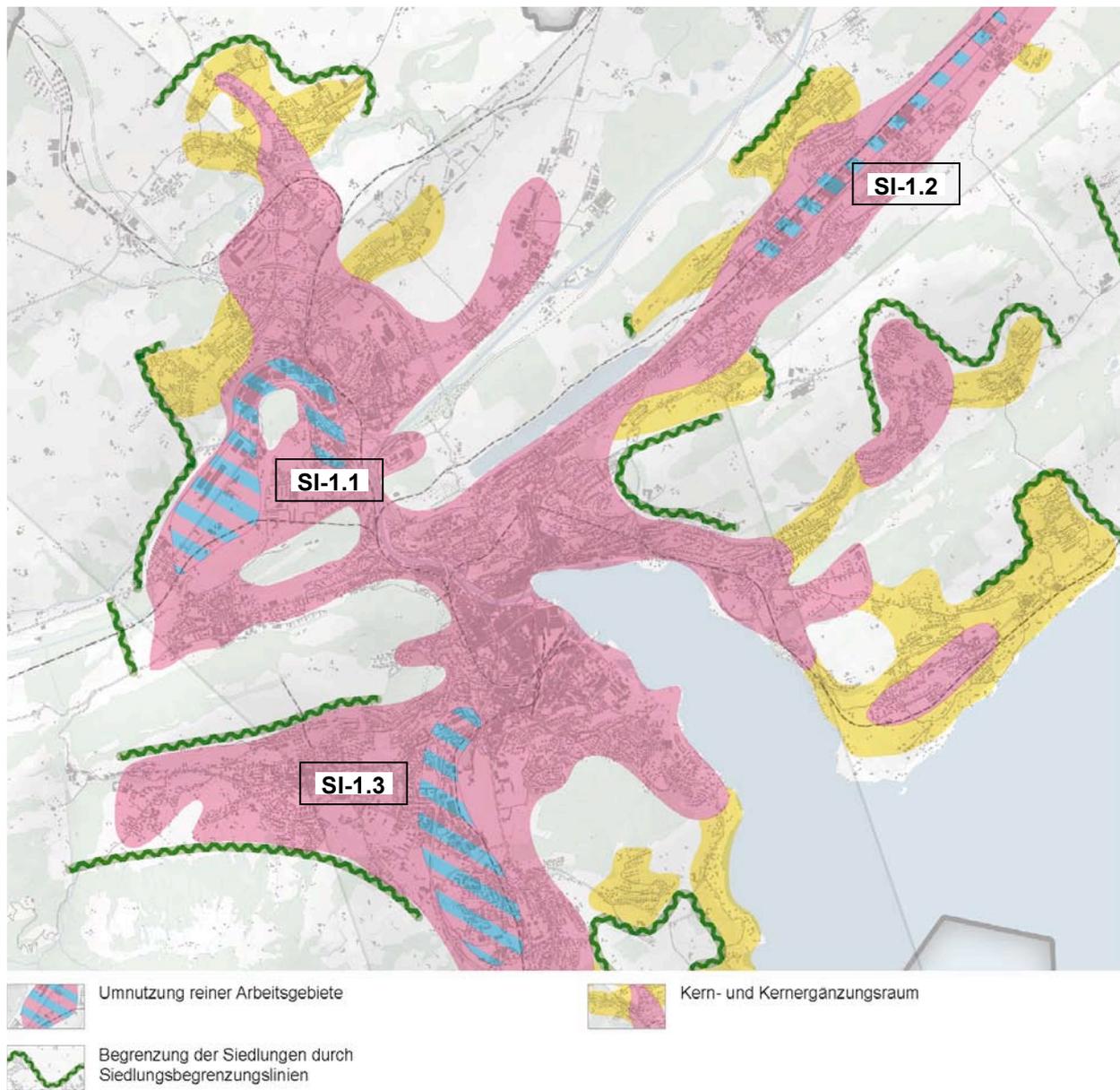
ÖV-6.3 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)	103
ÖV-6.4 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern West)	107
ÖV-7 Kapazitätserweiterung des Bussystems	110
ÖV-8 Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien	113
ÖV-9 Optimierung des Bussystems	116
ÖV-10 Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern	119
ÖV-11 Buspriorisierungen	122
Massnahmen motorisierter Individualverkehr	129
MIV-1 Gesamtsystem Bypass Luzern	129
MIV-2 Spange Nord, Flühmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg	132
MIV-3 Spange Süd mit Anschluss Grosshof	135
MIV-4 Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	138
MIV-5 Umfahrung Emmen, Seetalstrasse	141
MIV-6 Küssnacht, Südumfahrung	144
Massnahmen Langsamverkehr	148
LV-1 Optimierung bestehender Netzelemente	148
LV-1.1 Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	149
LV-1.2 Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton NW	156
LV-1.3 Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinden	158
LV-2 Neue Netzelemente	172
LV-2.1 Neue Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	173
LV-2.2 Neue Netzelemente unter Federführung Gemeinden	175
Massnahmen weitere Mobilitätsbereiche	181
MO-1 B+R-Anlagen	181
MO-2 Mobilitätsmanagement	185
MO-3 Rothenburg Station: Umladeterminale Strasse/Schiene ausbauen	187
MO-4 Zonenplan Tarifverbund Passepartout	189
MO-5 Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung	192

Massnahmen Siedlung, Landschaft und Umwelt

SI-1

Arbeitsgebiete transformieren

Zukunftsbild 3b „Wohnen“ – Umnutzungsgebiete mit Wohnanteil



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse reine Arbeitsgebiete an gut (ÖV-)erschlossenen Lagen mit einem bestimmten Potenzial für zweckmässige Nutzungsveränderungen. Bei diesen Gebieten handelt es sich mehrheitlich um grössere zusammenhängende Areale, die baulich nur teilweise ausgenutzt sind oder bei denen sich ein Nutzungswandel (von reinen Arbeitsplatzgebieten in Mischnutzungen) abzeichnet oder im Sinne des Zukunftsbildes 2030 angestrebt ist. Im Hinblick auf die erforderliche verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sind diese Umnutzungspotenziale vermehrt und sukzessive zu nutzen. Aufgrund ihrer ortsplanerisch bedeutenden Lage ist bei der Umnutzung grösstmögliche Sorgfalt betreffend den städtebaulichen, gestalterischen und sozialen Aspekten beizumessen.

Massnahme:

Bisherige (reine) Arbeitsgebiete inkl. Industriebrachen werden teilweise in Mischnutzungen transformiert mit folgenden Arbeitsschritten und Instrumenten:

1. Die Gebiete mit relevanten Umnutzungspotentialen sind durch die Gemeinde bzw. den zuständigen Ortsplaner zu ermitteln und die entsprechenden Perimeter sind festzulegen sowie im kommunalen Siedlungsleitbild (vgl. KRP 09 S1-3 sowie Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“ vom Juli 2011) zu verankern.
2. Die Grundeigentümer sind dabei frühzeitig in den Prozess mit einzubeziehen. Mit dem Modellvorhaben und Pilotprojekt *Umwandlung von Industriebrachen* werden seit 2009 Erfahrungen in der DS rawi, insbesondere mit dem optimalen Einbezug der Grundeigentümer, gesammelt.
3. Die grösseren und komplexeren Areale werden aktiv durch den zuständigen Gebietsmanager von LuzernPlus begleitet. Der Gebietsmanager steht an der Schnittstelle zwischen Standort-interessierten Unternehmen, Investoren, Grundeigentümern sowie den Gemeinden, den kantonalen Fachstellen und der kantonalen Wirtschaftsförderung.
4. Um die erforderliche Qualität sicher zustellen und den i.d. R. komplexen Fragestellungen gerecht zu werden, sind qualifizierte Verfahren wie bspw. Testplanungen durchführen und / oder Konzepte zu erstellen. Die Grundeigentümer und / oder die Gemeinden beteiligen sich an der Finanzierung.
5. Mit der Umnutzung wird sich in der Regel auch das Verkehrsaufkommen verändern. In Bezug auf die Gesamtverkehrsverträglichkeit der geänderten Nutzungen wird auf das Massnahmenblatt „Verkehr-intensive Einrichtungen“ verwiesen.
6. Die Ergebnisse der Testplanungen oder der Konzepte werden - bei Bedarf in den kommunalen Strategien und Richtplänen umgesetzt sowie – in aller Regel in der Rahmennutzungsplanung, insbesondere bezüglich den Nutzungen (Art und Mass der Dichte), grundsätzlich verankert.
7. Zudem sind meist massgeschneiderte kommunale Sondernutzungsplanungen (Bebauungspläne, Gestaltungspläne) festzulegen. Diese Instrumente sollen schlank und genügend flexibel für künftige, notwendige Veränderungen sein.
8. Bei Bedarf bzw. Notwendigkeit ist eine Landumlegung oder ein Perimeterverfahren durchführen.
9. Die einzelnen Verfahren sind zudem zweckmässig zu koordinieren!

Es handelt sich um folgende Gebiete (inkl. Transformations-Projektstand Mitte 2012):

SI-1.1 Luzern Nord (Seetalplatz, Emmenweid bis hin zum Littauerboden): Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord behördlich beschlossen / Bebauungspläne in Erarbeitung, Masterplan Emmenweid in Erarbeitung; Gebietsmanagement etabliert (vgl. SI-6.1)

SI-1.2 Luzern Ost (Kantonsstrasse Ebikon – Dierikon – Längenbold Root): gemeindeübergreifende Strategie in Vorbereitung, Siedlungsleitbild Ebikon vorhanden (vgl. SI-6.2)

SI-1.3 Luzern Süd (Kriens – Horw – Luzern): Umsetzung gestützt auf Leitbild Luzern Süd, Bebauungsplan Zentrum Horw rechtskräftig, Umzonungen in Kriens in Vorbereitung, Gebietsmanagement etabliert (vgl. SI-6.3)

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Agglomerationsgemeinden

Beteiligte Stellen:

LuzernPlus, rawi, vif, Denkmalpflege, Grundeigentümer, Wirtschaftsförderung WFLU

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

Schrittweise Umsetzung gestützt auf die Siedlungsleitbilder und Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden (vgl. Massnahme)

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)

Realisierungshorizont

Vorprojekt:
 Baubeginn:

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis

<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Inbetriebnahme:	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S2 KA: S2-2, S2-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	-----------------	--

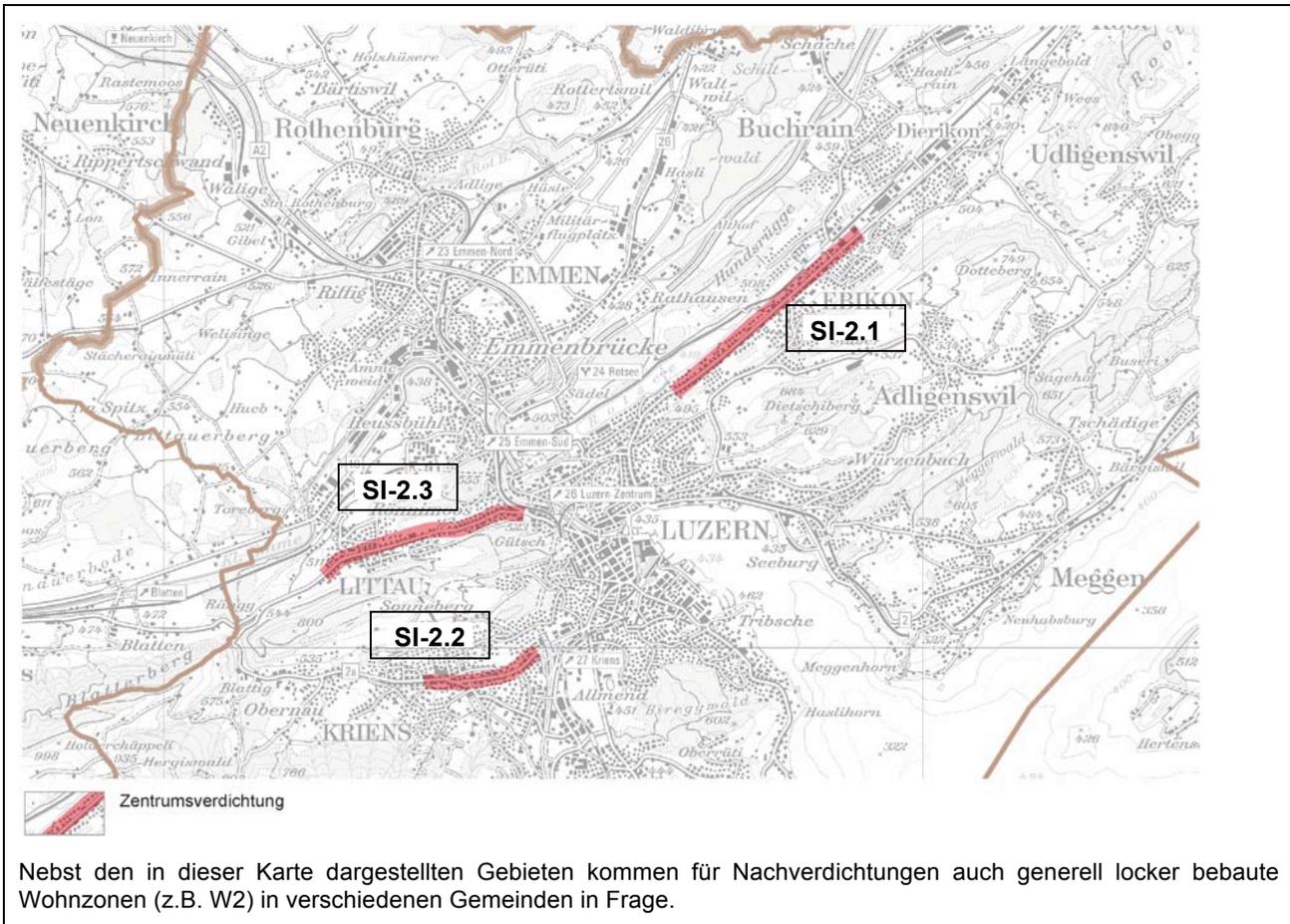
Kosten	
Kosten: Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Umnutzungsgebieten ab	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Unternutzte Siedlungsgebiete, hoher Siedlungsdruck nach aussen Unterstützung Zukunftsbild: 3a, 3b Umsetzung Strategie: SL3, SL5, ÖV8/10-12, LV4/6-7	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs-systems, Verbesserung der Intermodalität WK2: Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume WK3: Keine Wirkung WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung	Bewertung der Wirkung: WK1: schwache Wirkung WK2: bedeutende Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: bedeutende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Koordination mit SI-6, SI-7 Attraktiver ÖV und LV-Verbesserungen notwendig, Koordination mit Freiraumkonzept im Kernraum der Agglomeration gemäss LE-1	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Kantonaler Richtplan, S2-2, S2-3 Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011 Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011 Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009 ESP-Planungen Luzern Nord, Rontal, Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw Regionalentwicklungsplan REP21, 2004
Bemerkungen / Hinweise: -

SI-2

Nachverdichtung in bebautem Siedlungsgebiet



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse Areale an gut (ÖV-)erschlossener Lage, die baulich nur teilweise ausgenützt sind. Im Hinblick auf die erforderliche verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sind diese Nachverdichtungspotenziale vermehrt und sukzessive zu nutzen, dies namentlich im „urbanen Raum mit der höchsten Siedlungsgunst“ und im „Kernraum“ sowie auch in den „Sanierungsgebieten Wohnen“ (vgl. Kapitel 4 Zukunftsbild). Bei solchen Nachverdichtungen sind auch die städtebaulichen, gestalterischen und sozialen Aspekte angemessen mitzuerücksichtigen.

Massnahme:

Die Nachverdichtung von bisher deutlich unternutzten Siedlungsgebieten ist gestützt auf die jeweiligen Ortsplanungen sukzessive zu fördern mittels folgenden Arbeitsschritten bzw. Massnahmen:

1. Die Gebiete mit relevantem Nachverdichtungspotenzial sind durch die Gemeinde bzw. den zuständigen Ortsplaner zu ermitteln und die entsprechenden Perimeter sind festzulegen sowie im kommunalen Siedlungsleitbild (vgl. KRP 09 S1-3 sowie Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“ vom Juli 2011) zu verankern.
2. Das rechnerisch vorhandene Verdichtungspotenzial ist zu analysieren aufgrund von Dichteberechnungen (theoretisch zulässig gemäss BZR, tatsächlich realisiert gemäss Plänen oder Abschätzungen)
3. Das sinnvoll realisierbare Verdichtungspotenzial ist – unter Berücksichtigung der städtebaulichen, gestalterischen und sozialen Aspekte - anhand von Quartierverdichtungsstudien und allenfalls Bebauungskonzepten zu ermitteln.
4. Gestützt darauf können allenfalls zweckmässige Umzonungen geprüft werden.
5. Gestützt auf die Quartierverdichtungsstudien sollen im BZR insbesondere auch Mindestdichten festgelegt werden (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindesthöhe) (vgl. auch KRP 09 S2-3 und auch PBG-Revision 2010-2013).

6. Zudem soll ein Nachverdichtungsbonus geprüft und wennmöglich im BZR festgelegt werden (Beispiel: 30% Bonus wenn zusätzliche Wohnung realisiert wird und die übrigen Zonenbestimmungen eingehalten werden)
7. Darüberhinaus können allenfalls die Planungsverfahren und Rahmenbedingungen zur Nachverdichtung in den kommunalen Reglementen spezifisch verankert werden (Beispiel: Nutzungserleichterungen bei Vorhandensein eines kommunalen Masterplanes oder Richtplanes)
8. Schliesslich können und sollen auch massgeschneiderte kommunale Sondernutzungsplanungen (Bebauungspläne oder Gestaltungspläne) festgelegt werden (vgl. auch PBG-Revision 2010-2013), diese allenfalls verbunden mit der Pflicht zu Konkurrenzverfahren.

Es handelt sich um folgende Gebiete (inkl. Projektstand Mitte 2012):

SI-2.1 Ebikon, Luzernerstrasse (zwischen Maihof und Ebikon Zentrum): im Siedlungsleitbild vorgesehen, Masterplan Zentrum in Vorbereitung

SI-2.2 Kriens: Masterplan Luzernerstrasse in Vorbereitung

SI-2.3 Luzern-Littau: Masterplan Luzern-/Bernstrasse vorhanden, in Ortsplanung Littau umgesetzt

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:
 Agglomerationsgemeinden

Beteiligte Stellen:
 rawi, Denkmalpflege, Grundeigentümer

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

Schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden (vgl. Massnahme)

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

Realisierungshorizont

Vorprojekt:
 Baubeginn:
 Inbetriebnahme:

Koordinationsstand:

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: S2 KA: S2-3
 - nein > Verankerung in:

Kosten

Kosten:
 Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Nachverdichtungsgebieten

An Finanzierung beteiligt:

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere: Private/Grundeigentümer

Beurteilung

Relevanz

Behebung Schwachstellen: Unternutzte Siedlungsgebiete, hoher Siedlungsdruck nach aussen

Unterstützung Zukunftsbild: 2, 3a, 3b

Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL6, ÖV8/10-12, LV4/6-7

Qualitative Bewertung:

- sehr grosse Relevanz
- grosse Relevanz
- mittlere Relevanz
- geringe Relevanz

<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung der Intermodalität</p> <p>WK2: Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: schwache Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Attraktiver ÖV und LV-Verbesserungen notwendig, Koordination mit Freiraumkonzept im Kernraum der Agglomeration gemäss LE-1</p>	

<p>Sonstiges</p>
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>Kantonaler Richtplan, S2-3</p> <p>Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</p> <p>Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011</p> <p>Beispielsammlung „Verdichtete Wohnsiedlungen“, ARP Luzern, Juli 2001</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

SI-3

Bauzonenreserven mit optimierter Dichte



Beispiel Verdichtungsraum Zentralstrasse Ebikon

Nebst dem hier dargestellten Beispiel aus Ebikon kommen auch Gebiete in Luzern (Ortsteil Littau), in Emmen und Kriens und in weiteren Gemeinden in Frage.

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es noch diverse unüberbaute Bauzonen, teilweise an gut (ÖV-)erschlossener Lage. Im Hinblick auf die erforderliche verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sind diese Bauzonenreserven zu überprüfen und ggf im Hinblick auf optimale Dichtevorgaben anzupassen: einerseits sollen die Dichtevorgaben erhöht werden, je besser die Bauzonenreserven ÖV-erschlossen sind, andererseits darf die Dichte aus städtebaulichen, gestalterischen und sozialen Gründen nicht zu hoch sein.

Massnahme:

Die Dichteoptimierung von rechtskräftigen, noch unüberbauten Bauzonen ist gestützt auf die jeweiligen Ortsplanungen sukzessive zu fördern mittels folgenden Arbeitsschritten bzw. Massnahmen:

1. Die rechtskräftigen Bauzonenreserven bzw. deren Dichtemass ist im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen aufgrund der jetzigen und der künftigen ÖV-Angebotsstufen sowie aufgrund der bebauten Umgebung udgl. zu überprüfen
2. Gestützt darauf ist das massgebende Dichtemass in geeigneten Gebieten angemessen zu erhöhen unter Berücksichtigung einer guten Qualität; wenn möglich sind dabei Mindestmasse festzulegen (Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen)

3. In diesem Zusammenhang sollen auch Umzonungen geprüft werden (z.B. entlang von Hauptstrassen, anstelle von Wohnzonen neu Mischzonen mit höherer Dichte und höherer Lärmempfindlichkeitsstufe)
4. Darüber hinaus können allenfalls die Planungsverfahren und Rahmenbedingungen im Hinblick auf eine optimierte Dichte in den kommunalen Reglementen spezifisch verankert werden (Beispiel: Nutzungserleichterungen für den Fall, dass gemäss einem kommunalen Masterplan oder Richtplan gebaut wird: Stadt Luzern, Zentrumszone Ortsteil Littau)
5. In wichtigen Arealen (grossflächige Bauzonenreserven oder solche an zentraler Lage) sollen zur Ermittlung der optimalen Dichte und Nutzung Testplanungen durchgeführt werden; anschliessend erfolgt die verbindliche Sicherung dieser Planung in der Regel mit Sondernutzungsplänen (Bebauungspläne, Gestaltungspläne) (vgl. Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011).

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Agglomerationsgemeinden

Beteiligte Stellen:

rawi, Denkmalpflege, ev. Testplanungsteams, Private/Grundeigentümer

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

Schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden (vgl. Massnahme)

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

Realisierungshorizont

Vorprojekt:
 Baubeginn:
 Inbetriebnahme:

Koordinationsstand:

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: S1, R7 KA: S1-5, R7-2
 - nein > Verankerung in:

Kosten

Kosten:

Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen unüberbauten Gebieten, die bezüglich Dichte optimiert werden sollen

An Finanzierung beteiligt:

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere: Private/Grundeigentümer

Beurteilung

Relevanz

Behebung Schwachstellen: Unternutzte Siedlungsgebiete, hoher Siedlungsdruck nach aussen

Unterstützung Zukunftsbild: 2, 3a, 3b

Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL6, ÖV8/10-12, LV4/6-7

Qualitative Bewertung:

- sehr grosse Relevanz
- grosse Relevanz
- mittlere Relevanz
- geringe Relevanz

<p>Wirkung</p> <p>WK1: Keine Wirkung</p> <p>WK2: Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: keine Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Attraktiver ÖV und LV-Verbesserungen notwendig, Koordination mit Freiraumkonzept im Kernraum der Agglomeration gemäss LE-1</p>	

<p>Sonstiges</p>
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>Kantonaler Richtplan, S1-5, R7-2</p> <p>Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</p> <p>Beispielsammlung „Verdichtete Wohnsiedlungen“, ARP Luzern, Juli 2001</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

SI-4

Realisierung von Überbauungen fördern



Beispiel Seetalplatz, Emmen

Nebst dem hier dargestellten Beispiel aus Emmenbrücke kommen auch andere Gebiete in weiteren Gemeinden in Frage.

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es noch diverse unüberbaute Bauzonen bzw. Parzellen, teilweise an gut (mit ÖV-) erschlossener Lage, die seit längerer Zeit nicht verfügbar sind. Im Hinblick auf die erforderliche verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sind diese Bauzonenreserven soweit als möglich zu „aktivieren“ bzw. auf den Markt zu bringen, damit sie innert nützlicher Frist überbaut werden können.

Massnahme:

Die Verfügbarkeit von Baulandparzellen soll stetig und insbesondere im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen verbessert (und damit die Baulandhortung reduziert) werden mittels folgenden Arbeitsschritten bzw. Massnahmen:

1. Gespräche / Beratungen mit Grundeigentümern, Motivation durch Vorgehensvorschlag der Gemeinde
2. Bei Bedarf: Perimeter- oder Landumlegungsverfahren einleiten
3. Vertragliche Regelungen (Bauverpflichtung, Kaufrechte, Auszonungsverträge mit Verzicht auf Entschädigung (bei peripher gelegenen Grundstücken), Beispiele Gemeinden Meggen, Horw
4. (rechtliche, finanzielle) Anreize schaffen, Beispiel für grössere Areale: Nutzungserleichterungen/Boni in Aussicht stellen für den Fall, dass ein Qualitätsverfahren unter Einbezug der Gemeinde durchgeführt wird
5. Ev. weitere Massnahmen gestützt auf revidiertes Raumplanungsgesetz und PBG-Revision 2010-2013 (z. B. bezüglich Mindestnutzungen)

Diese Massnahmen können dazu führen, dass die Grundeigentümer die bauliche Realisierung ihrer Grundstücke an die Hand nehmen; gegen den Willen der Grundeigentümer kann dies jedoch nicht durchgesetzt werden.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Agglomerationsgemeinden

Beteiligte Stellen:

LuzernPlus, rawi, Grundeigentümer

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

Stetige und schrittweise Umsetzung, gestützt auf die Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden (vgl. Massnahme)

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bis A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S2 KA: S2-1, S2-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	--	---

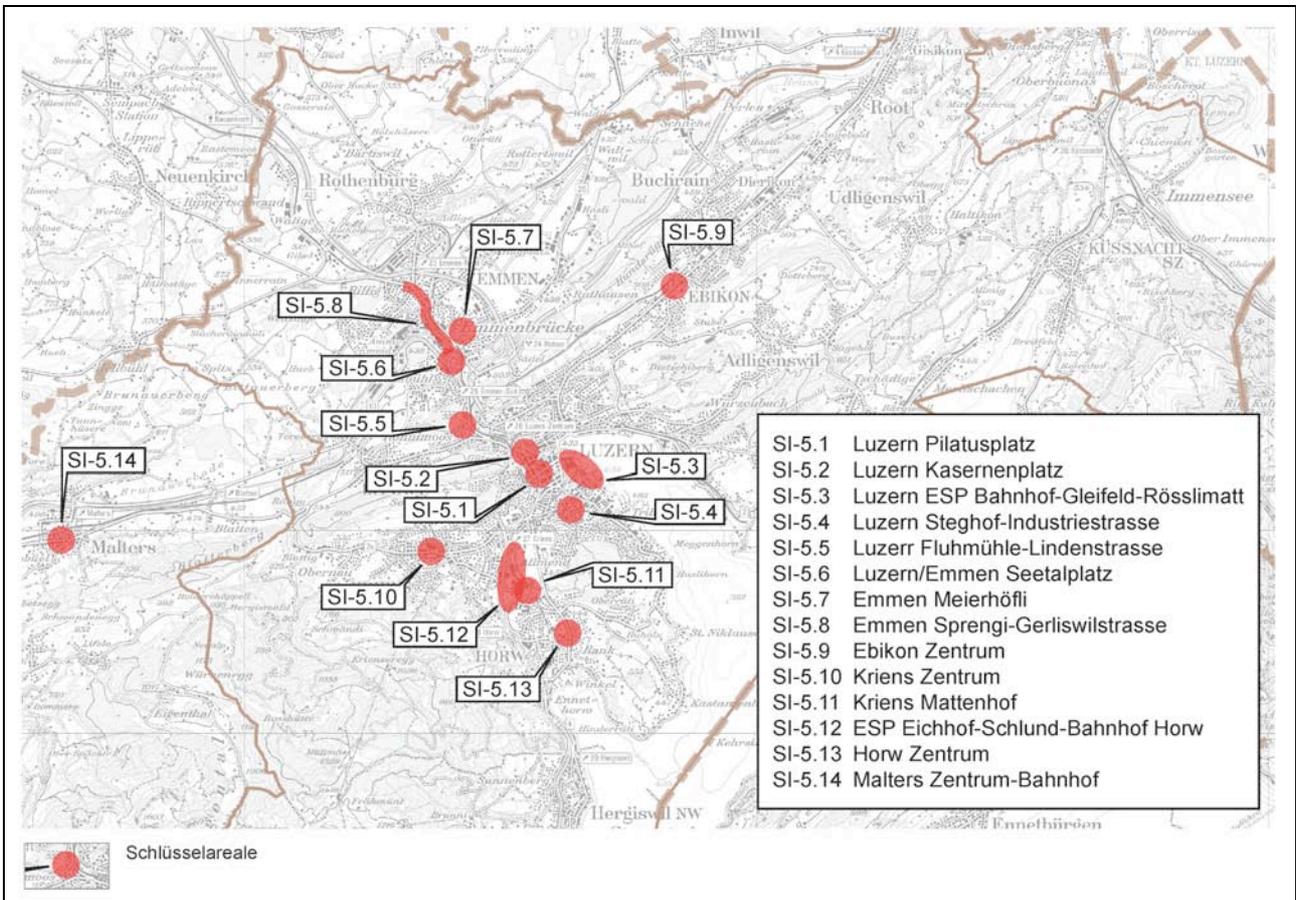
Kosten	
Kosten: Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten auf den einzelnen Parzellen, die verfügbar gemacht werden sollen	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Unternutzte Siedlungsgebiete, hoher Siedlungsdruck nach aussen Unterstützung Zukunftsbild: 2, 3a, 3b, 3c Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL5, SL6, spezifische ÖV-/LV-Strategien aus Zukunftsbild	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Keine Wirkung WK2: Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume WK3: Keine Wirkung WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung	Bewertung der Wirkung WK1: keine Wirkung WK2: bedeutende Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: bedeutende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Kantonaler Richtplan, S2-1 und S2-2 Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011 Empfehlung „Landumlegung als Mittel der Ortsplanung“, Baudepartement, April 1990
Bemerkungen / Hinweise: –

SI-5

Schlüsselarealplanungen



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse Standorte, die bislang schon gut ÖV-erschlossen sind und die künftig – gestützt auf die Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Systems – noch besser mit dem ÖV erschlossen sein werden. Diese Standorte sind gleichzeitig und mit spezifischen Planungen auch städtebaulich sowie bezüglich den baulichen Dichten und den Nutzungen massgeblich aufzuwerten und zu kleineren und grösseren Zentren zu entwickeln, allenfalls inkl. neuen Hochhäusern. Im Gebiet rund um den Bahnhof Horw sowie rund um den Bahnhof Emmenbrücke und den Seetalplatz ist diese Entwicklung bereits im Gang; sie soll auch an anderen Standorten wie am Bahnhof Ebikon, am Pilatusplatz etc in die Wege geleitet werden. Damit kann eine massgebliche Siedlungsentwicklung nach Innen und eine sehr gute Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erreicht werden.

Massnahme:

Die Entwicklung von gut bis sehr gut ÖV-erschlossenen Standorten soll im Rahmen von Schlüsselarealplanungen initiiert und gefördert werden wie folgt:

1. Potenzielle Areale (vgl. oben erwähnte potenzielle Areale) verifizieren und entsprechende Perimeter (Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter) definieren
2. Rahmenbedingungen klären: Verkehr, Städtebau (evt. Hochhäuser), Nutzungen, Energie, Infrastruktur usw.
3. Testplanungen / Konkurrenzverfahren durchführen
4. ev. bzw. bei Bedarf: kommunale Strategien und Richtpläne erarbeiten / ergänzen / überarbeiten
5. notwendige Nutzungsplanungsanpassungen durchführen
6. Sondernutzungspläne (in der Regel Bebauungspläne) festlegen
7. möglichst projektbezogene Planungen bei Schlüsselarealen

Es handelt sich um folgende Gebiete (inkl. Projektstand Mitte 2012):

SI-5.1 Luzern Pilatusplatz: Erkenntnisse aus der Testplanung sind in die BZO-Revision eingeflossen

SI-5.2 Luzern Kasernenplatz: Aktivitäten nach Standortentscheid Uni sistiert

SI-5.3 Luzern ESP Bahnhof-Gleisfeld-Rösslimatt: Entwicklungskonzept wird im Hinblick auf den Tiefbahnhof überprüft

SI-5.4 Luzern Steghof-Industriestrasse: Ergebnisse aus der Entwicklungsstudie sind in die BZO-Revision eingeflossen, Wettbewerbsverfahren Industriestrass durchgeführt und Realisierung eingeleitet

SI-5.5 Luzern Fluhmühle-Lindenstrasse: Entwicklungskonzept liegt vor, Umsetzung eingeleitet

SI-5.6 Luzern/Emmen Seetalplatz: Masterplan Seetalplatz behördlich vorhanden, Sondernutzungspläne in Erarbeitung (abhängig von Umgestaltung Seetalplatz)

SI-5.7 Emmen Meierhöfli: momentan Vorarbeiten im Rahmen von generellen Entwicklungsstudien als Grundlage des Siedlungsleitbildes

SI-5.8 Emmen Sprengi/Gerliswilstrasse: im Leitbild enthalten

SI-5.9 Ebikon Zentrum (Bahnhof-Kantonsstrasse): im Leitbild enthalten, Masterplan in Vorbereitung

SI-5.10 Kriens Zentrum: Richtplan vorhanden, Umsetzung i.R. von Sondernutzungsplänen

SI-5.11 Kriens Mattenhof: im Leitbild enthalten, Umsetzung i.R. von Sondernutzungsplänen in Bearbeitung

SI-5.12 ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw: ESP-Planung wurde vom Regierungsrat genehmigt, Leitbild zur Entwicklung von Luzern Süd liegt vor

SI-5.13 Horw Zentrum: Bebauungsplan vorhanden

SI-5.14 Malters Zentrum-Bahnhof-Weihermatte: Bebauungsplan vorhanden (weit fortgeschrittene, aber keine noch zu startende Arealplanung)

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
--	---

Zuständigkeiten	
Federführung: Agglomerationsgemeinden mit Schlüsselarealen gemäss obiger Karte	Beteiligte Stellen: spezialisierte Büros für Testplanungen, rawi, vif, VVL, Denkmalpflege, LuzernPlus, kommunale Fachstellen, Grundeigentümer

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: Schrittweise Umsetzung der Schlüsselarealplanungen (vgl. Massnahme)		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R7, S2 KA: R7-2, S2-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

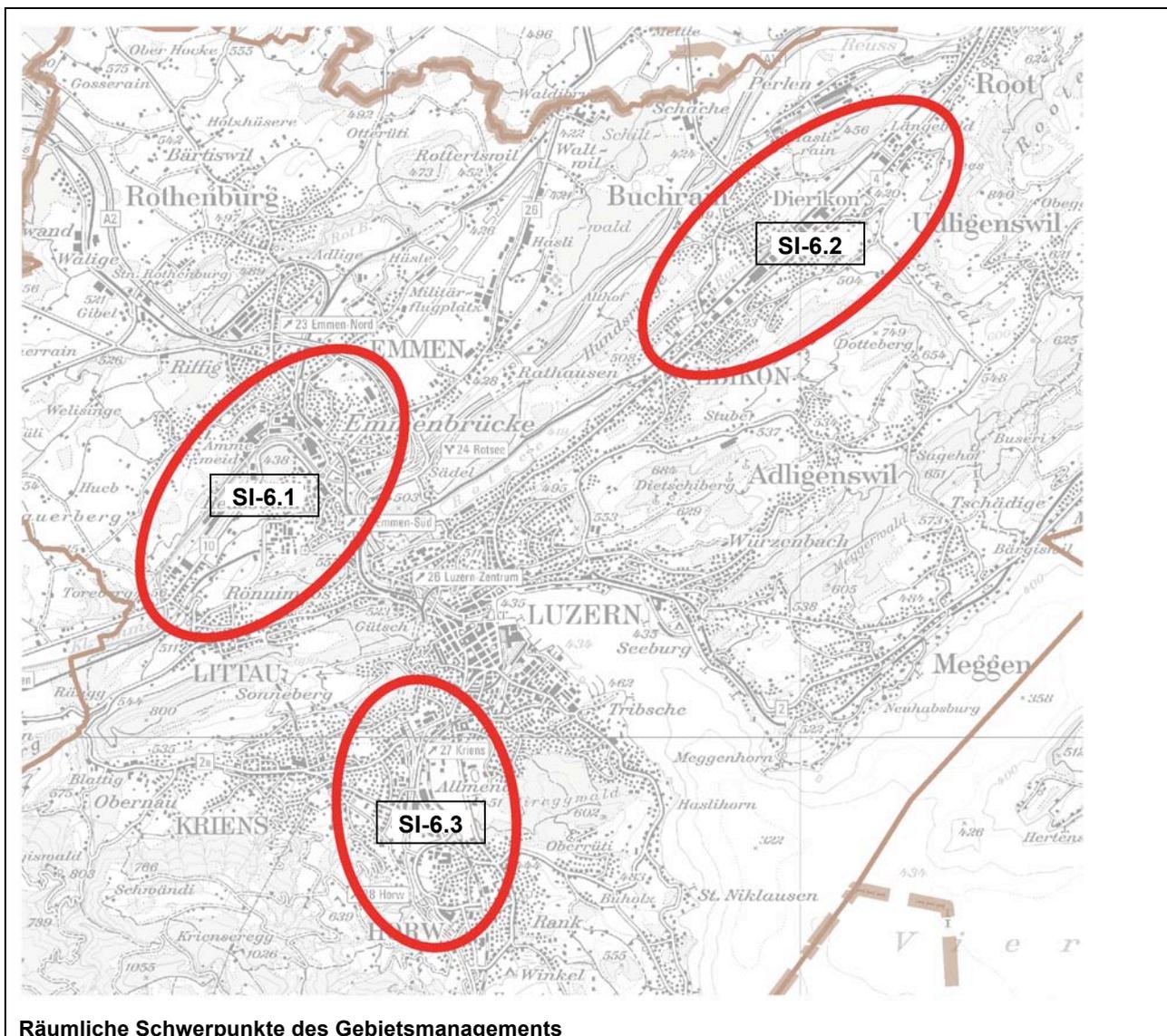
Kosten	
<p>Kosten:</p> <p>Schlüsselarealplanungen inkl. Testplanungsverfahren: pro Gebiet je ca. 0.2 bis 0.5 Mio Fr, je nach konkreter Situation</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Unternutzte Gebiete, Defizite in der Gestaltung, ungenügende Zentrumsfunktion, hoher Siedlungsdruck nach aussen</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 2, 3a, 3b, 3c</p> <p>Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL5, SL6, ÖV8/10-12, LV4/6-7</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserungen im Fuss-/Veloverkehr, des öffentlichen Verkehrs, des Strassennetzes, der Erreichbarkeit, der Intermodalität</p> <p>WK2: Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Die städtebauliche Aufwertung in den Schlüsselarealen sowie die verstärkte ÖV-Nutzung dank der Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen in diesen Gebieten kann zu einer Erhöhung der Sicherheit führen.</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Von der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen am Seetalplatz sowie des Freiraumkonzeptes abhängig</p> <p>Koordination mit U-1</p>	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>Kantonaler Richtplan, R7-2, S2-2 und S2-3</p> <p>Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

SI-6

Gebietsmanagement in Zentren und Entwicklungsschwerpunkten



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse Arbeits- und andere Zonen, teilweise grossflächig und/oder an gut (ÖV-) erschlossener Lage, die baulich nur teilweise ausgenutzt oder noch gar nicht überbaut sind. Im Hinblick auf die erforderliche verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sind diese Potenziale vermehrt zu vermarkten und sukzessive baulich zu realisieren resp. zu nutzen. Ziel ist es dabei, dass Neueinzonungen namentlich für Arbeitszonen nur noch im Falle von bedarfsgerechten Erweiterungen von bestehenden Betrieben oder für das Schliessen von Baulücken oder zweckmässigen Arrondierungen erforderlich sein sollen.

Massnahme:

Das Gebietsmanagement in Zentren und Entwicklungsschwerpunkten stützt sich auf folgende Elemente und Schritte:

1. Der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus setzt für die drei Gebiete Luzern Süd, Luzern Nord und Luzern Ost bis spätestens 2012 je einen Gebietsmanager bzw. eine Gebietsmanagerin ein, der bzw. die sich anschliessend schwergewichtig als zentrale Koordinationsstelle Projekte initiiert und vorantreibt sowie Investoren, Grundeigentümer, Realisierungsträger und Behörden vernetzt. Die Gebietsmanager kennen die Areale und Potenziale in Ihrem jeweiligen Gebiet bestens und können für verschiedene Herausforderungen Lösungen anstreben.

<p>2. Erweiterungsbedürfnisse von (Gross)Unternehmungen sollen möglichst frühzeitig durch die Wirtschaftsförderung antizipiert und zusammen mit dem Gebietsmanager von LuzernPlus weiter koordiniert werden. Dabei sind prioritär die Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Firmenstandort zu untersuchen; sollte dies nicht möglich sein, so sollen Alternativstandorte in bestehenden Arbeitszonenreserven innerhalb der Agglomerationen im Vordergrund stehen</p> <p>3. Für ansiedlungsinteressierte Unternehmungen von ausserhalb stellt die Wirtschaftsförderung als erste Ansprechstelle im Vordergrund und bietet in Koordination mit den Gebietsmanagern von Luzern Plus geeignete Areale bzw. unüberbaute Bauzonenreserven an. Konkretisiert sich eine Ansiedlung, so kann der zuständige Gebietsmanager von Luzern Plus die weiteren – auch raumplanerischen Aspekte wie zum Beispiel Sondernutzungsplanungen – unterstützen.</p> <p>4. Die im kant. GIS vorhandenen Daten über die unüberbauten Arbeitszonen werden vom rawi regelmässig der Wirtschaftsförderung und LuzernPlus zur Verfügung gestellt; diese können die Daten z.B mit eigenen Gebietskenntnissen und Eignungskriterien ergänzen sowie für das Standortmarketing, für Ansiedlungen etc verwenden.</p> <p>5. Arbeitszonen mit guter ÖV-Anbindung sind mit Priorität zu entwickeln.</p> <p>Es handelt sich um folgende Gebietsmanagements (inkl. Projektstand Mitte 2012):</p> <p>SI-6.1 Gebietsmanagement Luzern Nord (Seetalplatz, Emmenweid und darüber hinaus, vgl. auch SI-1.1): Steuerungsgremium seit Anfang 2011 etabliert, Gebietsmanager (Hans-Urs Hengartner) seit September 2011 tätig, Begleitgruppen eingesetzt</p> <p>SI-6.2 Gebietsmanagement Luzern Ost (Kantonsstrasse Ebikon – Dierikon – Längenbold Root, vgl. auch SI-1.2): gemeindeübergreifende Strategie in Vorbereitung, Gebietsmanagement in Vorbereitungsphase.</p> <p>SI-6.3 Gebietsmanagement Luzern Süd (Kriens – Horw – Luzern, vgl. auch SI-1.3) : Steuerungsgremium seit Anfang 2011 etabliert, Gebietsmanager (Thomas Glathard) seit April 2011 tätig, städtebauliches Begleitgremium eingesetzt.</p>	
<p><input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ nicht infrastrukturell</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: LuzernPlus</p>	<p>Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, Wirtschaftsförderung WFLU, rawi, vif, Grundeigentümer, Investoren</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine: vgl. oben unter Massnahme</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont</p> <p>Vorprojekt:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p>	<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S6 KA: S6-2</p> <p><input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

Kosten	
<p>Kosten: 300'000 – 450'000 Fr. / Jahr (Gebietsmanagement Nord und Süd bereits eingesetzt, Ost noch ausstehend)</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Wirtschaftsförderung</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Unternutzte Siedlungsgebiete, hoher Siedlungsdruck nach aussen</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 3a, 3c</p> <p>Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL5, SL6</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Keine Wirkung</p> <p>WK2: Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung</p>	<p>Bewertung der Wirkung:</p> <p>WK1: keine Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordination mit SI-1 und SI-5 sowie SI-7</p>	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <p>Kantonaler Richtplan, S6-2</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>	

SI-7
Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen

Nutzungsbeispiele ^a	Zulässigkeit der Nutzung	Erforderliche Nachweise	
		Kantonsstrasse	Gemeindestrasse
- Wohnen - Hotel - Campus - Mischnutzung Gewerbe - Industrie - Dienstleistungsbetrieb ohne intensiven Kundenverkehr - Alle Nutzungen (ohne Food) bis max. 500m ² aGF	zulässig ^a	Zufahrt in die Kantonsstrasse: einfacher Verkehrsnachweis betreffend Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens. ^a	Beurteilung im Einzelfall
- Food max 120m ² (Tankstellenshops, Shop in Shop) - Dienstleistungsbetriebe > 500m ² aGF mit intensivem Kundenverkehr - Logistik - Spezial-Fachmarkt (Outdoor, Möbel udgl.)	zulässig mit Auflagen	Umfassender Verkehrsnachweis betreffend der sicherheitsmässigen und verkehrlichen Auswirkungen auf das Strassennetz ^b Dieser Nachweis erfolgt über die massgebende Spitzenstunde (idR. ASP).	
- Einkaufszentren - Fachmärkte (Elektronik, Baumarkt udgl.)	nicht zulässig	Umfassender Verkehrsnachweis betreffend der sicherheitsmässigen und verkehrlichen Auswirkungen auf das Strassennetz ^b	
Im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Gesamtinteressenabwägung können – im Rahmen von Sondernutzungsplanungen BP/GP - Ausnahmen mit Auflagen zugelassen werden, sofern die Nutzungen gemäss Zonenplan nicht ausgeschlossen sind. Erforderlich ist die Zustimmung des Kantons; stark betroffene Anstössergemeinden sind anzuhören.			
^a Die fachlich anerkannten relativ einfachen Verkehrsnachweise für die Sicherheit (Sichtbeziehungen, Schleppkurven etc.) sowie für die Leistungsfähigkeit (Ein- und Ausfahrten) insbesondere des projektspezifischen Anschlussknotens sind unabhängig von der Frage der verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz in jedem Fall zu erbringen. ^b Der umfassende Verkehrsnachweis beinhaltet nebst den Nachweisen für die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens die verkehrlichen Auswirkungen auf das Verkehrssystem in einem grösseren Umkreis (allfällige Rückstaus auf anschliessende Knoten udgl.).			

^a Als „Richtwert“ für Nutzungen im „grünen Bereich“ gelten Nutzungen mit folgender Verkehrserzeugung: ≤ 4 Fahrten DTV / 100m² aGF (anrechenbare Geschossfläche)

Als „Richtwert“ für Nutzungen im „roten Bereich“ gelten Nutzungen mit folgender Verkehrserzeugung: ≥ 15 Fahrten DTV / 100m² aGF. Die obenstehende Tabelle ist in Bezug auf die aGF allenfalls anzupassen aufgrund des revidierten Planungs- und Baugesetzes, welches im Sinne der IVHB künftig von anderen Bauziffern ausgeht.

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Vorgehen für die Planung und Realisierung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) ist grundsätzlich im Kapitel S8 des kantonalen Richtplans 09 festgelegt. Insbesondere die Standorte von VE und die massgebenden Instrumente werden gemäss der Koordinationsaufgabe S8-2 stufengerecht konkretisiert und festgelegt. Die verkehrssteuernden Massnahmen richten sich grundsätzlich nach S8-3. Mit diesen Festlegungen wird das Ziel verfolgt, für ein ausreichend konkretes Vorhaben an einem dafür grundsätzlich geeigneten Standort die optimale Lösung bezüglich Nutzungen sowie Verkehrs- und Umweltverträglichkeit zu erreichen. Dementsprechend wird in der Agglomeration Luzern bezüglich den verkehrsintensiven Einrichtungen weder eine absolute Positivplanung (welches sind die Areale, auf denen VE möglich sind) noch eine absolute Negativplanung (wo sind VE nicht zulässig) durchgeführt, denn dies wäre sehr aufwändig und würde dennoch nicht die erforderliche Flexibilität ergeben.

Aber auch Einrichtungen und Anlagen, die zwar nicht als verkehrsintensiv, aber doch als verkehrsrelevant einzustufen sind, sollen insbesondere in Bezug auf ihre Zulässigkeit bzw. ihre Verträglichkeit mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie das Bewilligungsverfahren rasch und zweckmässig beurteilt sowie gegebenenfalls optimiert werden.

Damit kann erreicht werden, dass Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen und Anlagen möglichst an zentralen, urbanen Standorten oder zumindest innerhalb des Siedlungsgebietes realisiert werden und nicht an peripheren oder neu einzuzonenden Standorten.

Massnahme:

A. Verkehrsintensive Einrichtungen werden gestützt auf S8-2 des KRP 09 sowie die Wegleitung Abstimmung Siedlung und Verkehr geprüft und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte und Zuständigkeiten vertraglich ermöglicht:

1. Kanton: Es wird gestützt auf das ausreichend konkrete Vorhaben (Dimension, Nutzungen, erwartetes Verkehrsaufkommen) die grossräumige Zuordnung und eine generelle Machbarkeit untersucht. Bei der grossräumigen Zuordnung stehen Zentren sowie Entwicklungsschwerpunkte ESP im Vordergrund.
2. Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus: Dieser nimmt anhand der Kriterien von S8-2 die erforderliche raumplanerische Interessenabwägung vor. (Das regionale Detailhandelskonzept gemäss regionalem Entwicklungsplan REP 21 wird grundsätzlich beibehalten, allerdings wurde der REP 21 im Jahr 2003 beschlossen und ist gelegentlich zu überprüfen bzw. zu überarbeiten)
3. Gemeinden: Die Gemeinden regeln differenziert im Rahmen ihrer Nutzungsplanungen die Nutzungen und die verkehrssteuernden Massnahmen im Sinne von S8-3 (bereits weitgehend umgesetzt)

In ESP bzw. Gebieten mit bereits vorhandenen hohen Verkehrsbelastungen sind Verkehrsintensive Einrichtungen mit mehr als 15 Fahrten DTV / 100m2 aGF nicht zulässig ; davon kann nur im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Gesamtinteressenabwägung und mittels Sondernutzungsplänen abgewichen werden, sofern die Nutzungen gemäss Zonenplan nicht ausgeschlossen sind (vgl. « **Nutzungen im roten Bereich** » gemäss obiger Tabelle).

B. Sind in einem ESP oder einem Gebiet mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung neue verkehrsrelevante Einrichtungen und Anlagen mit einer Fahrtenerzeugung bis zu 15 Fahrten DTV / 100m2 aGF vorgesehen (vgl. **Nutzungen im „orangenen Bereich“** gemäss obiger Tabelle), so sind die verkehrlichen Auswirkungen mittels umfassendem Verkehrsnachweis ausreichend detailliert zu ermitteln. Dabei sind die verkehrlichen Auswirkungen auf das Verkehrssystem in einem grösseren Umkreis zu beurteilen (vgl. oben Fussnote b). Die Dienststelle vif definiert aus kantonaler Sicht die kritischen Verkehrsknoten, für die der Verkehrsnachweis erbracht werden muss. Massgebend für das kritische Verkehrsaufkommen ist die Spitzenstunde (in der Regel die **Abendspitzenstunde (ASP)** von 17.00 bis 18.00 Uhr). Je nach ÖV- und LV-Erschliessung kann oder muss dabei die *Fahrtenzahl* zweckmässig reduziert werden (Basis: VSS-Norm 640 281, Parkieren); in der Regel kann die Bewilligung dann mit entsprechenden Auflagen erteilt werden. Ebenso ist die *Parkplatzzahl* angemessen festzulegen. Die sicherheitsrelevanten Aspekte sind jedenfalls auch mit zu prüfen.

C. Sind in einem ESP oder einem Gebiet mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung neue bedingt verkehrsrelevante Einrichtungen und Anlagen mit einer Fahrtenerzeugung bis zu etwa 4 Fahrten DTV / 100m2 aGF vorgesehen (vgl. **Nutzungen im „grünen Bereich“** gemäss obiger Tabelle) vorgesehen, so kann die Bewilligung aus Sicht der *Verkehrserzeugung* bzw. *der Abstimmung von Siedlung und Verkehr* grundsätzlich erteilt werden, es ist nur der einfache Verkehrsnachweis bezüglich der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit insbesondere des projektspezifischen Anschlussknotens zu erbringen (vgl. obige Tabelle, Fussnote a).

In Gebieten mit Sondernutzungsplänen wird das Fahrtenaufkommen der verschiedenen Nutzungen spezifisch berechnet und aufsummiert sowie in Relation zur gesamten anrechenbaren Geschossfläche gesetzt ; gestützt darauf ist der einfache oder gegebenenfalls der umfassende Verkehrsnachweis zu erbringen.

Das Fahrtenaufkommen soll in der Regel über die Parkplatzzahl berechnet werden, gegebenenfalls kann auch eine andere geeignete Berechnungsart gewählt werden.

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
Federführung: LuzernPlus (Koordination); Agglomerationsgemeinden (eigentümerverbindliche planerische Umsetzung sowie Bewilligungen)	Beteiligte Stellen: rawi, vif, uwe, Grundeigentümer, Investoren, Wirtschaftsförderung WFLU

Realisierung
Vorgehen / Meilensteine: Laufende Beurteilung von Verkehrsintensiven bzw. Verkehrsrelevanten Projekten; keine spezifischen Meilensteine

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R7, S8 KA: R7-2, S8-2, S8-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	--	---

Kosten	
Kosten: projektspezifische Beurteilungsaufwendungen der beteiligten Stellen, nicht im voraus quantifizierbar	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Wirtschaftsförderung

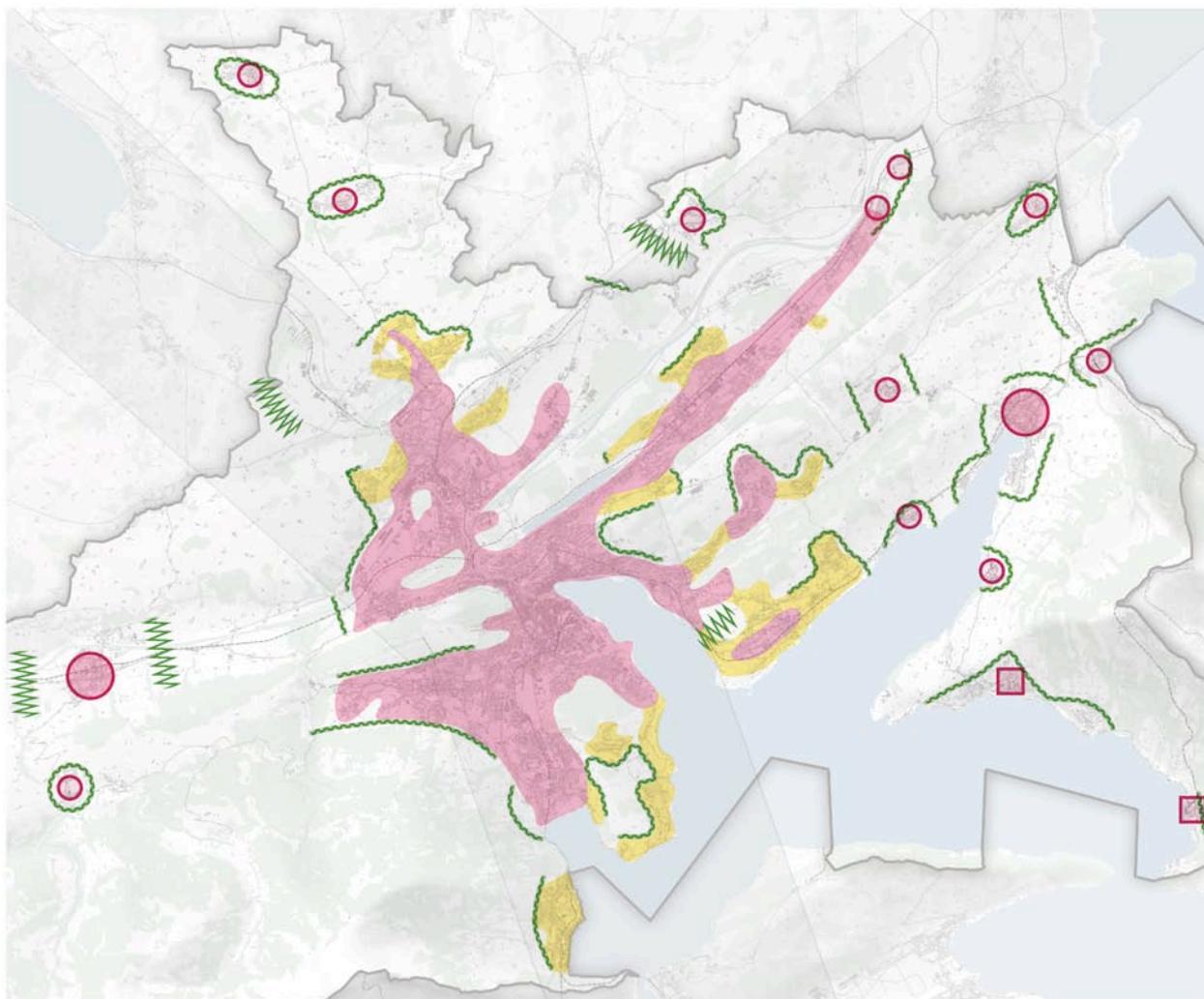
Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Ungenügende Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Arbeitsgebieten / ESP, ungenügende Verfahren und Instrumente diesbezüglich Unterstützung Zukunftsbild: 2, 3a, 3c Umsetzung Strategie: SL5, SL6, ÖV7/10-11, MIV4/7/12	Qualitative Bewertung: <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Verbesserung der Intermodalität WK2: Konzentration von Nutzungen und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem WK3: Verbesserung der objekten Sicherheit WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung, Reduktion der Luftschadstoffe und CO ₂ -Emissionen	Bewertung der Wirkung WK1: hinreichende Wirkung WK2: bedeutende Wirkung WK3: hinreichende Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Koordination mit SI-1, SI-6	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Kantonaler Richtplan, S8 Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009
Bemerkungen / Hinweise: –

SA-1

Siedlungsbegrenzungen

Zukunftsbild 3a/b – Siedlungsbegrenzung und Grünstreife (gemäss kantonalen Siedlungstrennräumen)



- | | |
|--|--|
|  Begrenzung der Siedlungen durch Siedlungsbegrenzungslinien |  Stützpunktgemeinden mit vielfältigem Angebot |
|  Siedlungsgrüne zur Gliederung der Siedlungsentwicklung |  Siedlungsschwerpunkt Wohnen |
|  Kern- und Kernergänzungsraum |  Wohngemeinden mit touristischem Schwerpunkt |

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Siedlungstrennräume gemäss kantonalem Richtplan und die Siedlungsbegrenzungen gemäss Zukunftsbild 2030 (vgl. Kap. 4) legen die übergeordneten und langfristigen Siedlungsbegrenzungen fest. Gestützt darauf sollen alle Gemeinden im Rahmen ihrer Siedlungsleitbilder die – wenn möglich enger bzw. konkret gefassten – kommunalen Siedlungsbegrenzungslinien festlegen.

<p>Massnahme:</p> <p>1. Regionales Konzept Siedlungsbegrenzungen bis Ende 2013</p> <p>Unter der Federführung des regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus wird ein Konzept zu den Siedlungsbegrenzungen erarbeitet. Nachdem die vorhandenen Grundlagen aufgearbeitet und die Spielregeln im Sinne des Instrumentariums und der Rahmenbedingungen festgelegt wurden, wird ein Konzept „Siedlungsbegrenzung,“ mit entsprechend fixen und ausgewählten Siedlungsbegrenzungslinien ausgearbeitet</p> <p>2. Gemeinden: Verankerung im Leitbild, grundeigentümverbindlich in der Nutzungsplanung</p> <p>Die Gemeinden beachten die kantonalen Siedlungstrennräume, die regional im Zukunftsbild 2030 festgelegten Siedlungsbegrenzungen sowie das oben erwähnte regionale Konzept der Siedlungsbegrenzungen und konkretisieren diese im Rahmen der Erarbeitung ihrer kommunalen Siedlungsleitbilder soweit möglich zu engeren kommunalen Siedlungsbegrenzungen. Damit wird aufgezeigt, in welche Richtungen das heutige Siedlungsgebiet langfristig nicht ausgedehnt werden soll. Namentlich Fruchtfolgeflächen sind bestmöglich zu erhalten und die Erschliessungsgunst ÖV bei Siedlungserweiterungen zu beachten. Bei dieser Erarbeitung kann die Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011, herangezogen werden. Nach der Festlegung der kommunalen Siedlungsbegrenzungen sind diese in den nachfolgenden Richt- und Nutzungsplanungen zu beachten.</p>	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Luzern Plus (Massnahmenschritt 1) Agglomerationsgemeinden, Gemeinden im Agglomerationsumland (Massnahmenschritt 2)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden (Schritt1), LuzernPlus (Schritt 2) rawi</p>

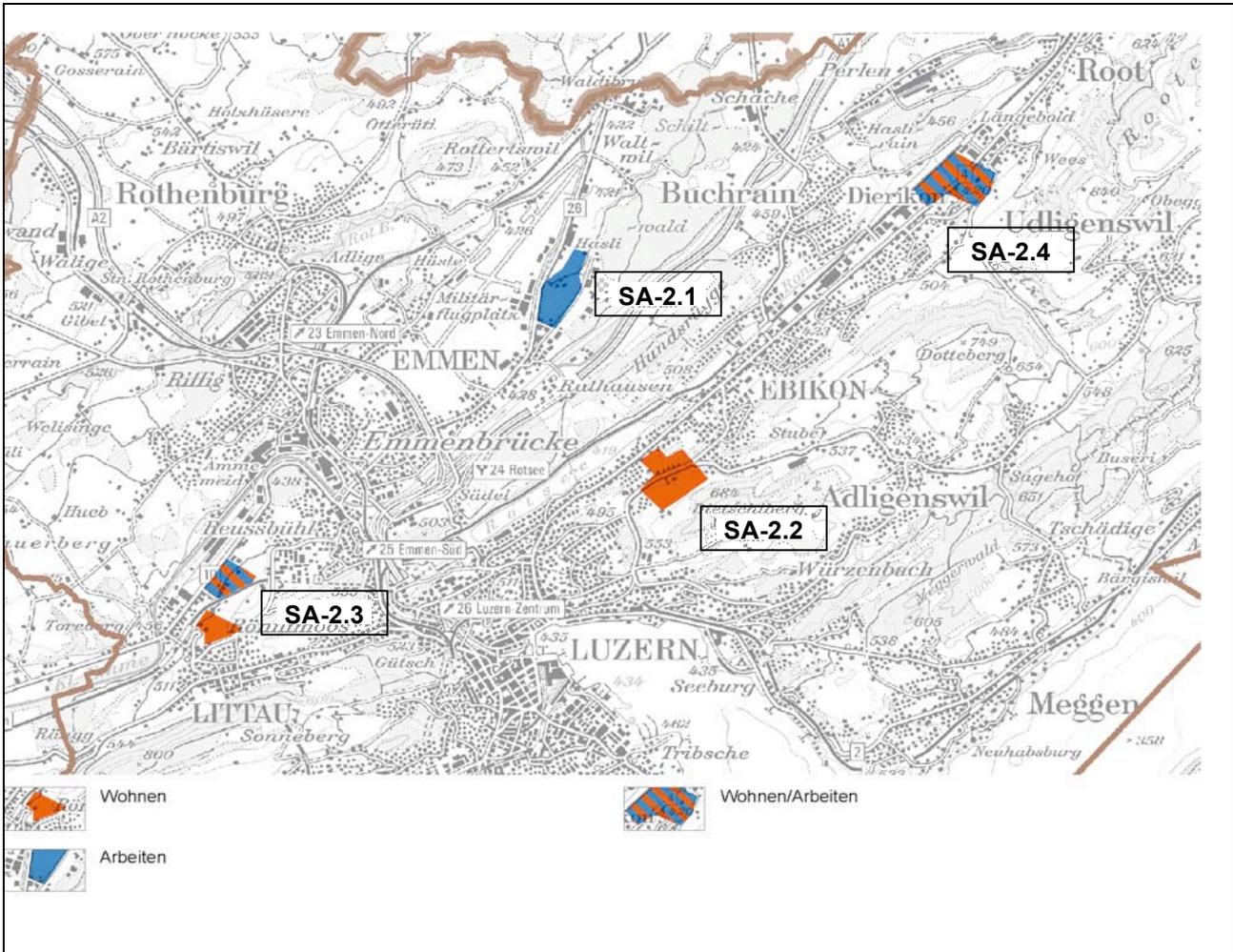
Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine</p> <p>Vgl. Massnahme: regionale Konzepterarbeitung; kommunale Konkretisierung und Umsetzung</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont:</p> <p>Vorprojekt:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S1 KA: S1-2, S1-3</p> <p><input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

Kosten	
<p>Kosten:</p> <p>ca. 100'000.- Fr. für Konzepterarbeitung weitere Kosten im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, Siedlungsdruck und Siedlungsausdehnung in Landschaftsraum</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 3a, 3b, 3c</p> <p>Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL4</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Keine Wirkung</p> <p>WK2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, Verringerung der Zersiedlung</p> <p>WK3: Keine Wirkung</p> <p>WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung</p>	<p>Bewertung der Wirkung:</p> <p>WK1: keine Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordination mit SA-2 und SA-3</p>	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>Kantonaler Richtplan, S1-1 bis S1-3</p> <p>Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>	

SA-2

(grössere) Neueinzonungen (aufgrund Bedarf und guter öV-Erschliessung)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Bevölkerungs- sowie Arbeitsplatzwachstum bis 2030 in der Agglomeration Luzern und deren Umland soll mit verschiedenen Massnahmen zu einem grossen Teil innerhalb der bestehenden rechtskräftigen Bauzonen aufgenommen werden. Für die darüber hinaus erforderlichen Einzonungen von neuen Wohnzonen sind verschiedenen Voraussetzungen zu beachten mit dem Ziel, dass diese Einzonungen vor allem an hinreichend bis gut ÖV-erschlossenen Lagen und mit ausreichender baulicher Dichte und guter Qualität festgelegt werden.

Massnahme:

Neue Einzonungen sind nur unter bestimmten Voraussetzungen vorzuschlagen (Gemeinde) und zu beurteilen (Kanton):

1. KRP 09 S1-3, S1-4 und S1-5, namentlich ausgeschöpfte Reserven und Bedarf, sind erfüllt
2. für den Bedarf sind auch die verschiedenen Entwicklungsprioritäten gemäss Zukunftsbild relevant:
 Entwicklungsprioritäten 1a, 1b, 1c, 2 und 3:
 Gebiete / Gemeinden mit Entwicklungsprioritäten 1a und 1b können / sollen vergleichsweise überdurchschnittliches Wachstum aufweisen, solche mit Entwicklungspriorität 3 (ausserhalb Agglomerationsperimeter) unterdurchschnittlich bis maximal durchschnittlich
3. ausreichende bzw. Mindest-Dichten (Mindestgeschosszahl, Mindesthöhen, Mindestanteil Nutzungen) als Vorgabe (vgl. auch PBG-Revision 2010-2013)
4. (hinreichende bis) gute ÖV-Erschliessung gemäss GIS-Analyse der aktuellen und künftigen ÖV-Angebotsstufen

5. wenn möglich keine Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen oder andernfalls – gestützt auf bodenkundliche Untersuchungen - Rekrutierung von neuen FFF im Sinne einer teilweisen oder ganzen Kompensation in der Standortgemeinde, soweit möglich und sinnvoll im Rahmen der übergeordneten Interessenabwägung
6. Verträge mit Regelung der Erschliessung und Überbauung gemäss KRP S1-6 mit optionalem Vorkaufsrecht (vgl. auch PBG-Revision 2010-2013) oder ev. Verzicht auf materielle Entschädigung bei Auszonung, falls nicht innert nützlicher Frist das neu eingezonte Gebiet überbaut wird.
7. kompensatorische Auszonungen prüfen gemäss KRP 09 S1-5, insbesondere an peripheren, schlecht ÖV-erschlossenen Lagen oder wenn bei der Einzonung Fruchtfolgeflächen betroffen sind
8. Neueinzonungen sind mit erhöhten Anforderungen in den Bereichen Frei- und Umgebungsgestaltung (Ökologie, Gestaltung, LV) sowie Energie zu verknüpfen.

Zudem können die Gemeinden verlangen:

- Konkurrenzverfahren an bedeutenden Lagen und für grosse Flächen
- Konzepte vor Neueinzonungen (vgl. Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzept“, rawi, Juli 2011) zwecks guter Qualität und ausreichender baulicher Qualität sowie Sicherung mit Sondernutzungsplanungen

Es handelt sich vor allem um folgende gut öV-erschlossenen Gebiete, welche bei konkretem Bedarf eingezont werden können:

SA-2.1 Emmen: Arbeitsgebiet Emmenfeld

SA-2.2 Ebikon: Wohngebiet Sagenhof

SA-2.3 Luzern-Littau: Arbeitsgebiet Littauerboden / Wohngebiet oberhalb Bahnhof

SA-2.4 Root / Dierikon: Arbeits- / Wohngebiet

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Agglomerationsgemeinden und Gemeinden im Agglomerationsumland

Beteiligte Stellen:

rawi, lawa, vif, uwe, LuzernPlus

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

Schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungsrevisionen (vgl. Massnahme)

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe (bei Bedarf)

Realisierungshorizont

Vorprojekt:
 Baubeginn:
 Inbetriebnahme:

Koordinationsstand:

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: S1 KA: S1-4, S1-5
 - nein > Verankerung in:

Kosten

Kosten:

Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Neueinzonungsgebieten

An Finanzierung beteiligt:

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere: Private/Eigentümer

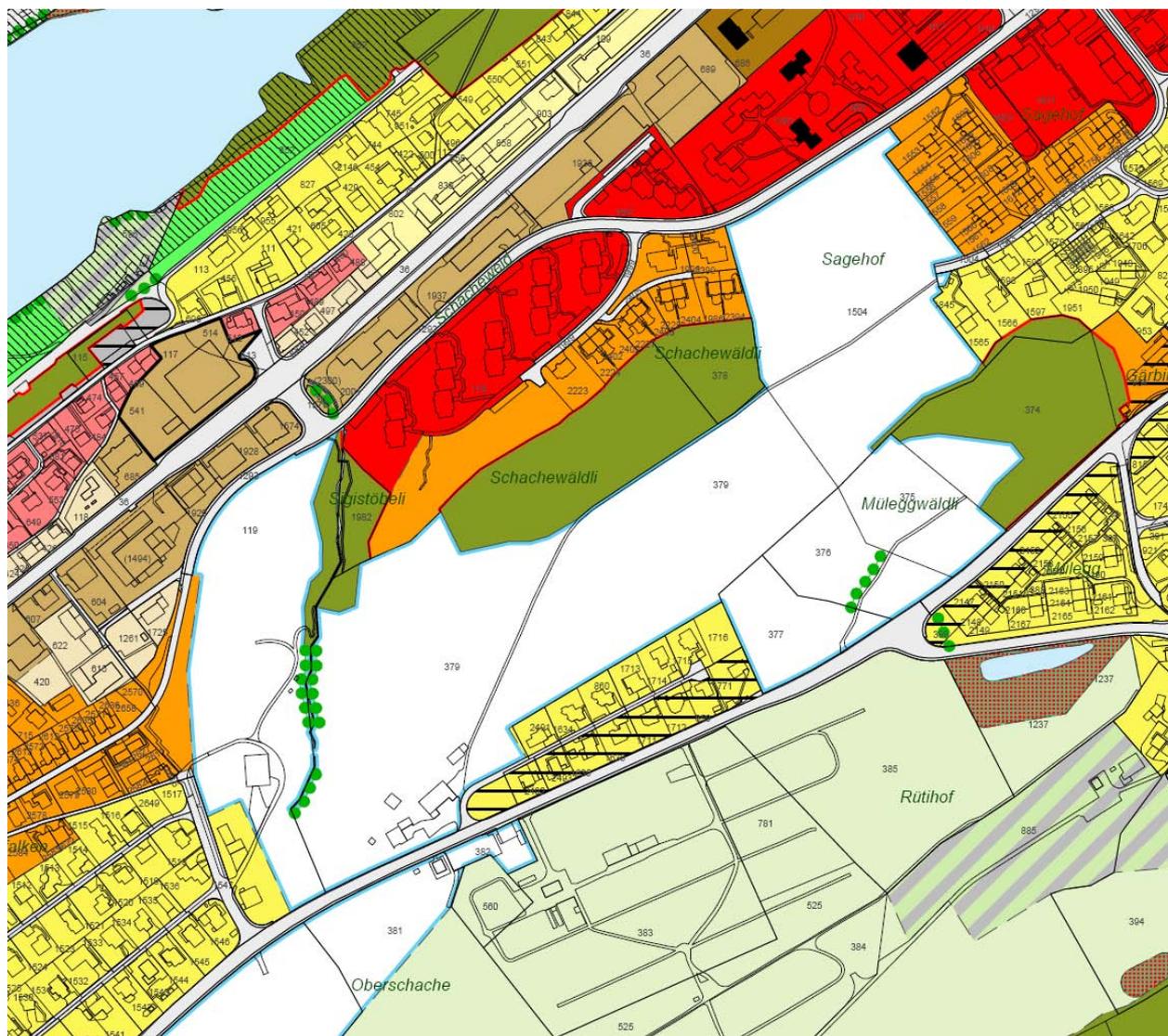
Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, hoher Siedlungsdruck, Ausdehnung der Siedlungsfläche in Gebieten ohne gute ÖV-Erschliessung</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 3a, 3b, 4</p> <p>Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL4, ÖV10, MIV7, LV6</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit</p> <p>WK2: Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung (im Agglomerationsumland bzw. im ländlichen Raum)</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: schwache Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordination mit SA-1 und SA-3</p>	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <p>Kantonaler Richtplan, S1-3 bis S1-6, R7-2, L6-2</p> <p>Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</p> <p>Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</p> <p>Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>	

SA-3

Übrige Gebiete überprüfen

Entwurf Zonenplan Ebikon – zu prüfende Gebiete

Hier ist als Beispiel ein Ausschnitt aus dem Zonenplan Ebikon dargestellt, stellvertretend für die Zonenpläne diverser anderer Gemeinden.



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Verschiedene kommunale Nutzungsplanungen weisen Übrige Gebiete B (Nichtbauzonen, aber im Sinne von Bauerwartungsland; vgl. §56 PBG) auf. Diese sind teilweise an peripheren, eher schlecht erschlossenen Lagen oder auf Böden mit sehr guter Qualität (Fruchtfolgeflächenqualität) festgelegt; in diesen Fällen sollen sie überprüft und wenn möglich in die Landwirtschaftszone umgezont werden, womit einerseits die FFF-Bilanz verbessert werden kann und andererseits die bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr gefördert wird. Zudem werden damit konsequent strategische Aussagen vom statischen Zonenplan in die dynamischeren Siedlungsleitbilder verlegt. Aus dem grundigentümergehörigen Zonenplan können keine Ansprüche abgeleitet werden. Da in den Übrigen Gebieten ohnehin bereits die Bestimmungen der Landwirtschaftszone gelten, handelt es sich hierbei um eine Umzonung ohne Entschädigungsfolgen.

Massnahme: Die bisherigen rechtskräftigen Übrigen Gebiete „ÜG“ sind durch die Gemeinden im Rahmen der Erarbeitung der kommunalen Siedlungsleitbilder zu überprüfen und anschliessend bei den Ortsplanungsrevisionen wennmöglich definitiv in die Landwirtschaftszone umzonen, insbesondere: -bei ungenügender ÖV-Erschliessung -falls der Boden FFF-Qualität aufweist. Zudem sollen keine Übrigen Gebiete B neu ausgeschieden werden. Die kurz-, mittel- und langfristigen strategischen Festlegungen zur Siedlungsentwicklung sollen künftig konsequent im kommunalen Siedlungsleitbild erfolgen. Massgebend sind primär der nachgewiesene Bedarf und die raumplanerische Eignung eines Gebietes.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Agglomerationsgemeinden und Gemeinden im Agglomerationsumland	Beteiligte Stellen: rawi, lawa

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: Schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungsrevisionen (vgl. Massnahme)		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: L6 KA: L6-1, L6-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

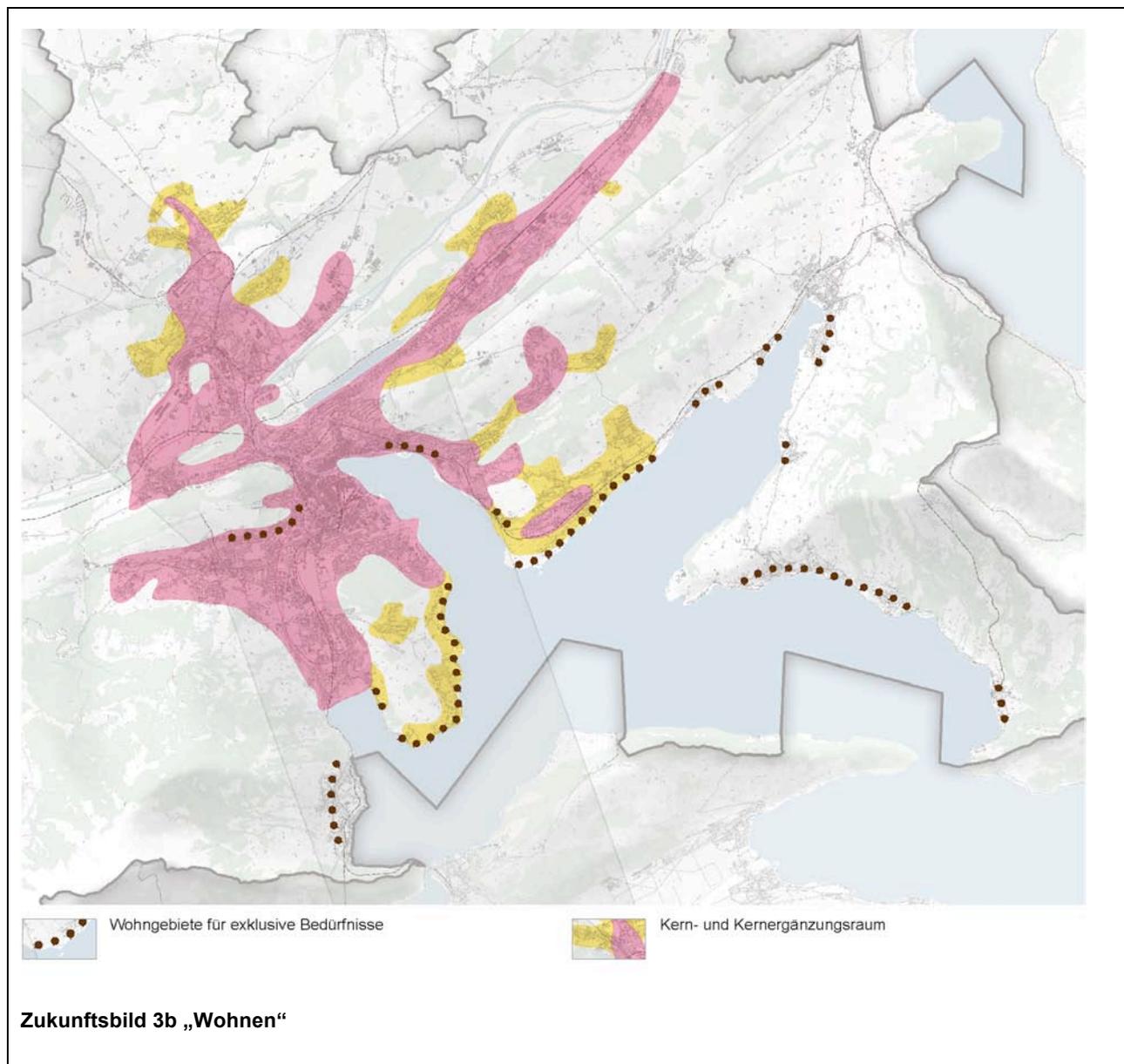
Kosten	
Kosten: Noch offen; ist Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten bezüglich der übrigen Gebiete	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Zersiedlung / Hoher Siedlungsdruck, Siedlungsausdehnung in Landschaftsraum Unterstützung Zukunftsbild: 3a, 3b, 3c Umsetzung Strategie: SL2, SL4	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

Wirkung WK1: Keine WK2: Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, Verringerung der Zersiedlung WK3: Keine WK4: Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen	Bewertung der Wirkung WK1: keine Wirkung WK2: bedeutende Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Koordination mit SA-1 und SA-2	
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente: Kantonaler Richtplan, S1-5, L6-1 und L6-2 Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011	
Bemerkungen / Hinweise: –	

SA-4

Exklusive Wohnlagen



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Zukunftsbild 2030 Wohnen zeigt Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse auf. Diese liegen in der Agglomeration an gut exponierter Lage am oder in der Nähe des Vierwaldstättersees. Im Raum der Agglomeration Luzern sollen weitere solche besonders attraktiven Wohnlagen evaluiert und regional koordiniert weiterentwickelt werden bis hin zur baulichen Realisierung (in der Regel keine Neueinzonungen). Damit können positive volkswirtschaftliche Effekte erreicht werden. Damit wird nicht einseitig ein spezifisches Angebot gefördert, sondern ein vorhandenes Bedürfnis im Sinne eines umfassenden Wohnangebotes raumplanerisch gezielt gelenkt.

Massnahme:

Gestützt auf Kap S5 des Kantonalen Richtplans werden im Raum der Agglomeration Luzern besonders attraktiven Wohnlagen evaluiert und regional koordiniert weiterentwickelt. Dazu ist ein „Regionales Konzept für die Ausscheidung exklusiver Wohnlagen“ gemäss KRP 09 S5-2 zu erstellen. Die Ausscheidung von besonders attraktiven Wohnlagen hat – wie andere Neueinzonungen - die massgebenden raumplanerischen Grundsätze einzuhalten.

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten

Federführung: Luzern Plus, zusammen mit Standortgemeinden	Beteiligte Stellen: Grundeigentümer, rawi, Wirtschaftsförderung WFLU
---	--

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:
 Das konkrete Vorgehen ist im regionalen Konzept für die Ausscheidung exklusiver Wohnlagen zu definieren.

Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S5 KA: S5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
---	--	---

Kosten

Kosten: noch offen, konzeptabhängig sowie im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
--	--

Beurteilung

Relevanz Behebung Schwachstellen: hoher Siedlungsdruck in der äusseren Landschaft Unterstützung Zukunftsbild: (3a), 3b Umsetzung Strategie: SL6, ÖV10, MIV7, LV6	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> geringe Relevanz
--	--

Wirkung WK1: Keine Wirkung WK2: Verringerung der Zersiedlung im Landschaftsraum bzw. ausserhalb der Agglomeration WK3: Keine Wirkung WK4: Die Erschliessung von exklusiven Wohnlagen erfolgt v.a. durch den motorisierten Individualverkehr, was negative Auswirkungen auf Umweltbelastung hat	Bewertung der Wirkung WK1: keine Wirkung WK2: hinreichende Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: negative Wirkung
---	--

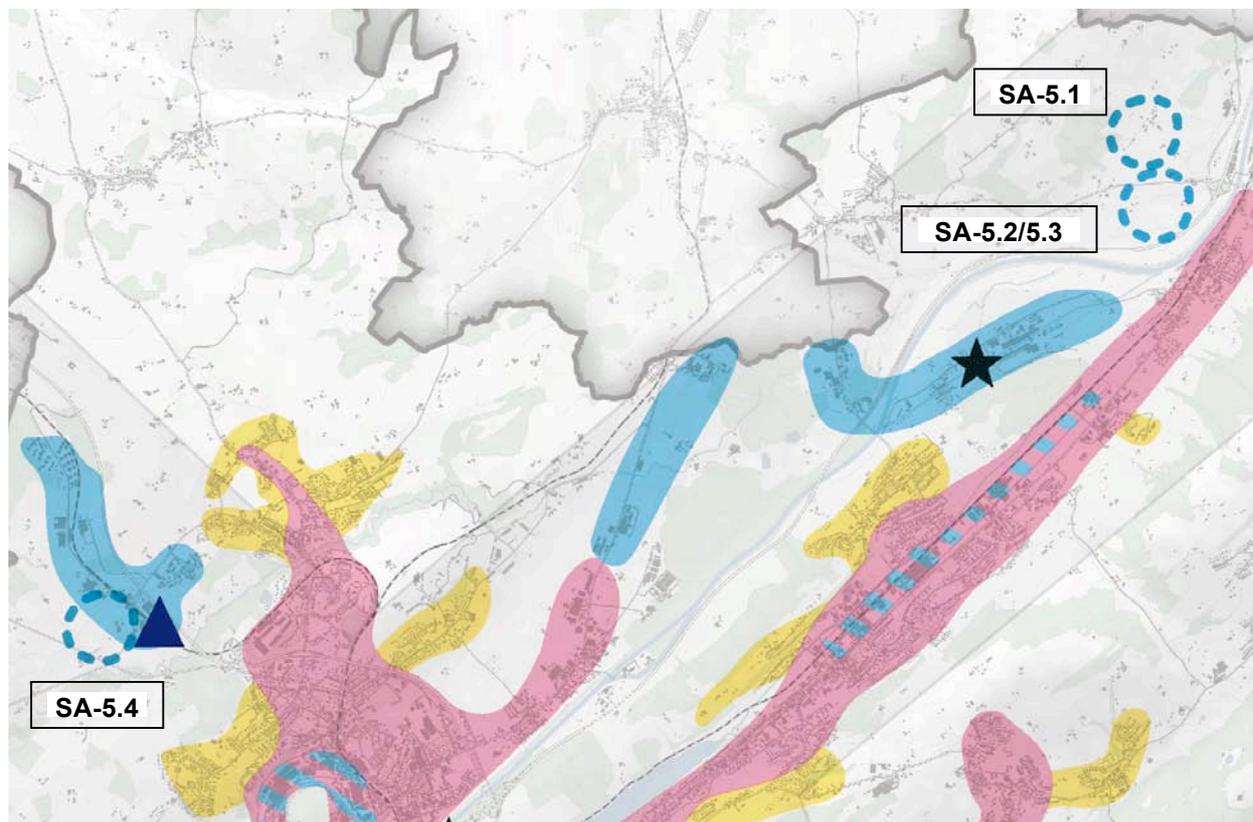
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
 Koordination mit LE-2

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Kantonaler Richtplan, S5-2 Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011 Regionaler Entwicklungsplan Seetal, 2008
Bemerkungen / Hinweise: –

SA-5

Strategische Arbeitsgebiete

Zukunftsbild 3c – Arbeiten: Strategische Arbeitsgebiete



- | | |
|---|---|
|  Vielfältige Arbeitsplatzentwicklung im Kernraum der Agglomeration |  Schwerpunktgebiete Energie |
|  Umnutzung reiner Arbeitsgebiete |  Umlade- und Abstellterminal Güterverkehr Bahn – Strasse |
|  Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen |  Strategisches Arbeitsgebiet |
| |  Kernergänzungsraum |

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Kantonale Richtplan 09 legt in Kap S7 mögliche Standorte für strategische Arbeitsgebiete (SAG) und deren Kriterien fest. Solche Gebiete sind reserviert für die Ansiedlung volkswirtschaftlich bedeutenden Unternehmungen, die aufgrund ihrer Grösse in den konventionellen Bauzonenreserven gar keinen Platz finden würden. Ziel ist es, die planerischen Arbeiten soweit voranzutreiben und vorzubereiten, dass im Falle eines interessierten Unternehmens rasch die Baureife erstellt und die Baubewilligung erteilt werden kann.

Massnahme:

Die Massnahme gliedert sich in diverse einzelne Schritte, es findet dabei eine laufende Konkretisierung statt (vgl. unten: Realisierung bzw. Vorgehen/Meilensteine).

Nutzungsplanerisch sind grundsätzlich folgende Varianten denkbar:

- (1) das SAG bleibt in der Landwirtschaftszone
 Vorteile: - Umzonung erst in Kenntnis des konkreten Vorhabens
 - auf konkretes Vorhaben abgestimmte Zonenabgrenzung und -regelung
 Nachteile: - das öffentliche Interesse wird nicht dokumentiert, keine „Reservation“
 - der Private kann bis dann zonenkonforme Änderungen vornehmen
- (2) das SAG wird in ein Übriges Gebiet b umgezont und dann im konkreten Bedarfsfall in eine spezifische Arbeitszone
 Vorteile: - demokratische Abstützung zu einem relativ frühen Zeitpunkt
 - zweite Umzonung in Kenntnis des konkreten Vorhabens
 - auf konkretes Vorhaben abgestimmte Zonenabgrenzung und -regelung
 Nachteil - zweimaliges Nutzungsplanungsverfahren (gemäss Massnahme „Übrige Gebiete überprüfen“ sollen keine neuen übrigen Gebiete festgelegt werden; hier handelt es sich aber um einen Sonderfall)
- (3) das SAG wird in eine „Sonderbauzone Strategisches Arbeitsgebiet“ mit zweckmässigen spezifischen Nutzungsbestimmungen und inkl. Sondernutzungsplanpflicht umgezont.
 Vorteile: - rasche planungsrechtliche Sicherung des SAG
 - rasche Verfügbarkeit
 Nachteile: - die Stimmberechtigten stimmen einer „unbekannten“ Umzonung eventuell nicht zu („Katze im Sack“)
 - Abgrenzung der Sonderbauzone, Formulierung der Sonderbauvorschriften (Randbedingungen versus Flexibilität)
 - Gefahr der schleichenden Umwandlung in eine „gewöhnliche Bauzone“

Aus der Absicht, die SAG so weit als möglich planerisch vorzubereiten sowie aus den obengenannten Vor- und Nachteilen ergibt sich, dass gestützt auf eine Kooperationsvereinbarung (vgl. unten) sowohl die Varianten (2) und (3) weiterverfolgt werden können.

Es handelt sich um folgende Strategischen Arbeitsgebiete:

SA-5.1 Inwil-Schweissmatt

SA-5.2 Inwil Gisikon-Root Nordwest

SA-5.3 Inwil Gisikon-Root Südwest

SA-5.4 Rothenburg Südwest

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinden Inwil, Rothenburg, Emmen in Koordination mit rawi

Beteiligte Stellen:

rawi, lawa, uwe, vif, Wirtschaftsförderung, Luzern Plus, Grundeigentümer, Gemeinden Root und Gisikon sowie Honau

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

A. Vorbereitungsarbeiten

1. Gespräch rawi mit Gemeinde Inwil: Weiterhin Unterstützung der Absicht durch Gemeinderat?
2. Machbarkeitsstudie, im partnerschaftlichen Auftrag Gemeinde und Kanton
3. Gespräche Kanton / Gemeinde mit den Grundeigentümern zu den 3 potenziellen Standorten
 > vermutlich Reduktion der potenziellen strategischen Arbeitsgebiete
4. Abschluss von Kooperationsvereinbarungen zwischen Kanton, Standortgemeinde und Grundeigentümer(n)
5. Gestützt auf die Machbarkeitsstudie: vertiefte planerische Bearbeitung durch den Kanton und die Gemeinde, bezüglich Verkehrserschliessung, Umweltbedingungen etc.
6. Erarbeitung einer (Teil)Revisionsvorlage der Gemeinde: Erstellung eines oder Anpassung des Siedlungsleitbildes im Hinblick auf das strategische Arbeitsgebiet, Anpassung des Erschliessungsrichtplans, Umzonung von Landwirtschaftszone in Übriges Gebiet oder in Sonderbauzone Arbeitsgebiet (mit Sondernutzungsplanpflicht), Planungsbericht inkl. Erläuterung der Umweltauswirkungen
7. Vorprüfung durch den Kanton, öffentliche Auflage, ev. Einsprachebehandlung

Bei Variante (2):

8. Erarbeitung eines variantenkonden Kaufrechtsvertrages zwischen Gemeinde und Grundeigentümer(n) für den Fall einer späteren Einzonung
9. Beschluss der Gemeindeversammlung:
 - I. Umzonung von Landwirtschaftszone in üG
 - II. allenfalls Ermächtigung des Gemeinderates für Abschluss des entsprechenden Kaufrechtsvertrags
10. Abschluss und öffentliche Beurkundung des Kaufrechtsvertrages
11. -
12. -

Bei Variante (3):

8. Erarbeitung eines variantenkonden Kaufrechtsvertrages zwischen Gemeinde und Grundeigentümer(n) oder Erarbeitung eines definitiven Kaufvertrags inkl. allfälliger künftiger befristeter Pachtverhältnisregelung zugunsten bisheriger Eigentümer
9. Beschluss der Gemeindeversammlung:
 - I. Zustimmung zum Kaufrechtsvertrag (einschliesslich Klausel, dass Gemeinde Land zum Landwirtschaftswert erwirbt) oder zum definitiven Kaufvertrag
 - II. Umzonung in Sonderbauzone Arbeitsgebiet (mit Gestaltungsplanpflicht)
10. Abschluss und öffentliche Beurkundung des Kaufrechtsvertrages oder des definitiven Kaufvertrags
11. Genehmigungsverfahren der Umzonung
12. Meldung an das Bundesamt für Raumentwicklung betreffend Verlust / allfälliger Kompensation von Fruchtfolgefläche

13. ev. weitere Bearbeitung und ev. Umsetzung von Massnahmen (Verkehr, Umwelt)

B. Umsetzungsarbeiten im konkreten Bedarfsfall

14. konkretes Interesse einer strategischen Unternehmung x, schriftliche Absichtserklärung an die Wirtschaftsförderung / an die Regierung
15. regierungsrätliche Bestätigung der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung, Einsetzung einer Task Force, Definition eines massgeschneiderten koordinierten weiteren Vorgehens in etwa wie folgt:
16. Abklärung der Realisierbarkeit der spezifischen Ansiedlung des konkreten Unternehmens X mit seine Auswirkungen in Bezug auf Verkehr, Umwelt, Einbettung in die Umgebung udgl.

Bei Variante (2):

17. Vorbereitung sowie Behandlung von Nutzungsplanung, Erschliessung, Umweltverträglichkeit, Baubewilligung, Fruchtfolgeflächenbilanz etc.
18. Vorprüfung durch den Kanton, öffentliche Auflage, ev. Einsprachebehandlung
19. Beschluss der Gemeindeversammlung betreffend Umzonung von Landwirtschaftsland in die spezifische Arbeitszone
20. Geltendmachung des Kaufrechts zugunsten strategischer Unternehmung
21. Koordinierte Genehmigung der Nutzungsplanung, der Erschliessungsmassnahmen, der Umweltverträglichkeit sowie Bewilligung des Baugesuchs durch die Gemeinde und den Kanton
22. Meldung an das Bundesamt für Raumentwicklung betreffend Verlust / allfälliger Kompensation von Fruchtfolgeflächen

Bei Variante (3):

17. Erarbeitung von Sondernutzungsplan, Erschliessungsmassnahmen, Umweltverträglichkeit, Baubewilligung, Fruchtfolgeflächenbilanz etc.
18. Vorprüfung durch Kanton, öffentliche Auflage, ev. Einsprachebehandlung
19. Gegebenenfalls Geltendmachung des Kaufrechts zugunsten strategischer Unternehmung
20. Koordinierte Bewilligung und Genehmigung des Gemeinderates und des Kantons bezüglich Gestaltungsplan, Erschliessungsmassnahmen, Umweltverträglichkeit sowie Bewilligung des Baugesuchs
21. -
22. -

23. Landverkauf an Unternehmen x zum Baulandwert; die Wertdifferenz zum Landwirtschaftsland kann – grösstenteils oder vollständig – dem ursprünglichen Landeigentümer ausbezahlt werden
24. Bau / Realisierung

Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (bei Bedarf)	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S7 KA: S7-1, S7-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	--	---

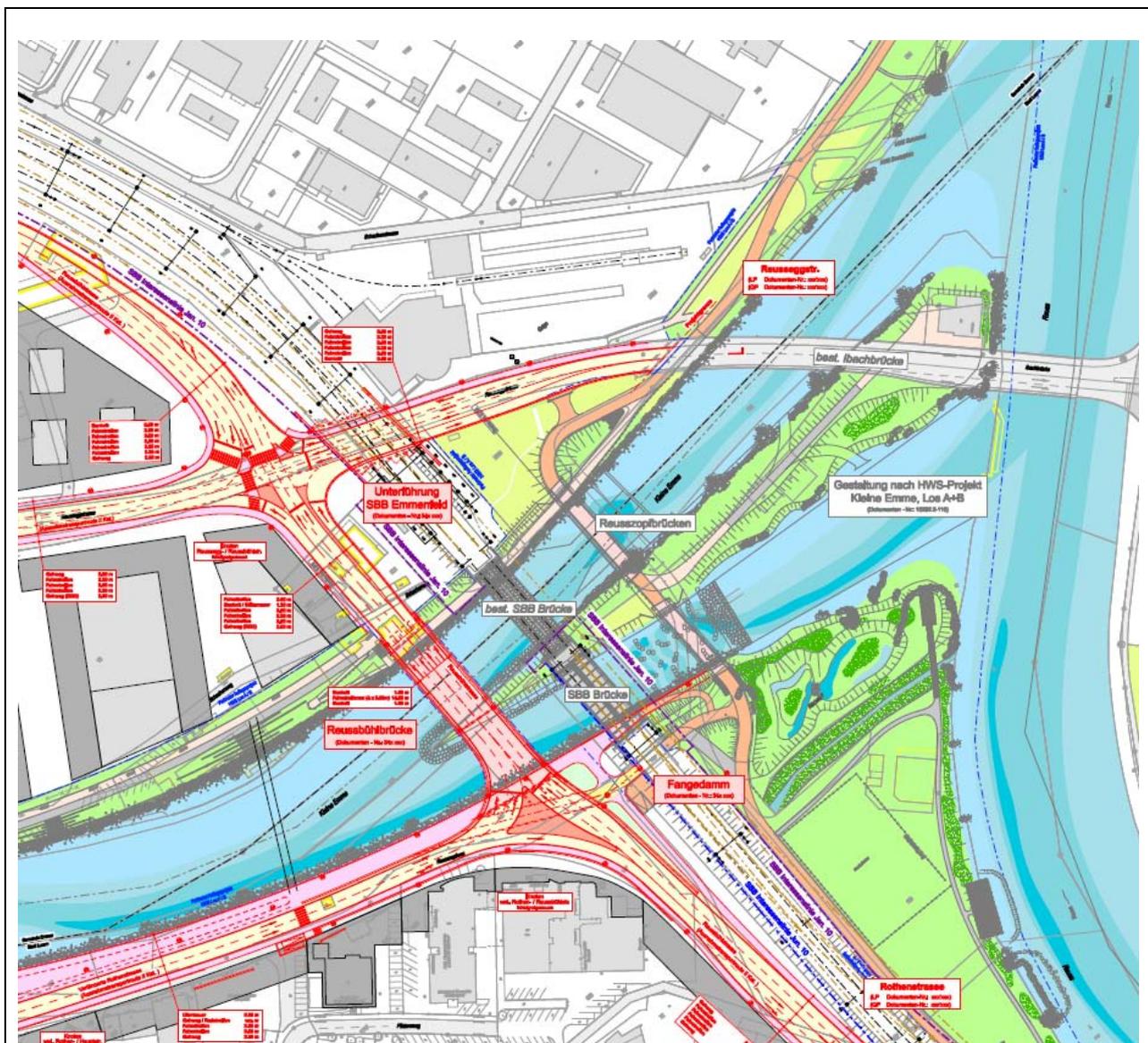
Kosten	
Kosten: Ca. 100'000Fr pro Gebiet, bis zum Vorgehensschritt 7	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Hoher Siedlungsdruck Unterstützung Zukunftsbild: 3a, 3c Umsetzung Strategie: SL6, ÖV13, MIV12	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Keine Wirkung WK2: Verringerung der Zersiedlung durch räumlich fokussierte Ansiedlung WK3: Keine Wirkung WK4: Je nach konkreter Ansiedlung können sich positive und negative Wirkungen aufheben	Bewertung der Wirkung WK1: keine Wirkung WK2: hinreichende Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: Kantonaler Richtplan, S7-1 und S7-2 Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011 Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009
Bemerkungen / Hinweise: SA-5.1: nur MIV-Erschliessung vorhanden, eine der Nutzung entsprechende ÖV-Erschliessung ist notwendig SA-5.2 und SA-5.3: Autobahnanschluss vorhanden, ÖV-Erschliessung ist bedarfsgerecht zu erfüllen, ebenso die LV-Erschliessung zum Bahnhof Gisikon-Root SA-5.4: S-Bahnhaltestelle und Autobahnanschluss vorhanden

LE-1

Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration



Beispiel Freiraum Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Frei- und Grünräume innerhalb der dicht bebauten Siedlung sind wichtig für eine hohe Qualität des Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie übernehmen wichtige Aufgaben für die Nächsterholung. Im Kernraum der Agglomeration besteht ein hoher Entwicklungsdruck. Gerade hier ist es darum notwendig, geeignete Frei- und Grünräume zu sichern und zur Verfügung zu stellen. Sinnvollerweise erfolgt dies nach einem Gesamtkonzept, das auch die Verbindungen dieser Räume zu einem eigentlichen Freiraumnetz sicherstellt.

Massnahme:

Die Gemeinden im Kernraum der Agglomeration erarbeiten Freiraumkonzepte im Siedlungsgebiet und koordinieren sie mit den Nachbargemeinden. Die Konzepte umfassen sowohl öffentliche wie auch private Freiräume und werden im Rahmen der Aufgaben zur Aussenraumgestaltung der Gemeinden wie auch im Rahmen von privaten Bauvorhaben (insbesondere aber im Rahmen von Sondernutzungsplanungen) umgesetzt. Bei Bedarf werden die Ergebnisse in geeigneten Verfahren (Richtpläne, Nutzungsplanung, Verträge, usw.) gesichert.

Die Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration behandeln insbesondere:

- Gestaltung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Freiräume (inkl. Strassenräume) bezüglich Materialisierung, Begrünung und notwendiger Infrastruktur
- Pflegekonzepte
- Vernetzung der Teilräume unter sich und mit den Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten durch den Langsamverkehr
- ökologische Qualität und Vernetzung
- Zugang zu den Gewässerräumen
- „plan lumière“
- ev. Plakatierungskonzepte
- Naturerlebnisqualitäten und –angebote von Frei- und Grünflächen
- Lenkungskonzept
- weitere Aspekte

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
Federführung: Agglomerationsgemeinden, LuzernPlus (Koordination)	Beteiligte Stellen: rawi, lawa, uwe, vif

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: <ol style="list-style-type: none"> 1. LuzernPlus legt zusammen mit den Gemeinden die Anforderungen an die Freiraumkonzepte fest. 2. Festlegen der Perimeter (wo sinnvoll auch gemeindeübergreifend) 3. Zeitlich und fachlich koordinierte Umsetzung durch die Gemeinden 4. Sicherung der Ergebnisse im Rahmen der kommunalen Planungsinstrumente 		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S2 KA: S2-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

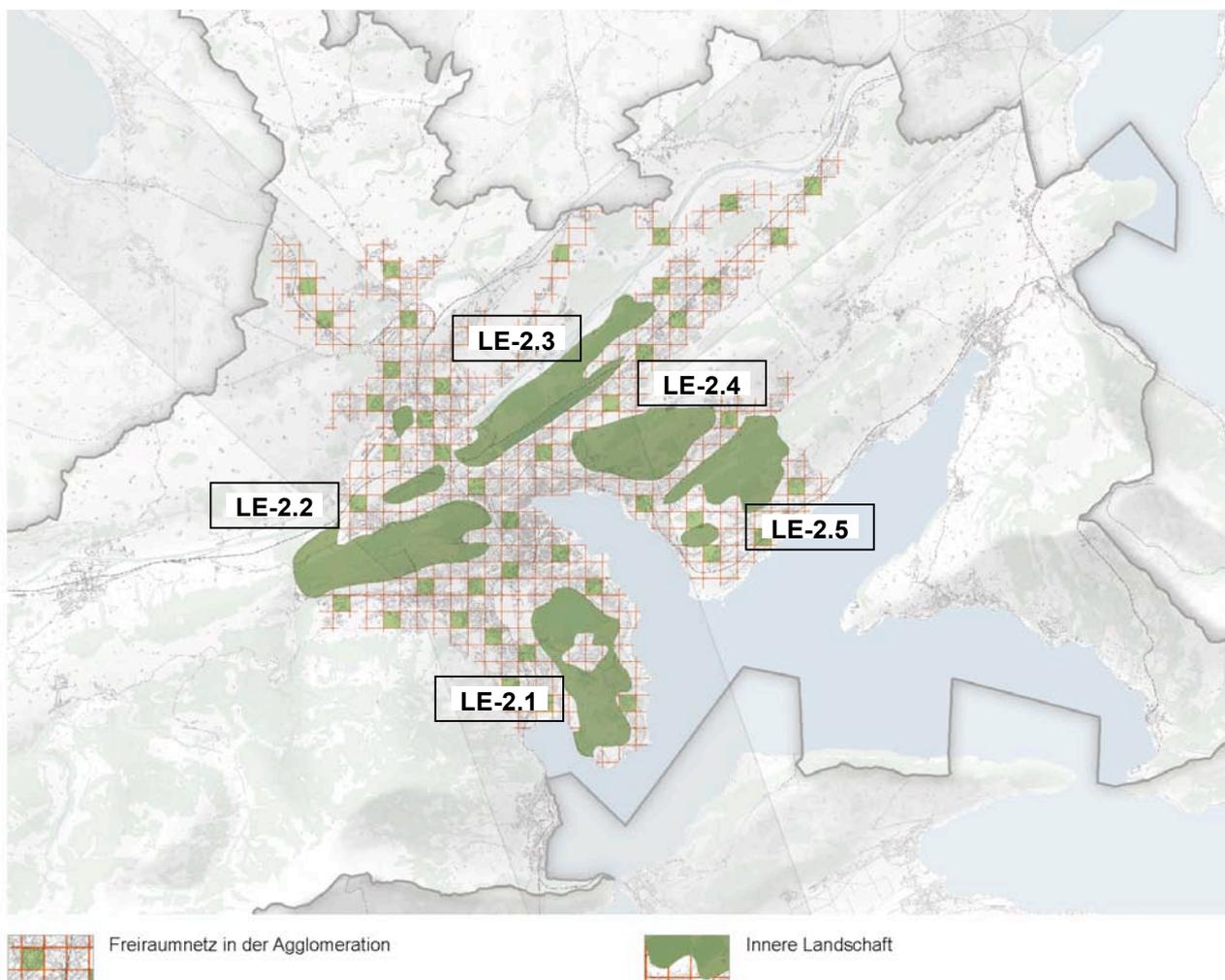
Kosten	
Kosten: noch offen, da projektspezifisch	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Verlust an Siedlungs-/Wohnqualitäten, Druck durch Verdichtungsabsichten, Mangel an differenziertem und qualitativem Freiraumnetz</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 4</p> <p>Umsetzung Strategie: SL7, ÖV14, LV8/9/12</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Intermodalität</p> <p>WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen, Aufwertung von Natur-/Landschaftsräumen</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordination mit LE-2</p>	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <p>–</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>	

LE-2

Landschaftsentwicklungskonzepte für innere Landschaften

Zukunftsbild 4 „Landschaft, Erholung und Tourismus“ – innere Landschaften



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die inneren Landschaften („Agglopärke“) sind einem hohen Erholungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt. Die Naherholung in diesen Gebieten ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr „gleich vor der Haustüre“ erfolgen kann. Die Erholungssuchenden sollen aber so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Dies erfolgt in Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK) für die Räume Horwer Halbinsel, Sonnenberg/Gütsch, Rotsee/Sedel, Dietschiberg und agglomerationsnaher Meggerwald. Wo erforderlich erfolgt die Bearbeitung gemeindeübergreifend.

Massnahme:

Für die Räume Horwer Halbinsel, Sonnenberg/Gütsch, Rotsee/Sedel, Dietschiberg und agglomerationsnaher Meggerwald werden von den Standortgemeinden Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) erarbeitet. Diese umfassen insbesondere:

- Abstimmung der Ansprüche Naherholung mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Naturwerten
- Auf ÖV und LV ausgerichtete Besucherlenkung
- Bezeichnung von intensiv und extensiv genutzten/nutzbaren Freizeiträumen

- Betriebskonzepte (inkl. Rangerdienst bei Bedarf) - ökologische Entwicklungs- und Aufwertungsmassnahmen Es handelt sich um folgende Gebiete (inkl. Grundlagen dazu und Projektstände Mitte 2012) : LE-2.1 Horwer Halbinsel : Konzept und Entwicklungsrichtplan Horwer Halbinsel (2008) LE-2.2 Sonnenberg/Gütsch : Nutzungs- und Erholungskonzept Sonnenberg (2009) LE-2.3 Rotsee-Sedel : Schutzverordnung Rotsee (2010), Schutzkonzept Naturarena Rotsee in Erarbeitung LE-2.4 Dietschiberg LE-2.5 Meggerwald, westlicher Teil	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Standortgemeinden; LuzernPlus (Koordination bei Bedarf)	Beteiligte Stellen: lawa, uwe, rawi, vif

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Erarbeiten LEK durch die Standortgemeinden 2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Standortgemeinden		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R6, L1 KA: R6-6, L1-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: noch offen, da projektspezifisch	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Hoher Erholungsdruck aus Kern-/Kernergänzungsräumen, fehlendes Nutzungs- und Landschaftsschutzkonzept, Nutzungskonflikte Unterstützung Zukunftsbild: 4 Umsetzung Strategie: SL7, ÖV14, MIV13, LV8/9/12	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

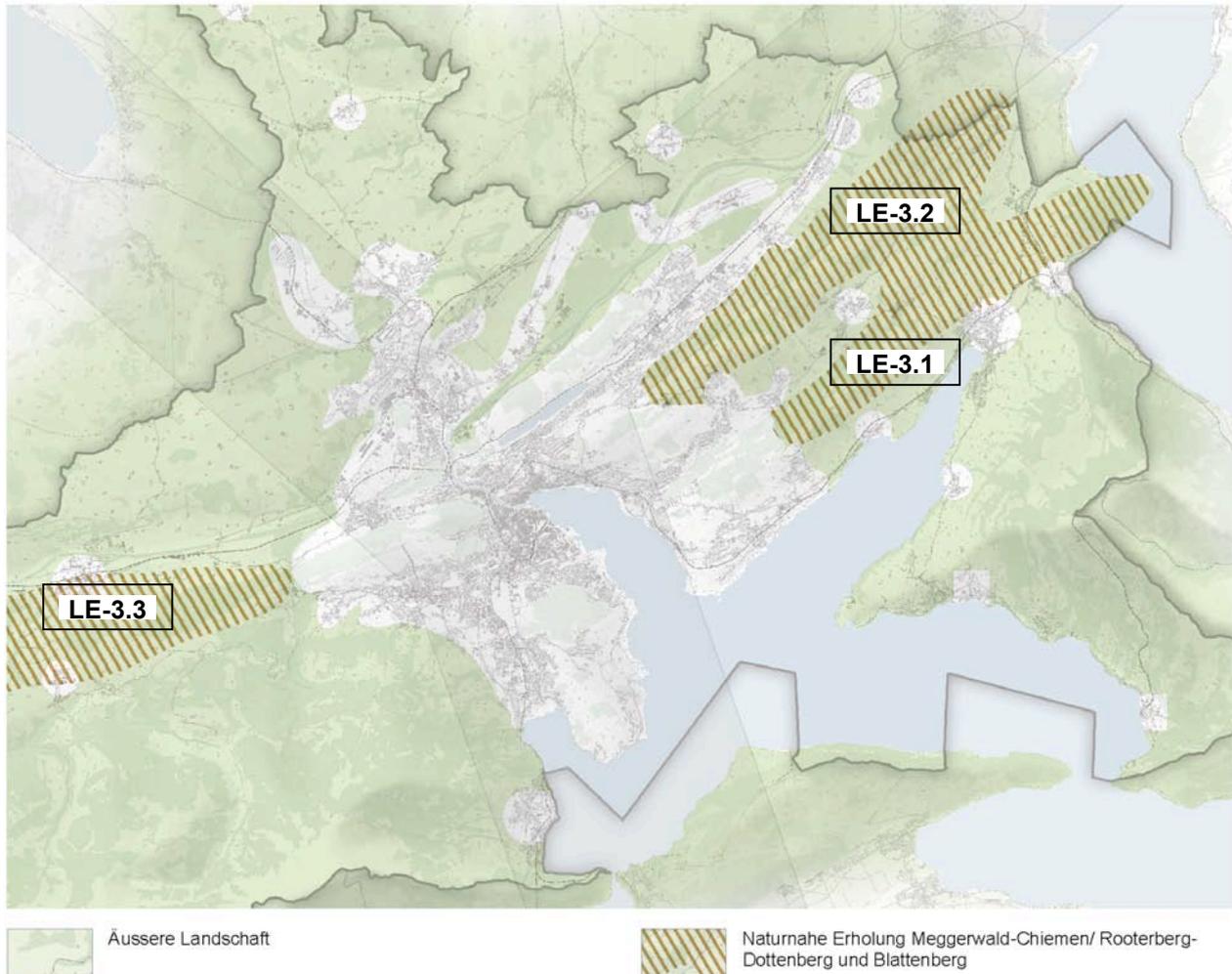
Wirkung WK1: Verbesserung im Fuss-/Veloverkehr, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität WK2: Keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen	Bewertung der Wirkung WK1: hinreichende Wirkung WK2: keine Wirkung WK3: schwache Wirkung WK4: bedeutende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Koordination mit LE-1 und LE3	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: –
Bemerkungen / Hinweise: –

LE-3

Landschaftsentwicklungskonzepte für äussere Landschaften

Zukunftsbild 4 „Landschaft, Erholung und Tourismus“ – äussere Landschaften



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die äusseren Landschaften können im siedlungsnahen Bereich einem Erholungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt sein. Wo dies der Fall ist, sollen bei Bedarf die Ansprüche der Erholung mit den Anliegen der Landwirtschaft und der Naturwerte im Rahmen von Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK) abgestimmt werden. Aus heutiger Sicht kann das die Räume Meggerwald/Chiemen, Rooterberg/Dottenberg sowie den Raum Blattenberg betreffen.

Massnahme:

Wo notwendig werden für die äusseren Landschaften bei Bedarf von den Standortgemeinden Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) erarbeitet. Diese umfassen insbesondere:

- Abstimmung der Ansprüche der landwirtschaftlichen Nutzung mit den Naturwerten und der extensiven Naherholung
- ökologische Vernetzung in Abstimmung mit den Freiraumkonzepten im Kernraum der Agglomeration
- auf ÖV und LV ausgerichtete Besucherlenkung
- Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung) => siehe auch Massnahme LE-6 "Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten"

Es handelt sich um folgende Gebiete : LE-3.1 Meggerwald, östlicher Teil – Chiemen LE 3.2 Rooterberg-Dottenberg LE 3.3 Blattenberg	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Standortgemeinden; LuzernPlus (Koordination bei Bedarf),	Beteiligte Stellen: lawa, uwe, rawi, vif

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine: 1. Bei Bedarf: Erarbeiten LEK durch die Standortgemeinden 2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Standortgemeinden		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R6, L1 KA: R6-6, L1-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: noch offen, da projektspezifisch	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Hoher Erholungsdruck aus Kern-/Kernergänzungsräumen, fehlendes Nutzungs- und Landschaftskonzept, Nutzungskonflikte Unterstützung Zukunftsbild: 4 Umsetzung Strategie: SL7, ÖV14, MIV13-14, LV8-10/12	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

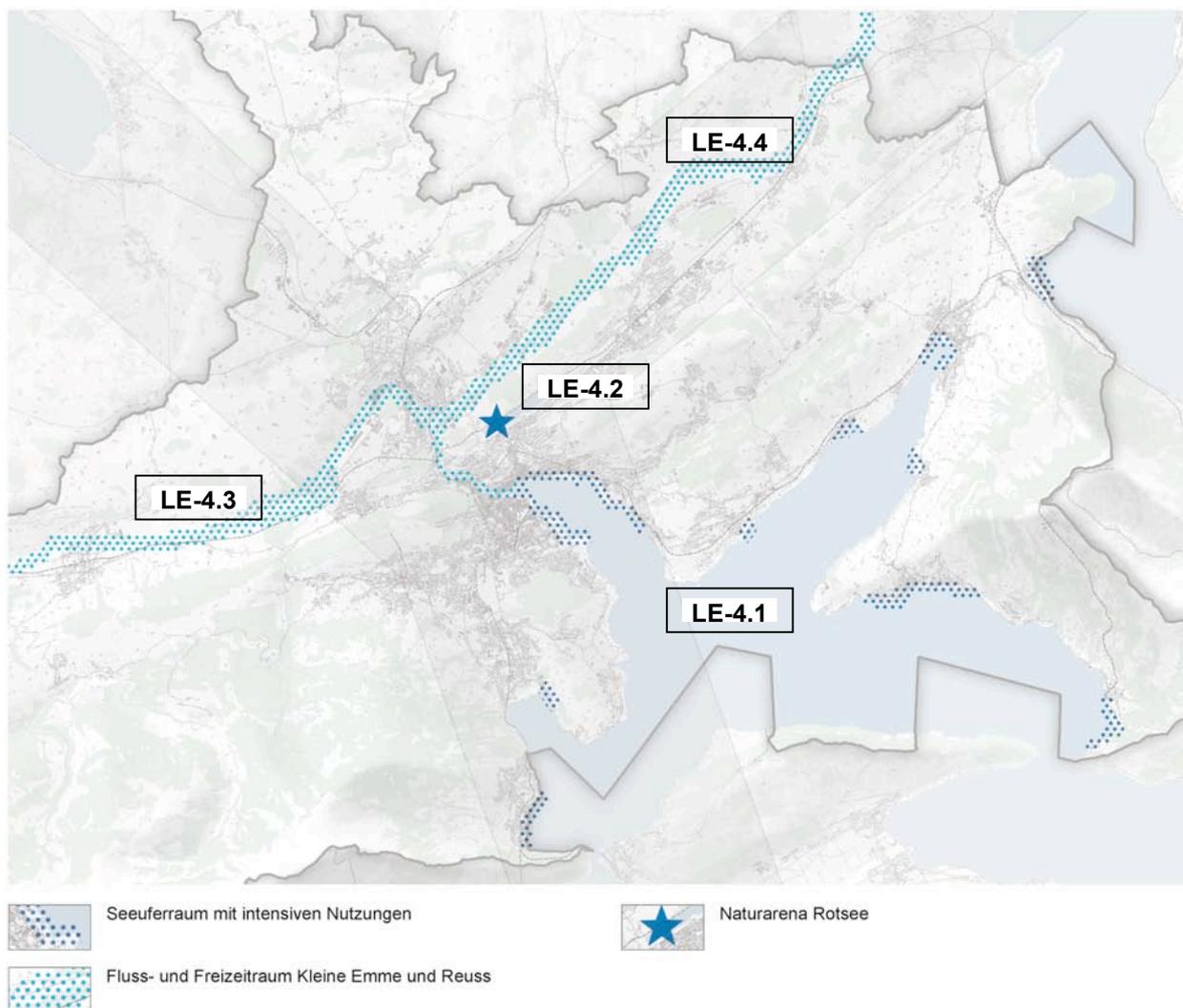
Wirkung WK1: Verbesserung im Fuss-/Veloverkehr, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität WK2: Keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen	Bewertung der Wirkung WK1: hinreichende Wirkung WK2: keine Wirkung WK3: schwache Wirkung WK4: bedeutende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Koordination mit LE-1 und LE2	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: –
Bemerkungen / Hinweise: –

LE-4

Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume

Zukunftsbild 4 „Landschaft, Erholung und Tourismus“ – Seeufer- und Flussräume



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Seeuferräume des Vierwaldstättersees und des Rotsees wie auch die Flussräume der Reuss und der Kleinen Emme erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben: Sicherung von Naturwerten, Landwirtschaft, Naherholung. Wo notwendig koordinieren die Anstössergemeinden diese Aufgaben gemeindeübergreifend.

Massnahme:

Die Anstössergemeinden des Vierwaldstättersees und des Rotsees sowie der Flussräume der Reuss und der Kleinen Emme koordinieren die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei Bedarf in gemeindeübergreifenden Nutzungskonzepten. Diese Konzepte umfassen insbesondere:

- Bezeichnung der intensiv und extensiv genutzten Uferabschnitte mit örtlich zugewiesenen Nutzerprofilen
- Abstimmung der Erholungs- und Schutzfunktionen
- Zugänglichkeit und Gestaltung der intensiven (urbanen) Seeuferräume mit Einbindung ins Freiraumkonzept für die Kernräume der Agglomeration; Zugänglichkeit LV und ÖV optimieren und sicher stellen

- Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung und spezifische Prüfung der Parkplatzbewirtschaftung) => siehe auch Massnahme LE-6 "Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten"

- Erarbeitung von ökologischen Leitbildern und Aufwertungskonzepten für die unterschiedlichen Uferabschnitte

- überkantonale Koordination der Bootsplätze und Konzentration an geeigneten Standorten

Es handelt sich um folgende Seeufer- und Flussräume (inkl. Grundlagen und Projektstände):

LE-4.1 Vierwaldstättersee

LE-4.2 Rotsee: Schutzverordnung Rotsee (2010), Schutzkonzept Naturarena Rotsee in Erarbeitung

LE-4.3 Kleine Emme

LE-4.4 Reuss

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
Federführung: Anstössergemeinden (Kantone LU, NW, SZ, AG); LuzernPlus (Koordination bei Bedarf)	Beteiligte Stellen: lawa, uwe, rawi, vif

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Bei Bedarf: Erarbeiten Nutzungskonzepte durch die Anstössergemeinden 2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Anstössergemeinden		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R6, L2 KA: R6-6, L2-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

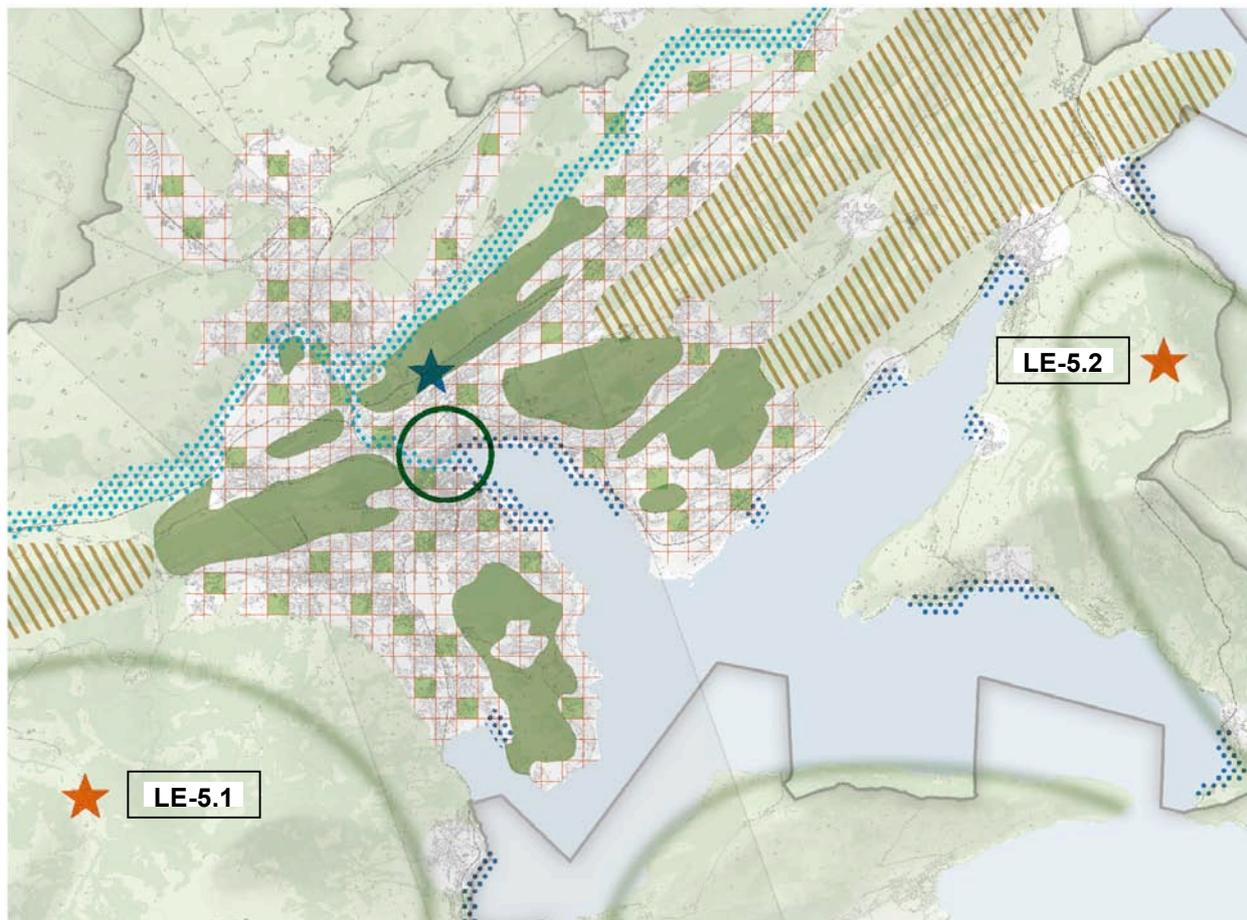
Kosten	
Kosten: noch offen, da projektspezifisch	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: ungenügende Abstimmung der Nutzungsansprüche, grosser Erholungsdruck, Nutzungskonflikte, fehlendes Nutzungs-/Schutzkonzept, qualitative Defizite</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 4</p> <p>Umsetzung Strategie: SL7, ÖV14-15, MIV13-15, LV8-10/12</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserung im Fuss-/Veloverkehr, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität</p> <p>WK2: Keine Wirkung</p> <p>WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: keine Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordination mit LE2 und LE-6</p>	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>–</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>	

LE-5

Spezifische Freizeiträume von regionaler Bedeutung

Zukunftsbild 4 „Landschaft, Erholung und Tourismus“



- | | |
|--|--|
|  Freiraumnetz in der Agglomeration |  Fluss- und Freizeitraum Kleine Emme und Reuss |
|  Innere Landschaft |  Tourismusschwerpunkt Luzern |
|  Äussere Landschaft |  Tourismusräume in der äusseren Landschaft |
|  Naturnahe Erholung Meggerwald-Chiemen/ Rootenberg-Dottenberg und Blattenberg |  Spezifischer Freizeitraum von regionaler Bedeutung |
|  Seeferraum mit intensiven Nutzungen |  Naturarena Rotsee |

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Eigenthal und die Seebodenalp, der Rotsee, die agglomerationsnahen Abschnitte der Reuss und der Kleinen Emme haben grosses Potenzial als Erlebnisräume für die Agglomerationsbevölkerung. Es ist denkbar, dass an ausgewählten Standorten in Abstimmung mit der Landwirtschaft und den Naturwerten eine Intensivierung für die Freizeitnutzungen möglich ist. Unter Federführung von LuzernPlus werden die Potenziale ermittelt und deren Aktivierung geprüft.

Massnahme:

Unter Federführung von LuzernPlus werden die Chancen und Risiken einer intensiveren Freizeitnutzung für die folgenden spezifischen Freizeiträume geprüft:

- Eigenthal: ÖV-Erschliessung in Abhängigkeit der Besucherbedürfnisse, Koordination Freizeit und Tourismus, Zugängerlenkung MIV, Kostenbeteiligung an der regional bedeutenden Infrastruktur, Konzepterarbeitung in Abhängigkeit von Land-/Alpwirtschaft
- Seebodenalp: ÖV-Erschliessung/Erreichbarkeit Talstation Seebodenalp, Koordination Freizeit und Tourismus, Zugängerlenkung bzw. Besucherlenkung MIV, Konzepterarbeitung in Abhängigkeit von Land-/Alpwirtschaft

Die Parkplatzbewirtschaftung für Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten wird spezifisch geprüft.

Es handelt sich um folgende Räume (beide mit grosser regionaler Bedeutung im Bereich Freizeit und Tourismus, Sommer und Winter):

LE-5.1 Eigenthal (Bedeutung für die Agglomeration)

LE-5.2 Seebodenalp (Bedeutung v.a. für Seegemeinden und Raum Küssnacht)

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
---	--

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>LuzernPlus (Koordination)</p> <p>Standortgemeinden Schwarzenberg (Kriens) und Küssnacht SZ</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>lawa, uwe, rawi, vif sowie Dienststellen des Kantons Schwyz</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erarbeiten Konzepte durch LuzernPlus gemeinsam mit Standortgemeinden 2. Umsetzung Massnahmen durch Standortgemeinden resp LuzernPlus (z.B. Finanzierung) 		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont</p> <p>Vorprojekt:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p>	<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R6 KA: R6-6</p> <p><input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

Kosten	
<p>Kosten: noch offen, da projektspezifisch</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Ungenügende Abstimmung der Nutzungsansprüche, grosser Erholungsdruck, Nutzungskonflikte, ungelenkte Erholungsnutzung</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 4</p> <p>Umsetzung Strategie: SL7, ÖV14-15, MIV13-16, LV8-12</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserungen im Fuss-/Veloverkehr, Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität</p> <p>WK2: Keine Wirkung</p> <p>WK3: Erhöhung der objekten Sicherheit</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: keine Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordination mit LE-6</p>	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>–</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

LE-6
Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten



Beispiel: Bereich der Autobahnanschlusses Buchrain an der Reuss

Massnahmenbeschreibung	
<p>Ausgangslage / Zielsetzung:</p> <p>Die naturnahen Erholungsschwerpunkte (z.B. Flussräume) im Landschaftsraum sollen möglichst wenig durch den MIV tangiert werden. Andererseits wird der Zugang zu diesen Räumen oft mit dem Auto gesucht. Mit einer gezielten Lenkung der MIV-Besucher an die dafür geeigneten Standorte werden - in Abstimmung mit der jeweiligen ÖV-Erschliessung – diese Anliegen umgesetzt. Die Abstimmung muss grossräumig erfolgen.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p>Unter Federführung von LuzernPlus koordinieren die Standortgemeinden mit naturnahen Erholungsschwerpunkten die MIV-Zufahrten und treffen geeignete Massnahmen, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klare Besucherlenkung zu Sammelparkierungen (mit Verbot der Zufahrt auf nicht erwünschten Strassen oder Wegen) - Verhindern von unerwünschtem Parkieren - wo notwendig: Beschränkung der Parkplatzzahl mit frühzeitiger Besucherinfo (Parkleitsystem) - Verkehrslenkung auf Strassen in Naherholungsgebieten, die in erster Linie der Land- und Forstwirtschaft dienen - spezifische Prüfung der Parkplatzbewirtschaftung, um Verkehr an den Erholungsschwerpunkten zu steuern 	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>LuzernPlus (Koordination), Standortgemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>lawa, uwe, rawi, vif</p>

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

- Bestandesaufnahme und Koordination der notwendigen Massnahmen durch LuzernPlus gemeinsam mit Standortgemeinden
- Umsetzung der Massnahmen durch Standortgemeinden

<p>Priorität:</p> <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<p>Realisierungshorizont</p> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<p>Koordinationsstand:</p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verank. in: komm. Instrumenten
---	--	--

Kosten

<p>Kosten:</p> noch offen, da projektspezifisch	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
--	--

Beurteilung

<p>Relevanz</p> Behebung Schwachstellen: Ungenügende MIV-Lenkung bei Erholungsschwerpunkten, Nutzungskonflikte MIV/Tourismus/Natur und Landschaft Unterstützung Zukunftsbild: 4 Umsetzung Strategie: SL7, MIV13-16	<p>Qualitative Bewertung:</p> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
---	--

<p>Wirkung</p> WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit WK2: Keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO ₂ -Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen	<p>Bewertung der Wirkung</p> WK1: schwache Wirkung WK2: keine Wirkung WK3: schwache Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
--	---

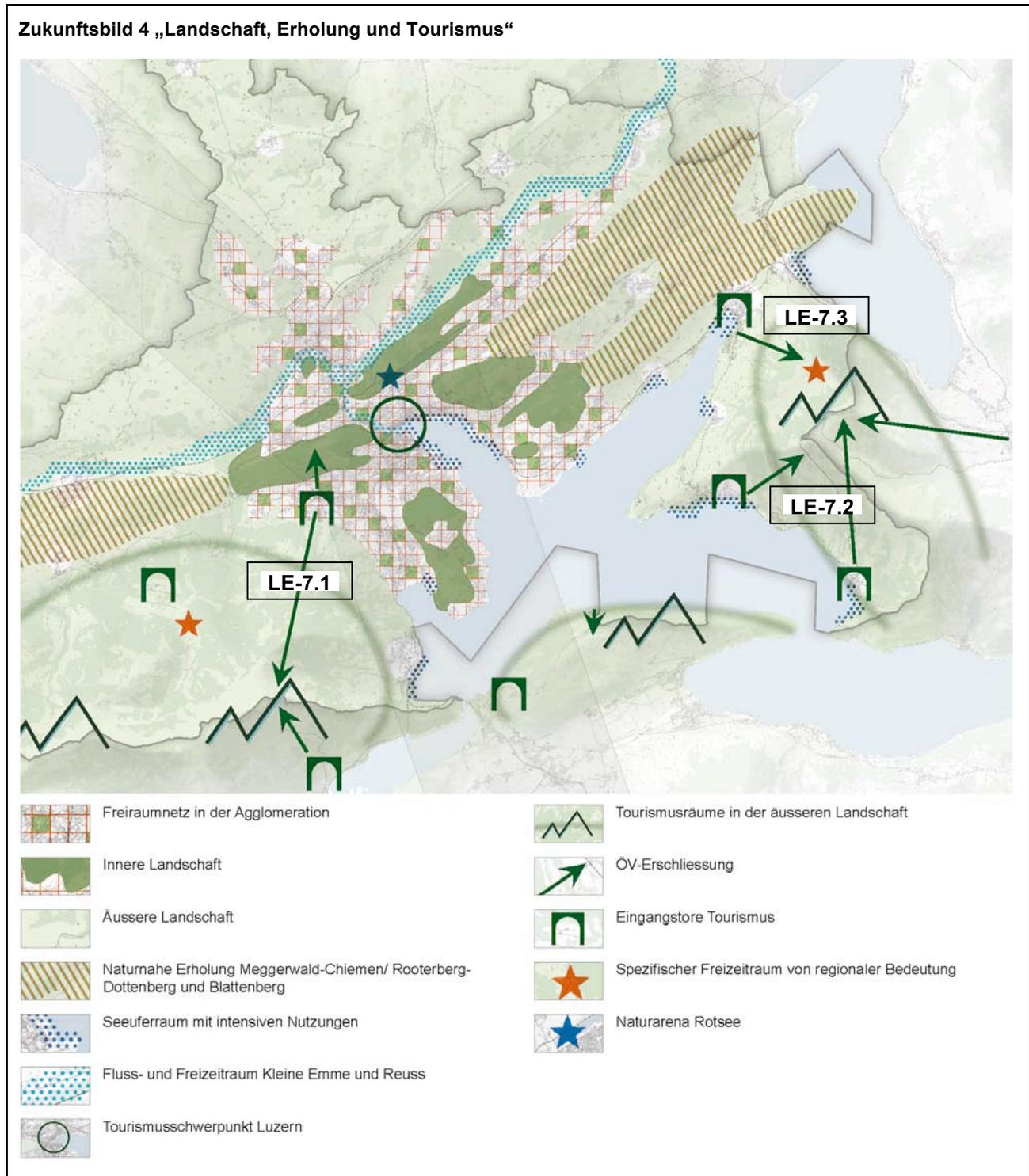
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
 Koordination mit LE-4 und LE-5

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:
 –

Bemerkungen / Hinweise:
 –

LE-7
Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:
 Die Agglomeration Luzern weist verschiedene Eingangstore zu Tourismusschwerpunkten von nationaler und internationaler Ausstrahlung aus. Attraktive Zugänge dazu und eine gute Gestaltung dieser Eingangstore sind wichtig.

<p>Massnahme:</p> <p>Die Standortgemeinden der Touristischen Eingangstore zum Eigenthal (Schwarzenberg), zum Pilatus (Kriens) und zur Rigi (Küssnacht, Weggis, Vitznau) achten auf eine optimale Zugänglichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an ÖV prüfen und bei Bedarf verbessern - Anbindung an LV prüfen und bei Bedarf verbessern - Gestaltung der Aussenräume an den „Eingangstoren Tourismus“ verbessern (Adresse / Identität herstellen) - Lenkung Zufahrt MIV in Koordination mit Angebot ÖV - spezifische Prüfung der Parkplatzbewirtschaftung für Verkehrssteuerung MIV - Koordination mit den Gemeinden in Erholungsgebieten ausserhalb des Kantons LU <p>Es handelt sich im Perimeter von LuzernPlus um folgende Gebiete :</p> <p>LE-7.1 Kriens Pilatusbahnen LE-7.2 Weggis/Vitznau Rigibahn LE-7.3 Küssnacht Seebodenalpbahn</p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Standortgemeinden (in den Kantonen LU, NW, SZ)</p>	<p>Beteiligte Stellen: VVL, vif , touristische Transportunternehmen</p>

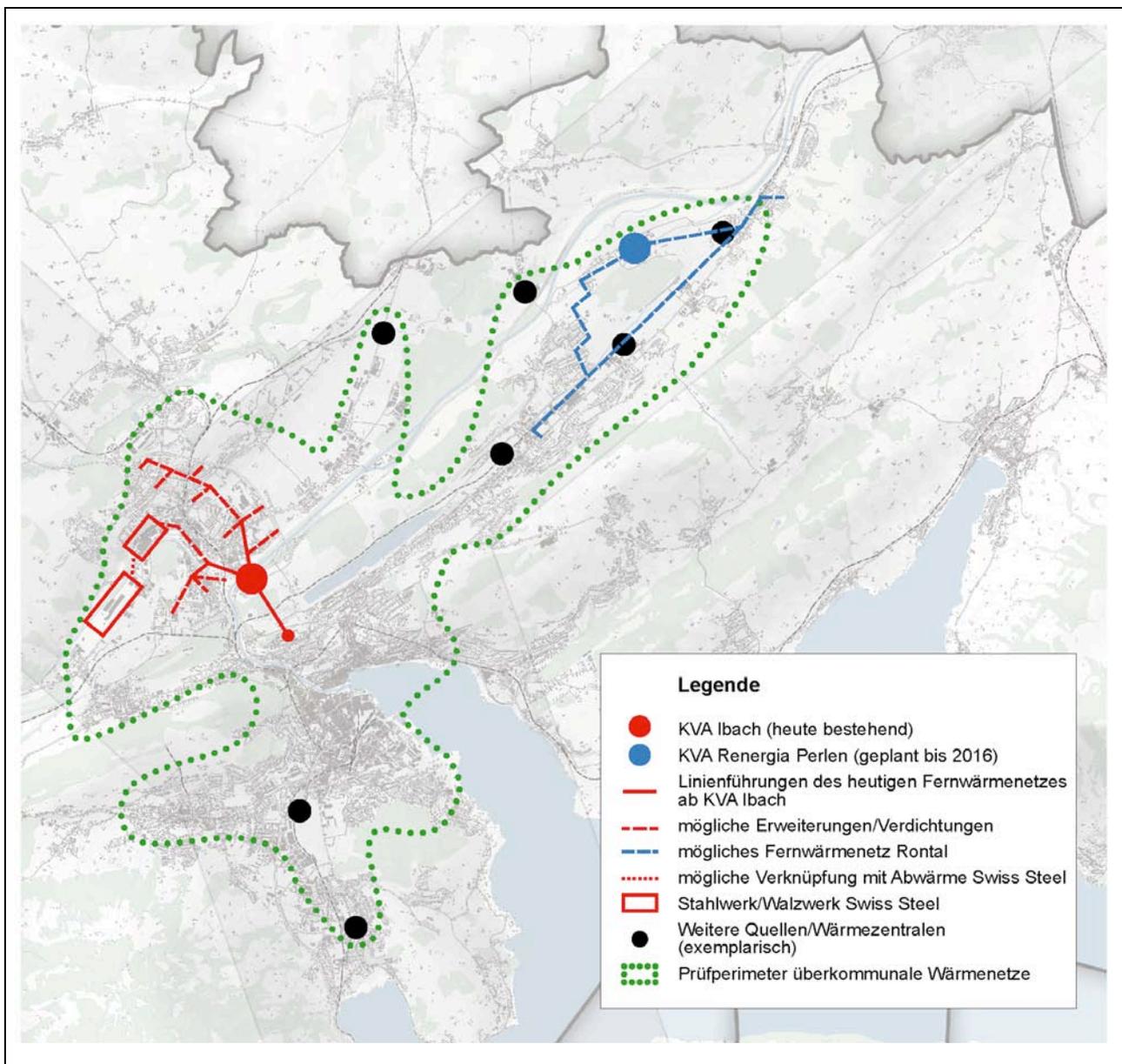
Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bezeichnung von allfälligen Schwachstellen durch die Standortgemeinden 2. Realisierung von Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen 		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont</p> <p>Vorprojekt:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p>	<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R6 KA: R6-2, R6-3, R6-6</p> <p><input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

Kosten	
<p>Kosten: noch offen, da projektspezifisch</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: nicht attraktive Zugänge zu touristischen Eingangstoren, ungenügende Anbindung ÖV/LV, ungenügende Gestaltung der Aussenräume, ungenügende MIV-Lenkung</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: 4</p> <p>Umsetzung Strategie: SL7, ÖV15, MIV 14/16, LV11/12</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserungen im Fuss-/Veloverkehr, Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität</p> <p>WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>–</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>	

U1

Überkommunale Energieplanungen



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der kantonale Richtplan verlangt in den Koordinationsaufgaben E5-3 und E5-4, dass die Regionen und Gemeinden zum Umgang mit Energie eine aktive Energiepolitik verfolgen und die gemeindeübergreifenden Aspekte übergeordnet planen und koordinieren. In der Wärmeversorgung sollen gemäss Koordinationsaufgabe E5-1 die ortsgebundenen (Ab-)Wärmequellen Priorität bekommen, was entsprechende Infrastrukturen zur Einspeisung und Verteilung braucht. Insbesondere im Kernbereich der Agglomeration Luzern und im Rontal besteht das Potential, vorhandene oder neue Wärme- und Abwärmequellen über ein regionales Verteilnetz wirtschaftlich mit den Verbrauchern zu verknüpfen. Dabei spielen die Einspeisepunkte Luzern-Ibach (heute KVA, zukünftig Heizkraftwerk), Perlen (neue KVA ab 2016) und Emmenbrücke/Littau-SwissSteel (grosse Abwärmequelle) die Hauptrolle, aber auch verschiedene mittelgrosse Feuerungsanlagen sind in die Überlegungen einzubeziehen. Längerfristig kann auch die Tiefengeothermie eine Rolle spielen.

Massnahme: Erarbeitung eines Energiekonzepts LuzernPlus, ev. unterteilt in die Teilbereiche Luzern Nord/West (bestehendes Fernheiznetz, SwissSteel), Luzern Stadt, Luzern Süd und Rontal (Abwärme neue KVA). Die Gemeinden bezeichnen in ihren (Energie-)Planungen Vorranggebiete für die leitungsgestützte Wärmeversorgung. Kurz- und mittelfristiger Ausbau/Aufbau von Wärmenetzen in kompakten Siedlungsstrukturen, insbesondere zur Verwertung anfallender Abwärme (KVA Renergia Perlen, evt. SwissSteel Luzern/Emmenbrücke.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: LuzernPlus	Beteiligte Stellen: uwe, REAL, rawi, Gemeinden

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine:		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: E5 KA: E5-3, E5-4 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: 200'000 Fr. (grobe Schätzung)	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Defizite bei der Luftreinhaltung und der Energienutzung Unterstützung Zukunftsbild: Zukunftsbild 3c (Arbeiten, Thema 5. Schwerpunkgebiete Energie) Umsetzung Strategie: Die Massnahme entspricht den Kapiteln E5 und E 6 des kantonalen Richtplans, der auch für das Agglomerationsprogramm richtungweisend ist.	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

<p>Wirkung</p> <p>WK1: Keine Wirkung</p> <p>WK2: Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch die Massnahme positiv beeinflusst, indem im Versorgungsgebiet von Wärmenetzen mit dem kantonalen bau- und planungsrechtlichen Anreizinstrumentarium für energetisch gute Bauten die innere Verdichtung gefördert werden kann.</p> <p>WK3: Keine Wirkung</p> <p>WK4: Die Massnahme zielt primär auf eine Minderung der CO₂-Emissionen im Bereich der Wärmeversorgung durch die Nutzung von Abwärme. Sie leistet auch einen bedeutenden Beitrag zur Lufthygiene, wenn der energiepolitisch anzustrebende steigende Anteil von biogenen Brennstoffen an der Wärmeversorgung mit lufthygienisch besser geeigneten Grossanlagen realisiert wird.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: keine Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordination mit SI-5</p>	

<p>Sonstiges</p>
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>Ausbaustudie Fernwärme Luzern Nord (REAL, ewl)</p> <p>Voruntersuchungen zu KVA Renergia Perlen, Ersatz KVA Ibach (REAL, BAP-Group/Econcept, ewl)</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Mit dem Bau der neuen KVA Renergia in Perlen muss bis 2016 im Raum Rontal eine Lösung für die weitergehende Nutzung der Abwärme gefunden und realisiert werden. Gleichzeitig muss für die laufenden Lieferverpflichtungen des bestehenden Fernwärmenetzes Luzern-Emmen, heute gespiesen durch die bestehende KVA Ibach, im selben Zeitraum ein Ersatz für die Wärmeerzeugung gefunden werden. Optionen in Prüfung sind die Nutzung der Abwärme aus dem Stahl- und Walzwerk der SwissSteel oder der Bau eines Heizkraftwerks, längerfristig evt. eine tiefengeothermische Nutzung.</p>

Massnahmen Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern

GV-1.1

Kurzfristige Optimierungen Bereich Bahnhof-Pilatusplatz-Bundesplatz



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Bahnhof Luzern ist der wichtigste Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Der Bahnhofplatz wird heute von über 25 Buslinien angefahren. Die Busse des öffentlichen Verkehrs benötigen für die Zufahrt zum Bahnhofplatz, vor allem aus Richtung Pilatusplatz (vgl. Karte in GV-1.2), in den letzten Jahren immer mehr Zeit (Zahl der Busse die zum Bahnhof geführt werden, ist in den letzten Jahren ebenfalls angestiegen). In der Werktags-Abendspitzenstunde verkehren i.d.R. 224 Busse und rund 1600 private Motorfahrzeuge auf der Pilatusstrasse.

Es sind insbesondere folgende Möglichkeiten zur Attraktivierung der ÖV-Verbindungen zum Bahnhof respektive heutige Schwachstellen zu überprüfen und Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten:

1. Die Buszufahrt auf der Pilatusstrasse zum Bahnhof Luzern wird zunehmend problematischer. Die Behinderung des ÖV auf dem rechten Fahrstreifen in Richtung Bahnhofvorplatz nimmt weiter zu. Es soll untersucht werden, ob diese MIV-Beziehung über die Zentralstrasse zum Bahnhofvorplatz geführt werden kann (Verzicht auf „Rechtsabbieger“ zum Bahnhofplatz aus der Pilatusstrasse zugunsten eines reinen ÖV-Fahrstreifens). Mit der Untersuchung dieser Zufahrt sind auch speziell die Abläufe am gesamten Knoten Bahnhof zu analysieren.
2. Falls die Erkenntnisse der ersten Fragestellung positive Wirkungen aufzeigen, ist zu untersuchen, wo respektive über welche Strassen die unterbundene Beziehung umgeleitet werden soll und welche Auswirkungen dabei zu erwarten sind.
3. Was bringt eine zusätzliche Dosierung der LSA Inselquai bezüglich der Zufahrt zum Bahnhofplatz? Was wären die Auswirkungen einer temporären Sperrung (16.30-18.30) des Inselquais für den motorisierten Individualverkehr?

4. Überprüfung der Unterbindung der Zufahrten aus dem Neustadtquartier. Die Zufahrt der Pilatusstrasse aus dem Hirschmatt-/Neustadtquartier ist nur über die Hirschmatt-, Winkelried- und Morgartenstrasse möglich. Es sind qualitative Aussagen zu den Unterbindungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Massnahme:
 GV-1.1a Anpassungen betrieblich (z.B. Verkehrsführung/Spuren, Signalisation, Bus)
 GV-1.1b Anpassungen Infrastruktur (z. B. Abbiegebeziehungen Pilatusstrasse anpassen)

Typ: infrastrukturell **Typ: nicht infrastrukturell**

Zuständigkeiten

Federführung:
 Kanton Luzern, Dienststelle vif / Stadt Luzern, Tiefbauamt

Beteiligte Stellen:
 VVL, Transportunternehmen

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine

1. Studie	2012
2. Projektierung	2012
3. Realisierung	2012/13

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2012 Inbetriebnahme: 2012/13	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: 5-5 Kap: M1-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	---	---

Kosten

Kosten:
 300'000.– Fr.

An Finanzierung beteiligt:

Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
 Kanton(e)
 Region
 Gemeinde(n)
 Weitere:

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karten Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Wir sind die Agglomeration Luzern (1) Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern (2)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV1, ÖV7, ÖV8, LV1, LV2, LV3, LV4, MIV2, MIV4, MIV5, MIV6, MIV7, MIV8, MIV9, MIV10</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Die Optimierung des neuralgischen Knotens am Bahnhof verbessert die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Reduzieren sich die Verlustzeiten des ÖV. Die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr wird ebenfalls verbessert.</p> <p>WK2: Die Erhöhung der Zuverlässigkeit fördert den ÖV, was sich durch die Entlastung der Strassen positiv auf die öffentlichen Räume auswirkt.</p> <p>WK3: Ein stabiler Verkehrsfluss sowie die Entflechtung der Verkehrsströme erhöht die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Durch den flüssigeren Verkehrsablauf kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO2 sowie die Emission von Lärm verringert werden.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahme «GV-1.2 Optimierungen Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz» - Massnahme «GV-1.3 Anpassungen in Zusammenhang mit Tiefbahnhofrealisierung» 	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Bericht 2011 - Planungsbericht Agglomobil Due, 2012 - Postulat P 732 vom 14. September 2010 inklusive der Beantwortung durch den Regierungsrat - Studie zur Optimierung des Bahnhofplatzes, Februar 2009 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>	

GV-1.2

Optimierungen Bereich Luzernerhof-Bahnhof-Pilatusplatz-Bundesplatz



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Stadt Luzern, als wirtschaftliches Zentrum der Agglomeration und des Kantons Luzern, wird zunehmend schlechter erreichbar. Bereits heute ist das Verkehrssystem in der Stadt Luzern zu gewissen Tageszeiten überlastet. Die täglichen Staus, die zu den Hauptverkehrszeiten auftreten oder die Folge von temporären Verkehrseinschränkungen sind, führen dazu, dass die Stadt Luzern nicht mehr zuverlässig erreicht werden kann. Für die Wirtschaft der Stadt und des Kantons Luzern ist die Erreichbarkeit des wirtschaftlichen Zentrums aber einer der wichtigsten Standortfaktoren. Neben der Wirtschaft leidet auch die Bevölkerung der Stadt Luzern zunehmend unter dem nicht bewältigten Verkehr, da sich dieser infolge des verstopften Hauptstrassennetzes den Weg durch die Quartierstrassen der Wohnquartiere sucht.

Durch die Verkehrsstaus ist auch ein grosser Teil des öffentlichen Agglomerationsverkehrs betroffen, ist der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern doch mehrheitlich Busverkehr und damit ebenfalls strassengebunden. Verkehrsbehinderungen zu den Hauptverkehrszeiten treffen den öffentlichen Verkehr deshalb besonders hart, weil dies für ihn ohnehin die teuersten Produktionszeiten sind. Zusätzliche Kursführungen zu den Hauptverkehrszeiten zur Einhaltung des Fahrplans sind deshalb auch aus finanziellen Gründen wenn immer möglich zu vermeiden.

Mittels eines Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass soll deshalb die Verkehrssituation dahingehend verbessert werden, dass die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums verbessert und auch für die nahe Zukunft für alle Verkehrsträger gewährleistet werden kann.

Die Ziele dieser als «Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern» bezeichneten mittelfristigen Verkehrsplanung für das Zentrum der Agglomeration Luzern sind somit:

- Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um ca. 30% bis 2030 (Ziele Modalsplit)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs, um die Mobilitätssteigerung durch diese Verkehrsträger aufzunehmen.
- Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern
- Verbessern der Produktionsbedingungen des öffentlichen Verkehrs (Abbau von Zusatzkursen, Verbesserung der Produktivität)
- Dem MIV wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt.

Massnahme:

- GV-1.2a Bussystem (betrieblich)
 GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Kanton Luzern, Dienststelle vif / Stadt Luzern, Tiefbauamt

Beteiligte Stellen:

LuzernPlus, VVL, Gemeinden, Transportunternehmen

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine

1. Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern
2. Projektierung 2013/14
3. Umsetzung

Priorität:

- vor 2015
 A (2015 – 2018)
 B (2019 – 2022)
 C (ab 2023)
 Daueraufgabe

Realisierungshorizont:

Vorprojekt: 2013
 Baubeginn: 2015
 Inbetriebnahme: 2015

Koordinationsstand

- Vororientierung
 Zwischenergebnis
 Festsetzung (zwingend bei A)

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ja Kap: M5 KA: 5-5
 Kap: M1-1
 nein > Verankerung in:

Kosten

Kosten:

600'000.– Fr. (Konzept)
 5 Mio. Fr. (Massnahmen)

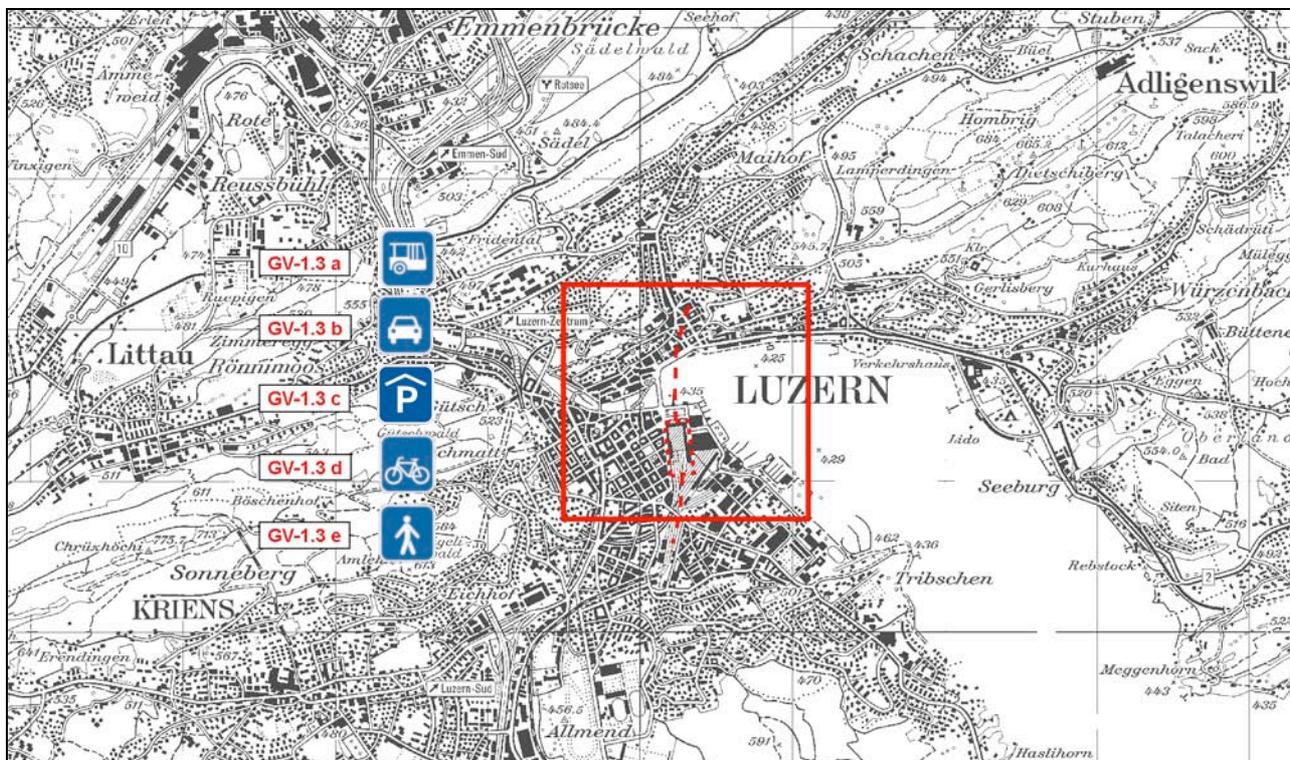
An Finanzierung beteiligt:

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
 Kanton Luzern
 Region
 Gemeinde(n)
 Weitere:

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Wir sind die Agglomeration Luzern (1) Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern (2)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV1, ÖV7, ÖV8, LV1, LV2, LV3, LV4, MIV2, MIV4, MIV5, MIV6, MIV7, MIV8, MIV9, MIV10</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Die neue Organisation des Verkehrssystems mit dem Ziel, Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um ca. 30% bis 2030, verbessert nicht nur die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums sondern auch die Qualität aller Verkehrssysteme.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedelung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen wird die Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern deutlich aufgewertet.</p> <p>WK3: Die Analyse der Sicherheit ist ein zentrales Element der Schwachstellenanalyse. Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern verbessert die Sicherheit aufgrund neuer Verkehrsorganisationen und der Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel.</p> <p>WK4: Durch den flüssigeren Verkehrsablauf kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO2 sowie die Emission von Lärm verringert werden. Zusätzlich verringert sich der Energiebedarf durch die Verbesserung der Produktionsbedingungen des ÖV.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massnahme «GV-1.1 Kurzfristige Optimierungen Bereich Bahnhof – Kantonalbank – Pilatusplatz» – Massnahme «GV-1.3 Anpassungen im Zusammenhang mit Tiefbahnhofrealisierung» – Massnahmenpaket «ÖV-8 Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien» – Massnahmenpaket «ÖV-9 Optimierung des Bussystems» – Massnahmenpaket «ÖV-10 Umsteigepunkte am Rand des Agglomerationszentrums Luzern» – Massnahmenpaket «ÖV-11.1 Busoptimierung auf Kantonsstrassen» – Massnahmenpaket «ÖV-11.2 Busoptimierung auf Gemeindestrassen» 	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Bericht 2011 – Planungsbericht Agglomobiel Due, 2012 – Studie zur Optimierung des Bahnhofplatzes, Februar 2009 – Kommunale Teilrichtpläne (Zweirad, Fussgänger und Parkierung) – Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010, Stadt Luzern 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>	

GV-1.3

Anpassungen im Zusammenhang mit Tiefbahnhofrealisierung



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Projekt Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie wird in den sechs Teilprojekten, „Markt, Angebot und Rollmaterial“, Infrastruktur, Finanzierung, „Kommunikation und Lobbying“, „Verkehr und Umfeld“ und „Gesetzgebung“ bearbeitet.

Der Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie wirkt sich auf das gesamte Verkehrssystem in der Agglomeration Luzern aus. Im Teilprojekt Verkehr und Umfeld werden Lösungen für die Abwicklung des Verkehrs im Umfeld des Bahnhofs Luzern nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs aufgezeigt. Die Zufahrt zur zentralen öV-Umsteigedrehscheibe am Bahnhof Luzern ist stark überlastet. Nach der Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern sollen rund 50 % mehr Passagiere den Bahnhof Luzern benutzen. Im Teilprojekt Verkehr und Umfeld wird aufgezeigt, wie die grösseren Personenströme im Umfeld des Bahnhofs abgewickelt werden. Es werden dabei sowohl Lösungen für den öffentlichen Busverkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr ausgearbeitet.

Massnahmen (in Abklärung)

- GV-1.3a Bussystem (betrieblich)
- GV-1.3b Anpassungen Infrastruktur Strasse inkl. Bus und Taxi
- GV-1.3c Anpassungen Infrastruktur Parkierung MIV und Kiss and Ride
- GV-1.3d Anpassungen Veloverkehr
- GV-1.3e Anpassungen Fussverkehr

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: vif	Beteiligte Stellen: VVL, Stadt Luzern, Transportunternehmen, Dritte (z.B. Eigentümer Parkhäuser)

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine:		
1. Studie 2012 / 2013 (in Bearbeitung)		
2. Projekterarbeitung 2013 – 2016		
Priorität:	Realisierungshorizont	Koordinationsstand:
<input type="checkbox"/> vor 2015	Vorprojekt: ab 2015	<input type="checkbox"/> Vororientierung
<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	Baubeginn: ab 2023 (mit den	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	Bauarbeiten kann erst nach den	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)
<input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	Tiefbauarbeiten zusammen mit der	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Wiederherstellung des Bahnhofplat-	<input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: 5-2
	zes begonnen werden)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
	Inbetriebnahme: ca. 2026	

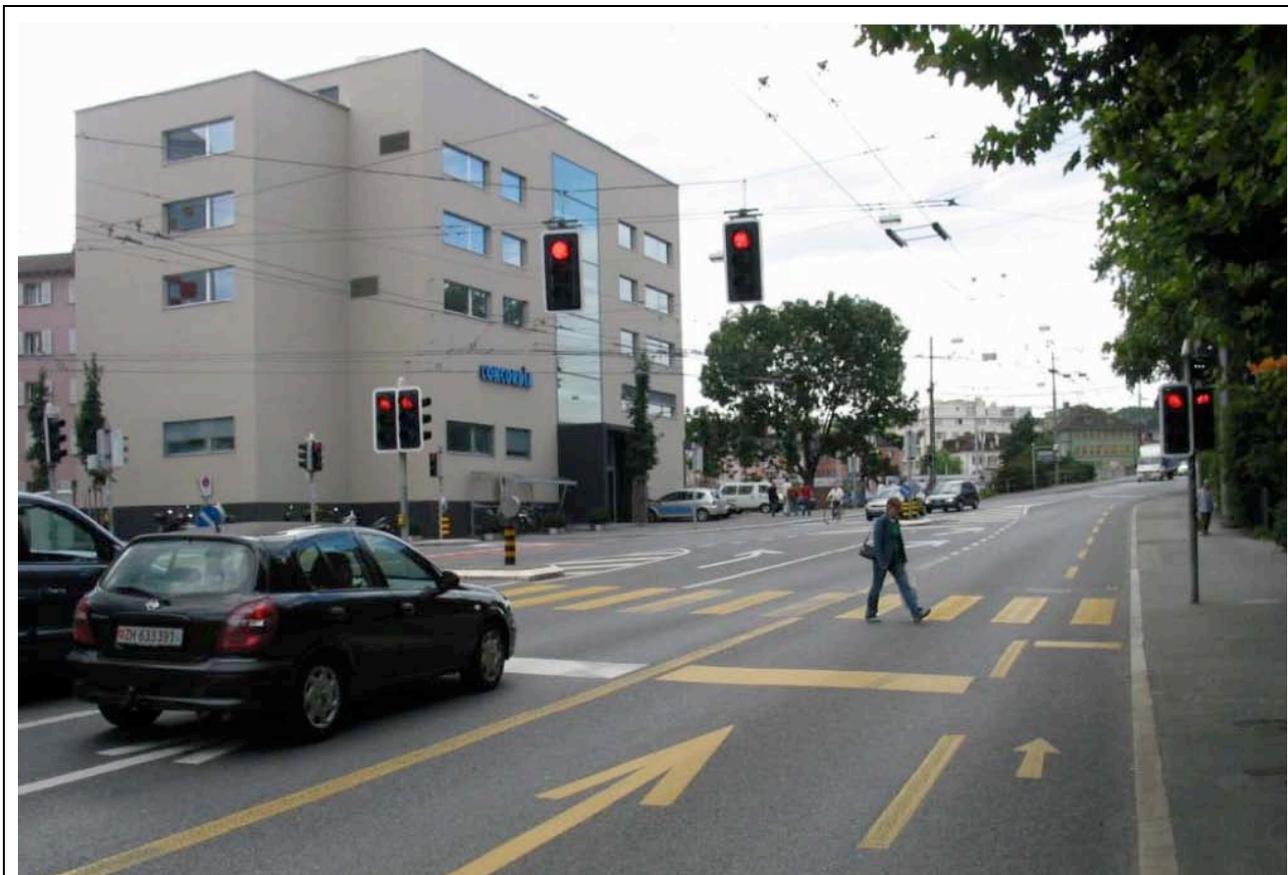
Kosten	
Kosten: 20 Millionen	An Finanzierung beteiligt:
	<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern
	<input type="checkbox"/> Region
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)
	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Transportunternehmen

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern (2) Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV1, ÖV7, ÖV8, LV2, LV3, MIV4</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Die Anpassungen des Gesamtverkehrssystems auf den Tiefbahnhof Luzern ermöglicht den maximalen verkehrlichen Nutzen für diese Schlüsselmassnahme.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des öV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum.</p> <p>WK3: Durch die verbesserte und auf den Tiefbahnhof abgestimmte Verkehrsorganisation resultiert eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere auf dem Bahnhofplatz.</p> <p>WK4: Durch den flüssigeren Verkehrsablauf kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO2 sowie die Emission von Lärm verringert werden.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>– «ÖV-1 Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie»</p>	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Bericht 2011 – Planungsbericht AggloMobil Due, 2012 – Studie zur Optimierung des Bahnhofplatzes, Februar 2009.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>

GV-2

Verkehrssystem-Management (VSM)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Verkehrssystem-Management (VSM) besteht aus verschiedenen Einzelelementen. Der kantonale Richtplan 2009 enthält die Koordinationsaufgabe M1-1 Verkehrsmanagement. Dieses leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastungen sowie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes der Agglomeration. Eine Hauptzielsetzung betrifft die Förderung des öffentlichen Busverkehrs. Die Massnahmen Verkehrssystem-Management und «ÖV-11 Buspriorisierung» besitzen deshalb einen engen Zusammenhang.

Bis 2009 wurde das Verkehrsmanagement-Konzept für die Agglomeration Luzern erarbeitet. In der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Luzern stellen die resultierenden Massnahmen für die Achse Luzern-Rothenburg ein zentrales, übergeordnetes Projekt dar und bilden die Klammer zwischen den baulichen Massnahmen der verschiedenen Einzelprojekte auf dieser Achse.

Das AP LU 2G beinhaltet die Verkehrsmanagement-Massnahmen auf dem Gebiet des Agglomerationszentrums (GV-1.1 und GV-1.2). Im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts werden die entsprechenden Massnahmen für dieses Gebiet erarbeitet. Die Verkehrsmanagement-Massnahmen sollen in weiteren Teilschritten auf das gesamte Agglomerationsgebiet ausgedehnt werden.

Massnahme:

Verkehrssystem-Management-Massnahmen ausserhalb des Agglomerationszentrums Luzern: Steuerung und Koordination von LSA.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: vif	Beteiligte Stellen: Stadt Luzern und Agglomerationsgemeinden

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern 2. Umsetzung Verkehrsmanagement-Massnahmen		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: 2017 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: ab 2020	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M1 KA: M1-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: 5 Mio. Franken	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Agglomerationsgemeinden <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern (2) Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV7, ÖV8, ÖV10, ÖV11, ÖV13, MIV7 – MIV10, LV5, LV6</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Dank der Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem optimiert und insbesondere der öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden. Die übrigen Massnahmen entfalten erst mit VSM ihre volle Wirkung. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar. Die Reisezeiten werden berechenbarer.</p> <p>WK2: Die Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.</p> <p>WK3: Aus der Optimierungsmassnahme mit verbessertem Verkehrsfluss resultiert auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute.</p> <p>WK4: Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Langsamverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.</p>	<p>Bewertung der Wirkung:</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massnahme «ÖV-11.1 Buspriorisierung» – Massnahmen «GV-1.1 Kurzfristige Optimierungen Bereich Bahnhof – Kantonalbank – Pilatusplatz» und GV-1.2 «Optimierungen Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz» 	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmanagementkonzept Luzern, 2009 – Vertiefung Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Massnahmenkonzept Luzern Nord, März 2010 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nr. AP 1G: M18.1 	

GV-3

Verkehrskonzept (Car)Tourismus Stadt Luzern



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Stadt Luzern ist eine sehr beliebte Tourismusdestination, insbesondere auch im Bereich des Cartourismus. Touristen aus der ganzen Welt, insbesondere auch dem asiatischen Raum, besuchen dabei Luzern als eine der Destinationen auf ihrer Europa-Tour. Zwei der wichtigsten Anziehungspunkte für die Cartouristen liegen im Zentrum der Stadt Luzern, an besonders verkehrsexponierten Lagen:

- Das Gebiet Schwanenplatz/Grendel, welches der drittgrösste Uhren-Umschlag und -Verkaufsplatz weltweit (!) ist (Der Schwanenplatz liegt zwischen Luzernerhof und Bahnhof Luzern – vgl. Karte in GV-1.2)
- Das Löwendenkmal, welches über den Löwenplatz angefahren wird (vgl. Karte in GV-1.2)

Diese Touristencars sind, vor allem in der touristischen Hauptreisezeit, oft die Ursache für an sich lokale Verkehrsbeeinträchtigungen, welche sich aufgrund der zentralen Lage und des gesättigten Verkehrsaufkommens in diesem Gebiet aber sehr rasch über das ganze Gebiet der Innenstadt und insbesondere auf andere Verkehrsträger ausweiten. Da in der Stadt Luzern der öffentliche Verkehr weitgehend strassengebunden ist, kommt es auf allen das Zentrum anfahrenden Buslinien oft zu teils massiven Verspätungen, welche auf die Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Touristencars zurückzuführen sind.

Aufgrund der grossen, auch wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für die Stadt Luzern, werden im Stadtzentrum auch weiterhin Carparkplätze und vor allem Car-Anhalteplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Insbesondere die touristischen Einkaufsangebote im Bereich Schwanenplatz/Grendel und am Löwenplatz müssen in ihrer Attraktivität erhalten bleiben. Dennoch drängt sich eine Überprüfung und eine mögliche Optimierung der bestehenden Anlagen auf. Die Zielsetzung ist eine tourismusgerechte Erschliessung des Stadtzentrums von Luzern welche möglichst geringe Verkehrsbeeinträchtigungen für alle Verkehrsarten mit sich bringt.

Massnahme:

Erstellen eines Tourismus-(Bus-)Konzeptes, welches die folgenden Inhalte hat:

- Kurzfristige Verbesserungsmassnahmen
- Mittelfristige Umnutzung der heutigen Car-Parkplätze, inklusive Realisierung von Ersatzstandorten
- Längerfristige Vision für die touristische Erschliessung des Stadtzentrums von Luzern

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Luzern, Tiefbauamt

Beteiligte Stellen:

Luzern Tourismus, VVL, vif

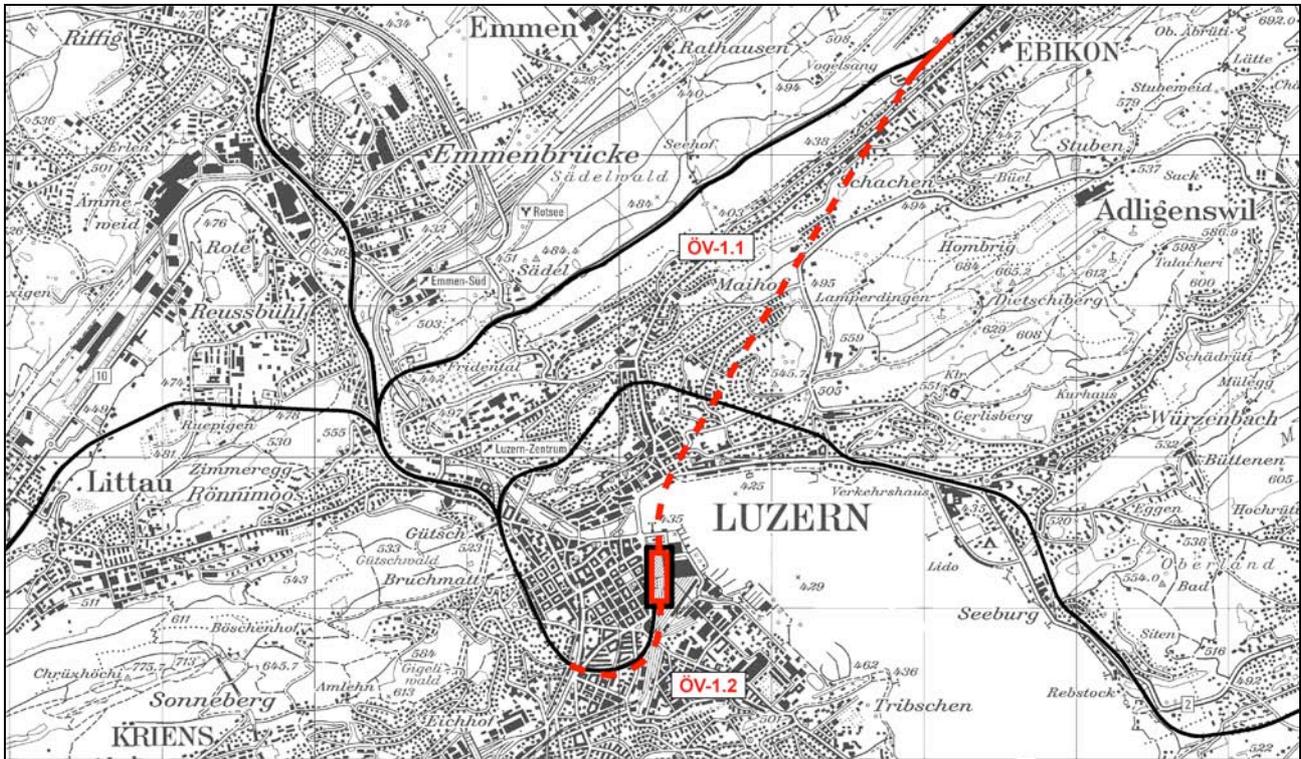
Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine 1. Erstellen des Tourismus(Bus-)Konzeptes 2. Umsetzen der kurzfristigen Massnahmen und Projektierung der mittel- und langfristigen Massnahmen 3. Umsetzung der mittelfristigen Massnahmen 4. Umsetzung der langfristigen Massnahmen		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M3 KA: M 3.3 <input checked="" type="checkbox"/> zus. Verankerung in komm. Instr.

Kosten	
Kosten: Fr. 150'000.– für kurzfristige Massnahmen (Umsetzungsschritte 1 und 2; 2015 - 2018) ca. Fr. 5'000'000.– für neuen Car-Parkplatz (Umsetzungsschritt 3; 2019 – 2022) <i>noch offen für Umsetzungsschritt 4, da projektspezifisch (ab 2023)</i>	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Tourismus Luzern

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Behinderung strassengebundener öV (Kap. 3.2.3) Unterstützung Zukunftsbild: SL6, ÖV1, ÖV7 Umsetzung Strategie: ÖV-Strategie und Gesamtstrategie	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Weniger Verkehrsbehinderungen des ÖV und des Langsamverkehrs und der Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Luzern für alle Verkehrsteilnehmer. WK2: Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes. WK3: Erhöhung der objektiven und der subjektiven Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer. WK4: Reduktion der Schadstoffe durch weniger Verkehrsstaus.	Bewertung der Wirkung WK1: hinreichende Wirkung WK2: schwache Wirkung WK3: hinreichende Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Es bestehen Abhängigkeiten zu folgenden Massnahmenpaketen: – Massnahmenpaket «GV-1 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern» – Massnahmenpaket «LE-7 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren» – Massnahmenpaket «ÖV-11 Buspriorisierung»	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: -

Massnahmen öffentlicher Verkehr
ÖV-1 (Übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes)
Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie

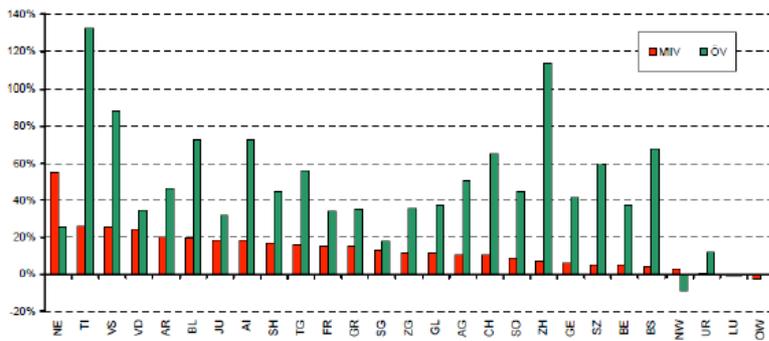


Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

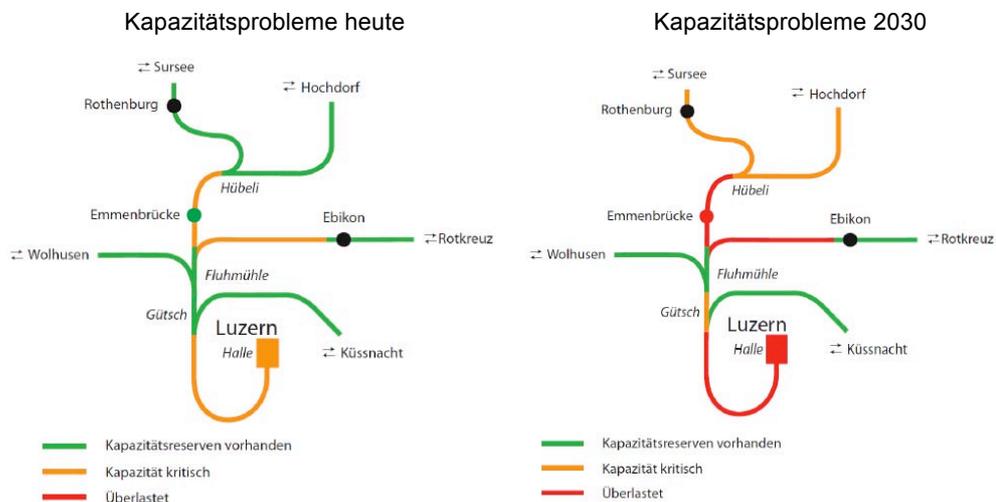
Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Agglomeration Luzern ist mit 210'000 Einwohnern die sechstgrösste Agglomeration der Schweiz und weist eine hohe Wachstumsrate auf. Die Stadt Luzern ist mit knapp 7 Mio. Hotel- und Tagesgästen pro Jahr eine wichtige Touristendestination, Standort nationaler Kultureinrichtungen sowie Hochschulstandort. Im nationalen Vergleich ist die Erreichbarkeit von Luzern unterdurchschnittlich und hat in den letzten 20 Jahren praktisch keine Verbesserung erfahren. Bei den Fernverkehrsverbindungen existiert kein konsequenter 30-Min.-Takt. Wegen des fehlenden Bahnknotens Luzern sind optimale Verknüpfungen zwischen dem Fernverkehr und den regionalen Zubringerlinien (S-Bahn, Bus) nur teilweise möglich.

Veränderung der Erreichbarkeit von 1990 bis 2005



Quelle: BAK Basel Economics 2007

Die Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen konnte über Jahrzehnte stetig gesteigert werden. Dieses Potential ist nun ausgeschöpft. Die heutige Zufahrt ist komplett ausgelastet. Der Engpass am Rotsee hemmt den Verkehr auf der nachfragestarken Linie Luzern – Zug – Zürich, der Gütschtunnel wird durch fünf nationale Bahnlinien überlastet, die Kapazitäten im Bahnhofvorfeld und im Bahnhof sind heute vollständig ausgenutzt. Bis 2030 erwarten die SBB eine Verkehrszunahme von mehr als 50%. Gemäss den Prognosen des Bundes weist der Korridor Luzern-Zürich im Jahr 2030 ohne Massnahmen die fünfgrößte Überlast im schweizerischen Schienennetz auf. Ein Ausbau ist deshalb dringlich.



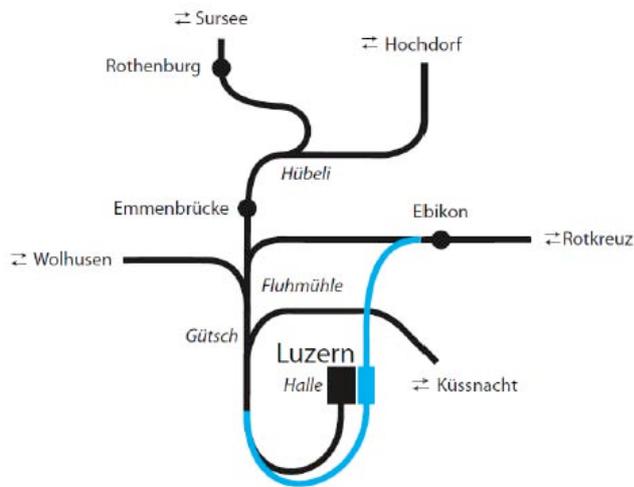
Der Rahmenplan Luzern der SBB vom 8. September 2010 bildet die Grundlage der Planungen. Die Ergebnisse zeigen, dass es nicht reicht, einzelne Netzteile zu sanieren oder auszubauen. Es ist eine umfassende Kapazitätssteigerung des gesamten Netzes notwendig. In der Vorlage Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) zeigt der Bundesrat in der langfristigen Bahnplanung konkrete Angebotsvorstellungen, die sich mit denjenigen der Region Zentralschweiz decken:

- ¼-h-Takt Luzern-Zürich
- ½-h-Takt Luzern-Bern
- ½-h-Takt Luzern-Basel sowie
- ¼-h-Takt bei der S-Bahn Luzern

Der Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie ist technisch machbar. Angesichts der hohen Kosten soll die Realisierung etappiert werden. In einer ersten Etappe wird die unterirdische Verbindung ab Ebikon bis zum Tiefbahnhof Luzern gebaut. Durch die Verlegung der Züge auf der wichtigsten Achse von Luzern Richtung Zug und Zürich in den neuen Tiefbahnhof entstehen auf den bestehenden normalspurigen Linien von und nach Luzern neue Kapazitäten durch die wegfallenden Züge. Gemäss den zusammen mit den SBB entwickelten langfristigen Angebotsvorstellungen vom Oktober 2010 kann die Zahl der Züge in Luzern pro Richtung und Stunde von 19 auf 25 (ohne Meterspur und ohne Güterzüge) ausgebaut werden. Im Vergleich zum aktuellen Fahrplan ergeben sich markante Verbesserungen bezüglich Leistungsfähigkeit, Fahrzeiten Richtung Zug und Zürich (Fahrzeitreduktion ca. 4 Minuten) sowie der Umsteigebeziehungen.

Im zweiten Schritt soll das neue Bahnsystem mit einem Tunnel in den Raum Heimbach zur Durchmesserlinie ausgebaut werden mit Anschluss an die bestehende Linie Richtung Olten bzw. Basel/Bern. Diese Durchmesserlinie kann eine Drehscheibenfunktion im Fernverkehr wahrnehmen und weist – im Vergleich zu anderen Varianten – klar das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

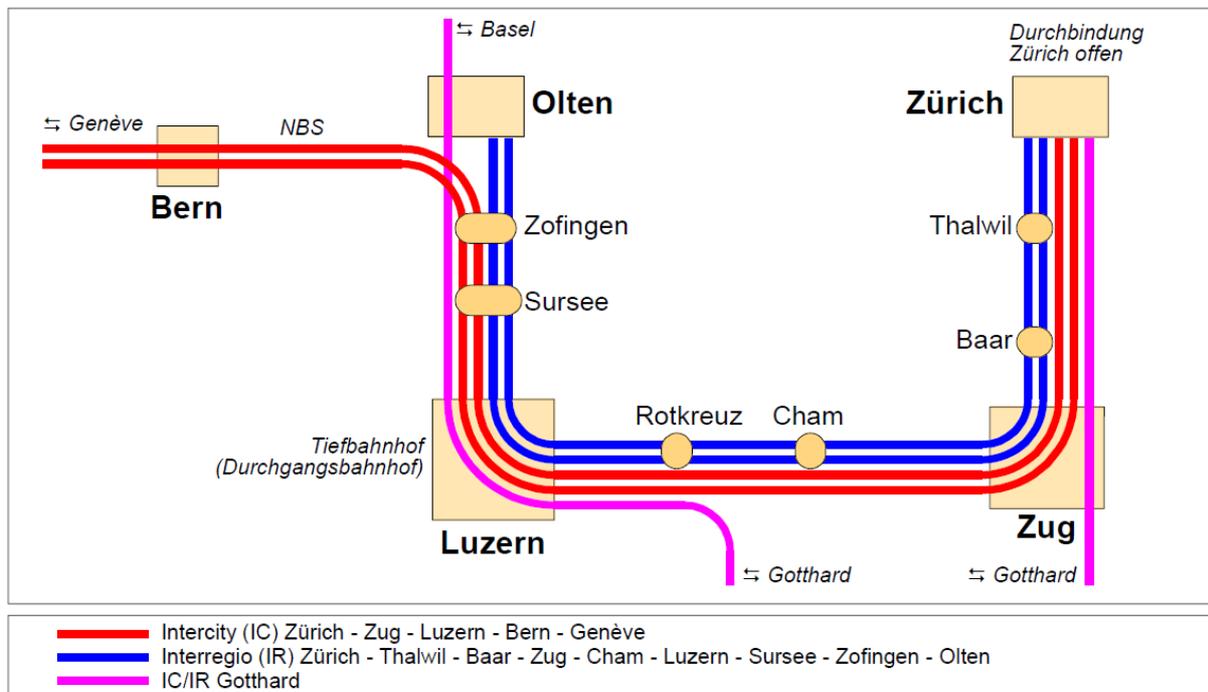
Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie



Die Durchmesserlösung bringt vielfältige verkehrliche und städtebauliche Vorteile mit sich:

- Die Kapazitätsengpässe im Kernbereich des Bahnhofs Luzern werden langfristig behoben
- Dank dem Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie kann in Luzern ein Knoten mit integralem Taktfahrplan realisiert werden.
- Luzern wird in das Knotensystem Schweiz eingebunden.
- Es werden neue, umsteigefreie Zugverbindungen im nationalen Verkehr (Nordschweiz – Südschweiz, Westschweiz – Südschweiz und Ostschweiz – Zentralschweiz) möglich
- Dank einem Durchgangsbahnhof sind beachtliche Reisezeitgewinne im Fern- und S-Bahn-Verkehr möglich.
- Dank dem Durchgangsbahnhof resultieren auch günstigere Betriebskosten bzw. eine verbesserte Produktivität
- Zürich wird von umsteigenden Fahrgästen entlastet.

Vorstellung Fernverkehrsangebot mit Tiefbahnhof Luzern gemäss Rahmenplan Luzern:



Insgesamt entsteht ein umfassender Nutzen, nicht nur für Luzern, sondern insbesondere auch für andere Regionen der Schweiz. Dies geht aus dem Rahmenplan der SBB sowie den erarbeiteten Grundlagen für ein Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern hervor, die auch die Zweckmässigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Projekts bestätigen. Demgegenüber bietet die Variante mit dem Ausbau einer Doppelspur am Rotsee keine Entlastung der Einfahrt (inkl. Bahnhof und Vorbahnhof), keine Fahrzeitgewinne und ist damit nicht aufwärtskompatibel zu einem Tiefbahnhof. Es entstände das Risiko einer Fehlinvestition von über 600 Mio Fr..

Dank dem Tiefbahnhof Luzern ist kein Ausbau der bestehenden Strecke am Rotsee notwendig. Mit einem Tiefbahnhof und dem Anschluss der Küssnachterlinie an den Tiefbahnhof können alle Züge – mit Ausnahme der Meterspurbahn – durch den Tiefbahnhof fahren. Damit ergibt sich die Chance, Teile der heutigen Bahnanlagen – insgesamt 17 Hektaren – für die Stadterweiterung zu nutzen. Erste Überlegungen haben ergeben, dass bis zu 20'000 äusserst attraktive, optimal mit der Bahn erschlossene Wohn- und Arbeitsplätze geschaffen werden könnten. Diese Ausbaumöglichkeit mit einer inneren Verdichtung ist für die Stadt und die Agglomeration Luzern von zentraler Bedeutung, da sonst nur noch geringe Landreserven in der Stadt Luzern zur Verfügung stehen.

Massnahmen:	
ÖV-1.1 Tiefbahnhof Luzern, 1. Etappe, unterirdische Zufahrt ab Ebikon	
Die 1. Etappe setzt sich aus drei Modulen zusammen:	
- Anschluss Ebikon	
- 3,5 Kilometer langer doppelspuriger Dreilindentunnel	
- unterirdische Zufahrt (Seeunterquerung) mit Tiefbahnhof	
ÖV-1.2 Tiefbahnhof Luzern, 2. Etappe, Durchmesserlinie	
Ausbau zur Durchmesserlinie ab dem neuen Tiefbahnhof in einem Bogen nach Süden und Westen und dann Richtung Norden. Der Anschlusspunkt an die bestehende Zufahrt liegt gemäss heutigem Kenntnisstand im Bereich Heimbach in Luzern.	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Bund und Kanton Luzern	Beteiligte Stellen: SBB, Kantone Nidwalden und Obwalden, VVL, Stadt Luzern, Gemeinden, LuzernPlus

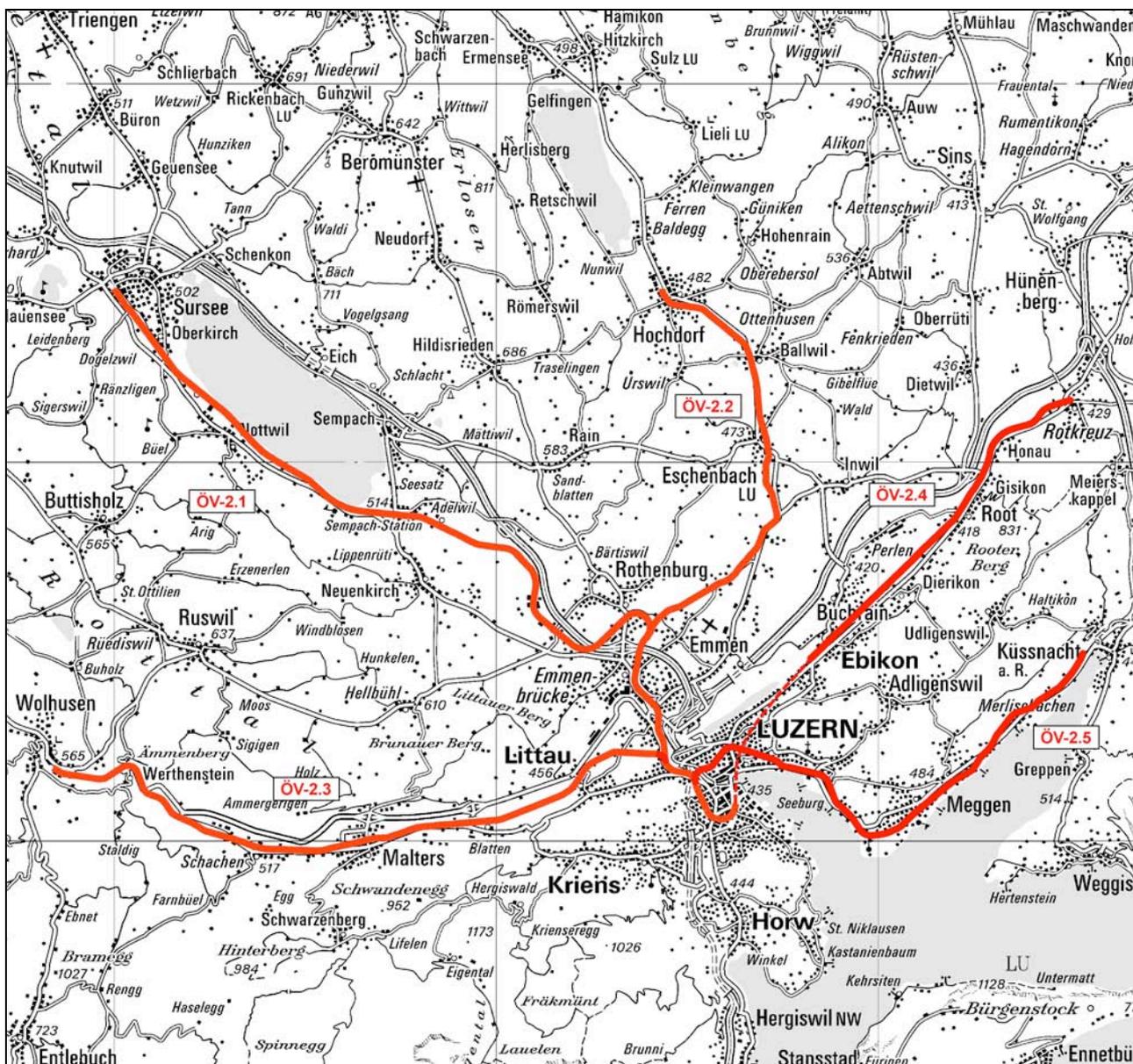
Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine Vgl. oben bei Massnahme; Abhängigkeit von FABI (bzw. STEP)		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> dringlich, so rasch als möglich	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Mitte 2013 Baubeginn: ab 2018 möglich Inbetriebnahme: ab 2026 möglich Realisierung in 2 Etappen. Termine abhängig von FABI und strategischem Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten:	An Finanzierung beteiligt:
ÖV-1.1 Tiefbahnhof Luzern, 1. Etappe, unterirdische Zufahrt ab Ebikon 1.6 Mia. Franken (aus Vorlage FABI)	<input checked="" type="checkbox"/> Bund
ÖV-1.2 Tiefbahnhof Luzern, 2. Etappe, Durchmesserlinie 0.5 Mia. Franken (Grobabschätzung)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) Luzern, Obwalden und Nidwalden
Total (+/- 50%) 2.1 Mia. Franken	<input type="checkbox"/> Region
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) der beteiligten Kantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB
Kosten im Rahmen des Vorprojekts liegen bis Mitte 2013 vor.	

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild 1: Erreichbarkeit der Agglomeration insgesamt</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV1 – ÖV6, MIV10</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Der Tiefbahnhof Luzern schafft Raum auf Schiene und Strasse. Die neue Zufahrt zum Bahnhof Luzern ermöglicht neue Angebote auf allen Achsen des Schienenverkehrs. Der Ausbau der S-Bahn ermöglicht es die Regionalbuslinien an der Peripherie an die S-Bahn anzuschliessen und damit das städtische Strassennetz zu entlasten. Mit der Verbesserung des öV-Angebots kann der Modal Split zu Gunsten des öV verschoben werden. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr und einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Die Erreichbarkeit von Luzern und dem ganzen Raum wird verbessert.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des öV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum. Die Überbauung des freiwerdenden Areals des Bahnhofs erlaubt eine Verdichtung nach innen.</p> <p>WK3: Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die viel sicherere Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.</p>	<p>Bewertung der Wirkung:</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Projekt Tiefbahnhof Luzern ist Voraussetzung für den Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Raum Luzern. 	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rahmenplan Luzern, SBB vom 8. September 2010 – Grundlagen Vorprojekt, 17.02.2011 – Grobbewertung der Ausbauvarianten, 05. Mai 2010 – Angebotsvergleich, 05. Mai 2010 – Kostenaufteilung, Schlussbericht vom 06. September 2011 – AP Luzern, Schlussbericht 27.10.2010 – Botschaft zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012 – Nutzen Tiefbahnhof Luzern, 2. Mai 2012 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nr. AP 1G: M9 und M8.1 	

ÖV-2

Ausbau S-Bahnsystem Luzern



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Mit Eröffnung der neuen Bahnanlagen Allmend kann der 15-Minutentakt Richtung Süden auf dem Meterspurtrasse der Zentralbahn angeboten werden. Richtung Norden begrenzen nachfolgend beschriebene Infrastrukturengpässe einen weiteren Angebotsausbau des S-Bahnsystems.

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Leistungsfähigkeit der Anlage konnte über Jahrzehnte stetig gesteigert werden. Dieses Potential ist nun ausgeschöpft. Die heutige Zufahrt entlang des Einspurabschnitts Rotsee und im Gütschtunnel ist komplett ausgelastet. Wie der Rahmenplan Luzern der SBB aufgezeigt, bringt ein Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie den Befreiungsschlag (siehe Massnahme ÖV-1):

- In einer ersten Etappe wird die Bahn ab Ebikon unterirdisch bis zum neuen Tiefbahnhof Luzern (Kopfbahnhof) geführt. Damit kann neben Verbesserungen im Fernverkehr die S-Bahn ohne weitere Streckeninfrastrukturausbauten im 15-Minutentakt zwischen Luzern-Zug(-Baar) betrieben werden. Mit zusätzlichen Streckenausbauten (mit zum Tiefbahnhof verhältnismässig kleinen Kosten) ist der 15-Minutentakt auch Richtung Hochdorf, Sursee und Wolhusen möglich.

- In einer zweiten Etappe kann das neue Bahnsystem zur unterirdischen Durchmesserlinie Richtung Norden ausgebaut werden. Hier ergeben sich für S-Bahn und Fernverkehr völlig neue Angebotsmöglichkeiten mit neuen, schnellen und umsteigefreien Durchmesserlinien.

Bis zur Inbetriebnahme der ersten Tiefbahnhofetappe (Kopfbahnhof) muss das bereits heute stark ausgelastete S-Bahnsystem im Rahmen der übergeordneten Infrastrukturrandbedingungen optimiert werden. Neben Angebotsjustierungen sind auch kleine Infrastrukturanpassungen nötig, welche zum Tiefbahnhof aufwärtskompatibel sein müssen.

Massnahmen:

Aktuell sind folgende Planungen im Gang:

- Im Rahmenplan Luzern der SBB sind Infrastrukturelemente aufgeführt, welche mit den Tiefbahnhofetappen mitrealisiert werden müssten, damit das Bahnangebot zum 15-Minutentakt in allen Korridoren ausgebaut werden kann. Im Bericht "S-Bahn Luzern Langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof" sind folgende Elemente erwähnt:
 - Kreuzungsstellen Hochdorf Schönau und Waldibrücke
 - Entflechtung Hübeli
 - Ausbau Emmenbrücke auf 4 Perrons (siehe Massnahme ÖV-4)
 - Reduktion Zugfolgezeit Abschnitt Fluhmühle-Emmenbrücke-Hübeli
 - Kreuzungsstelle Station Hasle, gleichzeitiges Einfahren für Kreuzungen in Littau und Menznau, Abstellgleis Schüpheim, Massnahmen zwischen Langenthal und Willisau (die Massnahmen in Luzern West sind in den Kosten unten nicht enthalten)
- Im Rahmen der aktuell laufenden Angebotsplanung Zentralschweiz (AP Zentralschweiz) werden die heutigen Nachfragewerte ermittelt und bis in die Jahre 2020 und 2030 hochgerechnet. Zeichnen sich mit dem aktuellen S-Bahn-Angebot Nachfrageengpässe ab, werden Angebotslösungen gesucht (z.B. Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten oder Kursverstärkungen durch Mehrfachtraktionen). Diese Lösungen können kleine Infrastrukturerweiterungen nach sich ziehen (z.B. Perronverlängerungen zur Führung längerer Züge oder zusätzliche Kreuzungsstellen für HVZ-Züge). Die gefundenen Massnahmen sind mit den laufenden Arbeiten zur Massnahme Tiefbahnhof abzustimmen. Definitive Ergebnisse der Angebotsplanung Zentralschweiz werden 2013 erwartet.

Beide erwähnte Planungen können Infrastrukturanpassungen in folgenden Korridoren nach sich ziehen:

- ÖV-2.1 Massnahmen Luzern – Sursee
- ÖV-2.2 Massnahmen Luzern – Hochdorf, z.B. zusätzliche Kreuzungsstellen
- ÖV-2.3 Massnahmen Luzern – Wolhusen, z.B. 2. Gleis Zimmeregg tunnel-Malters (vgl. M5-2 im Kant. Richtplan 2009)
- ÖV-2.4 Massnahmen Luzern – Rotkreuz
- ÖV-2.5 Massnahmen Luzern – Küssnacht

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

SBB

Beteiligte Stellen:

vif, VVL, Gemeinden

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

Angebotsplanung AP Zentralschweiz 2012/13

Weitere Projektierung Tiefbahnhof Luzern

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

Realisierungshorizont Massnahmen aus Angebotsplanung Zentralschweiz (AP ZCH):

Vorprojekt: ab 2015
 Baubeginn: ab 2019
 Inbetriebnahme: bis 2022

Koordinationsstand

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: M5 KA: M5-2
- nein > Verankerung in:

Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Streckenmassnahmen nach Bau des Tiefbahnhofs: Vorprojekt: ab 2015 Baubeginn: mit Tiefbahnhof Inbetriebnahme: mit Tiefbahnhof	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	--	--

Kosten

Kosten: Priorität B: AP Zentralschweiz: 20 Mio. Franken Priorität C: Streckenmassnahmen nach Bau des Tiefbahnhofs: 110 Mio. Franken	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB
--	---

Beurteilung

Relevanz Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV Unterstützung Zukunftsbild 1: Erreichbarkeit der Agglomeration insgesamt Umsetzung Strategie: ÖV4 – ÖV6	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
---	--

Wirkung WK1: In Ergänzung zum Tiefbahnhof Luzern werden auf den verschiedenen Streckenabschnitten zusätzliche Infrastrukturmassnahmen nötig. Damit kann das Angebot auf der Schiene bis zum attraktiven 15-Minutentakt ausgebaut werden. Der Ausbau der S-Bahn ermöglicht es zudem, die Regionalbuslinien noch besser an der Peripherie an die zuverlässigere S-Bahn anzuschliessen. Parallelführungen von Bus und Bahn ins verkehrlich stark belastete Zentrum können dadurch weiter minimiert werden. Mit der Verbesserung des ÖV-Angebots kann der Modal Split zu Gunsten des öV verschoben werden. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr und einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Die Erreichbarkeit von Luzern und dem ganzen Raum wird verbessert. WK2: Durch die Stärkung des öV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum. WK3: Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die viel sicherere Bahn kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden. WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO ₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.	Bewertung der Wirkung WK1: bedeutende Wirkung WK2: hinreichende Wirkung WK3: hinreichende Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
--	--

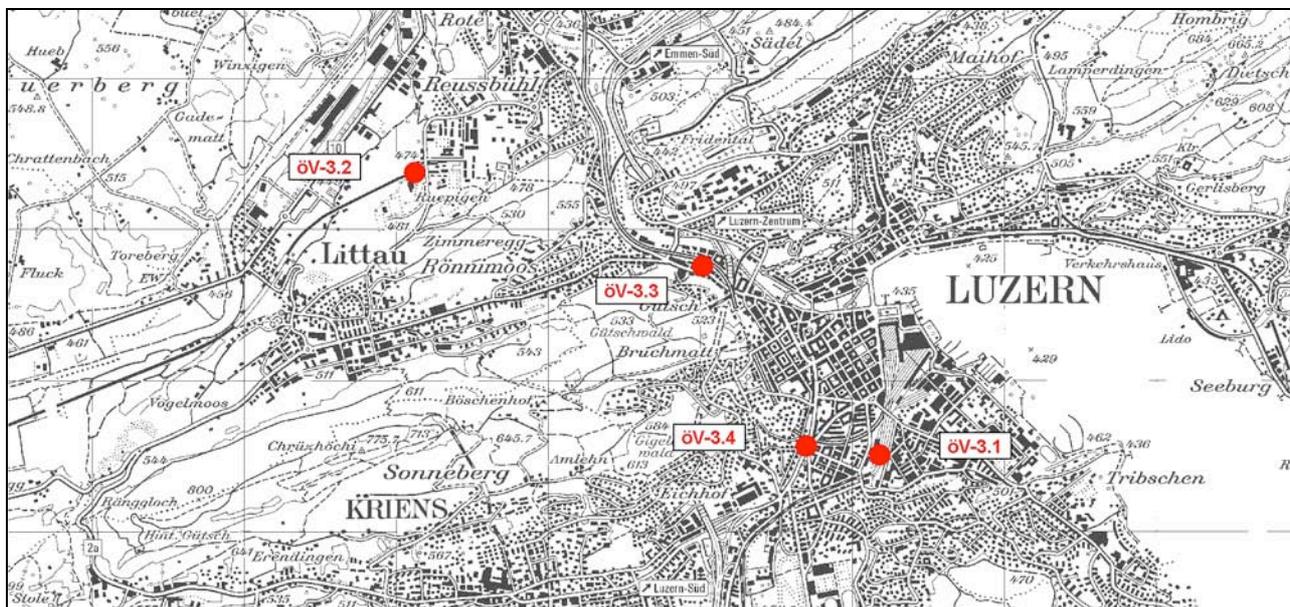
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Massnahme «ÖV-1 Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie»
- Massnahme «ÖV-4 Ausbau Bahnhof Emmenbrücke»

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="165 309 799 338">– Rahmenplan SBB, Technischer Bericht, SBB, 08.09.10<li data-bbox="165 351 1374 380">– S-Bahn Luzern Langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof, Schlussbericht AP Luzern, SBB, 27.10.10
Bemerkungen / Hinweise: <p data-bbox="165 465 177 472">-</p>

ÖV-3

Neue S-Bahnhaltestellen



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

In den letzten Jahren wurden in der Agglomeration Luzern 7 neue S-Bahnhaltestellen realisiert. Diese erschliessen wichtige Siedlungsgebiete in der Agglomeration Luzern. Die verbesserte örtliche Erschliessung sind zusammen mit dem Angebotsausbau die zentralen Elemente der S-Bahn Luzern und des Agglomerationsprogramms. Die S-Bahn leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik und zur notwendigen Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Luzern.

Massnahmen:

- ÖV-3.1 S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof**
 Die neue Haltestelle Langensand-Steghof in Luzern liegt an den S-Bahnlinien Richtung Sarnen und Stans. Der Standort ist zwischen der Langensandbrücke und einer neuen Passerelle zwischen Neustadtstrasse und Fruttstrasse/Industriestrasse vorgesehen. Die Haltestelle ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof Luzern und erschliesst die Gebiete Steghof-Tribtschen. Daneben können wichtige Umsteigebeziehungen auf die Buslinien Nrn. 4, 6, 7, 8 und 21 Richtung Tribtschen geschaffen werden.
- ÖV-3.2 S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen**
 Die neue Haltestelle Littau-Ruopigen in Luzern soll am westlichen Ende des Zimmereggtunnels angeordnet werden. Angesichts des Höhenunterschiedes zum Gebiet Ruopigen und des wachsenden Gewerbegebiets im Littauer Boden müssen die Zugänge in beide Richtungen attraktiv ausgebaut werden.
- ÖV-3.3 S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz**
 Die neue Haltestelle Gütsch-Kreuzstutz in Luzern wird von verschiedenen Bahnlinien bedient und ermöglicht attraktive Umsteigebeziehungen zum Bussystem. Sie ist erst in einer späten Phase im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie realisierbar.
- ÖV-3.4 S-Bahnhaltestelle Paulusplatz**
 Die neue Haltestelle Paulusplatz in Luzern wird von verschiedenen Bahnlinien bedient, erschliesst dicht besiedeltes Stadtgebiet und ist auch interessant als Umsteigepunkt von der Trolleybuslinie 1 aus Richtung Kriens. Sie ist erst in einer späten Phase im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie realisierbar.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: SBB, Kanton Luzern	Beteiligte Stellen: Stadt Luzern, Zentralbahn

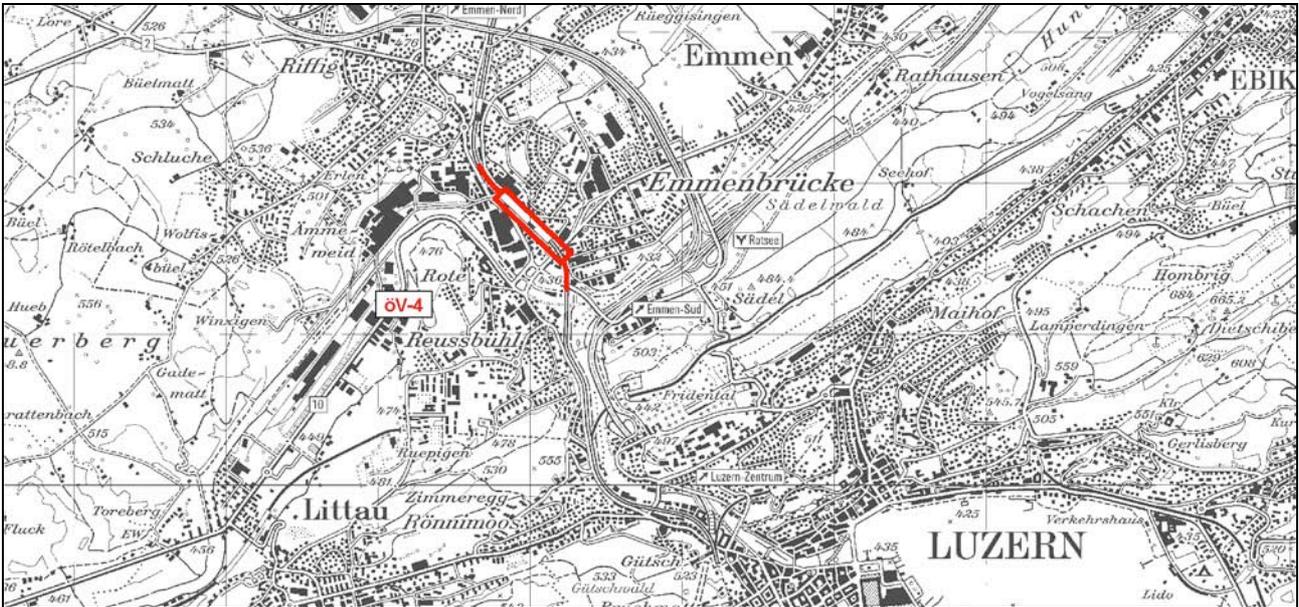
Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine:		
ÖV-3.1 und ÖV-3.2		
– Vorprojekt		
ÖV-3.3 und ÖV-3.4		
– Machbarkeitsstudie		
Priorität:	ÖV-3.1 und ÖV-3.2	Koordinationsstand
<input type="checkbox"/> vor 2015	Realisierungshorizont:	<input type="checkbox"/> Vororientierung
<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	Vorprojekt: ab 2015	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis
<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) ÖV-3.1, ÖV-3.2	Baubeginn: ab 2019	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)
<input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) ÖV-3.3, ÖV-3.4	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	ÖV-3.3 und ÖV-3.4	<input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-3
	Realisierungshorizont:	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
	Vorprojekt: <i>noch offen</i>	
	Baubeginn: ab 2023	
	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	

Kosten	
Kosten:	An Finanzierung beteiligt:
S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof: 30 Mio. Franken (+/-30%)	<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen: 30 Mio. Franken (+/-30%)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)
S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz: 70 Mio. Franken (+/-50%)	<input type="checkbox"/> Region
S-Bahnhaltestelle Paulusplatz: 70 Mio. Franken (+/-50%)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)
	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB, Zentralbahn

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Entlastung Bussystem mit leistungsstarker Bahn Unterstützung Zukunftsbild 2: Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern Umsetzung Strategie: ÖV5 – ÖV7</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Die neuen Haltestellen ermöglichen wichtigen Entwicklungsschwerpunkten einen direkten und attraktiven Anschluss an das nationale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem.</p> <p>WK2: Die zentralen Bahnhofstellen fördern eine Entwicklung gegen innen mit einer konzentrierten Siedlung. Sie wirken einer Zersiedlung entgegen.</p> <p>WK3: Durch die Verlagerung auf das sichere Bahnsystem wird die Unfallhäufigkeit im Zentrum reduziert.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO2 sowie die Emission von Lärm reduziert werden.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Schwache Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>-</p>	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>– Planungsbericht des Regierungsrates über die S-Bahn Luzern, B34, Dezember 2003</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>– Nr. AP 1G: M11.2g, M11.2h, M11.2i und M11.2j</p>	

ÖV-4

Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Bahnhof Emmenbrücke im Zentrum des Siedlungsraums Luzern Nord genügt den heutigen Anforderungen nicht. Seine Attraktivität soll zukünftig gestärkt werden. Nach der Realisierung des Projekts Optimierung Seetalplatz (ab 2013) werden 5 Buslinien zum Bahnhof geführt und der Umsteigeknoten gestärkt.

Der Bahnhof verfügt über zwei Perronkanten und wurde vor wenigen Jahren umgebaut. Von grosser Bedeutung ist zudem der Güterverkehr im Zusammenhang mit der Stahlproduktion der Swiss Steel. Für den weiteren Ausbau der S-Bahn nach Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern werden zwei zusätzliche Perronkanten in Emmenbrücke benötigt. Der Umstieg Bahn-Bus soll zudem mit direkten Perronaufgängen ab der Bushaltestelle nochmals verbessert werden.

Auf die im AP LU 1G und im kantonalen Richtplan 2009 enthaltene Massnahme einer neuen Bahnverbindung Emmenbrücke – Rontal kann verzichtet werden. Sie wird durch die Massnahme Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie (ÖV-1) ersetzt.

Massnahme:

Ausbau Bahnhof Emmenbrücke mit 2 zusätzlichen Perrongleisen sowie neue Bahnunterführung mit direkten Perronaufgängen ab der Bushaltestelle für den verbesserten Umstieg Bahn-Bus

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

vif

Beteiligte Stellen:

SBB, Gemeinde Emmen

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: Vorprojekt		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: ab 2019 Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: ca. 125 Mio. Franken (+/-50%)	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB

Beurteilung	
Relevanz: Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV Unterstützung Zukunftsbild 2: Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern Umsetzung Strategie: ÖV5, ÖV7, ÖV8	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ist eine Voraussetzung für eine Steigerung des S-Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern. Dank der neuen Unterführung und Perronzugänge resultieren attraktive Umsteigebeziehungen Bahn-Bus. Sie ermöglicht einen Bushub mit einem optimierten Bahn- und Busangebot. Von der Unterführung profitiert auch der Langsamverkehr. WK2: Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum. WK3: Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die viel sicherere Bahn und dem damit auf der Strasse gewonnenen Freiraum können die Verkehrssicherheit erhöht werden. Mit der neuen Unterführung kann der Langsamverkehr viel sicherer unter der Bahn hindurch geführt werden. WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn, den Bus und die Attraktivierung des Langsamverkehrs kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO2, sowie die Emission von Lärm verringert werden.	Bewertung der Wirkung: WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Schwache Wirkung

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Projekt Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz
- Massnahme «ÖV-1 Tiefbahnhof Luzern mit neuer Durchmesserlinie»
- Massnahme «ÖV-6.1b Infrastruktur am ÖV-Knoten Emmenbrücke»

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

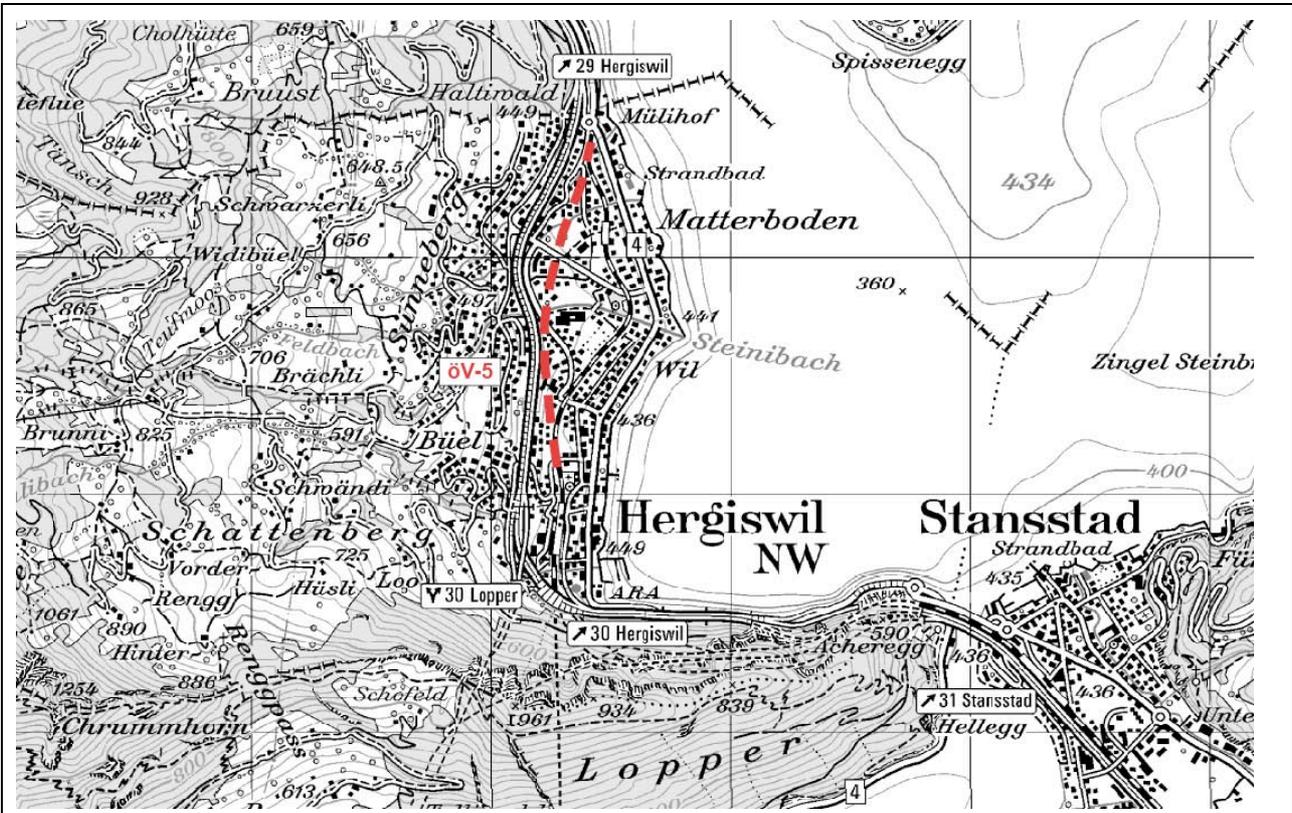
- Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord vom Dezember 2010
- Rahmenplan SBB vom 8 September 2010
- www.luzern-nord.lu.ch

Bemerkungen / Hinweise:

- Nr. AP 1G: M 8.2

ÖV-5

Doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Zwischen dem Bahnhof Hergiswil und Hergiswil Schlüssel (Kantonsgrenze) ist die aktuelle Einspurstrecke der Zentralbahn auf Doppelspur zu erweitern, um die Voraussetzungen für den mittel- und langfristigen Ausbau des Bahnangebots sicherzustellen. Die integrale Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil Bahnhof ist im Richtplan des Kantons Nidwalden enthalten.

Massnahme:

Aufgrund der Siedlungsausdehnung und der Emissionen in Hergiswil im Bereich der aktuellen Einspurstrecke soll die integrale Doppelspurstrecke einen möglichst langen doppelspurigen Eisenbahntunnel zwischen der Kantonsgrenze Nidwalden/Luzern und Hergiswil Bahnhof enthalten. Damit werden die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene geschaffen, die Immissionen des Bahnbetriebes reduziert, die Siedlungstrennung der Bahn aufgehoben und eine attraktive Langsamverkehrsachse mit Naherholungsraum erstellt. Mit dem möglichst langen doppelspurigen Bahntunnel wird das Siedlungsgebiet nachhaltig aufgewertet. Im Vordergrund stehen zurzeit zwei unterschiedlich lange Tunnelvarianten, die bis ungefähr 2013 gleichwertig vertieft abgeklärt und anschliessend einem umfassenden Variantenvergleich unterzogen werden.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)

Federführung:

Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung
 NW

Beteiligte Stellen:

Amt für Raumentwicklung und Amt für Umwelt NW, Kanton Luzern, Kanton Obwalden, Hergiswil, Zentralbahn, BAV

Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <p>Erstellen von mindestens zwei Vorprojektstudien zu unterschiedlich langen doppelspurigen Bahntunneln als Grundlage für einen umfassenden Variantenvergleich.</p> <p>Entscheid zur Finanzierung eines doppelspurigen Bahntunnels (Landrat, Gemeinde Hergiswil, Bund sowie Projektpartner (inkl. Prüfung einer PPP-Finanzierung)).</p> <p>Erstellen eines Bauprojektes und Vorbereitung des Projektgenehmigungsverfahrens.</p> <p>Realisierung des doppelspurigen Bahntunnels.</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont</p> <p>Vorprojekt: Mitte 2013</p> <p>Baubeginn: vor 2022</p> <p>Inbetriebnahme: <i>noch offen</i></p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan NW</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: KA:</p> <p><input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

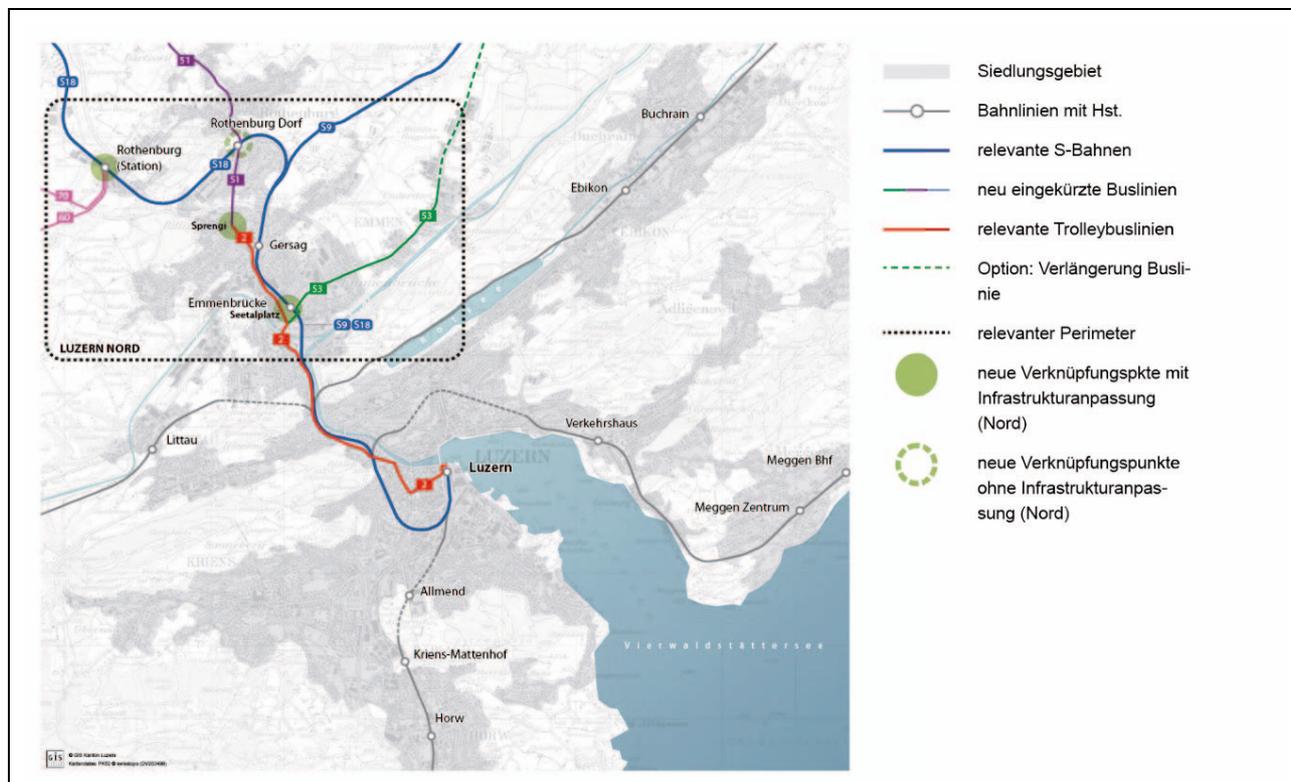
Kosten	
<p>Kosten:</p> <p>200 Mio. Fr.</p> <p><i>Aufgrund von neuen Variantenstudien muss ganz aktuell von deutlich höheren Kosten ausgegangen werden.</i></p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Zentralbahn</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: s. Karte Schwachstellen ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Zukunftsbild 2: Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV5</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Die Massnahme ermöglicht eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und somit Taktverdichtungen und neue Kapazitäten (für Pendler und Touristen), eine markante Steigerung der Fahrplanstabilität, eine Entlastung der Autobahn A2 durch höheren Anteil der ÖV-Nutzung, eine bessere Erreichbarkeit des Kantons Nidwalden sowie bessere Umsteigebeziehungen dank Taktverdichtung (Knoten Hergiswil). Diese Massnahme hat auch eine positive Wirkung im Bereich LV, da das bestehende Trasse für eine attraktive LV-Route genutzt werden kann. Heute besteht keine LV-Achse Nord–Süd in der Gemeinde Hergiswil.</p> <p>WK2: Die Massnahme hat eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen zur Folge: Öffentliche Räume werden von Beeinträchtigungen (Lärm, Stau, Abgase) entlastet und neue geschaffen.</p> <p>WK3: Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Unfallhäufigkeit durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>

<p>WK4: Dank dieser Massnahme kann eine Verminderung der Luftbelastung durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV erreicht werden. Die Lärmbelastung Schiene fällt durch Tieflegung der zb im Ortsbereich weg. Eine Verminderung der Lärmbelastung der Strasse durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV kann erreicht werden. Zudem findet eine Verringerung der Flächenbeanspruchung statt, da der Raum entlang des frei werdenden alten Trassees neu genutzt werden kann (LV-Route). Die Trennwirkung durch Infrastrukturen (Bahnlinie) wird ebenfalls reduziert.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Mit der Realisierung des Tunnels fällt die Haltestelle Hergiwil Matt weg. Damit ergibt sich die Chance für einen Ortsbus, mit welchem eine bessere ÖV-Erschliessung der Gemeinde ermöglicht wird.</p> <p>Abhängigkeit zur Massnahme LV-2.2e</p>	
<p>Sonstiges</p>	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Zusatzabklärungen zum Auflageprojekt Doppelspurausbau der zb zwischen Hergiswil Matt und Schlüssel, 2010.– Zentralbahn 2030, mrs Zürich, Schlussbericht vom 5. November 2009– Masterplan der Zentralbahn 2050, mrs Zürich, 2011.– Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">– Nr. AP 1G: M 10.2– Mit Mail vom 8. Juni 2012 (und damit nach der Verabschiedung des AP LU 2G durch den Regierungsrat des Kantons Luzern) wurde seitens des für diese Massnahme federführenden Kantons Nidwalden mitgeteilt, dass aufgrund von neuen Variantenstudien von deutlich höheren Kosten als 200 Mio. Fr. auszugehen ist.	

ÖV-6.1

Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Nord)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Korridor Nord bildet mit dem ÖV-Netz einen Fächer, wo Regionalbus- und Bahnlinien sich Richtung Zentrum immer mehr bündeln und auf 3 Achsen (Schiene, Autobahn A2, Kantonsstrasse) nach Luzern führen.

Die Buslinien treffen an unterschiedlichen Orten auf die Bahn bzw. gelangen auf den "Gemeinschaftskorridor":

- In Rothenburg (Station) aus Richtung Neuenkirch und Ruswil/Ettiswil
- In Rothenburg Dorf aus Richtung Rain/Beromünster/Menziken/Rickenbach
- In Gersag aus dem Seetal (Bahn) sowie aus den Stadtteilen von Emmen (Ortsbus Emmen)
- In Emmenbrücke aus Richtung Flugzeugwerke/Emmen Dorf/Waldibrücke

Die **Bahnstation Rothenburg (Station)** erschliesst den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rothenburg, welcher sich als Folge der Ansiedlung der IKEA stark entwickeln wird. Die Station ist heute völlig ungenügend ausgebaut, die Anlage ist unübersichtlich und unattraktiv. Im Zusammenhang mit dem ESP, der Ansiedlung von IKEA und der damit verbundenen Erschliessung mit der verlängerten Linie 13, sowie dem neuen Autobahnanschluss und der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung des P&R-Angebotes bekommt die Station eine neue Bedeutung. Aus Ruswil/Ettiswil gibt es neben der Direktlinie 61 nach Luzern bereits die Linie 60 zum „Umsteigebahnhof“ Rothenburg. Schrittweise wird das Angebot zu Lasten der Direktverbindung in die Stadt erhöht, da mit der Bahn viel schnellere und zuverlässigere Verbindungen nach Luzern angeboten werden können. Gleiches ist in den nächsten Jahren mit der Linie 72 geplant. Neben der bestehenden Direktlinie 72 Neuenkirch - Luzern ist eine neue Linie 70 geplant, welche Neuenkirch an die beiden Bahnhöfe Rothenburg (Station) und Sempach - Neuenkirch anschliesst. Auch hier wird diese Linie zu Lasten der Direktverbindung künftig ausgebaut.

Die Buslinien aus dem Korridor Beromünster kreuzen sich im Bereich der Bahnstation **Rothenburg Dorf** mit der Bahn. Die Buslinien verkehren weiter via Autobahn bis Luzern Bahnhof.

Bei der **Bahnstation Gersag** sind verschiedene Ortsbuslinien (Emmer Bus) an das S-Bahn-System angebunden. In der Nähe verkehrt zudem die Trolleybuslinie 2 Sprengi - Luzern.

Der Umsteigepunkt **Emmenbrücke (Seetalplatz)** hat in jüngster Zeit eine Aufwertung erfahren. Bereits heute wird er von 5 Zügen pro Stunde (2 S-Bahn-Linien, 1 RE) bedient und weist so sehr gute Voraussetzungen als ÖV-

Drehscheibe auf. Mit der Optimierung des Seetalplatzes (www.luzern-nord.lu.ch) ist ein weiterer Ausbau dieser Drehscheibe vorgesehen.

Neben diesen 4 möglichen Bahn-Anschlusspunkten nimmt der Knoten **Emmenbrücke Sprengi** eine spezielle Funktion im Netz ein: Er bildet den Endpunkt der städtischen Trolleybuslinie 2, ist aber heute auch der Ort, von dem die regionalen Linien auf die Autobahn Richtung Stadt gelangen.

Mit den verschiedenen **ÖV-Verknüpfungspunkten** im Korridor Emmenbrücke-Rothenburg werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Lenkung der Mobilitätsnachfrage auf den ÖV
- Zweckmässige Funktionsdifferenzierung und -zuordnung zwischen
 - S-Bahn
 - Regionalbuslinien
 - Städtischen Feinverteilerlinien
- Stärkere Verknüpfung der Systeme Bus und Bahn
- Nutzung der Systemvorteile der Bahn (Komfort, Zuverlässigkeit, teilweise Fahrzeit)
- Reduktion der Anzahl Busse in den Zufahrtskorridoren zum Bahnhof Luzern
- Alternative zur immer mehr staugefährdeten Route via A2

Im Gegensatz zu anderen Korridoren lässt sich die Verknüpfung von Bahn und Bus aus verschiedenen Gründen nicht auf einen Punkt allein konzentrieren, sondern soll an verschiedenen Umsteigepunkten erfolgen. Es besteht die Absicht, gewisse Regionalbuslinien einzukürzen (nicht durchgehend möglich, wegen fehlendem 15-Min.-Takt auf S-Bahn).

Als flexibler, multifunktionaler ÖV-Knoten ist deshalb die Sprengi zu verstärken und sicherer auszugestalten sowie die Aufenthaltsqualität erheblich zu erhöhen. Die Sprengi bietet die Möglichkeit, die ÖV-Beziehungen zwischen Regionalbus, Trolleybus und Ortsbus im Raum Luzern Nord optimal abzustimmen. Die Sprengi wird im erweiterten Einzugsgebiet des Seetalplatzes eine wesentliche ÖV-Drehscheibe bleiben und mit geänderten Linien an Bedeutung gewinnen.

Daneben soll Rothenburg Station massiv aufgewertet werden und für die Regionallinien zu einem optimalen Umsteigebahnhof werden.

Massnahmen:

Massnahme ÖV-6.1a: Betrieb/Netz

Einkürzung von heutigen Regionallinien nach Luzern Bahnhof zu Zubringerlinien (an verschiedenen Punkten) auf die S-Bahn oder den bestehenden städtischen Nahverkehr:

- Linie 53: Emmen Flugzeugwerke - Emmenbrücke Bhf. (Seetalplatz). Verknüpfung des Korridors Emmen Flugzeugwerke mit der S-Bahn nach Luzern und Sursee am öV-Knoten Emmenbrücke (Seetalplatz). Denkbar ist eine Neuverknüpfung im Westen mit der 13 nach Littau und eine Verlängerung im Osten bis zur S-Bahn-Station Waldibrücke.
- Linie 51: Rain - Rothenburg Dorf Bhf. - Emmenbrücke Sprengi. In Rothenburg Dorf erfolgt die Verknüpfung des regionalen Korridors Hildisrieden - Beromünster mit der S-Bahn (nach Luzern und Sursee) sowie teilweise mit dem lokalen Feinverteiler. An der neuen Endstation Emmenbrücke Sprengi gibt es einen Anschlusspunkt an das städtische Nahverkehrs- und Ortsbusnetz sowie auf die regionalen Buslinien.
- Linien 60+70: Die Linie 60 Ettiswil - Ruswil - Rothenburg (Station) Bhf. und neu die Linie 70 Neuenkirch - Rothenburg (Station) Bhf. werden zum Umsteigebahnhof Rothenburg (Station) geführt. Dadurch entsteht eine Verknüpfung des regionalen Korridors Ruswil - Ettiswil und Neuenkirch mit dem lokalen Feinverteiler Richtung Rothenburg und der S-Bahn nach Luzern und Sursee. Geplant ist, die Linien 61 (Ruswil-Luzern) und 72 (Neuenkirch-Luzern) mit einem Minimalangebot bestehen zu lassen.
- Führung der Trolleylinie 2 via neues Buseigentrassee über Seetalplatz an den Bushof (Trassee Bestandteil des Projekts Seetalplatz). Von dort über Bahnhofvorplatz Emmenbrücke resp. Bahnhofstrasse zum Knoten Bahnhofstrasse/Gerliswilstrasse zurück zum heutigen Trassee.

Massnahme ÖV-6.1b: Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz

- Die Verbesserung der Umstiegssituation am Bahnhof Emmenbrücke ist Bestandteil der Massnahme M3.1, Optimierung Seetalplatz mit Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung betreffend das AP LU 1G. Darin enthalten ist der neue Bushof und das Bus-Eigentrassee. Auf dem neuen Trassee soll auch die Trolleybuslinie 2 Luzern-Emmenbrücke verkehren. Hierfür ist der Bau der Fahrleitung und der Stromeinspeisung im neuen Abschnitt Reussbühl – Busbahnhof – Bahnhof – Einmündung Bahnhof-/Gerliswilstrasse erforderlich, welche in der Periode 2015-18 erfolgen soll.

Massnahme ÖV-6.1c: Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi

- Verbesserung des ÖV-Umsteigeknotens Sprengi. Bau eines Bushubs für optimale Verknüpfung der Regionallinien, des städtischen Nahverkehrs und des Ortsbusses Emmen. In einer ersten Etappe sind kleinere Massnahmen für eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen vorgesehen, in einer weiteren Etappe erfolgt der Umbau zu einem optimalen Bushof inkl. Strassenraum-Anpassungen und -Aufwertungen.

Massnahme ÖV-6.1d: Optimierung Rothenburg Dorf

- Die Infrastruktur ist bereits in gewissem Ausmass vorhanden. Dieser Umsteigepunkt erhält eine neue Bedeutung. Die Signalisation, Beleuchtung usw. ist zu verbessern (Aufwertung der Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn).

Massnahme ÖV-6.1e: Infrastruktur Rothenburg Station

- Etappe 1: Bau von Wendeplatz und Bushaltestellen (inkl. Wartehalle) in optimaler Lage zur Bahnstation
- Etappe 2: Weitere Ausgestaltung der Bushaltestellen und direkte Unterführung zum (versetzten) Gegenperron der Bahn. Realisierung weitere P+R-Plätze in idealer Lage zum Bahnhof unter Abstimmung mit den Veloabstellplätzen

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Betriebliche Massnahmen: VVL
 Infrastrukturmassnahmen: vif

Beteiligte Stellen:

Transportunternehmen (TU)
 VVL, Stadt Luzern und betroffene Gemeinden, TU

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine

1. Angebotsanpassungen bereits begonnen (z.B. Linie 60 während den Spitzenstunden).
2. Projekt Emmenbrücke, Trolleybusfahrleitung (Auflageprojekt bestehend, Kreditgenehmigung Projekt Seetalplatz durch Stimmberechtigten im Juni 2012)
3. Projekt Rothenburg (Station) in 2 Etappen
4. Projekt Emmenbrücke Sprengi in 2 Etappen

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

Realisierungshorizont:

Emmenbrücke Seetalplatz, Trolleybusfahrleitung

Bauprojekt: 2011
 Baubeginn: 2015
 Inbetriebnahme: 2018

Koordinationsstand

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: M5 KA: M5-5
 - nein > Verankerung in:

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

Realisierungshorizont:

Emmenbrücke Sprengi, 1. Etappe

Vorprojekt: 2014
 Baubeginn: 2018
 Inbetriebnahme: 2018

Koordinationsstand

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: M5 KA: M5-5
 - nein > Verankerung in:

Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Emmenbrücke Sprengi, 2. Etappe Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2025	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Rothenburg Station, 1. Etappe Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2016	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Rothenburg Station, 2. Etappe Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: Emmenbrücke Seetalplatz, Trolleybusfahrleitung: 7.3 Mio. Fr. Emmenbrücke Sprengi, 1. Etappe: 1 Mio. Fr. Emmenbrücke Sprengi, 2. Etappe: 5 Mio. Fr. Rothenburg Station, 1. Etappe: 2 Mio. Fr. Rothenburg Station, 2. Etappe: 5 Mio. Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: Die Zentren innerhalb Agglomeration Luzern (2); Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3) Umsetzung Strategie: ÖV5, ÖV7, ÖV8, ÖV11, ÖV12, ÖV13	Qualitative Bewertung: <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

Wirkung	Bewertung der Wirkung
<p>WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der öV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel in das Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umsteigebahnhöfe zu intermodalen Drehscheiben. Dabei wird auch die Situation für den LV verbessert und die S-Bahn gestärkt.</p> <p>WK2: Mit den Umsteigebahnhöfen entstehen attraktiv erschlossene Gebiete, die siedlungsplanerisch zu ESP's aufgewertet werden können. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofgebiete zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet.</p> <p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öV besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine hohe indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Split.</p>	<p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Bedeutende Wirkung</p>

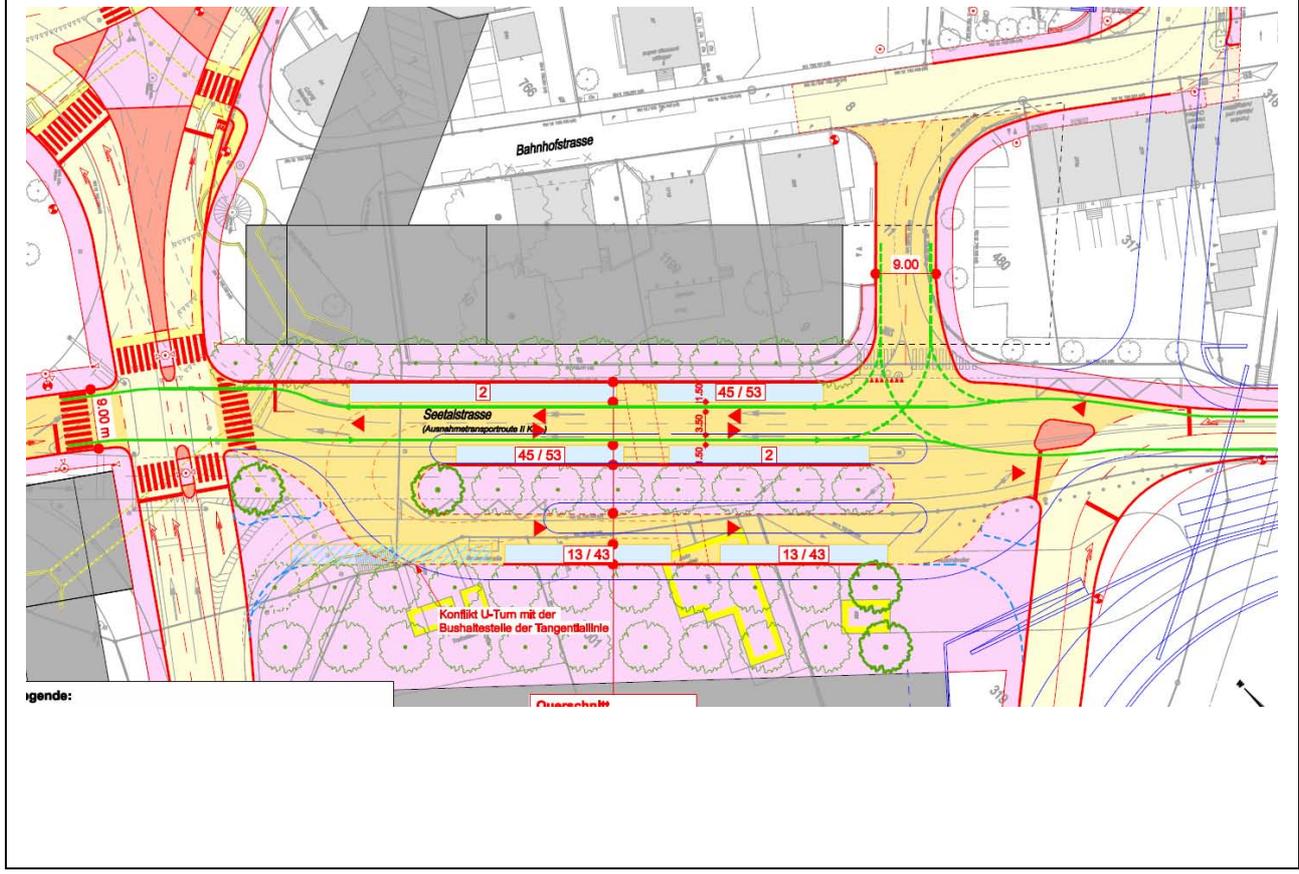
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
 Projekt M3.1 Optimierung Seetalplatz (<http://www.luzern-nord.lu.ch/index/verkehr.htm>)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- ÖV-Bericht 2011
- Konzept AggloMobil due 2012
- diverse Planungen (Seetalplatz, Rothenburg, Sprengi); siehe nachfolgende Pläne

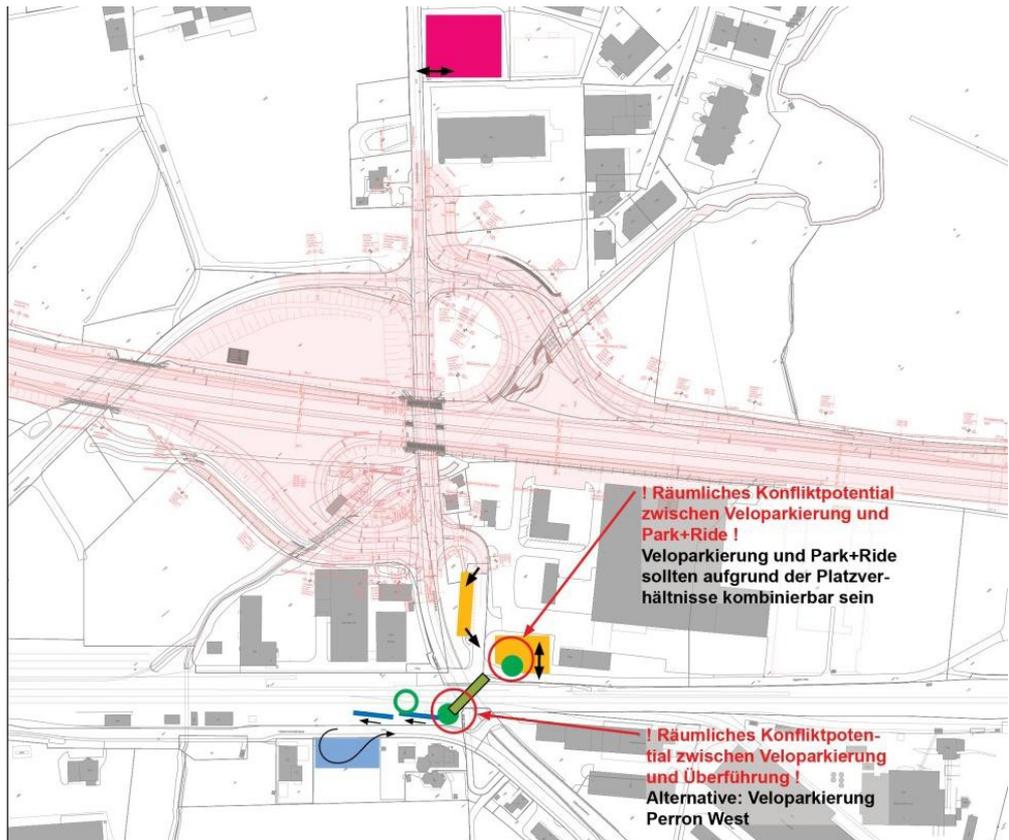
Bushub Seetalplatz; Situationsplan aus Bewilligungsdossier



Rothenburg Station; Situationsplan aus Studie

Legende

- Buswendeschleife
- Bushaltekante
- Gleisquerung
- Veloabstellplatz
- Park+Ride
- Park+Pool

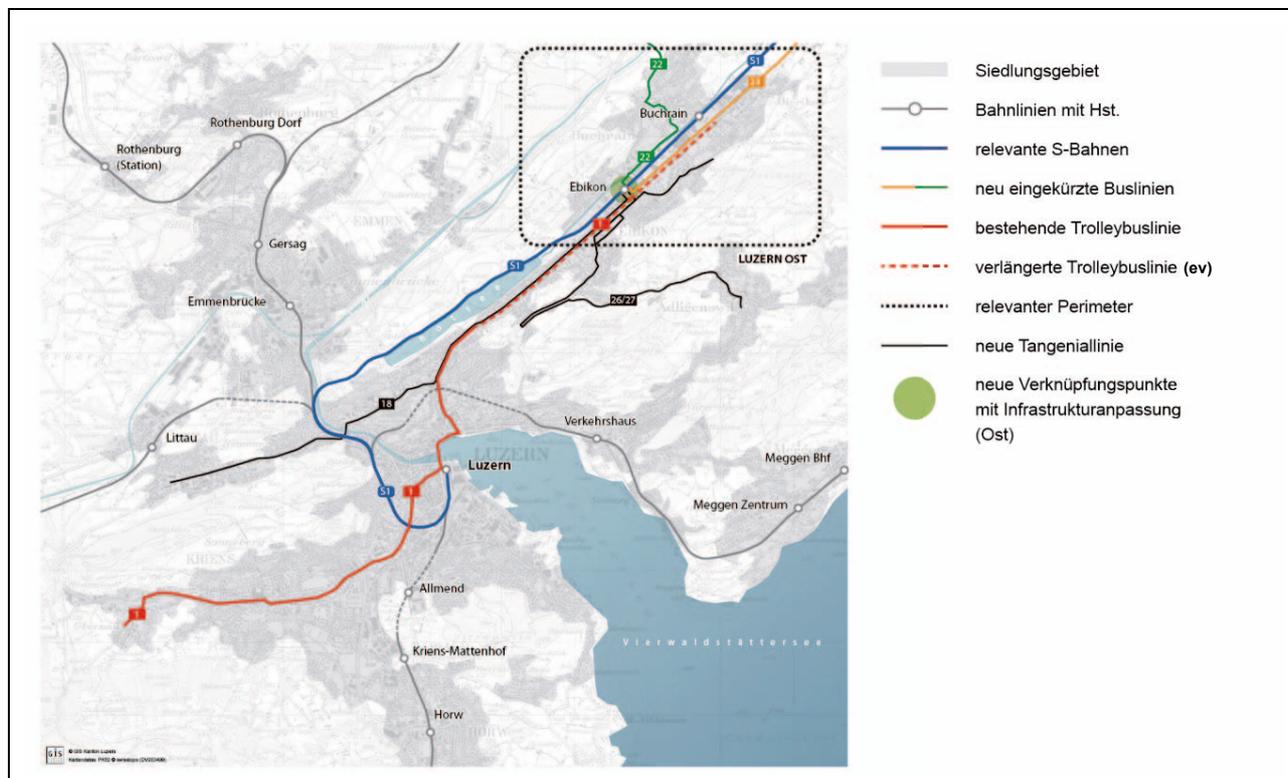


Bemerkungen / Hinweise:

—

ÖV-6.2

Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Ost, Rontal)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Bereits heute besteht eine überdurchschnittlich hohe ÖV-Nachfrage auf den Buslinien im Rontal. Die S-Bahn verkehrt wegen den beschränkten Infrastrukturkapazitäten weiterhin im Halbstundentakt (eine Taktverdichtung lässt erst der Tiefbahnhof Luzern zu). Die Mobilitätszunahme bis 2030 in diesem Raum bleibt überdurchschnittlich (ESP, Neuer Autobahnanschluss Buchrain, eingezonte (unüberbaute) Flächen auf dem Korridor Luzern-Rotkreuz-Zug-Zürich).

Der strassengebundene Regionalverkehr in der Agglomeration Luzern wird heute vielfach direkt bis in das verkehrlich überlastete Zentrum und zum Bahnhof Luzern geführt. Mit dem neuen Busangebotskonzept soll das Zentrum von gewissen Linien entlastet werden, indem der Regionalverkehr auf die S-Bahnhalte im Agglomerationsgürtel ausgerichtet wird. Damit können einerseits kürzere Reisezeiten realisiert werden, andererseits wird der regionale öv vom MIV entflochten und kann dank der Eigentrassierung stabil und fahrplansicher betrieben werden. Mit dem städtischen Nahverkehr stehen am neuen Verknüpfungspunkt auch künftig Busse in die Innenstadt bereit. Im Fall von Ebikon endet die Linie aus dem Rontal aber nicht mehr am Bahnhof Luzern, sondern fährt bis Kriens, was neue Gebiete ab Ebikon direkt erschliesst.

Mit dem ÖV-Konzept **AggloMobil due** und den entsprechenden Massnahmen für das Rontal werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Lenkung der Mobilitätsnachfrage auf den ÖV
- Zweckmässige Funktionsdifferenzierung und -zuordnung zwischen
 - S-Bahn
 - Regionalbuslinien
 - Städtischen Feinverteilerlinien
- Stärkere Verknüpfung der Systeme Bus und Bahn in einem optimal gebauten Umsteigeknoten.
- Nutzung der Systemvorteile der Bahn (Komfort, Zuverlässigkeit)

Massnahmen:

Massnahme ÖV-6.2a: Betrieb/Netz

Einkürzung von heutigen Regionallinien nach Luzern Bhf. zu Zubringerlinien auf die S-Bahn oder den städtischen Nahverkehr am neuen Bushub Ebikon:

- Linie 1: Kriens - Luzern Bhf. - Maihof - Ebikon Bhf. (und ev. Verlängerung nach Ebikon Schindler (siehe ÖV-7))
- Linie 18: Littau - Ebikon (siehe öV-8)
- Linie 22: Perlen/Inwil - Ebikon Bhf.
- Linie 23: Gisikon/Root - Ebikon Bhf.; Prüfung Verlängerung bis Rotkreuz
- Linie 27: Ottigenbühl - Ebikon - Unterlöchli: Neu via Bahnhof
- Option: Verknüpfung Linien 26 und 27 im Bereich Unterlöchli in Prüfung; Adligenswil erhält somit eine weitere umsteigefreie Verbindung an die S-Bahn nach Luzern und Zug (siehe auch ÖV-9)

Massnahme ÖV-6.2b: Infrastruktur Bushub Ebikon

- Neubau eines optimalen ÖV-Umsteigeknotens Ebikon. Bau eines Bushubs für optimale Verknüpfung der Regionalbuslinien, des städtischen Nahverkehrs, der neuen Tangentialverbindungen mit der S-Bahn nach Luzern und Zug.
- Verbesserung der Sicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dadurch Förderung des Langsamverkehrs.

<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
--	--

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Betriebliche Massnahmen: VVL</p> <p>Infrastrukturmassnahmen: vif</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Transportunternehmen (TU)</p> <p>VVL, Stadt Luzern und betroffene Gemeinden im Rontal, TU</p>

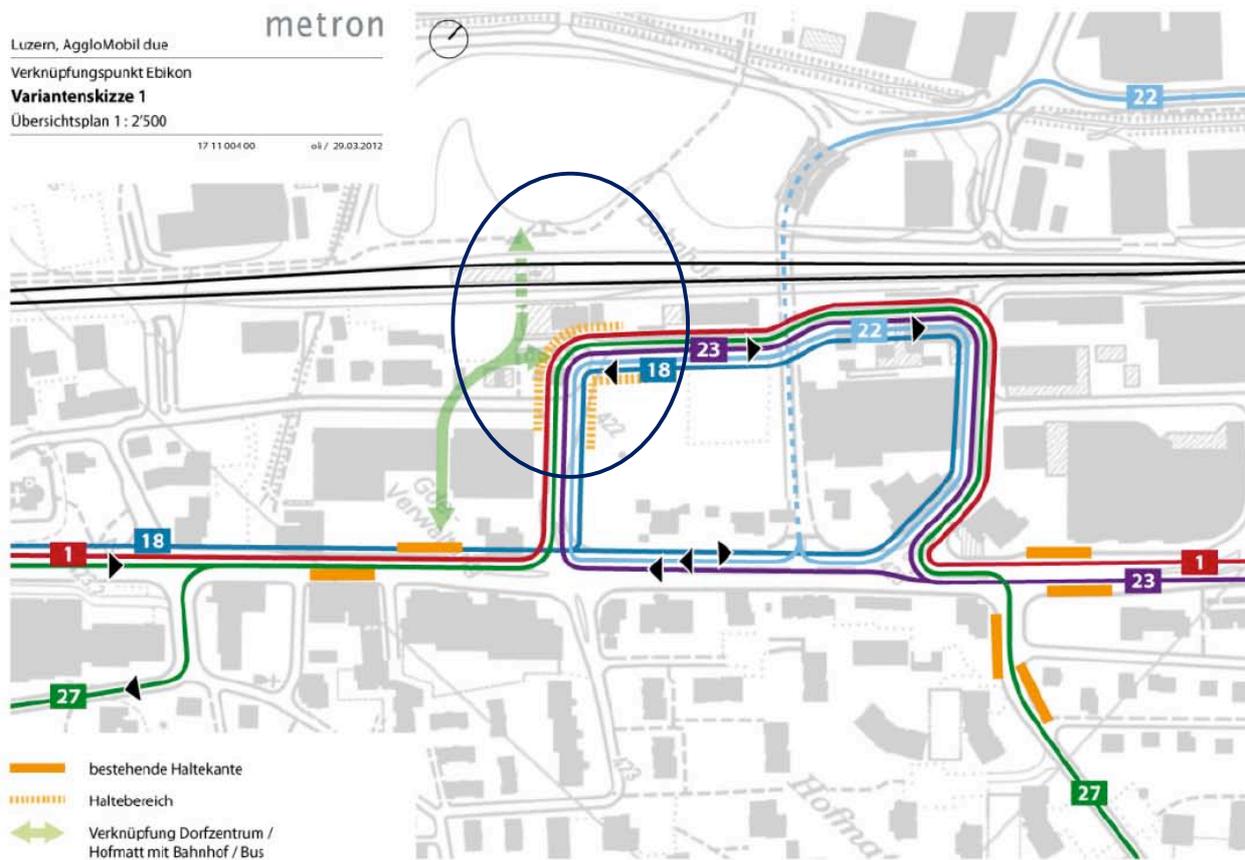
Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realisierung Bushub 2. Verlängerung Linie 1 von Luzern Maihof bis ÖV-Knoten Ebikon Bhf. (und ev. bis Ebikon Schindler (-Mall)) (Massnahme ÖV-7.1) 		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont:</p> <p>Vorprojekt: 2012</p> <p>Baubeginn: 2017</p> <p>Inbetriebnahme: 2018</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5</p> <p><input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

Kosten	
<p>Kosten:</p> <p>Bushub Ebikon Fr. 6 Mio.</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Die Zentren innerhalb Agglomeration Luzern (2); Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV5, ÖV7, ÖV8, ÖV11, ÖV12, ÖV13</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der öV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel in das Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV. Dieses Konzept bedingt die Realisierung eines Umsteigebahnhofs zu einer intermodalen Drehscheibe. Dabei wird auch die Situation für den LV verbessert und die S-Bahn gestärkt.</p> <p>WK2: Mit dem Umsteigebahnhof entstehen attraktiv erschlossene Gebiete, die siedlungsplanerisch zu einem ESP aufgewertet werden können. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofsgebiete zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet.</p> <p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öV besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine hohe indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Split.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: Bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Der neue ÖV-Knoten Ebikon Bhf. weist hohe Synergien mit dem vorgesehenen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und den Massnahmen Verlängerung Linie 1 (ÖV-7.1), Tangentiallinie 18 (ÖV-8.2) und der Angebotsoptimierung der Linie 27 (ÖV-9.4) auf.</p>	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Bericht 2011 - Konzept AggloMobil due 2012 - Planung zum ÖV-Umsteigeknoten Ebikon (siehe nachfolgender Situationsplan)

Bushub Ebikon; Situationsplan, Variante aus Studie Verkehrsverbund Luzern

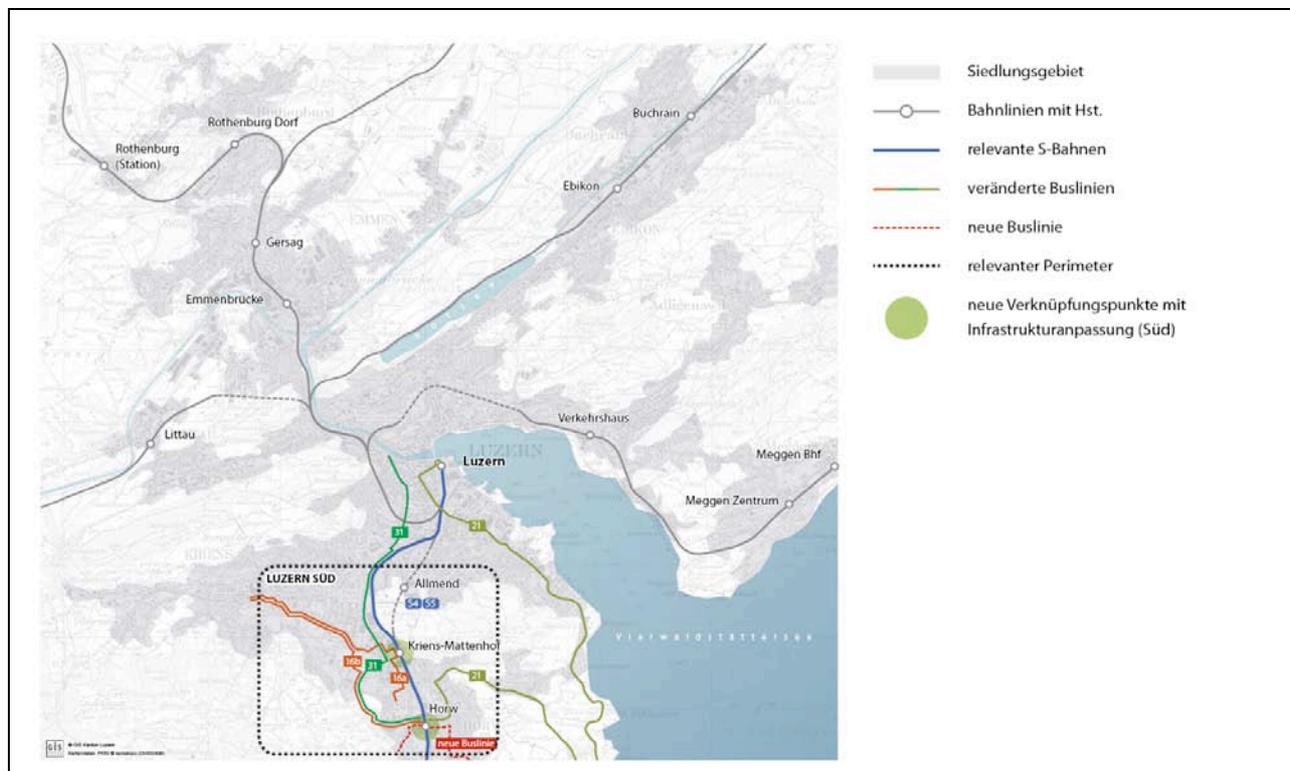


Bemerkungen / Hinweise:

—

ÖV-6.3

Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Mit der Tieflegung der Zentralbahn (zb) zwischen Allmend und Langensand wird ab dem Fahrplanjahr 2014 auch der **15-Min.-Takt** eingeführt. Davon profitieren Horw mit dem Bahnhof und Kriens mit der Haltestelle Mattenhof.

Beim Bahnhof Horw besteht das Zentrum des Entwicklungsschwerpunkt (ESP), mit dem Stadtteil "Südbahnhof" (www.suedbahnhof-horw.ch) resp. "Horw-Mitte". Auch beim Bahnhof Kriens-Mattenhof sind wesentliche Entwicklungen im Gang, es können diverse Hochbauprojekte mit vielfältigen Nutzungen entstehen.

Mit den **ÖV-Verknüpfungspunkten Horw** und auch **Kriens Mattenhof** werden folgende Ziele verfolgt:

- Erweiterung der Ortserschliessung und Auslegung als Zubringer in Horw Bhf. bzw. Mattenhof Bhf.
- Anbindung von Kriens mit den Kantonen Ob- und Nidwalden
- Stärkere Verknüpfung der Systeme Bus und Bahn
- Nutzung der Systemvorteile der Bahn (Komfort, Zuverlässigkeit sowie hier v.a. Fahrzeit nach Luzern)

Massnahmen:

Massnahme ÖV-6.3a: Betrieb/Netz

Umgestaltung von bestehenden Linien durch neuen Endpunkt Horw Bhf.; neue Zubringerfunktion bzgl. der Region (Ob- und Nidwalden):

- Linie 21 Luzern Bhf. - Kastanienbaum - Horw Bhf.
- Linie 31 Luzern - Kasernenplatz - Horw Bhf.
- Linie 16 Kriens Kuonimatt - Kriens Mattenhof Bhf. - Kriens
- Linie 16B neu: Horw Bhf. - Kriens Zentrum (Tangentiallinie)
- Ortsbus neu: Kriens Spitz - Horw Bhf. - Winkel
- Option: neue Buslinie Horw - Hergiswil Matt (im Fall eines deutlichen Angebotsabbaus oder einer Nichtbedienung der Haltestelle Hergiswil Matt durch die S-Bahn)

Massnahme ÖV-6.3b: Infrastruktur Bushub Horw

- Neubau eines optimalen ÖV-Umsteigeknotens Horw. Bau eines Bushubs für optimale Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn nach Luzern und Ob- resp. Nidwalden.
- Aufwertung des Strassenraums: Verbesserung der Sicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beidseitig des Bahnhofs (Zugang HSLU Technik&Architektur) und dadurch Förderung des Langsamverkehrs mit Neubau oder Erweiterung einer verbesserten zentralen Bahnunterführung (Fussgänger und Velo), Bau von Veloständern
- Abgrenzung: heutiges Mittelperron inkl. Gleistopographie bleibt unverändert. Geprüft wird, die Aussenperrons zu nutzen.

Massnahme ÖV-6.3c: Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof

- Ausbau des ÖV-Umsteigeknotens Kriens Mattenhof. Bau eines grösseren Bushubs für optimale Verknüpfung der Krienser Tangentiallinie (und optional L31) mit der S-Bahn vor allem nach Ob- resp. Nidwalden, aber auch nach Luzern.
- Verbesserung der Sicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dadurch Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velo) mit Neubau einer neuen zentralen Bahnunterführung oder Ausbau der heutigen Minimallösung, Bau von Veloständern

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Betriebliche Massnahmen: VVL
 Infrastrukturmassnahmen: vif, Horw und Kriens

Beteiligte Stellen:

Transportunternehmen (TU)
 VVL, Stadt Luzern und betroffene Gemeinden, TU

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine

1. Neues Fahrplankonzept Zentralbahn, Dezember 2013
2. Realisierung Bushub Horw koordiniert mit Projekt Südbahnhof
3. Ausbau Kriens Mattenhof koordiniert mit Überbauungsprojekt Mattenhof

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont
 Bushub Horw :**

Vorprojekt: 2012
 Baubeginn: 2015
 Inbetriebnahme: 2016

Koordinationsstand

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: M5 KA: M5-5
 - nein > Verankerung in:

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont
 Bushub Kriens Mattenhof:**

Vorprojekt: 2018
 Baubeginn: 2021
 Inbetriebnahme: 2022

Koordinationsstand

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: M5 KA: M5-5
 - nein > Verankerung in:

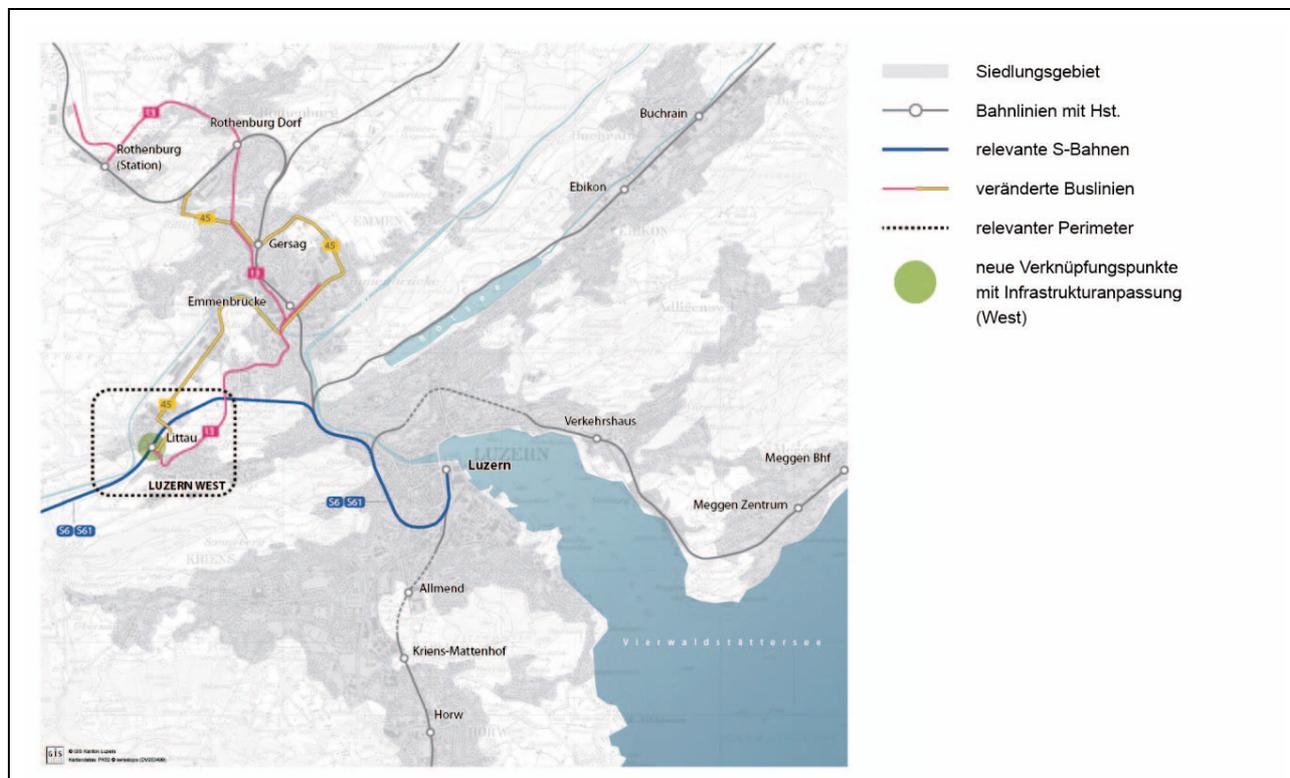
Kosten	
Kosten der beschriebenen Infrastrukturmassnahmen: Bushub Horw: 8 Mio. Fr. Bushub Kriens Mattenhof: 5 Mio. Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Zentralbahn

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: Die Zentren innerhalb Agglomeration Luzern (2); Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3) Umsetzung Strategie: ÖV5, ÖV7, ÖV8, ÖV11, ÖV12, ÖV13	Qualitative Bewertung: <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel in das Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umsteigsbahnhöfe zu intermodalen Drehscheiben. Dabei wird auch die Situation für den LV verbessert und die S-Bahn gestärkt. Mit dem Projekt „Südbahnhof“ rund um den Bahnhof Horw kann die ÖV-Drehscheibe optimal in diesen neuen Ortsteil integriert werden. WK2: Mit den Umsteigsbahnhöfen entstehen attraktiv erschlossene Gebiete, die siedlungsplanerisch zu ESP's aufgewertet werden können. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofsgebiete zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet. WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öV besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit. WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine hohe indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Split.	Bewertung der Wirkung WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Bedeutende Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Bedeutende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -	

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - ÖV-Bericht 2011 - Planungsbericht AggloMobil due 2012 - Planung zum ÖV-Umsteigeknoten Horw (siehe nachfolgender Situationsplan)

ÖV-6.4

Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern West)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Littau ist der neue, nordwestlich gelegene Stadtteil von Luzern. Gemäss der Ortsplanung Littau soll das Gebiet ab Kreuzstutz-Littau Gasshof bis Littauerboden/Bahnhof Littau verdichtet und besser vernetzt werden. Die Erschliessung des Hauptkorridors erfolgt durch die Linie 12 ab Bahnhof Luzern, mit dichtem Angebot.

Die S-Bahn erschliesst Littau im nördlichen Bereich (Littauerboden), bietet dafür aber eine konkurrenzlos schnelle Verbindung zum Bahnhof Luzern.

Mit dem **ÖV-Verknüpfungspunkt Littau** sollen folgende **Ziele** verfolgt werden:

- Anbindung der künftig dicht besiedelten Gebiete an die S-Bahn
- Anbindung des ESP Seetalplatz aus Richtung Wolhusen
- Stärkere Verknüpfung der Systeme Bus und Bahn
- Nutzung der Systemvorteile der Bahn (Komfort, Zuverlässigkeit) sowie hier v.a. Fahrzeit nach Luzern
- Gewisse Entlastung der Linie 12
- Behindertengerechte Sanierung des Bahnhofs

Die Stadt Luzern plant eine neue Umfahrungsstrasse, welche die Buslinie 45 mitbenützen kann, damit auf der Südseite ein optimaler Bushub entstehen kann, welcher direkt vor dem S-Bahn Haltestelle Littau liegt.

Massnahmen:

Massnahme ÖV-6.4a: Betrieb/Netz

Ausrichtung von bestehenden Linien auf die S-Bahn. Betroffene Linien:

- Linie 13: Littau Bhf. - Ruopigen - Seetalplatz - Emmen Center (Tangentallinie)
- Linie 45: Chörbli - Seetalplatz - Littau Bahnhof; neue Linienführung beim Bahnhof Littau

Massnahme ÖV-6.4b: Infrastruktur Bahnhof Littau	
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn-Bus Umgestaltung Bahnhofbereich zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus und zwischen den Buslinien. • Behindertengerechte Ausgestaltung des Bahnhofs Littau (Zugänge/Perronanlagen) 	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Betriebliche Massnahmen: VVL Infrastrukturmassnahmen: vif	Beteiligte Stellen: Transportunternehmen (TU) VVL, Stadt Luzern, TU

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine – Bahnhofsumbau und Bau des Bushubs zusammen mit dem städtischen Umfahrungsstrassenprojekt.		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: 12 Mio. Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

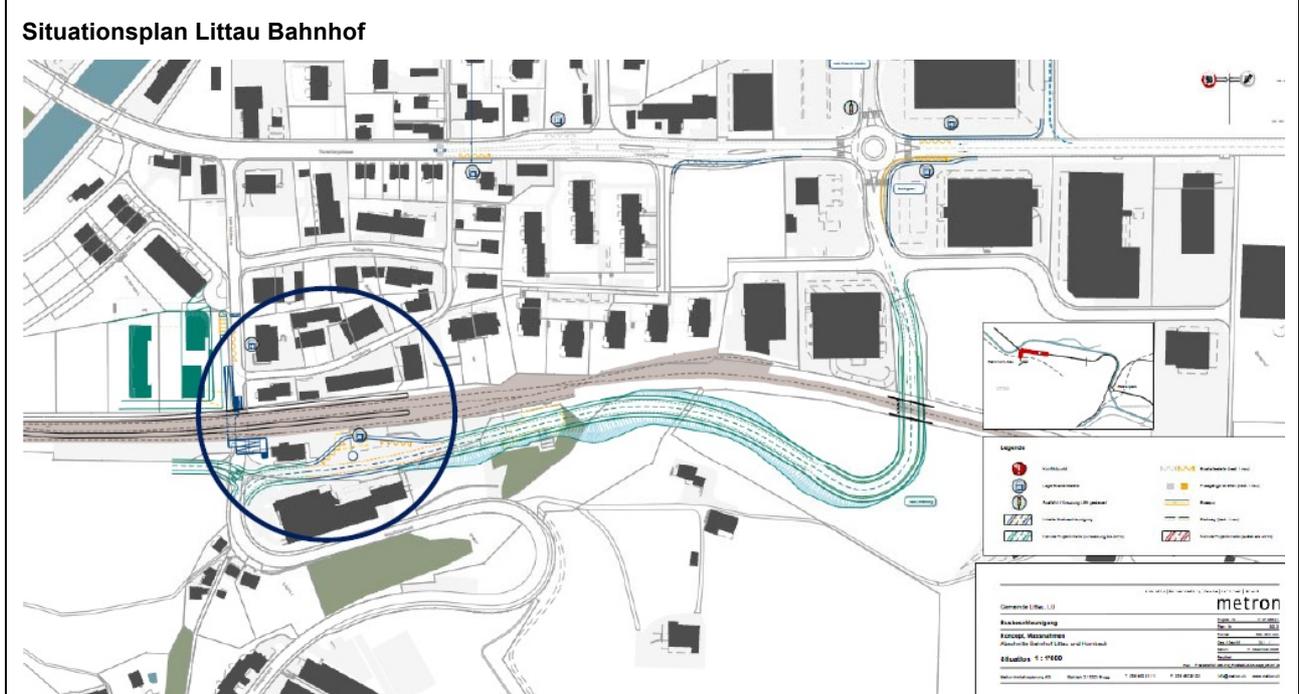
Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: Die Zentren innerhalb Agglomeration Luzern (2); Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3) Umsetzung Strategie: ÖV5, ÖV7, ÖV8, ÖV11, ÖV12, ÖV13	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

<p>Wirkung</p> <p>WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel in das Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umstiegsbahnhöfe zu intermodalen Drehscheiben. Dabei wird die S-Bahn gestärkt. Mit dem städtischen Umfahrungsstrassenprojekt kann die ÖV-Drehscheibe optimal vor der S-Bahn-Station Littau integriert werden.</p> <p>WK2: Mit den Umstiegsbahnhöfen entstehen attraktiv erschlossene Gebiete. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofsgelände zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet.</p> <p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öV besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine hohe indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Split.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Schwache Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>	

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- ÖV-Bericht 2011; Verkehrsverbund Luzern 2011
- Konzept AggloMobil due; Verkehrsverbund Luzern, 2012
- Schlussbericht Busbeschleunigung Waldibrücke-Seetalplatz-Bahnhof Littau; Zweckverband ÖVL, 2009 (siehe auch nachfolgender Situationsplan)

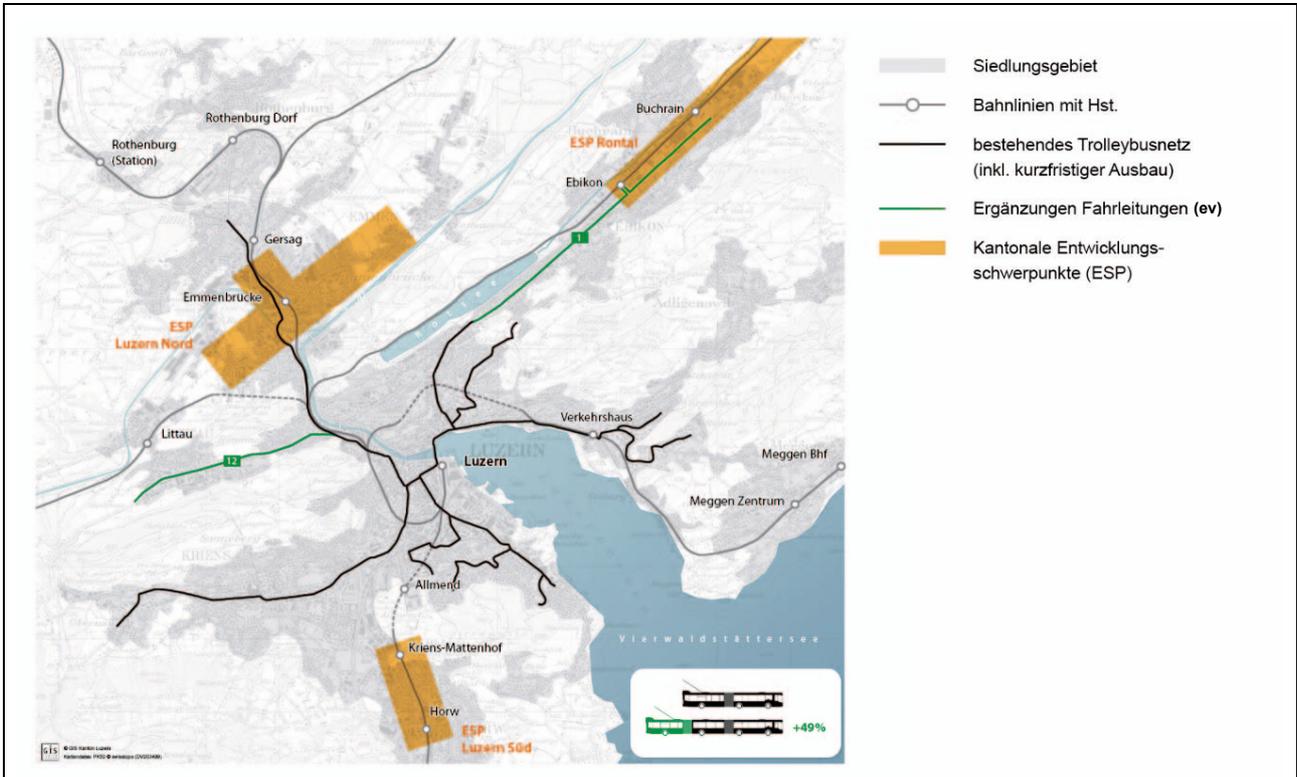


Bemerkungen / Hinweise:

–

ÖV-7

Kapazitätserweiterung des Bussystems (ev. Ausbau Infrastruktur Fahrleitung)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Agglomeration Luzern ist laufend gewachsen und zu einem kompakten Siedlungsraum zusammen gewachsen. Das Trolleybusnetz als Rückgrat des städtischen Feinverteilers endet oft an der alten Stadtgrenze (z.B. Maihof).

In zahlreichen Korridoren muss die Transportkapazität aufgrund der laufend steigenden Nachfrage erhöht werden. Mit den in den letzten Jahren entwickelten sogenannten Doppel-Gelenktrolleybussen bietet die elektrische Traktion nun die Möglichkeit, längere Gefässe mit einer wesentlich höheren Kapazität einzusetzen. Aktuell sind erst auf der Trolleybuslinie 1 einzelne Doppelgelenkfahrzeuge im Einsatz. Die Beschaffung von weiteren Doppelgelenk-Trolleybussen für die gesamte Linie 1 läuft bereits in einem separaten Projekt (Umsetzung Fahrplan 2014).

In den Korridoren Kriens, Ebikon (Rontal) sowie mittelfristig auch im Korridor Littau stösst das derzeitige Bussystem an seine Kapazitätsgrenzen. Gerade im Rontal und Littau verkehren aktuell Dieselbusse, deren Angebot laufend verdichtet werden müssen. Dies führt zu sehr vielen Bussen, welche im Innenstadtbereich alle auf einer Achse fahren und ebenfalls zur Verkehrsüberlastung beitragen. Da diese Linien wegen anderer Traktion nicht mit anderen Trolleybus-Ästen verknüpft werden können, enden diese Radiallinien am Bahnhof Luzern.

Die Siedlungsentwicklung bzw. die in Zukunft angestrebte Rolle des öffentlichen Verkehrs verschärfen die Situation zusätzlich.

Mit Kapazitätsausbauten auf diesen hochbelasteten Korridoren auf (z. B. Doppel-Gelenk-Busse) werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Nutzung von grösseren Gefässen mit 49% mehr Kapazität
- Entlastung der mit Bussen hochbelasteten Zufahrtskorridore zum Bahnhof Luzern
- Allenfalls Verzicht auf die Verdichtung mit betrieblich problematisch kurzen Kursfolgezeiten
- Möglichkeit zur Bildung neuer Durchmesserbeziehungen innerhalb des Busnetzes.

In den nächsten Jahren wird die bestehende Linie 1 als Eigenleistung bis 2014 sukzessive mit Doppel-Gelenktrolleybussen ausgestattet, um den Kapazitätsengpässen zu begegnen.

<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • System: Prüfung der Umstellung von stark frequentierten Linien auf Doppel-Gelenktrolleybusse; dazu ist ggf der Bau einer Fahrleitung sowie die Erweiterung der Stromversorgung (Gleichrichterstationen) notwendig. • Fahrzeuge: Prüfung des Einsatzes von Doppel-Gelenktrolleybussen mit 25 m Länge oder anderer geeigneter Gefässe. <p>Massnahme ÖV-7.1: Verlängerung Linie 1 bis ÖV-Knoten Ebikon Bhf. (und ev. bis Ebikon Schindler (-Mall))</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 1 Kriens - Luzern Bahnhof - Maihof: Verlängerung der bestehenden Buslinie ab Maihof zum Ebikon Bahnhof , mit Verlängerungsmöglichkeit nach Ebikon Schindler (ev. Elektrifizierung von ca. 4.1 km Strecke, falls Doppel-Gelenktrolleybusse). Bedienung des neuen Umsteigeknotens Ebikon Bahnhof. <p>Massnahme ÖV-7.2: Kapazitätssteigerung und ev. Elektrifizierung Linie 12</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 12 Luzern Bahnhof - Littau Gashof: Prüfung und ggf. Elektrifizierung des Abschnitts Luzern Kreuzstutz - Littau Tschuopis; ggf entsprechende Umstellung der Linie auf Trolleybus (ca. 2.9 km Strecke); zwischen Luzern Bahnhof und Kreuzstutz besteht eine Trolleybusfahrleitung. 	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Bauliche Massnahmen: vif Betriebliche Massnahmen: VVL</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>VVL, VBL VBL</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Neue Doppel-Gelenktrolleybusse auf der Linie 1 auf Fahrplan 2014 2. Verlängerung Linie 1 ab Luzern Maihof bis Ebikon Bhf., mit Verlängerungsmöglichkeit bis Ebikon Schindler, in Abhängigkeit mit Bushub Ebikon (siehe Massnahmenblatt ÖV-6.2) 3. Bei Umstellung der Linie 12 auf elektrische Traktion: Erstellung der Fahrleitung Luzern Kreuzstutz - Littau Tschuopis 		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont Linie 1</p> <p>Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2017 Inbetriebnahme: 2018</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont Linie 12</p> <p>Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2019</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

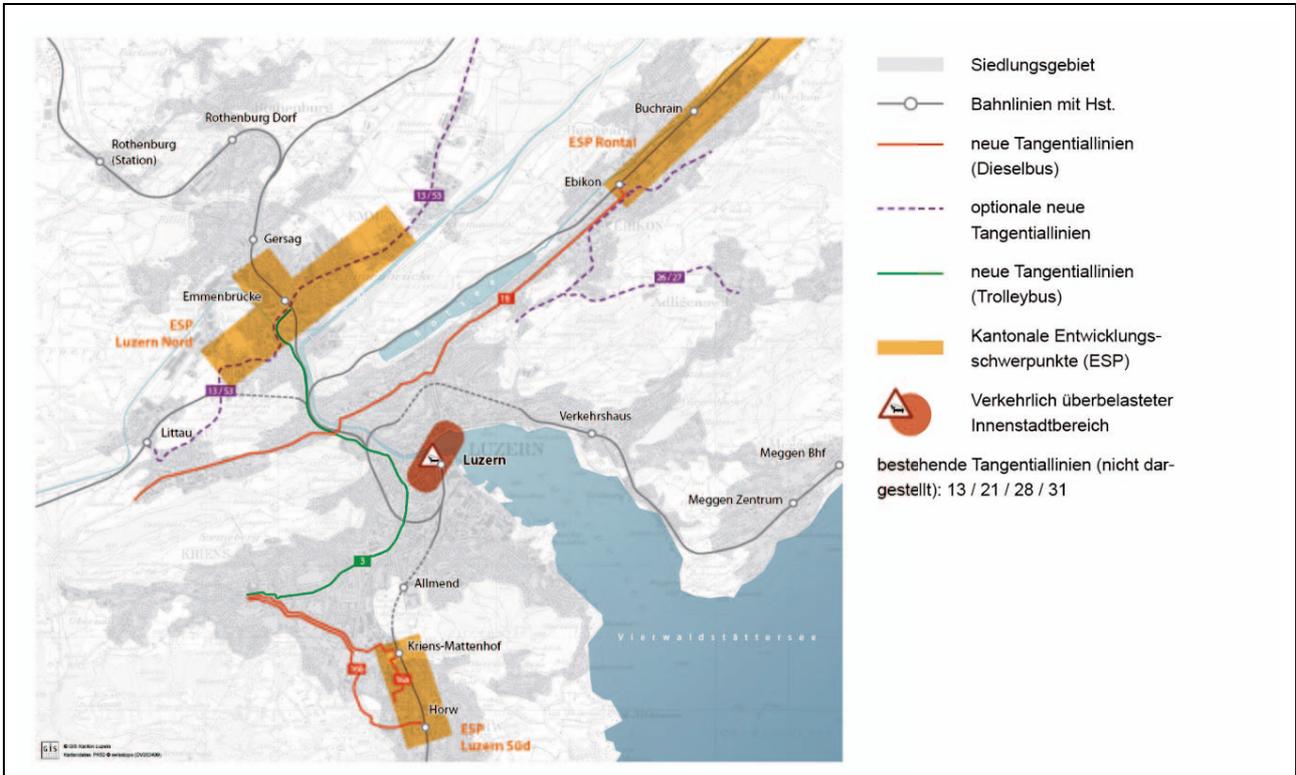
Kosten	
Kosten: Linie 1: 9 Mio. Fr. Linie 12: 6.4 Mio. Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3) Umsetzung Strategie: ÖV7, ÖV8, ÖV10, ÖV11, ÖV13	Qualitative Bewertung: <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Die Umstellung der Busflotte auf Doppel-Gelenkbusse auf den Linien 1 und 12 führt zu starken Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr. Auf heute schon hoch ausgelasteten bzw., bereits überlasteten Streckenabschnitten können die benötigten Kapazitäten ohne Infrastrukturanpassungen effizient bereitgestellt werden. Die höheren Kapazitäten stellen die öV-Erreichbarkeit entlang der dicht bebauten Korridore der Linien 1 und 12 auch in Zukunft sicher. Neue Durchmesser-Verbindungen lassen eine positive Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten des ÖV erwarten lassen. WK2: Die Linien 1 und 12 erschliessen bereits heute dicht bebaute Korridore der Agglomeration. Mit dem Agglomerationsprogramm werden entlang dieser Korridore weitere Verdichtungsanstrengungen vorgenommen und verschiedene ESP ausgewiesen (Bahnhof Ebikon). Die zusätzlichen Kapazitäten werden benötigt, damit Mehrverkehr weitgehend auf den öV gelenkt werden kann. Die Massnahme ist demnach von hoher Bedeutung für die Koordination von Siedlung und Verkehr sowie die Schaffung von Möglichkeiten zur Ansiedlung von EW/AP an geeigneten Standorten. WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den ÖV besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit. WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine hohe indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Split. Es sind positive Auswirkungen in den Bereichen Lärm- und Luftbelastung zu erwarten. Zudem ist die Massnahme aus Umweltsicht als sehr effizient zu bewerten, da kaum neue Infrastrukturen benötigt werden und diese zudem in bereits bestehende Strassen integriert werden können.	Bewertung der Wirkung WK1: Hinreichende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Bedeutende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Die Verlängerung Linie 1 zum Bahnhof Ebikon weist hohe Synergien mit dem vorgesehenen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und den Massnahmen Bushub Ebikon (ÖV-6.2), Tangentiallinie 18 (ÖV-8.2) und der Angebotsoptimierung der Linie 27 (ÖV-9.4) auf.	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - ÖV-Bericht 2011; Verkehrsverbund Luzern 2011 - Konzept AggloMobil due; Verkehrsverbund Luzern, 2012
Bemerkungen / Hinweise: -

ÖV-8

Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Busnetz in der Agglomeration ist historisch bedingt mit Radial- und Durchmesserlinien auf das Stadtzentrum und den Bahnhof Luzern ausgerichtet. Für Fahrrelationen zwischen 2 Korridoren muss heute fast immer via Bahnhof Luzern gefahren und dort umgestiegen werden. Es bestehen zurzeit nur wenige tangentielle Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden (Linien 13, 21, 28, 31). Auch aus diesem Grund liegt der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsgürtel markant tiefer als in der Stadt (aktuell bei 16% im Gegensatz zu 42% im Stadtzentrum).

Das radiale Netz führt weiter zu sehr vielen Bussen, welche im Innenstadtbereich alle auf einer Achse fahren und so ebenfalls zur Verkehrsüberlastung beitragen. Der Platzbedarf für am Bahnhof endende Linien ist hoch (Standplätze). Zudem werden die bereits stark genutzten Innenstadtperrons für Umsteigepassagiere zusätzlich beansprucht. Die Errichtung von weiteren Halteketten für Durchmesserlinien ist nicht möglich.

Mit der Einführung von **neuen** sog. **Tangentiallinien**, die **nicht via Bahnhof Luzern** verkehren, werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Neue attraktive Verbindungen zwischen 2 Korridoren bzw. deren Siedlungsschwerpunkten, mit kürzerer Reisezeit und ohne Umstieg
- Optimale Erreichbarkeit von neuen Entwicklungsschwerpunkten
- Stärkere Vernetzung des Bussystems durch neue "Maschen"
- Entlastung der Zufahrtskorridore zum Bahnhof Luzern

Durch die Kombination von (bestehenden Radial- bzw. Durchmesserlinien mit einer (neuen) Tangentiallinie in einem Korridor wird das "Stimmgabelprinzip" eingeführt: Von einem Korridor aus ist nicht nur 1 Achse (wie bei einer Durchmesserlinie), sondern es sind 2 Achsen umsteigefrei erreichbar.

Massnahme:

- Netz: Einführung von Tangentiallinien zwischen zwei radialen Korridoren bzw. Siedlungsschwerpunkten oder ESPs
- Infrastruktur: Kurze Fahrleitungsverbindung im Bereich Pilatusplatz (Haltestellen bleiben am heutigen Ort).

Massnahme ÖV-8.1: Neue Linie 3 Kriens-Emmenbrücke

- Linie 3 neu: Kriens - Pilatusplatz (Zentrum) - Emmenbrücke Bhf.
- Die neue Linie 3 vermag als sog. kernnahe Tangente via Pilatusplatz auch das Stadtzentrum teilweise zu bedienen. Sie kann die bereits vorhandene Infrastruktur (Fahrleitungen) für die Linien 1 und 2 nutzen und mit Trolleybussen betrieben werden.

Massnahme ÖV-8.2: Modifizierung Linie 18 Littau - Ebikon

- Linie 18 modifiziert: Littau - Kreuzstutz - Kantonsspital - Ebikon Bhf.
- Heute verkehren die beiden Linien 18 und 19 jeweils vom Bahnhof via Kreuzstutz (Linie 18) und via Schlossberg (Linie 19) zum Kantonsspital. Ziel ist es, das Kantonsspital ausschliesslich mit der Linie 19 zu bedienen (dichterer Takt als heute) und die Linie 18 als kernnahe Tangente neu zu führen. Die Linie 18 verkehrt neu vom Korridor Littau via Kantonsspital ins Rontal (öV-Knoten Ebikon; siehe auch Massnahmenblatt öV-6.2).
- Durch das neue Konzept wird die Erreichbarkeit des Kantonsspitals Luzern deutlich erhöht. Neu können vom Rontal und von Littau umsteigefreie Verbindungen angeboten werden.

Massnahme ÖV-8.3: Anpassung Linie 13 Littau - Emmenbrücke

- Linie 13: Littau Bhf - Ruopigen - Seetalplatz - Emmen Center
- Heute verkehrt die Linie 13 von Littau Bahnhof via Seetalplatz-Emmen Center nach Rothenburg. Mit dem Umbau des Seetalplatzes inkl. damit verbundenem Bushof ergibt sich die Möglichkeit, die Linie zu trennen und je als Zubringer- und Tangentiallinie auf den Abschnitten Littau - Seetalplatz - Emmen Center und Rothenburg - Seetalplatz - Emmen Center zu führen. Dabei wird die Verknüpfung mit der eingekürzten Linie 53 beim Seetalplatz geprüft.

Massnahme ÖV-8.4: Neu geführte Linie 16

- Linie 16A: Statt der heute verwinkelt geführten Linie 16 wird die Linien in 2 direkt geführte Teillinien aufgeteilt. So erreicht Kriens in einer attraktiven Tangentiallinie entweder den Bahnhof Horw oder Kriens Mattenhof, wo S-Bahn-Verbindungen nach Ob- und Nidwalden resp. auch nach Luzern bestehen.
- Linie 16B neu: Horw Bhf.-Kriens-Zentrum: Neuer Ortsbus erschliesst neue Gebiete und bedient den Bushub Horw.

Massnahme ÖV-8.5: Optionen (vgl. auch Massnahmenkarte ÖV im Bericht AP LU 2G)

- Verlängerung Linie 54: Die bestehende Linie 54 Waldbrücke-Inwil wird bei Bedarf nach Perlen - Gisikon/Root Bahnhof verlängert, um die öV-Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Perlen zu verbessern;
- Linien 26 und 27: Verknüpfung Linien 26 und 27 im Bereich Unterlöchli in Prüfung; Adligenswil erhält somit eine weitere umsteigefreie Verbindung an die S-Bahn nach Luzern und Zug; (siehe auch ÖV-9)

Typ: **infrastrukturell**

Typ: **nicht infrastrukturell**

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)

Federführung:

Bauliche Massnahmen: vif

Betriebliche Massnahmen und Fahrzeuge: VVL

Beteiligte Stellen:

VVL, VBL

VBL

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine

1. Umsetzung der betrieblichen Massnahmen auf 2014 (resp. Fahrplanwechsel Dez. 2013)
2. Erstellung der Fahrleitungsverbindung Linie 3 im Bereich des Pilatusplatz.

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

Realisierungshorizont (Fahrleitungsverbindung Pilatusplatz):

Vorprojekt: 2013

Baubeginn: 2015

Inbetriebnahme: 2015

Koordinationsstand

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ja Kap: M5 KA: M5-5
- nein > Verankerung in:

Kosten	
<p>Kosten: 0.8 Mio. Fr. (Fahrleitungsverbindung Pilatusplatz)</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV7, ÖV8, ÖV10, ÖV11, ÖV13</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>

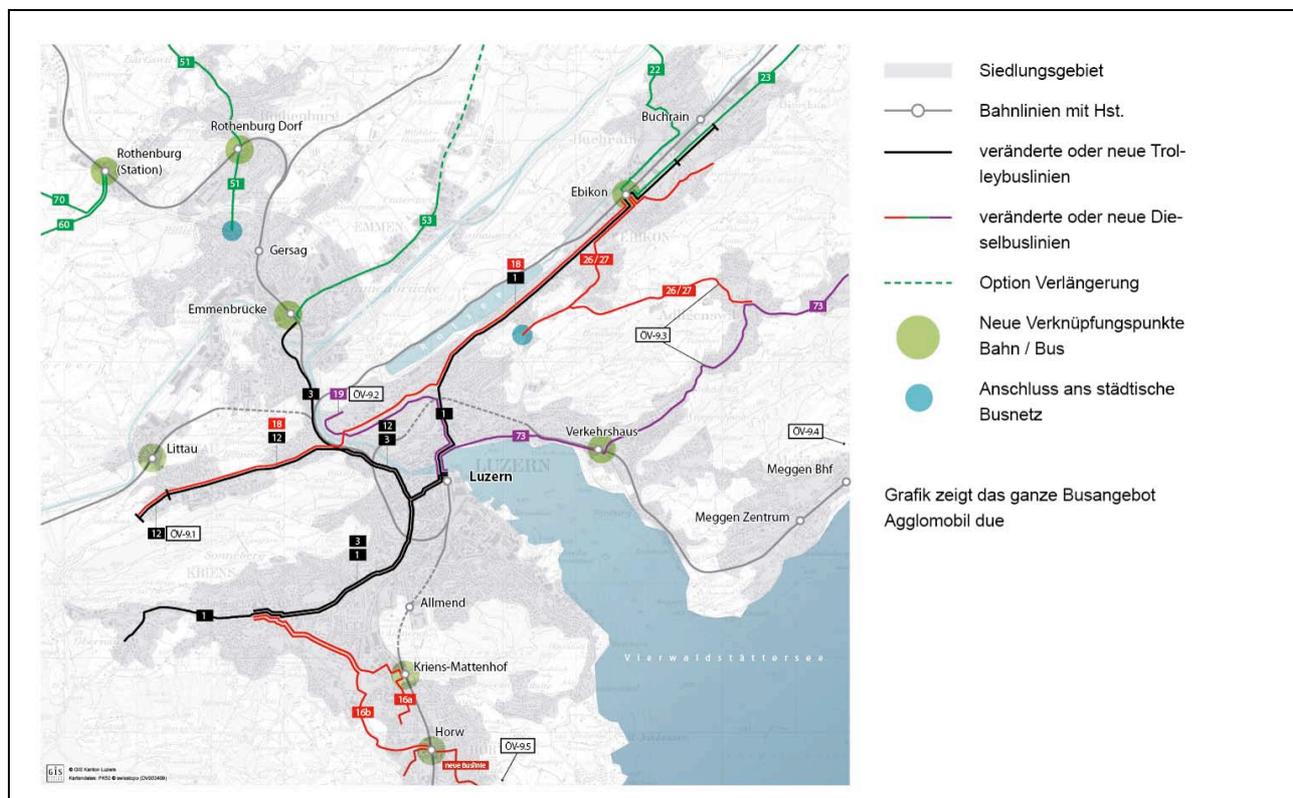
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Durch die Einführung von zwei Tangentiallinien kann der Stellenwert des ÖV insbesondere im Agglomerationsgürtel stark verbessert werden. Die Erreichbarkeit von Entwicklungskorridoren und ESPs kann sehr stark verbessert werden. Zudem kann der Engpass Stadtzentrum Luzern (Pilatusstrasse und Bahnhofplatz) entlastet werden. Neu kann das wichtige Ziel Kantonsspital nicht nur vom Bahnhof, sondern von den Korridoren Ebikon und Littau umsteigefrei erreicht werden. Aufgrund der komfortableren, umsteigefreien und schnelleren Verbindungen bestehen hohe Potenziale für Verkehrsverlagerungen im Modal-Split zugunsten des ÖV.</p> <p>WK2: Die geplanten ESP und die Innenverdichtung in den Korridoren Littau - Ebikon und Emmenbrücke - Kriens profitieren stark von den verbesserten Erreichbarkeiten durch die neuen Tangentiallinien. Sie tragen dazu bei, die Konzentration von EW/AP an geeigneten und gut mit dem öv erschlossenen Gebieten zu ermöglichen.</p> <p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öv besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch die Umwelt profitiert von der zu erwartenden positiven Beeinflussung des Modal-Splits; insbesondere durch eine Reduktion der Luftbelastung.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Bedeutende Wirkung</p>
---	---

<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 18: Es macht Sinn, mit dieser Verlängerung den Bushub Ebikon (Massnahmenblatt ÖV-6.2) zu realisieren, damit in Ebikon optimale Umstiegsverhältnisse zwischen den eingekürzten Regionallinien und dem städtischen Nahverkehr entstehen. - Im Bereich Motelstrasse Kriens ist ein neuer Buskorridor auf Gemeindestrassen im Massnahmenblatt ÖV-11.2 enthalten. Dank dieser Massnahme könnte die Tangentialverbindung Linie 16 noch direkter und somit schneller den Bushub Horw erreichen. - Am Pilatusplatz ist die Umsteigesituation nicht ideal. Abhilfe schaffen Massnahmen im Blatt ÖV-10.1
--

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Bericht 2011; Verkehrsverbund Luzern 2011 - Konzept AggloMobil due; Verkehrsverbund Luzern, 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

ÖV-9

Optimierung des Bussystems



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Während die Hauptlinien v.a. in der Stadt Luzern auf absehbare Zeit in ihrer Struktur weitgehend beibehalten werden, verlangen Siedlungsentwicklungen einerseits und neue Netzelemente andererseits entsprechende Anpassungen von Buslinien.

Mit den Anpassungen und Ergänzungen werden folgende Ziele verfolgt:

- Gezielte Erweiterungen des Busnetzes aufgrund der Siedlungsentwicklung
- Optimierung des Bussystems zugunsten neuer Nachfragepotenziale
- Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Taktverdichtungen)

In der Grafik wird das neue Angebotskonzept AggloMobil due abgebildet. Nachfolgend unter Massnahmen aufgelistet sind jene Punkte, welche in keinem anderen Massnahmenblatt thematisiert sind.

Massnahmen:

Anpassungen und Ergänzungen von Netz und Angebot

Massnahme ÖV-9.1: Verlängerung L12 nach Tschuopis

- Linie 12: Luzern Bhf. - Littau: Verlängerung der Dieselsebuslinie bis zum neuen Siedlungserweiterungsgebiet "Tschuopis", inkl. Bau einer neuen Endhaltestelle und Wendeschleufe

Massnahme ÖV-9.2: Verdichtung Linie 19

- Linie 19: Luzern Bhf. - Kantonsspital: Verdichtung auf den 7.5-Min.-Takt und Umstellung auf Gelenkbusse; dies im Zusammenhang mit der neuen Linienführung Buslinie 18 (siehe Massnahme ÖV-8);

<p>Massnahme ÖV-9.3: Modifizierung Gebiet Luzern-Ost</p> <ul style="list-style-type: none"> Linie 73 modifiziert: Luzern Bhf. - Verkehrshaus - Brüelstrasse - Adligenswil - Udligenswil - Rotkreuz Linie 26: Wegfall auf Abschnitt Adligenswil - Brüelstrasse, dafür neue Verbindung Adligenswil - Unterlöchli (im Zusammenhang mit neuer Linienführung Linie 73); Option: Verknüpfung Linien 26 und 27 im Bereich Unterlöchli in Prüfung; Adligenswil erhält somit eine weitere umsteigefreie Verbindung an die S-Bahn nach Luzern und Zug; <p>Massnahme ÖV-9.4: Optimierung im Raum Meggen-Küssnacht-Rigigemeinden</p> <ul style="list-style-type: none"> Eine Planung im ganzen Gebiet wurde gestartet, wurde jedoch gestoppt, als die SBB die Planung eines neuen Nord-Süd-Bahnkonzepts ankündigte (Stichwort "Gotthardkonzept"). Sobald diese übergeordnete Randbedingung fixiert ist, wird die Busplanung weitergeführt und an das (neue) Bahnangebot angepasst. Ziel ist die bessere Ausrichtung des Busangebots an den Knoten Küssnacht sowie die eine Optimierung des Busangebots zwischen Küssnacht und Rotkreuz sowie Küssnacht und Root. <p>Massnahme ÖV-9.5: Alternative Erschliessung Hergiswil Matt</p> <ul style="list-style-type: none"> Option: neue Buslinie Horw - Hergiswil Matt (im Fall einer Nichtbedienung Hergiswil Matt durch die S-Bahn) Abhängig von Entscheid zum Fahrplan 2014 der Zentralbahn 	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Bauliche Massnahmen: vif</p> <p>Betriebliche Massnahmen und Fahrzeuge: VVL</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>VVL, VBL</p> <p>VBL</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen / Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> Umsetzung der betrieblichen Massnahmen (ohne Infrastrukturbedarf) auf 2014 resp. Fahrplanwechsel Dezember 2013 Erstellung einer neuen Endhaltestelle und Wendeschleufe in Littau Tschuopis 		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Realisierungshorizont Wendeschleufe Tschuopis:</p> <p>Vorprojekt: 2013</p> <p>Baubeginn: 2015</p> <p>Inbetriebnahme: 2015</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5</p> <p><input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:</p>

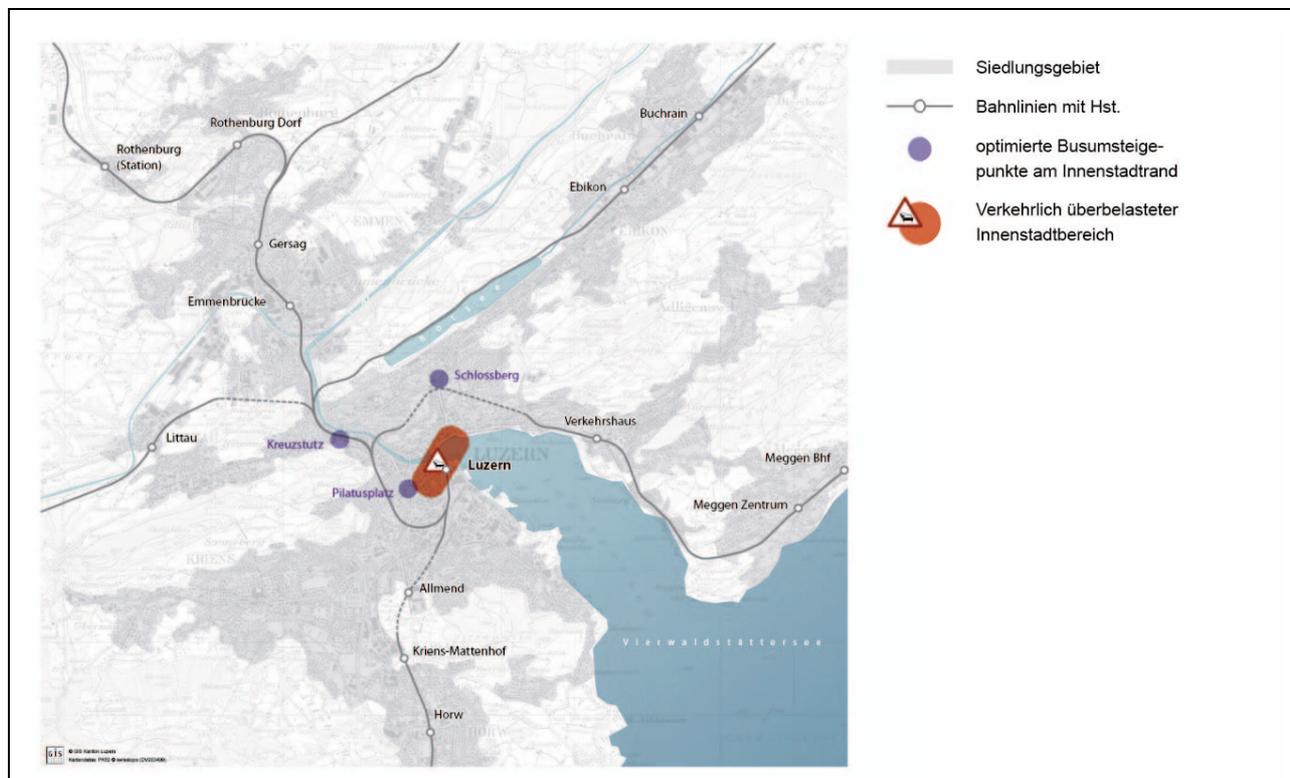
Kosten	
<p>Kosten Wendeschleufe Tschuopis:</p> <p>1 Mio. Fr.</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV7, ÖV8, ÖV10, ÖV11, ÖV13</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Mit den Optimierungen der Buslinien im Agglomerationsgürtel erfolgt eine effiziente und zweckmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes mit dem öV. Die Erreichbarkeit von neuen Siedlungsgebieten wird ebenso verbessert wie die Erreichbarkeit bisher schlecht erschlossener Siedlungsgebiete. Von den Optimierungen ist eine positive Wirkung auf den Modal-Split zu erwarten.</p> <p>WK2: Das öV-System muss mit der Siedlungsentwicklung schritthalten. Mit den Optimierungen erhalten insbesondere bisher schlecht erschlossene Siedlungsgebiete einen öV-Anschluss.</p> <p>WK3: Von der Massnahme ist eine gewisse indirekte Wirkung aufgrund von Verlagerungen im Modal-Split zugunsten des öV zu erwarten.</p> <p>WK4: Insbesondere für die Luftbelastung sind durch die indirekten Wirkungen der Verkehrsverlagerung zum öV positive Effekte zu erwarten.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>- ÖV-Bericht 2011; Verkehrsverbund Luzern 2011</p> <p>- Konzept AggloMobil due; Verkehrsverbund Luzern, 2012</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

ÖV-10

Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Das heutige Busnetz mit Radial- und Durchmesserlinien weist mit dem Bahnhof Luzern einen zentralen, aber entsprechend stark belasteten Verknüpfungspunkt auf. Dazu kommt, dass auf tangentialen Relationen der "Umweg" via Stadtzentrum in Kauf genommen werden muss.

Die ÖV-Umsteigepunkte am Innenstadtrand sind historisch entstanden. Die Anlagen entsprechen meist nicht den Anforderungen an optimale Umsteigepunkte (kurze Umsteigewege, Witterungsschutz, genügend grosse Perrons, usw.). Mit der **Aufwertung** dieser **Umsteigepunkte** am Rand des Agglomerationszentrums Luzern werden folgende Ziele verfolgt:

- Attraktivere Umsteigemöglichkeiten am Rand des Agglomerationszentrums Luzern als Alternative zum Bahnhof Luzern
- Stärkere Vernetzung des Bussystems

Die zu optimierenden Umsteigepunkte liegen "ringförmig" um die Innenstadt und dienen auch als Orientierungspunkte im ÖV-Netz.

Massnahmen:

Massnahme ÖV-10.1: Pilatusplatz

- Aufwertung der Umsteigepunkte Bus - Bus z.B. durch Bau von neuen Haltestellen in beide Richtungen in der heute als Einbahn geführten Obergrundstrasse zwischen Hirschengraben und Pilatusstrasse. Ein solcher Eingriff hat aber auf die Fahrspuren und somit auf die ganze Kreuzung Einfluss und löst ein Grossprojekt aus.
- Zwischen den Linien 2, der neuen 3 sowie den städtischen Linien 9, 12, 18, 31 und auch zu den örtlich nahe gelegenen verbleibenden Regionallinien 61, 72, 50/52 entstehen optimale Umsteigeverhältnisse am Innenstadtrand.

Massnahme ÖV-10.2: Kreuzstutz <ul style="list-style-type: none"> • Angestrebt wird eine Haltestelle für die Linie 12 und die neue Tangentiallinie 18 in der Bernstrasse, der Linie 2 und künftigen Tangentiallinie 3 auf der Baselstrasse (Seite Emmenbrücke). So entstehen klare Halteverhältnisse und kurze Umsteigewege. • Für dieses Konzept ist die Haltestelle der Linie 2 stadteinwärts vor den Kreisel zu verschieben. Dies löst kleinere Strassenanpassungen aus. 	
Massnahme ÖV-10.3: Schlossberg, 2. Etappe <ul style="list-style-type: none"> • siehe Massnahmenblatt ÖV-11.1n 	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Bauliche Massnahmen: vif, Gemeinden	Beteiligte Stellen: VVL, Transportunternehmen

Realisierung Pilatusplatz/Kreuzstutz		
Vorgehen / Meilensteine		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Studie: 2014 Vorprojekt: 2017 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: nach 2019	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

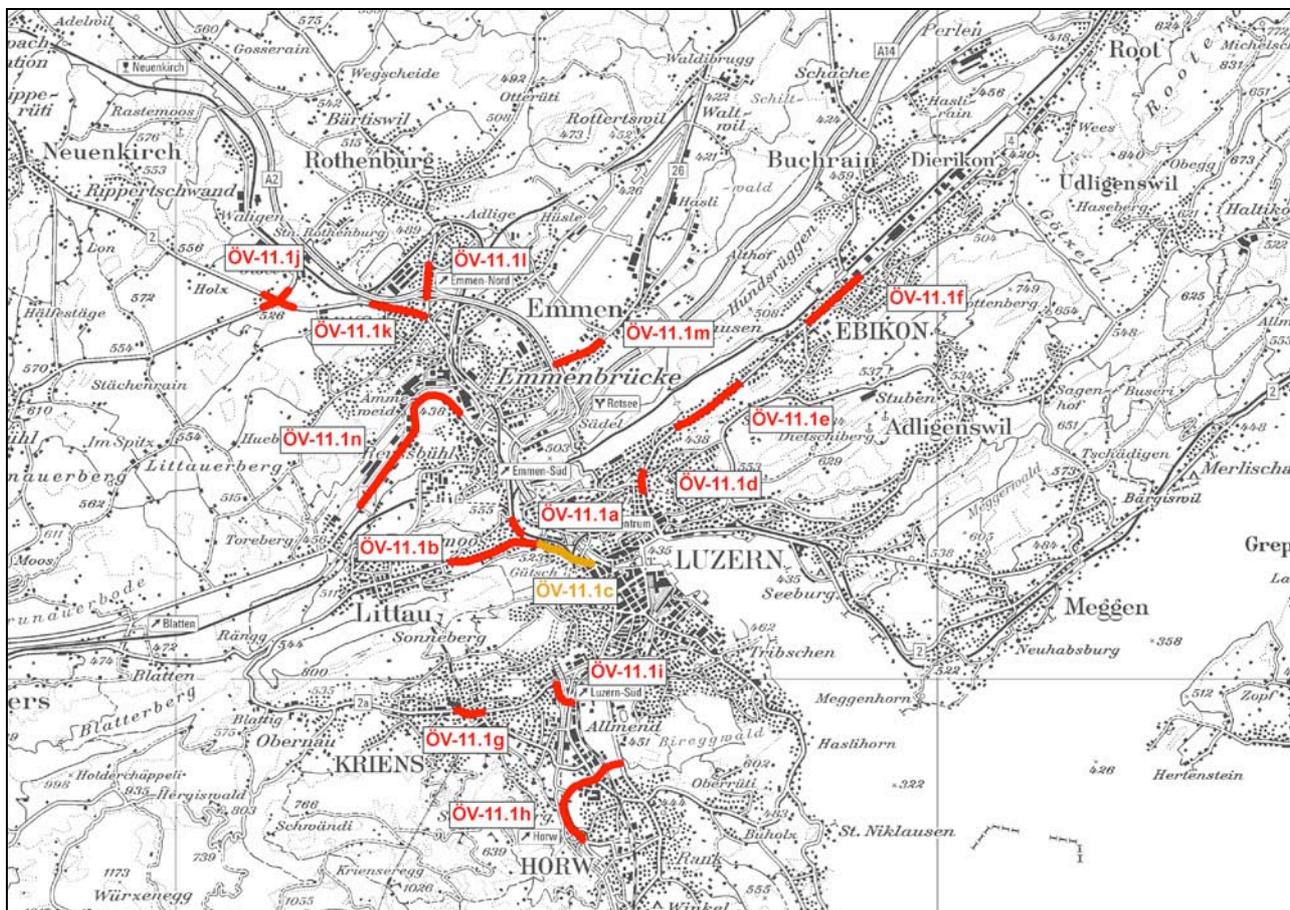
Kosten Pilatusplatz/Kreuzstutz	
Kosten: 4.5 Mio. Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3) Umsetzung Strategie: ÖV8	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

<p>Wirkung</p> <p>WK1: Mit der Einführung von Tangentiallinien (vgl. Massnahme ÖV-8) wird das ÖV-System der Agglomeration stark verbessert. Auf die neuen Linien muss auch mit Aufwertungen von Haltestellen reagiert werden. Dabei stehen die Umsteigepunkte am Kernrand im Vordergrund. Diese sollen entsprechend ihrer höheren verkehrlichen Attraktivität zu komfortablen intermodalen Haltestellen aufgewertet werden. Neben der Umsteigefunktion Bus - Bus soll so auch die Attraktivität für den LV verbessert werden.</p> <p>WK2: Zentrumsnahe Verknüpfungspunkte sind meist historisch gewachsen und sind heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Die Siedlungsentwicklung nach innen erfordert eine Verbesserung dieser Umsteigepunkte, damit der ÖV im dichten Siedlungsraum optimale Produktionsbedingungen hat.</p> <p>WK3: Zentrumsnahe Verknüpfungspunkte werden durch sehr viele Linien bedient. Da sie historisch gewachsen sind, sind Umsteigewege meist nicht optimal. Sie führen z.B. über inzwischen stark befahrene Strassen. Durch die Verbesserung können Umsteigewege und Wartezonen optimaler angelegt und dadurch sicherer gestaltet werden.</p> <p>WK4: Auf die Umwelt hat die Massnahme eine indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Splits. Zudem ist die Massnahme aus Umweltsicht als sehr effizient zu bewerten, da diese in bereits bestehende Strassen integriert werden können.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Die Massnahmen stehen zu einem grossen Teil auch in Zusammenhang mit neuen Tangentiallinien (ÖV-8). Sie sind wünschenswert, jedoch nicht zwingend für die Inbetriebnahme der Massnahmen ÖV-8.</p>	
<p>Sonstiges</p>	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Bericht 2011; Verkehrsverbund Luzern 2011 - Konzept AggloMobil due; Verkehrsverbund Luzern, 2012 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>	

ÖV-11.1

Buspriorisierung auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Bus als Verkehrsmittel mit hoher Leistungsfähigkeit wird im Strassenraum so geführt, dass er vom Individualverkehr möglichst wenig behindert wird. Ziel ist eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Busverkehrs. Die Fahrplanzuverlässigkeit ist dabei von besonderer Bedeutung, insbesondere für Umsteiger – z.B. auf die Bahn. Die Angebotsverbesserungen entfalten ihre volle Wirksamkeit nur dann, wenn die Busse bei Verkehrsüberlastungen während der Hauptverkehrszeiten ihren Fahrplan trotzdem einhalten können. Heute müssen wegen der längeren Fahrzeiten am Abend zusätzliche Busse eingesetzt werden, was erhebliche und wiederkehrende Kosten verursacht.

Massnahmen:

- ÖV-11.1a K13: Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, Busspur, Radverkehrsanlage**
 Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 115, nach 2018 (AP 1G: M18.2a3)
- ÖV-11.1b K33a: Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof, Busförderung, Radverkehrsanlage**
 Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 137, nach 2018
- ÖV-11.1c K13: Luzern, Kreuzstutz – Kasernenplatz, Busspur, Radverkehrsanlage**
 Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 80, 2015 – 2018
- ÖV-11.1d K17: Luzern, Schlossberg, Förderung öffentlicher Verkehr**
 Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 91, 2015 – 2018 (AP 1G: M5.1b)
- ÖV-11.1e K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid, flankierende Massnahmen Zubringer Rental**
 Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 131, nach 2018 (AP 1G: M18.2b1)

<p>ÖV-11.1f K17: Ebikon, Knoten Schösslistrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 92, 2015 – 2018 (AP 1G: M18.2b3) Ebikon, Einmündung Schösslistrasse – Einmündung Weichenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung Strassenraum, Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 93, 2015 – 2018 (AP 1G: M18.2b3)</p>	
<p>ÖV-11.1g K4: Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Busspur, Radverkehrsanlage Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 68, 2015 – 2018 (AP 1G: M18.2c3)</p>	
<p>ÖV-11.1h K19: Kriens, Schlund, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Lichtsignalanlage, Verkehrsmanagement Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 46, 2015 – 2018 (AP 1G: M18.2d)</p>	
<p>ÖV-11.1i K4b: Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Förderung öffentlicher Verkehr Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 67, 2015 – 2018. Anpassung Massnahme auf definitives Angebotskonzept Bus.</p>	
<p>ÖV-11.1j K12/13/15a: Emmen, Knoten Lohrensage, Förderung öffentlicher Verkehr Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 76, 2015 – 2018</p>	
<p>ÖV-11.1k K13: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Einmündung Weiherstrasse, Förderung öffentlicher Verkehr, Radverkehrsanlage Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 85, 2015 – 2018</p>	
<p>ÖV-11.1l K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen-Nord – Kreisel Bösfeld, Förderung öffentlicher Verkehr und Radverkehrsanlage Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 122, nach 2018</p>	
<p>ÖV-11.1m K16: Emmen, Emmen – Knoten Meierhöfli, Erstellen Busspur Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 89, 2015 – 2018</p>	
<p>ÖV-11.1n K10: Emmen, Seetalplatz – Kreisel Hornbach, Erstellen Busspur, nach 2018</p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: vif</p>	<p>Beteiligte Stellen: Gemeinden</p>

Realisierung
<p>Vorgehen / Meilensteine: Gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern beschliesst der Kantonsrat des Kantons Luzern mindestens alle 4 Jahre ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen (BP). Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben auf Kantonsstrassen, die in einer Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das aktuelle Bauprogramm 2011 – 2014 wurde vom Kantonsrat am 8. November 2010 beschlossen. Nachfolgend ist der Stand der Planung und der Zeitpunkt der Realisierung gemäss Bauprogramm 2011 – 2014 für die Kantonsstrassen dargestellt.</p>
<p>ÖV-11.1a (BP 115) Vorprojekt vorhanden, Realisierung nach 2018</p>
<p>ÖV-11.1b (BP 137) Vorprojekt vorhanden, Realisierung nach 2018</p>
<p>ÖV-11.1c (BP 80) Projektstudie vorhanden, Vorprojekt in Bearbeitung, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018</p>
<p>ÖV-11.1d (BP 91) Vorprojekt in Bearbeitung, Realisierung ab Programmperiode 2015 -2018</p>
<p>ÖV-11.1e (BP 131) Betriebs- und Gestaltungsstudie vorhanden, Vorprojekt ab 2015, Realisierung nach 2018</p>
<p>ÖV-11.1f (BP 92+93) Betriebs- und Gestaltungsstudie vorhanden, Vorprojekt ab 2013, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018</p>
<p>ÖV-11.1g (BP 68) Planungsstudie vorhanden, Vorprojekt ab 2013, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018</p>
<p>ÖV-11.1h (BP 46) Planungsstudie in Bearbeitung, Vorprojekt ab 2013, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018</p>
<p>ÖV-11.1i (BP 67) Planungsstudie vorhanden, Vorprojekt ab 2013, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018. (in Koordination mit Massnahme ÖV-11.2d)</p>

ÖV-11.1j (BP 76)	Vorprojekt vorhanden, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018
ÖV-11.1k (BP 85)	Vorprojekt vorhanden, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018
ÖV-11.1l (BP 122)	Vorprojekt vorhanden, Realisierung nach 2018
ÖV-11.1m (BP 89)	Vorprojekt vorhanden, Realisierung ab Programmperiode 2015 - 2018
ÖV-11.1n	Konzept vorhanden (AggloMobil), Realisierung nach 2018

Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Siehe Vorgehen / Meilensteine	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
---	---	--

Kosten		
Kosten: ÖV-11.1a (BP 115) 7 Mio. Franken B ÖV-11.1b (BP 137) 5 Mio. Franken B ÖV-11.1c (BP 80) 4 Mio. Franken A ÖV-11.1d (BP 91) 3 Mio. Franken A ÖV-11.1e (BP 131) 3 Mio. Franken B ÖV-11.1f (BP 92+93) 10 Mio. Franken A ÖV-11.1g (BP 68) 4 Mio. Franken A ÖV-11.1h (BP 46) 8 Mio. Franken A ÖV-11.1i (BP 67) 5 Mio. Franken A ÖV-11.1j (BP 76) 2 Mio. Franken A ÖV-11.1k (BP 85) 5 Mio. Franken A ÖV-11.1l (BP 122) 7 Mio. Franken B ÖV-11.1m (BP 89) 2 Mio. Franken A ÖV-11.1n 5 Mio. Franken B Total 70 Mio. Franken (+/- 30%) Die Massnahmen werden vollständig dem hauptsächlich profitierenden ÖV angerechnet, auch wenn die anderen Verkehrsträger ebenfalls vom Projekt profitieren.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV Unterstützung Zukunftsbild: Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern (2) Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3) Umsetzung Strategie: ÖV7, ÖV8, ÖV10, ÖV11, ÖV13	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

<p>Wirkung</p> <p>WK1: Dank der Massnahmen kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.</p> <p>WK2: Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.</p> <p>WK3: Die Massnahme bringt eigene Fahrspuren für den Bus. Durch diese Massnahmen und den gleichzeitigen Ausbau der Radverkehrsanlagen resultiert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute, wo sich der MIV, der strassengebundene ÖV sowie die Velofahrenden die Fahrspuren teilen.</p> <p>WK4: Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Langsamverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Hinreichende Wirkung</p>
--	---

<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahme MIV-2 Spange Nord - Massnahmenpaket «ÖV-6 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn» - Massnahmenpaket «ÖV-7 Kapazitätserweiterung des Bussystems (ev. Ausbau Infrastruktur Fahrleitungen)» - Massnahmenpaket «ÖV-8 Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien» - Massnahmenpaket «ÖV-9 Optimierung des Bussystems» - Abhängigkeit ÖV-11.1i – ÖV-11.2d - Das Massnahmenpaket enthält in verschiedenen Projekten auch Massnahmen zu Gunsten des Radverkehrs.
--

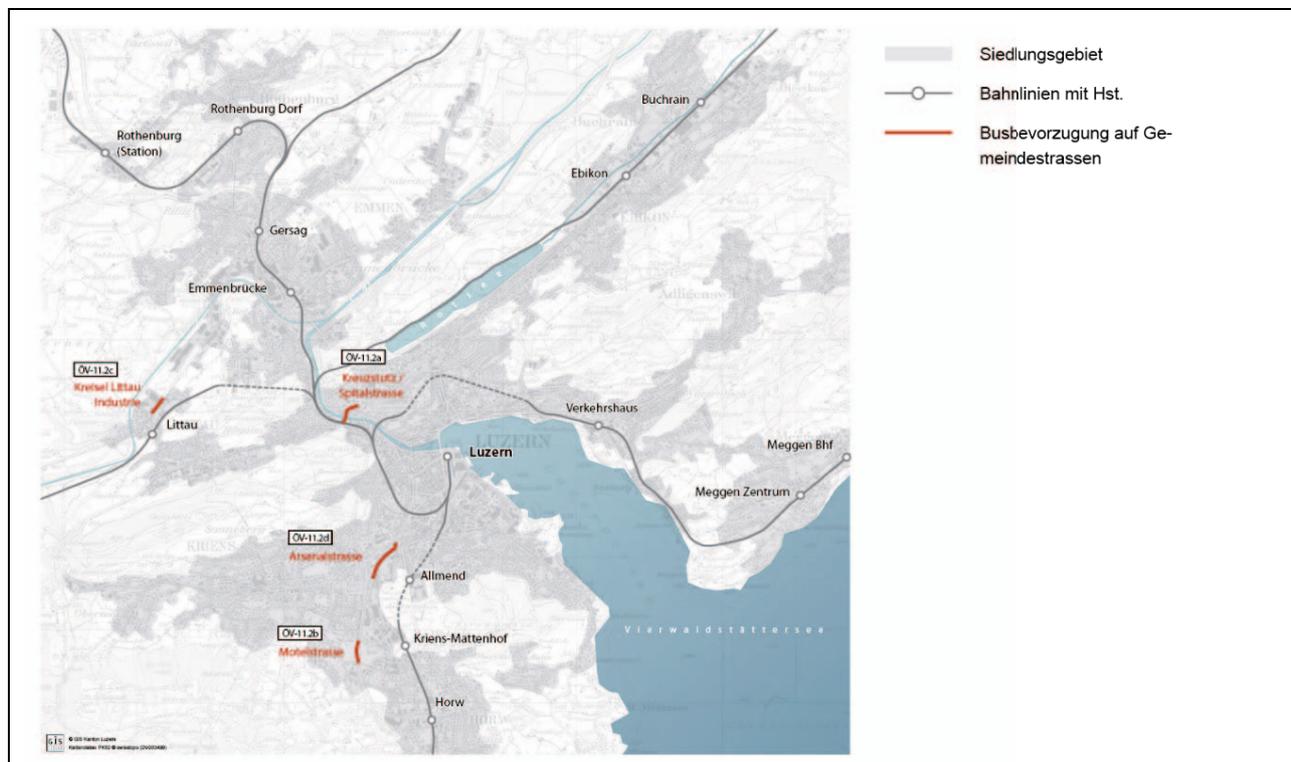
Sonstiges

<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt K13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg - Div. Variantenstudien und Vorprojekte siehe Realisierung
--

<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>In der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Luzern 1. Generation sind die nachfolgenden Projekte mit Priorität A aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1061.021, 18.2a2, K13: Luzern, Kasernenplatz-Emmen Seetalplatz - 1061.022, 18.2a4, K13: Emmen, Seetalplatz-Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz-Bösfeld - 1061.023, 18.2b2, K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.)-Schlösslistrasse (exkl.) - 1061.024, 18.2c2, K4: Kriens, Grosshof-Kupferhammer - 1061.025, 18.2c4, K4: Kriens, Zentrum (exkl.)-Einmündung Hergiswaldstrasse - 1061.026, 18.2e, K32: Luzern, Allmend
--

ÖV-11.2

Buspriorisierung auf Gemeindestrassen



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

An verschiedenen Orten in der Agglomeration steht der strassengebundene öV gemeinsam mit dem MIV im Stau. Die am stärksten betroffenen Streckenabschnitte müssen mit Busbevorzugungsmassnahmen saniert werden.

Die Ziele sind die Gewährleistung von:

- schnellen ÖV-Verbindungen
- einem stabilen Fahrplan
- sicheren Anschlüssen

Massnahme:

Massnahme ÖV-11.2a: Luzern, Spitalstrasse - Kreuzstutz

- Die Zufahrt vom Kantonsspital zum Kreisel Kreuzstutz ist regelmässig überlastet. Je nach Verkehrszustand verlieren die Linien 18 und 19 Zeit, was deren Zuverlässigkeit senkt. Auf der St. Karlibrücke ist eine Busspur eingerichtet, welche aber schlecht funktioniert. Die Situation ist innerhalb des bestehenden Strassenraums zu verbessern, da künftig die ÖV-Frequenz zunimmt (Spitalstrasse bis Kreuzstutz: Modifizierte Tangentiallinie 18, Linie 19 mit total 12 Kurspaare/h)

Massnahme ÖV-11.2b: Kriens, Motelstrasse

- Die mit Massnahmenblatt öV-8.4 direkter geführte Linie 16 könnte über die heute als Einbahn geführte Motelstrasse das Zentrum Kriens noch direkter mit dem Bahnhof Horw (S-Bahn nach Ob- und Nidwalden resp. Luzern) und dem neuen Bushub verbinden.
- Dazu müsste der öV die Motelstrasse auch gegen die Einbahnrichtung befahren. Angedacht ist eine Lichtsignalanlage, welche dieses Manöver ermöglicht.

Massnahme ÖV-11.2c: Luzern, Kreisel Littau Industrie (Hornbach)

- Bei hohem Einkaufsverkehrsaufkommen ist der Kreisel Hornbach regelmässig überlastet. Die Buslinie 45 verliert Zeit und riskiert, Anschlüsse im Bahnhof Littau zu verpassen. Mit geeigneten Massnahmen ist die Situation zu verbessern.

Massnahme ÖV-11.2d: Kriens, Arsenalstrasse	
<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 31 fährt heute im Bereich Arsenalstrasse via Eichwilstrasse, Autobahnanschluss Luzern-Kriens zum Eichhof. Unter ÖV-11.1i ist aus dem genehmigten Strassenbauprogramm eine Massnahme definiert, den öffentlichen Verkehr im Bereich der Autobahnein- und ausfahrt zu priorisieren. Direkter wäre die Fahrt via Arsenalstrasse, wo noch ein zusätzlicher Halt möglich wäre. Dieser wäre im Zusammenhang mit der Umgestaltung des heutigen Zentralbahntrassees zur Langsamverkehrsachse ideal gelegen. Im Rahmen dieser Massnahme müssten die beiden Lichtsignalanlagen beim Eichhof und der Eichwilstrasse auf die geänderte ÖV-Führung angepasst werden. 	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Bauliche Massnahmen: Gemeinden	Beteiligte Stellen: vif, VVL, Transportunternehmen

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine 1. Etappe 1: Spitalstrasse-Kreuzstutz und Motelstrasse Kriens 2. Etappe 2: Kreisel Littau Industrie (Hornbach) und Arsenalstrasse		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont 1. Etappe: Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2018 Inbetriebnahme: 2018	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrumente
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont 2. Etappe: Studie: 2013 Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2021	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrumente

Kosten	
Kosten: 1. Etappe: 3 Mio. Fr. 2. Etappe: 3 Mio. Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

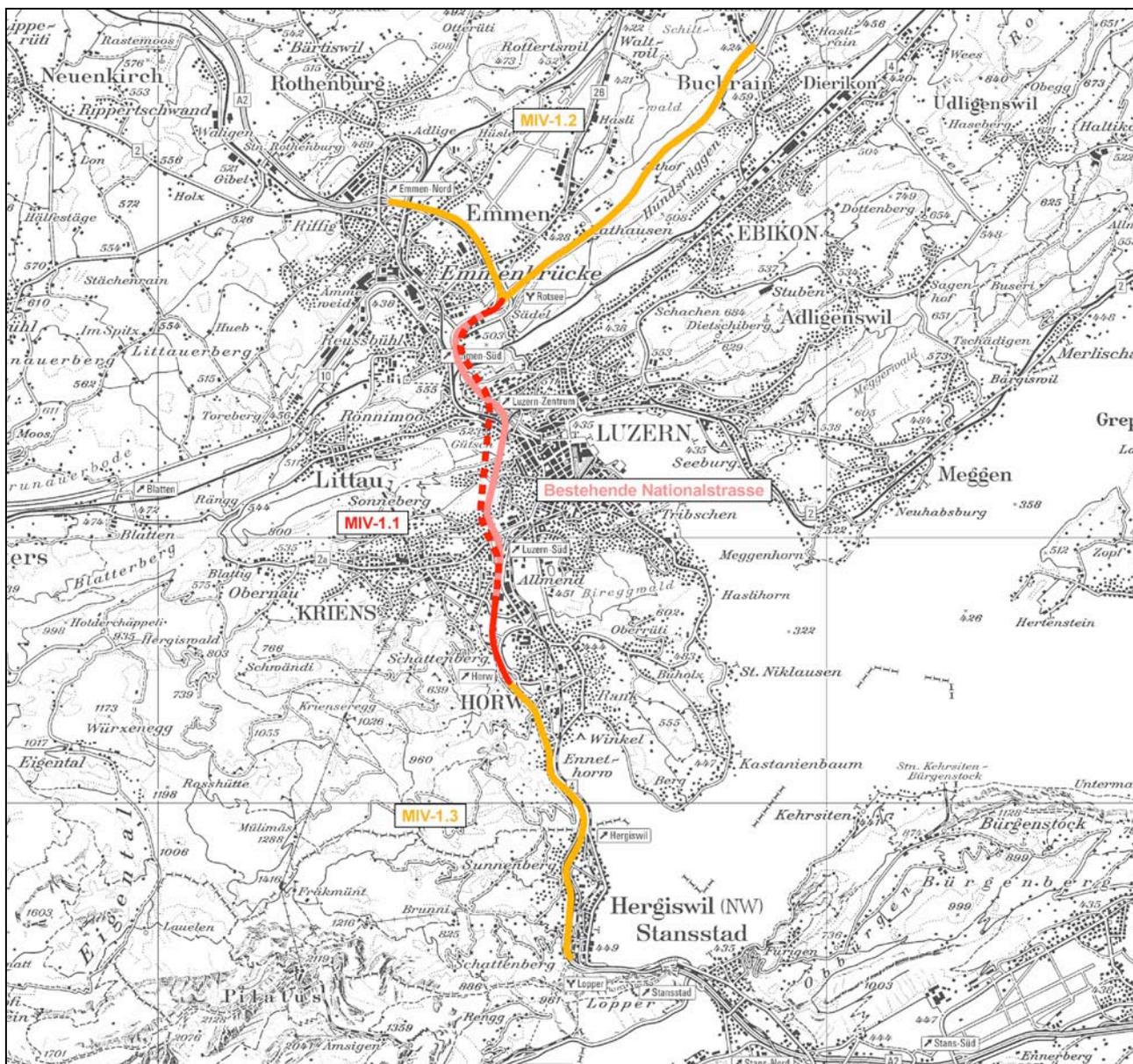
Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV8, ÖV10</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Mit den Busbevorzugungsmassnahmen wird der ÖV gegenüber dem MIV auf kritischen Streckenabschnitten priorisiert. Der ÖV profitiert durch die Priorisierung stark von den vermiedenen Fahrzeitverlusten und der hohen Anschlussicherheit.</p> <p>WK2: Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.</p> <p>WK3: Die Massnahme bringt eigene Fahrspuren für den Bus. Durch diese Massnahmen resultiert eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auf die Umwelt hat die Massnahme eine indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Splits.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>– Abhängigkeit ÖV-11.1i – ÖV-11.2d</p>	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>- ÖV-Bericht 2011</p> <p>- Konzept AggloMobil due 2012</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

MIV-1 (Übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes)

Gesamtsystem Bypass Luzern



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Vor Luzern treffen bei der Verzweigung Rotsee die Verkehrsströme der nationalen Nord-Süd-Achse A2 sowie der A14 von Zürich–Zug zusammen und überlagern sich auf der Stadtdurchfahrt mit dem regionalen und lokalen Ziel- und Quellverkehr. Die dadurch verursachte Verkehrsbelastung führt bereits heute zu Überlastungen. Diese behindern sowohl den Regionalverkehr wie auch den nationalen Durchgangsverkehr. Mit der zu erwartenden Verkehrszunahme wird sich die Situation verschärfen. Um diesem Engpass zu begegnen, wurde eine grosse Anzahl von Lösungsvarianten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit hin untersucht. Aufgrund der umfangreichen Untersuchungen wird das Gesamtsystem «Bypass Luzern» mit 2x2 Röhren sowie den Ergänzungen im Norden und im Süden als beste Lösung beurteilt. Mit der Massnahme wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes beseitigt. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden. Die Verkehrsentlastung im Zentrum wird durch eine Reduktion der MIV-Verkehrsmenge erreicht. Dadurch wird eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des Bus- und Langsamverkehrssystems möglich.

Der Kanton Luzern setzt sich im Rahmen des Programms zur Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassen-netz beim Bund für die weitere Planung und Projektierung des Gesamtsystems Bypass Luzern ein. Sie ist als Mass-nahme M2-1 im kantonalen Richtplan 2009 verankert.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat 2011 das generelle Projekt für den Bypass Luzern ausgelöst. Dies bedeu-tet, dass der Bypass Luzern bis zur Fortschreibung des Programms "Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassen-netz" im Jahr 2013 planerisch vertieft (Stufe generelle Projekt) und neu beurteilt wird. Gleichzeitig erarbeitet der Kan-ton Luzern ein Vorprojekt zur Spange Nord (MIV-2).

Massnahmen:

- MIV-1.1 Bypass (Doppelspurtunnel A2)**
 Zwei rund 4,3 Kilometer lange neue Doppelspurtunnels bilden das Kern- und Hauptelement des Gesamt-systems «Bypass Luzern». Sie führen von der Verzweigung Rotsee (A2/A14) im Norden direkt bis zur Vor-zone des Tunnels Schlund (Kriens) im Süden. Die beiden Tunnels leiten den Durchgangsverkehr an den heutigen Anschlüssen Luzern-Zentrum und Luzern-Kriens vorbei. Die heutige Autobahn mit den Tunneln Reussport und Sonnenberg wird umfunktioniert und dient als Zubringer und ermöglicht den Anschluss der Spange Nord im Lochhof.
- MIV-1.2 Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord**
 Die A14 wird zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Buchrain in beiden Richtungen auf je drei Spuren ausgebaut. Dies bedingt eine Verbreiterung des Trassees bzw. beim Tunnel Rathausen den Bau einer 3. Röhre. Die A2 wird ab der Verzweigung Rotsee bis zum Anschluss Emmen Nord ebenfalls auf je drei Spuren ausgebaut.
- MIV-1.3 Ausbau 3. Spur Hergiswil – Horw**
 Verkehrstechnische Sanierung mit Erweiterung der nordwärts führenden Standspur der A2 im Abschnitt Verzweigung Lopper (A2/A8) bis Hergiswil Matt zu einer 3. Fahrspur. Als langfristige Option ist zwischen Matt und Horw der Ausbau der nordwärts führenden Fahrbahn auf drei Fahrspuren geplant.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

Bund

Beteiligte Stellen:

Kantone Luzern und Nidwalden, Gemeinden

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

– Generelles Projekt in Bearbeitung (ASTRA), gestützt auf Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe
- dringlich, so rasch als möglich

Realisierungshorizont

Vorprojekt: 2013
 Baubeginn: gemäss PEB (Progr.botschaft Engpassbeseitig.)
 Inbetriebnahme: *noch offen*

Koordinationsstand:

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: M2 KA: M2-1
 - nein > Verankerung in:

Kosten

Kosten:

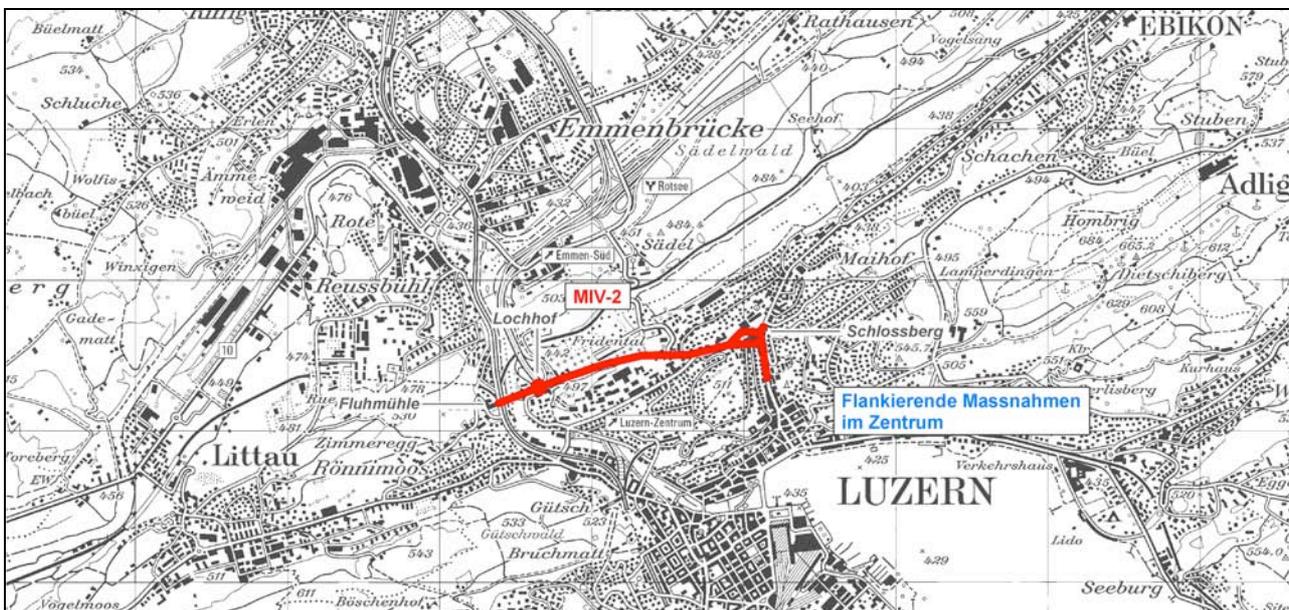
ca. 2.0 Mia. Franken (eine präzisere Kostenschätzung wird im Rahmen des Generellen Projekts vorliegen)

An Finanzierung beteiligt:

- Bund (Nationalstrasse)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere:

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild 1: Erreichbarkeit der Agglomeration insgesamt</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV1, MIV2, ÖV8</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Mit der Massnahme wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes beseitigt. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden. Die Verkehrsentlastung im Zentrum wird durch eine Reduktion der MIV-Verkehrsmenge erreicht. Dadurch wird eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des Bus- und Langsamverkehrssystems möglich. Unter anderem ermöglicht es den Ausbau des Busverkehrs Luzern - Kriens durch Entlastung der Obergrund- und Pilatusstrasse. Mit der Entlastung der Kernagglomeration und der Buspriorisierung kann die Qualität im öV gesteigert werden, indem die Zuverlässigkeit verbessert und die Reisezeit verringert wird. Um einen stabilen Busfahrplan zu gewährleisten sind flankierende Massnahmen, wie z.B. Pfortner- und Dosierungsanlagen vorgesehen. Um die Infrastruktur den Bedürfnissen entsprechend zu optimieren, wird ein Verkehrsmanagementsystem eingeführt. Die Erreichbarkeit des Zentrums wird verbessert und dauerhaft sichergestellt. Die Qualität im Fuss- und Veloverkehr wird durch flankierende Massnahmen, wie z.B. Velostreifen und Begegnungszonen, verbessert.</p> <p>WK2: Die Reduktion der MIV-Verkehrsmenge im Zentrum hat zur Folge, dass sich die Lebensqualität im Zentrum erhöht und ermöglicht eine Konzentration der Aktivitäten im Siedlungsschwerpunkt. Die Trennwirkung im Zentrum wird durch die Reduktion der MIV-Verkehrsmenge vermindert und es können zusätzliche Flächen für den Bus und Langsamverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Lebensqualität wird im Zentrum erhöht.</p> <p>WK3: Durch die Reduktion der MIV-Verkehrsmenge im Zentrum können für den Bus und den Langsamverkehr zusätzliche Flächen ausgeschieden werden. Somit kann die Infrastruktur sicher gestaltet werden, wodurch die Unfallhäufigkeit im Zentrum reduziert und die Sicherheit erhöht wird. Die Anzahl der Sachschäden, Verletzten und Tote pro Jahr nimmt ab.</p> <p>WK4: Mit der Reduktion der Stausituationen auf den Autobahnen A2 und A14 sowie der MIV-Verkehrsmenge im Zentrum vermindert sich die Lärm- und Luftbelastung im Vergleich zum Referenzzustand.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: Bedeutende Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahme «MIV-2 Spange Nord, Fluhmühle – Lochhof – Schlossberg» 	
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - www.bypass.lu.ch - Agglomerationsprogramm Nidwalden / Stans 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nr. AP 1G: M 4 	

MIV-2
Spange Nord, Fluhmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg



Massnahmenbeschreibung	
Ausgangslage / Zielsetzung: Die Spange Nord ist Teil des Luzerner Verkehrskonzepts zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr. Sie kann frühestens zusammen mit dem Bypass realisiert werden. Der Durchgangsverkehr soll um den Stadtkern herum über die Autobahn geführt werden. Die Spange dient der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum. Sie ermöglicht Verbesserungen für den Langsamverkehr und das Busverkehrssystem.	
Massnahme: MIV-2 Luzern, Spange Nord, Fluhmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 136, nach 2018 Die Planung Vorprojekt wurde 2011 ausgelöst: Neuer bzw. ergänzter Anschluss Lochhof mit Reussbrücke und Verbindung zum Gebiet Fluhmühle; Verbindung Richtung Friedentalstrasse / Schlossberg mit neuem Tunnel sowie Strassenausbau. Das Projekt wird mit flankierenden Massnahmen ergänzt. Diese sind zurzeit noch offen.	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: vif	Beteiligte Stellen: Bund, Gemeinden

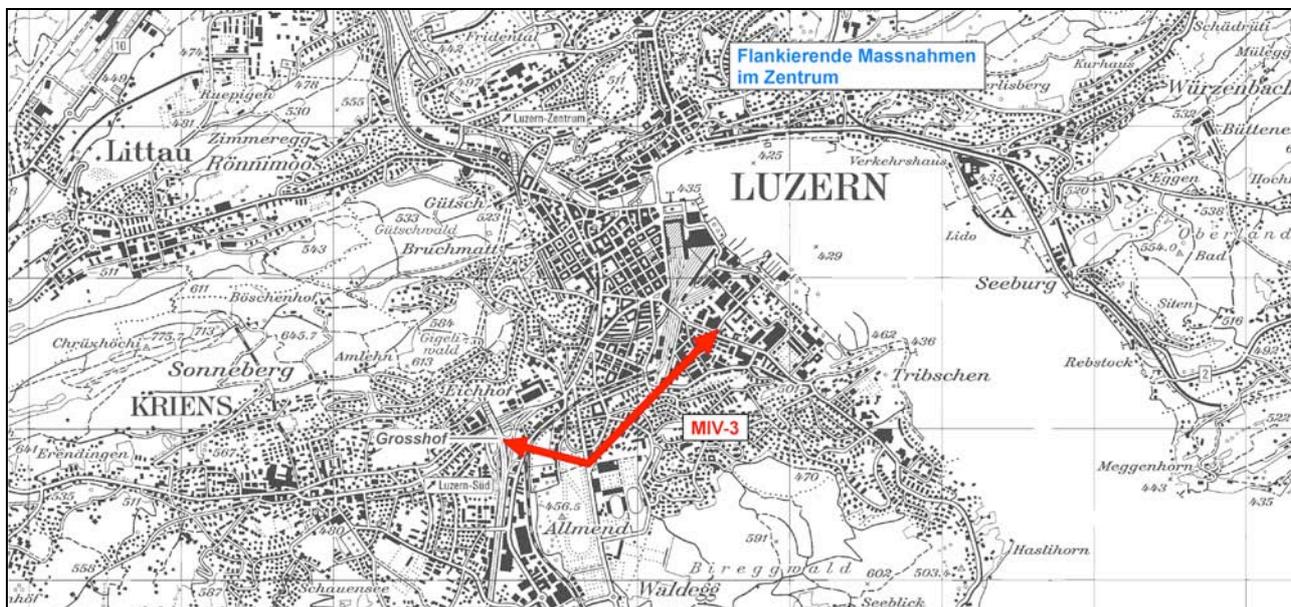
Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine:		
– Variantenstudium, Vorprojekt in Bearbeitung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: 2013 Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M3 KA: M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: ca. 90 Mio. Franken (+/- 50%) (Variantenstudium)	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild 2: Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern Umsetzung Strategie: MIV4, ÖV8	Qualitative Bewertung: <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Dank der Massnahme wird der Verkehr um das Stadtzentrum geführt. Mit ergänzenden flankierenden Massnahmen wird die Verkehrsbelastung im Zentrum reduziert. Diese Verkehrsentlastung ist die Voraussetzung für Verbesserungen zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs im Zentrum. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr wird gefördert. Mit den Spangen Nord und Süd erhält das Gesamtsystem Bypass die optimale Wirkung. Die Anschlussfunktionalität der Autobahn wird erhöht und die wichtige Redundanz des Systems im Falle von Störungen wird gewährleistet. WK2: Durch die Massnahme kann die Qualität der Verkehrssysteme im Zentrum langfristig gewährleistet werden. Eine weitere Entwicklung und Verdichtung der Agglomeration ist möglich. WK3: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Im Zentrumsbereich können die Anlagen für den Langsamverkehr verbessert werden. Der MIV wird zur optimalen Verkehrstrennung direkt auf die Stadtautobahn geführt.	Bewertung der Wirkung WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Bedeutende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung

<p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs um das Stadtzentrum werden die gefahrenen Kilometer des MIV insgesamt zunehmen, insbesondere entlang der Spange. Dem stehen bedeutende Entlastungen bezüglich Lärm und Luftemissionen im Stadtzentrum gegenüber. Die Stausituationen werden sich stark reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist mässig, sollen doch in erster Linie bestehende Strassen ausgebaut sowie Teilbereiche untertunnelt werden.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Die Spange Nord kann nur zusammen mit dem Bypass Luzern vollständig realisiert werden. Mit den Spangen Nord und Süd erhält das Gesamtsystem die optimale Wirkung (Anschlussfunktionalität, Redundanz).</p> <p>Buspriorisierungsmassnahme ÖV-11.1d</p>	
<p>Sonstiges</p>	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Variantenstudium Spange Nord	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">– Nr. AP 1G: M 5.3	

MIV-3
Spange Süd mit Anschluss Grosshof



Massnahmenbeschreibung	
Ausgangslage / Zielsetzung: Die Spange Süd ist Teil des Luzerner Verkehrskonzepts zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr und verbindet die Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof, Tribtschenquartier und Allmend mit dem Autobahnanschluss Luzern Süd. Sie kann frühestens zusammen mit dem Bypass realisiert werden. Der Durchgangsverkehr soll um den Stadtkern herum über die Autobahn geführt werden. Die Spange dient der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum und in den Wohngebieten Luzern Süd. Sie ermöglicht Verbesserungen für den Langsamverkehr und das Busverkehrssystem. Insbesondere schafft sie freie Kapazitäten auf der Obergrundstrasse, welche für die Leistungssteigerung der überlasteten Trolleybuslinie 1 benötigt werden. Mit Massnahmen wie Busspuren und Busbevorzugungsmassnahmen entlang der VBL-Linie 1 soll der reibungslose Busbetrieb auch langfristig sichergestellt werden. Mit der Spange Süd können zudem die Wohngebiete in den angrenzenden Gebieten verkehrsbereitert werden.	
Massnahme: MIV-3 Luzern, Spange Süd mit Anschluss Grosshof Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 112, Luzern, Spange Süd, nach 2022 Ab dem Autobahnanschluss Luzern Süd (Grosshof) erschliesst eine neue, zweispurige und meist unterirdische Strasse die Gebiete Tribtschen und Bahnhof. Das Projekt wird mit flankierenden Massnahmen ergänzt. Diese sind zurzeit noch offen.	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
Zuständigkeiten	
Federführung: vif	Beteiligte Stellen: Gemeinden

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine		
– Variantenstudium Sommer 2008		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: ab 2018 Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M3 KA: M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: ca. 250 Mio. Fr. (+/- 50%) (Variantenstudium)	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Luzern <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild 2: Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern Umsetzung Strategie: MIV4, ÖV8	Qualitative Bewertung: <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Dank der Massnahme wird der Verkehr um das Stadtzentrum geführt. Mit ergänzenden flankierenden Massnahmen wird die Verkehrsbelastung im Zentrum reduziert. Diese Verkehrsentlastung ist die Voraussetzung für Verbesserungen zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs im Zentrum. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr wird gefördert. Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribtschen kann stark verbessert werden. Mit den Spangen Nord und Süd erhält das Gesamtsystem Bypass die optimale Wirkung. WK2: Die Standortattraktivität im Raum Tribtschen (Arbeiten: ESP Luzern Bahnhof, Wohnen: Tribtschenstadt) kann erhöht werden. Weiter kann die Lebensqualität im Stadtzentrum und in den Wohngebieten von Luzern Süd durch Reduktion der MIV-Verkehrsmenge erhöht werden. WK3: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Im Zentrumsbereich können die Anlagen für den Langsamverkehr verbessert werden. Der MIV wird zur optimalen Verkehrstrennung direkt auf die Stadtautobahn geführt.	Bewertung der Wirkung WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Bedeutende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung

<p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs um das Stadtzentrum werden die gefahrenen Kilometer des MIV insgesamt zunehmen. Das Gebiet Luzern Süd wird durch die Spange Süd aufgrund der unterirdischen Linienführung von Lärm und Luftschadstoffen stark entlastet. Die Stausituationen werden sich stark reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist gering (unterirdische Linienführung).</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">– Massnahmenpaket «MIV-1 Gesamtsystem Bypass Luzern»– Massnahme «MIV-2 Spange Nord Fluhmühle – Lochhof – Schlossberg»– Die Realisierung des Bypasses Luzern ist Voraussetzung für die Spange Süd. Mit den Spangen Nord und Süd erhält das Gesamtsystem die optimale Wirkung.	
<p>Sonstiges</p>	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Variantenstudium Spange Süd	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">– Nr. AP 1G: M 6.1	

MIV-4

Luzern, Obergrundstrasse - Bundesstrasse



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Strassenabschnitt Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz ist überlastet. Die wichtige Trolleybuslinie 1 Kriens-Luzern wird behindert. Ziel der Massnahme ist insbesondere eine Optimierung der Leistungsfähigkeit mit Verbesserungen für den Bus und Radfahrende und die bessere Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribtschenquartier. Mit der Massnahme können zudem die angrenzenden Wohngebiete vom Verkehr entlastet werden.

Massnahme:

MIV-4 Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse

Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, optimieren Gesamtverkehrssystem

Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 111, nach 2018

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

vif

Beteiligte Stellen:

Stadt Luzern

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: – Variantenstudium Sommer 2008 – Vorprojekt		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: ab 2015 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

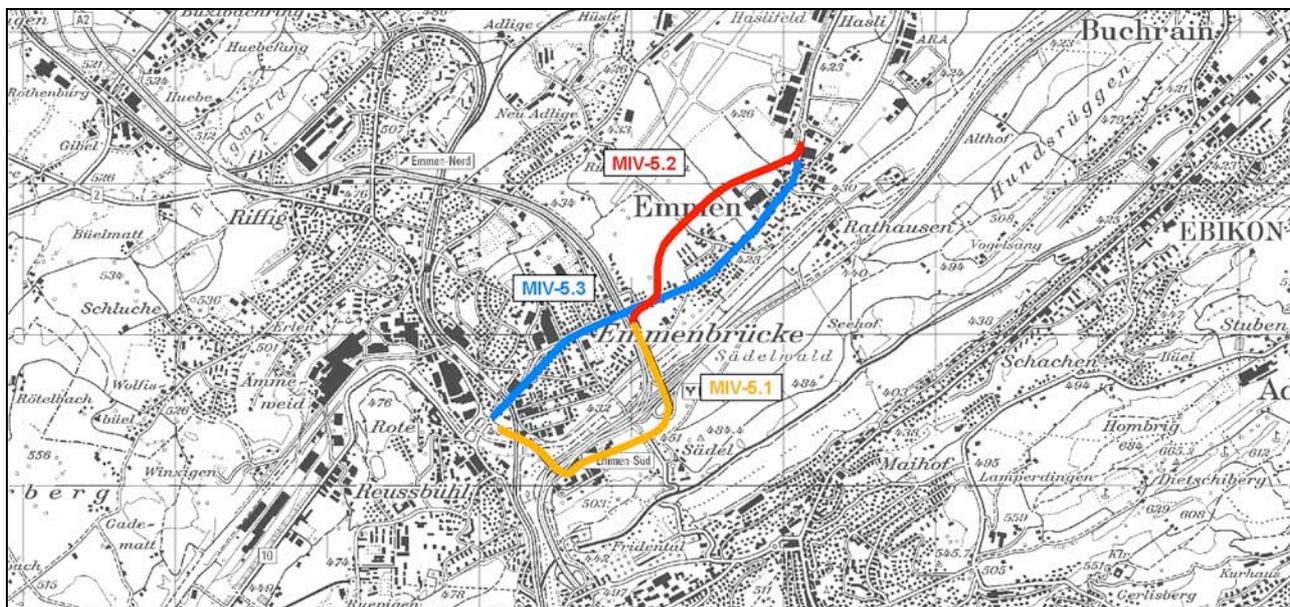
Kosten	
Kosten: ca. 26 Mio. Franken inkl. Anpassungen Tribschenstrasse	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Luzern <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild 2: Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern Umsetzung Strategie: MIV4, ÖV8	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribschen wird verbessert. WK2: Die Standortattraktivität im Raum Tribschen (Arbeiten: ESP Luzern Bahnhof, Wohnen: Tribschenstadt) kann verbessert werden. WK3: Die Massnahme zu Gunsten des Langsamverkehrs bringt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. WK4: Die Belastung der Gebiete entlang der Massnahme bleibt. Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Gebiete Bahnhof und Tribschen entsteht aber eine Entlastung bezüglich Lärm und Luftemissionen in den angrenzenden Gebieten (Reduktion Schleichverkehr). Die Stausituationen werden sich reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist mässig, wird doch eine bestehende Strasse ausgebaut.	Bewertung der Wirkung WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – Variantenstudium Sommer 2008
Bemerkungen / Hinweise: –

MIV-5

Umfahrung Emmen, Seetalstrasse



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Mit den beiden Umfahrungen soll die Seetalstrasse auf den Abschnitten Seetalplatz-Meierhöfli und Dorf Emmen der Durchgangsverkehr um die Siedlungsgebiete geleitet werden. Das Dorf Emmen wird mit einer neuen zweispurigen Strasse auf der Seite des Flugplatzes umfahren. Zudem wird der Durchgangsverkehr östlich der Autobahn über die Reusseggstrasse zum Seetalplatz geführt.

Dank dem Wegfall des Durchgangsverkehrs wird die Siedlungsqualität von Emmen markant aufgewertet und der öffentliche Busverkehr profitiert von den wegfallenden Behinderungen. Das Busangebot muss wegen des wachsenden Arbeitsplatzgebietes ausgebaut werden.

Massnahmen:

- MIV-5.1** Umfahrung Meierhöfli
- MIV-5.2** Umfahrung Emmen Dorf
- MIV-5.3** Rückbau Ortsdurchfahrt

Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 126, nach 2022. Die flankierenden Massnahmen sind noch offen.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung:

vif

Beteiligte Stellen:

Emmen

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine		
– Studie Optimierung Verkehrsablauf Oktober 2002		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: ab 2019 Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M3 KA: M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
Kosten: ca. 70 Mio. Franken (+/- 50%) (Variantenstudium)	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Emmen für Rückbau <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild 3: Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten Umsetzung Strategie: MIV12, ÖV11	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Dank der Massnahme wird der Verkehr um das Dorf Emmen und das Gebiet Meierhöfli geführt. Diese Verkehrsentslastung ist die Voraussetzung für Verbesserungen zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr wird gefördert. WK2: Durch die Massnahme wird die Entwicklung des Dorfzentrums von Emmen und des Quartiers Meierhöfli ermöglicht. Die Lebensqualität kann markant gesteigert werden und die Trennwirkung wird reduziert. WK3: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Dorfzentrum von Emmen und im Quartiers Meierhöfli mit sich. Der MIV wird zur optimalen Verkehrstrennung auf die Umfahrungen geführt WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrungen nehmen die gefahrenen Kilometer des MIV marginal zu. Das Dorfzentrum von Emmen und das Quartiers Meierhöfli werden von Lärm und Luftschadstoffen deutlich entlastet. Die Stausituationen werden sich reduzieren. Die Umfahrung Meierhöfli ist mit einer Ergänzung der bestehenden Strassen realisierbar. Nur die neue Umfahrungsstrasse von Emmen benötigt zusätzliche Flächen für den Strassenraum. Durch die vorgesehene Lage der Umfahrungsstrasse Emmen am Siedlungsrand ist die Zerschneidung der Landflächen marginal.	Bewertung der Wirkung WK1: Hinreichende Wirkung WK2: Schwache Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Schwache Wirkung

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Projekt Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz

Ohne das Gesamtsystem Bypass MIV-1 und die Spange Nord MIV-2 könnte die Umfahrung Emmen eine weitere Verschlechterung der Verkehrssituation ergeben.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

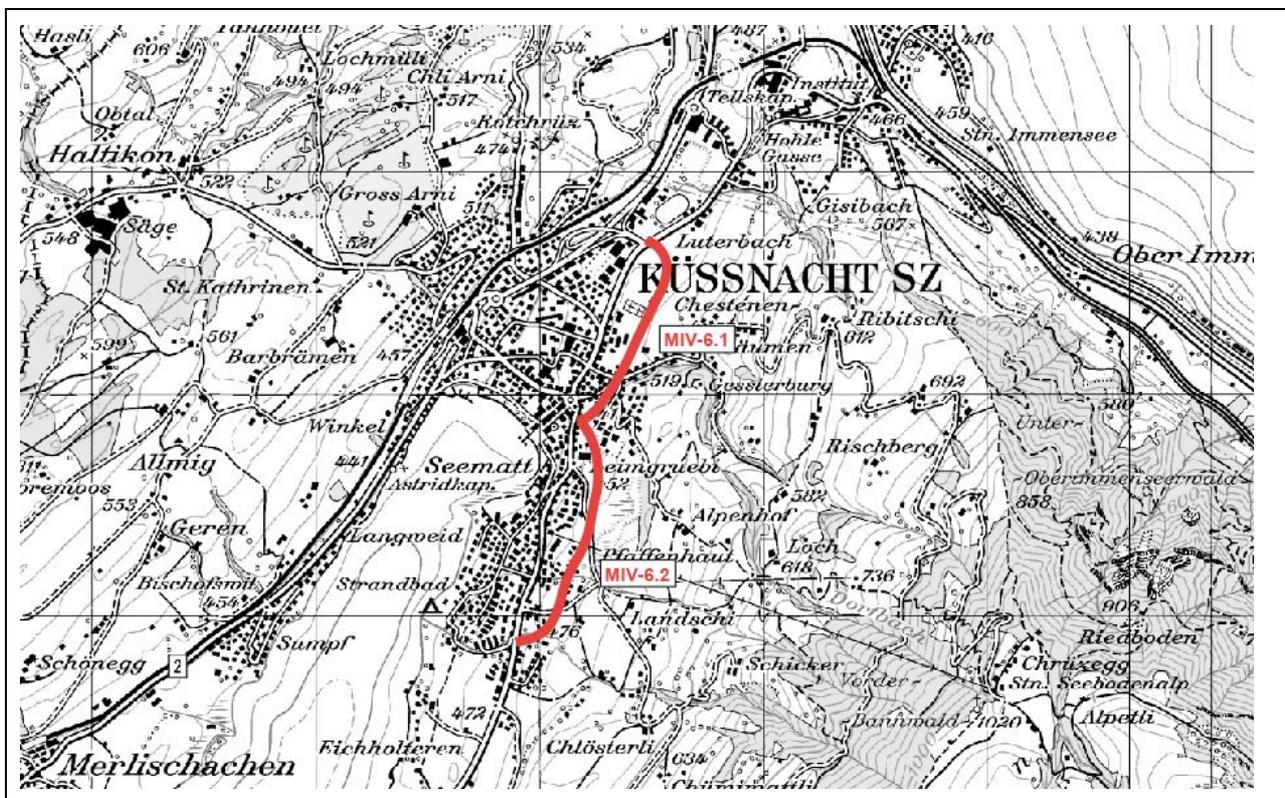
- Studie Optimierung Verkehrsablauf Oktober 2002
- www.luzern-nord.lu.ch

Bemerkungen / Hinweise:

- Nr. AP 1G: M 3.2

MIV-6

Küssnacht, Südumfahrung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage:

Der motorisierte Individualverkehr von den Seegemeinden in Richtung Agglomerationszentrum Luzern und via A4 Richtung Luzern Nord und Zug/Zürich hat in den letzten Jahren zugenommen. Auf der Kantonsstrasse zwischen Küssnacht und Greppen werden bereits heute täglich 11'500, im Zentrum Küssnacht 18'000 und Richtung A4 sogar 22'000 Fahrzeuge gezählt. Zu den Hauptverkehrszeiten fährt man auf den Strassen, welche den Hauptplatz bedienen, oft im Schritttempo. Die Busse können deshalb den Fahrplan nicht einhalten, die Passagiere verpassen ihre Anschlüsse.

Die Luzerner Seegemeinden sind attraktive Wohngebiete. Die Siedlungen und damit auch der Verkehr werden auch in Zukunft weiter wachsen und die belastete Verkehrssituation im Zentrum von Küssnacht weiter verschärfen. Küssnacht ist gemäss Zukunftsbild 2030 eine Stützpunktgemeinde mit wichtigen zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen. Um die Aufenthaltsqualität für Bevölkerung, Arbeiten, Einkaufen und Tourismus zu verbessern, soll das Zentrum mittels einer Umfahrungsstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit dem Projekt FLAMA soll in Küssnacht nach dem Bau der Südumfahrung das Zentrum verkehrsberuhigt und gestalterisch aufgewertet werden.

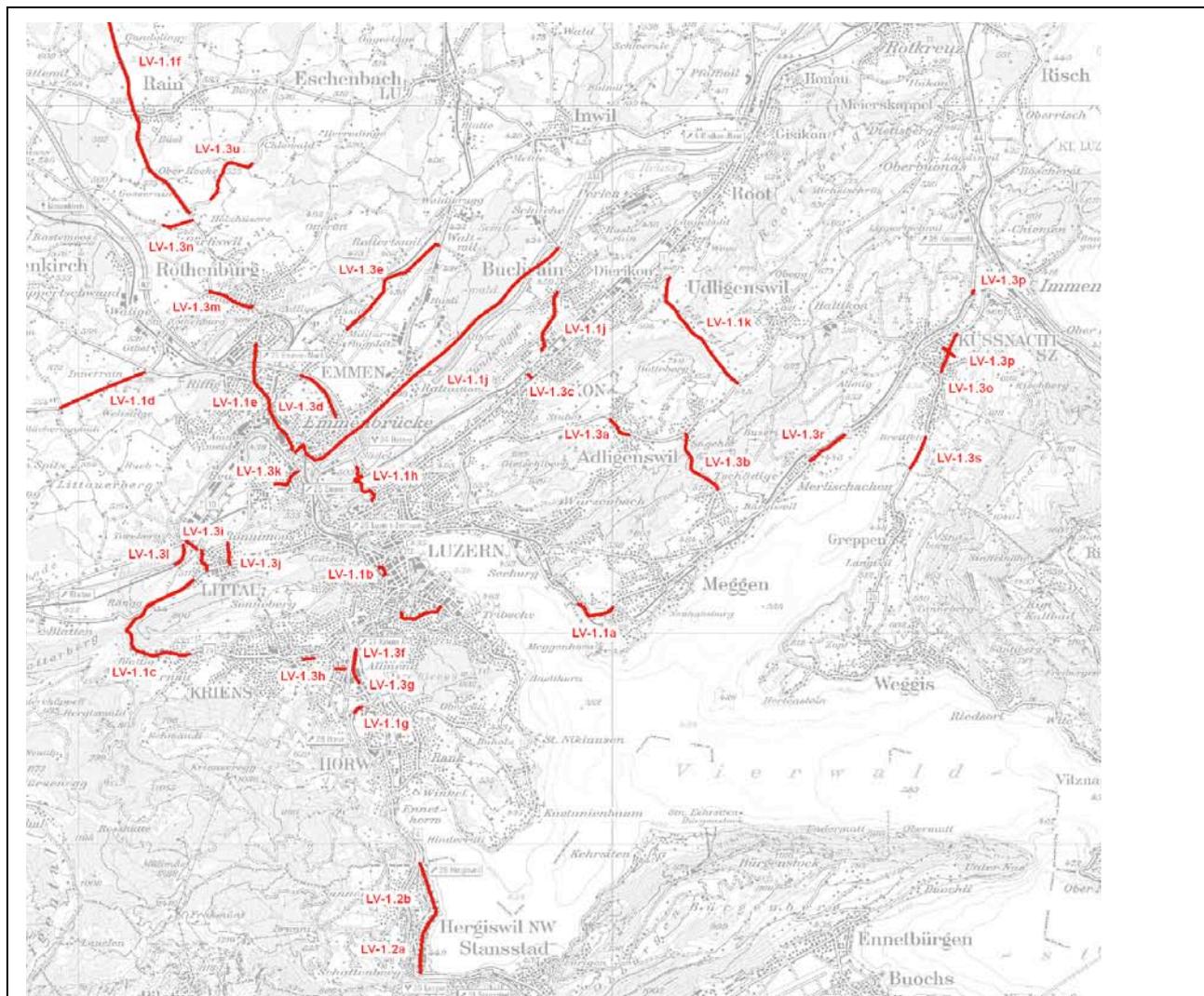
Massnahme MIV-6.1		Südfahrt Küssnacht, Abschnitt 1 (Ebnet - Rämatt)	
Zielsetzung	Mit der Realisierung des Abschnitts 1 der Südfahrt soll das Zentrum von Küssnacht vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Busse werden wieder pünktlich an den Bahnhöfen eintreffen. Küssnacht wird als Einkaufs-, Wohn-, Arbeits- und Erholungsraum an Attraktivität gewinnen. Mit der Umfahrungsstrasse können die Luzerner Seegemeinden einfacher und schneller erreicht werden.		
Beschreibung	Bau der Umfahrungsstrasse Ebnet-Rämatt als Abschnitt 1 der gesamten Südfahrt Küssnacht; Länge 1.2 km, davon 500 m im Tunnel; Kosten: 123 Mio. Fr., ohne Flankierende Massnahmen im Zentrum (17 Mio. Fr.) und ohne Verbindung Zuger-/Artherstrasse (3 Mio. Fr.)		
Massnahmentyp	infrastrukturell		
Federführung	Tiefbauamt Kanton Schwyz		
Beteiligte Stellen	Bezirk Küssnacht		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Bauprojekt: 2012	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2024
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan Schwyz <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	123'000'000.- Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Schwyz <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Bezirk Küssnacht <input type="checkbox"/> Weitere:	
Relevanz	Behebung Schwachstellen: Übermässige Verkehrsbelastung und ungenügende Verkehrssicherheit im Ortszentrum von Küssnacht (s. auch Schwachstellenkarte) Unterstützung Zukunftsbild: Zukunftsbild 3, Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten Umsetzung Strategie: MIV9		Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

Wirkung	<p>WK1: Folgendes wird durch die Massnahme bewirkt: Eine Entlastung der Strassen im Zentrum von Küssnacht, eine Verstetigung des Verkehrsflusses, eine Verminderung von Stausituationen, eine Verringerung der Reisezeiten beim ÖV sowie attraktivere LV-Wege im Zentrum von Küssnacht dank Entlastung der Strassen vom MIV.</p> <p>WK2: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume im Zentrum von Küssnacht dank Verminderung der MIV-Belastung. Der öffentliche Raum in diesem Bereich wird dank einer Umgestaltung wesentlich aufgewertet.</p> <p>WK3: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit durch Reduzierung der MIV-Belastung und Verkehrsberuhigung im Zentrum von Küssnacht ist zu erwarten.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrung nehmen die gefahrenen Kilometer des MIV marginal zu. Das Ortszentrum von Küssnacht wird von Lärm und Luftschadstoffen entlastet. Die Stausituationen werden sich reduzieren. Der Abschnitt 1 der neuen Umfahrungsstrasse benötigt zusätzliche Flächen für den Strassenraum, die Zerschneidung der Landflächen wird durch die teilweise Führung im Tunnel in Grenzen gehalten.</p>	Bewertung der Wirkung	<p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - FLAMA im Zentrum von Küssnacht (u.a. LV-1-3o Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht) Kosten ca. 17 Mio. Fr. 		
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunalen Richtplan Küssnacht 2007 - Strassenbauprogramm Kt. SZ 2013 – 2027 (Aktualisierung 2012) - Bauprojekt Abschnitt 1 (2012) 		
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Der Bezirksbeitrag von 67.68 Mio. Fr. (Verpflichtungskredit) wurde von den Küssnächter Stimmberechtigten an der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 angenommen. - Der Kanton Schwyz hat seinen Anteil der Kosten an den Abschnitt 1 der Südumfahrung Küssnacht inkl. Verbindung Zuger-/Artherstrasse in das kantonale Strassenbauprogramm aufgenommen, abschliessend darüber befinden wird der Kantonsrat. - Der Kanton Schwyz sieht einen Baubeginn ab 2015 vor. Aufgrund der Wirkungsbeurteilung und der daraus resultierenden Priorisierung als B-Massnahme ist oben jedoch ein Baubeginn ab 2019 und eine Inbetriebnahme ab 2024 aufgeführt. 		

Massnahme MIV-6.2	Südumfahrung Küssnacht, Abschnitt 2 (Räbmatt - Breitfeld)
Zielsetzung	Mit der Realisierung des Abschnitts 2 der Südumfahrung sollen die Wohngebiete entlang der Grepperstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dadurch kann die Wohnqualität, die Verkehrssituation (Zufahrten) und die Verkehrssicherheit (Schulwege) wesentlich verbessert werden. Mit der Umfahrungsstrasse können die Luzerner Seegemeinden einfacher und schneller erreicht werden.
Beschreibung	Bau der Umfahrungsstrasse Räbmatt-Breitfeld als Abschnitt 2 der gesamten Südumfahrung Küssnacht; Länge 1.53 km, davon 730 m im Tunnel; Kosten: 150 Mio. Fr.
Massnahmentyp	infrastrukturell
Federführung	Tiefbauamt Kanton Schwyz
Beteiligte Stellen	Bezirk Küssnacht

Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Bauprojekt: 2012	Baubeginn: 2021	Inbetriebnahme: 2026
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan Schwyz	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja	
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	150'000'000.- Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Schwyz	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bezirk Küssnacht	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Relevanz	Qualitative Bewertung:		
Behebung Schwachstellen: Übermässige Verkehrsbelastung und ungenügende Verkehrssicherheit in Küssnacht (s. auch Schwachstellenkarte)	<input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz		
Unterstützung Zukunftsbild: Zukunftsbild 3, Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten	<input type="checkbox"/> grosse Relevanz		
Umsetzung Strategie: MIV9	<input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz		
	<input type="checkbox"/> geringe Relevanz		
Wirkung	Bewertung der Wirkung		
WK1: Folgendes wird durch die Massnahme bewirkt: Eine Entlastung sowie eine Verstärkung des Verkehrsflusses, eine Verminderung von Stausituationen und eine Verringerung der Reisezeiten beim ÖV dank einer Entlastung der Grepperstrasse vom MIV.	WK1: Hinreichende Wirkung		
WK2: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums im Bereich der Greppenstrasse dank Verminderung der MIV-Belastung.	WK2: Schwache Wirkung		
WK3: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit durch Reduzierung der MIV-Belastung ist auf der Grepperstrasse zu erwarten.	WK3: Schwache Wirkung		
WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrung nehmen die gefahrenen Kilometer des MIV marginal zu. Die Grepperstrasse wird von Lärm und Luftschadstoffen entlastet. Die Stausituationen werden sich reduzieren. Der Abschnitt 2 der neuen Umfahrungsstrasse benötigt zusätzliche Flächen für den Strassenraum, die Zerschneidung der Landflächen wird durch die teilweise Führung im Tunnel in Grenzen gehalten.	WK4: Schwache Wirkung		
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	- Kommunalen Richtplan Küssnacht 2007 - Strassenbauprogramm Kt. SZ 2013 – 2027 (Aktualisierung 2012) - Bauprojekt Abschnitt 2, 2012		
Bemerkungen	- Der Bezirksbeitrag von 74.63 Mio. Fr. (Verpflichtungskredit) wurde von den Stimmberechtigten des Bezirks Küssnacht am der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 abgelehnt. - Der Kanton Schwyz hat seinen Anteil der Kosten an den Abschnitt 2 der Südumfahrung Küssnacht in das kantonale Strassenbauprogramm aufgenommen; aufgrund des ablehnenden Entscheids des Bezirks wird dieser jedoch hinfällig.		

Massnahmen Langsamverkehr
LV-1
Optimierung bestehender Netzelemente



Beschrieb Massnahmenpaket

Ausgangslage / Zielsetzung:
 Schwachstellen beim Langsamverkehr betreffen vor allem bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Mit der Verbesserung der kritischen Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Attraktivität und die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht. Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des MIV bei und führen so zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split. Als Grundlage liegt das kantonale Radroutenkonzept 1994 und die Ergänzung von 2009 vor.

Massnahmen:
 Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und generellen Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs werden verschiedene bestehende Strassenabschnitte durch bauliche Massnahmen wie Radstreifen, Abbiegehilfen und Rad-/Fusswege verbessert.

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |
|---|--|

LV-1.1	
Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	
Massnahme LV-1.1a	K2: Luzern, Rebstock – Meggen, Lerchenbühl
Beschreibung	Die heutige Strasse wird bergwärts (stadtauswärts) im Zuge der Strassensanierung um einen Rad- und Gehweg erweitert. Aufgrund des grossen Gefälles wird der Radfahrer talwärts (stadteinwärts) auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2017 Inbetriebnahme: 2018
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
Kosten	4'500'000 Fr. (+/- 50%) Studie An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	-
Grundlagen	- Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 64, 2015 – 2018
Bemerkungen	- Nr. AP 1G: M17.1b

Massnahme LV-1.1b	K13: Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben
Beschreibung	Von der Pilatusstrasse soll die sichere Querung des Pilatusplatzes via Obergrundstrasse zum Hirschengraben ermöglicht werden. Damit wird eine attraktive Verbindung vom Bruchquartier zur Kleinstadt geschaffen.
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1

	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
Kosten	1'200'000 Fr. (+/- 50%) Studie	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	- Koordination mit ÖV-10.1	
Grundlagen	- Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 79, 2015 – 2018 - Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 - Testplanung Pilatusplatz - BZO-Revision	
Bemerkungen	-	

Massnahme LV-1.1c	K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch		
Beschreibung	Die zweispurige Strasse von Luzern, Littau über das Ränggloch nach Kriens ist sehr schmal und die Radverkehrsanlagen fehlen vollständig. Die Realisierung von Radverkehrsanlagen bedingt einen Ausbau der Strasse inkl. Kunstbauten und ist in diesem sehr steilen und rutschgefährdeten Gebiet äusserst aufwändig.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2012	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2018
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	38'000'000 Fr. (+/- 50%) Variantenstudien	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	- Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 69, 2015 – 2018		
Bemerkungen	- Nr. AP 1G : M17.3		

Massnahme LV-1.1d	K12: Emmen/Luzern, Loren – Littau/Luzern, Stächenrain (Radverkehrsanlage)		
Beschreibung	Die zweispurige Strasse ist sehr schmal. Zwischen Stächenrain und Loren fehlen Radverkehrsanlagen. Ein Teil der Strecke ist ein Schulweg. Es ist vorgesehen einen kombinierten Rad- und Gehweg zu realisieren.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2016	Inbetriebnahme: 2017
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	2'100'000 Fr. (+/- 50%) Studie	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 77, 2015 – 2018		
Bemerkungen	– Nr. AP 1G : M17.4		

Massnahme LV-1.1e	K13/15: Emmen, Schützenmattstrasse – Sprengiplatz – Mühlematt		
Beschreibung	Erstellen einer Radverkehrsanlage (Alternativroute)		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2018	Inbetriebnahme: 2018
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	500'000 Fr. (+/-50%) gemäss Studie	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern	

		<input type="checkbox"/> Region
		<input type="checkbox"/> Gemeinde(n)
		<input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	-	
Grundlagen	-	Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 84, nach 2018
Bemerkungen	-	

Massnahme LV-1.1f	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Sandblatten – Grenze Hildisrieden		
Beschreibung	Zwischen Wegscheiden und Sandblatten und Grenze Hildisrieden, wo vielfach Schüler verkehren, sind keine Anlagen für Radfahrer vorhanden. Es soll deshalb ein 3 km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden. Er wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	4'500'000 Fr. (+/- 50%) Studie	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	- Radroutenkonzept 94, Ergänzung 2009		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.1g	K19: Kriens, Mattenhof – Vorderschlund		
Beschreibung	Entlang der K19 in Kriens fehlt zwischen den Einmündungen der Schweighofstrasse und der Vorderschlundstrasse eine Radverbindung. Dieser Abschnitt ist Bestandteil der Strecke Luzern – Kantonsgrenze Nidwalden. Zusammen mit einem privaten Bauvorhaben soll auf der Nordwestseite der Kantonsstrasse ein 230 m langer Rad- und Gehweg mit Grünstreifen realisiert werden.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

		<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2010	Baubeginn: 2013	Inbetriebnahme: 2014
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1	
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	1'100'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Grundeigentümer	
Abhängigkeiten	Realisierung abhängig von privatem Bauvorhaben		
Grundlagen	– Gestaltungsplan Schweighof – Radroutenkonzept 94, Ergänzung 2009		
Bemerkungen	– Bauvorhaben Dritter mit Kantonsbeitrag – teilweise realisiert		

Massnahme LV-1.1h	K31: Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel		
Beschreibung	Von Luzern Schlossberg / Kantonsspital in Richtung Emmen Dorf besteht heute keine direkte Radverbindung. Es muss der Umweg über Kreuzstutz / Reussbühl gefahren werden. Es soll eine neue Radverkehrsanlage erstellt werden.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2010	Baubeginn: 2016	Inbetriebnahme: 2017
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1	
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	3'700'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		

Grundlagen	– Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 96, 2015 – 2018
Bemerkungen	– Nr. AP 1G M: 5.2

Massnahme LV-1.1i	Ebikon, Buchrainstrasse - Bueristutz		
Beschreibung	Zwischen Dorfausgang Ebikon und Dorfeingang Buchrain fehlen Radverkehrsanlagen. Vor allem in der Steigung Richtung Buchrain stellt dies eine empfindliche Lücke dar. Es soll ein Rad- und Gehweg in Richtung Buchrain erstellt werden.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2020	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2024
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	4'500'000 Fr. (+/-50%) Studie	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 152, nach 2018		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.1j	Velorouten Nr. 3, 9 und 67: Seetalplatz – Buchrain Schache		
Beschreibung	Über den Hochwasserschutzdamm der Reuss führen zwei nationale und eine regionale SchweizMobil-Radwanderrouten. Gleichzeitig dient dieser Weg als wichtige Radverbindung vom Dorf Emmen zur Stadt Luzern. Die automatische Zählstelle beim ARA-Pumpwerk weist diese Stelle als eine der stärkst belasteten Abschnitte des Netzes von SchweizMobil aus. Mit maximal 2m Breite ist dieser Weg für das vorhandene Fahrrad- und Fussgängeraufkommen deutlich zu schmal. Im Rahmen des Projekts «Hochwasserschutz Reuss» muss der bestehende Damm abgebrochen und neu erstellt werden. Dabei sollte die Dammkrone zu Gunsten des Radverkehrs breiter als nur für den Hochwasserschutz notwendig erstellt werden. Diese Kosten können nicht dem Hochwasserschutzprojekt angelastet werden.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	Bund, Gemeinden		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2017	Inbetriebnahme: 2018
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M6 KA: M6-4 <input type="checkbox"/> nein Verankerung in:	
Kosten	1'500'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	– Hochwasserschutz Reuss		
Grundlagen	– Netz SchweizMobil – Projekt Hochwasserschutz Reuss		
Bemerkungen	– Die Routen 3 und 9 sind nationale Radwanderrouen		

Massnahme LV-1.1k	Dierikon – Udligenswil; Götzentelstrasse		
Beschreibung	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentelstrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2015	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2021
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	7'000'000.- Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 132, nach 2018		
Bemerkungen	– Nr. AP 1G: M 7.3b		

LV-1.2	
Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton NW	
Massnahme LV-1.2a	KH1: Hergiswil, Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse
Beschreibung	Hergiswil, KH1, Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse -> Kreisels, Torwirkung erzeugen, Optimierung Parkplätze/Zufahrten im Bereich des Kreisels (Kanalisieren, minimieren), Fokus Sicherheit Veloverkehr im Kreisels (klare Routenführung); Trottoirbreiten optimieren, FG-Streifen mit Mittelinseln im Bereich des Kreisels.
Federführung	Gemeinde Hergiswil
Beteiligte Stellen	Kanton NW Tiefbauamt
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument
Kosten	1'000'000 Fr. An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit der Massnahme «Umgestaltung Seestrasse innerorts» - Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 - Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr, März 2009 - Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008 - Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Nr. AP 2G NW: V-HE-LV1.K1 - DTV: Ausgangslage 2010: Bahnhofstrasse ca. 1'800 und Seestrasse ca. 6'200 - Zustand 2030: Bahnhofstrasse ca. 2'300 und Seestrasse ca. 7'300

Massnahme LV-1.2b	KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts
Beschreibung	Hergiswil, KH1, Umgestaltung Seestrasse innerorts → Erhöhung Strecken- und Knotensicherheit für den LV (Kernfahrbahn oder Mehrzweckstreifen, Trottoir optimieren, FG-Streifen mit Mittelinsel); Strassenraumgestaltung inkl. Intensiver Grüngestaltung/Vernetzung, Umgestaltung Knoten Sonnenbergstrasse; Optimierung Parkplätze/Zufahrten (kanalisieren/minimieren) und Knoten
Federführung	Gemeinde Hergiswil

Beteiligte Stellen	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2016	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2021
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument	
Kosten	10'500'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)		
Grundlagen	– Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 – Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr, März 2009 – Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008 – Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
Bemerkungen	– Nr. AP 2G NW V-HE-LV1.K2 – DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'200–7'100 – Zustand 2030: ca. 7'300–7'800		

LV-1.3	
Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinde	
Massnahme LV-1.3a	Adligenswil, Dorfstrasse
Beschreibung	Das Netz wird zwischen Adligenswil und Ebikon (Kreisel Rössli – Widspüel) mit einem bergwärts führenden, kombinierten Rad- und Gehweg optimiert. Ausserdem soll durch eine Temporeduktion der Verkehr auf der Dorfstrasse verträglicher durchgeleitet werden. Damit kann eine Steigerung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden.
Federführung	Gemeinde Adligenswil
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK
Kosten	1'000'000 Fr. An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	-
Grundlagen	Räumliches Entwicklungskonzept REK Adligenswil, Mai 2010
Bemerkungen	-

Massnahme LV-1.3b	Adligenswil, Meggerstrasse
Beschreibung	Das Netz wird zwischen Adligenswil und Meggen (Meggerwald) wird mit einem bergwärtsführenden kombinierten Rad- und Gehweg optimiert. Dieser wird mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt.
Federführung	Gemeinde Adligenswil
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2018
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK

Kosten	2'000'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)
		<input type="checkbox"/> Kanton(e)
		<input type="checkbox"/> Region
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)
		<input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	-	
Grundlagen	-	Räumliches Entwicklungskonzept REK Adligenswil, Mai 2010
Bemerkungen	Aus Sicherheitsgründen (Velofahrer, Fussgänger / Wanderer und Wild) soll rasch und zusätzlich eine Reduktion des Tempos von heute T80 auf T60 geprüft werden.	

Massnahme LV-1.3c	Ebikon, Velo- und Fussgängerpasserelle über die K17 im Bereich Ladengasse		
Beschreibung	Velo- und Fussgängerpasserelle über die K17 im Bereich Ladengasse und verbreitern.		
Federführung	Gemeinde Ebikon		
Beteiligte Stellen	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2014	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Kommunaler Verkehrsrichtplan	
Kosten	850'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input type="checkbox"/> Kanton(e)	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3d	Emmen, Mooshüslistrasse		
Beschreibung	Die Mooshüslistrasse ist im Bereich der Badeanstalt sowohl vom MIV als auch vom LV stark frequentiert. Die Höchstgeschwindigkeit wird schlecht eingehalten. Mittels geeigneter Massnahmen soll die Situation verbessert werden.		
Federführung	Gemeinde Emmen		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Emmen	
Kosten	100'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Emmen, Juli 2007		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3e	Emmen, Rüeggisingerstrasse		
Beschreibung	Im zwischen Cholbe – Neuhüsern soll der bestehende Gehweg auf 1'200m Länge zu einem normkonformen Rad- und Gehweg von Breite 2.5m ausgebaut werden und im Abschnitt Neuhüsere – Waltwil soll ein 1'250m langer und 2.2m breiter Rad- und Gehweg erstellt werden.		
Federführung	Gemeinde Emmen		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: <i>noch offen</i>	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Emmen	

Kosten	1'200'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund
		<input type="checkbox"/> Kanton(e)
		<input type="checkbox"/> Region
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)
		<input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	-	
Grundlagen	- Netz SchweizMobil - Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Emmen, Juli 2007	
Bemerkungen	Der Abschnitt Cholbe – Neuhüsere hat die grössere Priorität als der Abschnitt Neuhüsere – Waltwil.	

Massnahme LV-1.3f	Kriens, Arsenalstrasse		
Beschreibung	Zwischen dem Südpol und dem Kreisel Arsenal-/Nidfeldstrasse besteht eine Lücke im Radwegnetz. Mit dem Ausbau des bestehenden Gehwegs auf der Ostseite der Strasse (Seite Südpol) zu einem Rad-/Gehweg im Gegenverkehr entsteht eine durchgehende Hauptradroute.		
Federführung	Gemeinde Kriens		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Kriens	
Kosten	530'000 Fr.(inkl. Landerwerb)	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input type="checkbox"/> Kanton(e)	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	- Kriens, Nidfeldstrasse LV-1.3g -		
Grundlagen	- Vorstudie Radroutenkonzept Gemeinde Kriens, August 2010 (Abschnitt 9.5)		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3g	Kriens, Nidfeldstrasse		
Beschreibung	Die Lücke im Langsamverkehrsnetz zwischen den Kreiseln Alter Pilatusmarkt und Arsenal-/soll mit einem Rad- und Gehweg in diesem Abschnitt geschlossen werden.		
Federführung	Gemeinde Kriens		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

		<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Kriens	
Kosten	450'000 Fr. (inkl. Landerwerb)	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input type="checkbox"/> Kanton(e)	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	– Kriens, Arsenalstrasse LV-1.3f – M17.2b Zentralbahntrasse aus AP LU 1G		
Grundlagen	– Vorstudie „Radroutenkonzept“ Gemeinde Kriens, August 2010 (Abschnitt 11.1)		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3h	Kriens, Aufhebung Fahrverbot Jegerlehnerweg/Rigistrasse		
Beschreibung	Die Rigistrasse und der Jegerlehnerweg sind für den Fahrradverkehr zu öffnen. Es wird so eine Alternative zur stark befahrenen Luzernstrasse geboten. Mittels eines «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder» wird verhindert, dass die Strassen von Motorfahrzeugen als Schleichweg benutzt werden.		
Federführung	Gemeinde Kriens		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Kriens	
Kosten	10'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input type="checkbox"/> Kanton(e)	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Verkehrsrichtplan Gemeinde Kriens – Vorstudie Radroutenkonzept Gemeinde Kriens, August 2010 (Abschnitt 6.1/6.2)		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3i	Luzern (Ortsteil Littau), Cheerstrasse		
Beschreibung	Radstreifen auf der Cheerstrasse.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: liegt vor	Baubeginn: 2017	Inbetriebnahme: 2019
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
Kosten	13'200'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3j	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse		
Beschreibung	Radstreifen auf der Flurstrasse.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2020	Baubeginn: 2022	Inbetriebnahme: 2023
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
Kosten	1'500'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		

Bemerkungen	-
--------------------	---

Massnahme LV-1.3k	Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse		
Beschreibung	Radstreifen auf der Ruopigenstrasse.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2019	Baubeginn: 2022	Inbetriebnahme: 2024
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
Kosten	1'500'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3l	Luzern (Ortsteil Littau), Aufhebung Fahrverbote entlang der Kleinen Emme		
Beschreibung	Aufhebung Fahrverbote für Radfahrende entlang der Kleinen Emme		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
Kosten	20'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	

	<input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	– Hochwasserschutzprojekt Kleine Emme
Grundlagen	– Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Malters, Juli 2007
Bemerkungen	-

Massnahme LV-1.3m	Rothenburg, Stationsstrasse		
Beschreibung	In Zusammenhang mit der Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburgs ist der Verkehr auf der Stationsstrasse in einem beschränkten Abschnitt zu beruhigen und eine für Fussgänger und Radfahrer attraktive Situation zu schaffen.		
Federführung	Gemeinde Rothenburg		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013–2016	Baubeginn: 2017	Inbetriebnahme: ca. 2020
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Rothenburg	
Kosten	1'050'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Grundeigentümer	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Verkehrsrichtplan Gemeinde Rothenburg, 2006/2011 – Siedlungsleitbild Gemeinde Rothenburg, 2008		
Bemerkungen	– Realisierung nach Inbetriebnahme A2-Anschluss.		

Massnahme LV-1.3n	Rothenburg, Wurmistrasse		
Beschreibung	Zwischen Kantonsstrasse und der Abzweigung Bürlimoos entlang der Wurmistrasse besteht eine Lücke im Angebot für Fussgänger und Radfahrende. Mit einem mittels Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Gehweg kann die Lücke behoben werden. Dank einer Breite von 1,5 m kann der Gehweg auch für Radfahrer zur Mitbenützung freigegeben werden.		
Federführung	Gemeinde Rothenburg		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: <i>noch offen</i>	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>

Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Rothenburg
Kosten	280'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Grundeigentümer
Abhängigkeiten	-	
Grundlagen	- Verkehrsrichtplan Gemeinde Rothenburg, 2006/2011	
Bemerkungen	Dieser Abschnitt der Wurmistrasse ist Bestandteil der nationalen Radwanderoute 3 (Nord-Süd-Route).	

Massnahme LV-1.3o	Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht		
Beschreibung	Auf der leicht ansteigenden Oberdorf-Strasse, vom Hauptplatz bis zur Schulanlage Ebnet, ist der Strassenraum sehr eng und begrenzt. Für den Fuss- und Radverkehr soll mit verschiedenen Massnahmen (Radstreifen dorfauswärts, Querungshilfen, etc.) die Verkehrssicherheit erhöht werden.		
Federführung	Bezirk Küssnacht (Kanton Schwyz)		
Beteiligte Stellen	Tiefbauamt Kanton Schwyz		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2020	Inbetriebnahme: 2021
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Teilrichtplan LV Küssnacht	
Kosten	111'000.– Fr	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	- Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küssnacht		
Bemerkungen	- Flankierende Massnahme zur Südumfahrung Küssnacht.		

Massnahme LV-1.3p	Küssnacht, Schulhaus Ebnet
Beschreibung	Umgestaltung des Knotens Artherstrasse: Erhöhung Strecken- und Knotensicherheit für den Langsamverkehr (Mehrzweckstreifen, Trottoir und Querungshilfen optimieren) in Zusammenhang mit der Südumfahrung Küssnacht.
Federführung	Tiefbauamt Kanton Schwyz

Beteiligte Stellen	Bezirk Küsnacht (Kanton Schwyz)		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2020	Inbetriebnahme: 2021
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Teilrichtplan LV Küsnacht	
Kosten	155'000.– Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küsnacht		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3q	Küsnacht, Hotel Frohsinn		
Beschreibung	Vom Gebiet Fänn in Richtung Küsnacht Dorf besteht entlang der Zugerstrasse ein Radweg. Vor dem Hotel/Restaurant Frohsinn Küsnacht quert der Radstreifen die Ausfahrt der Parkierungsanlage. Für den Radverkehr soll im Rahmen des Ausbaues der Zugerstrasse die Verkehrssicherheit erhöht werden.		
Federführung	Tiefbauamt Kanton Schwyz		
Beteiligte Stellen	Bezirk Küsnacht (Kanton Schwyz)		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: ab 2020	Inbetriebnahme: ab 2020
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: KA: in Zusammenhang mit A4-Ausbau <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Teilrichtplan LV	
Kosten	15'000.– Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küsnacht		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3r	Küssnacht, Merlischachen – Sumpf		
Beschreibung	Zwischen Merlischachen und Sumpf fehlt eine Verbindung für Radfahrende. Diese Strecke wird von Primar- und Oberstufenschülern sowie Berufspendlern rege benutzt und weist ca. 120 Radfahrer/Tag auf. Ein sicherer Fuss- und Radweg soll erstellt werden.		
Federführung	Bezirk Küssnacht (Kanton Schwyz)		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2013	Inbetriebnahme: 2014
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: -	
Kosten	1'100'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Vorstudie Radfahrersicherheit Merlischachen-Sumpf vom 23.11.2010		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1.3s	Küssnacht, Grepperstrasse		
Beschreibung	Zwischen dem Küssnachter Breiffeld und der Kantongrenze Luzern besteht entlang der Grepperstrasse eine Lücke im Angebot für Radfahrer. Der auf dem Gemeindegebiet Greppen bis zur Kantongrenze Schwyz bestehende Fuss- und Radweg soll bis ins Gebiet Breiffeld weitergeführt werden.		
Federführung	Tiefbauamt Kanton Schwyz		
Beteiligte Stellen	Bezirk Küssnacht (Kanton Schwyz), Gemeinde Greppen		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2025	Baubeginn: 2027	Inbetriebnahme: 2027
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Teilrichtplan LV	

Kosten	1'500'000.– Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	-	
Grundlagen	- Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küssnacht	
Bemerkungen	- Dieser Abschnitt der Grepperstrasse ist Bestandteil der nationalen Radwanderroute 38 (Luzerner Hinterland – Rigi).	

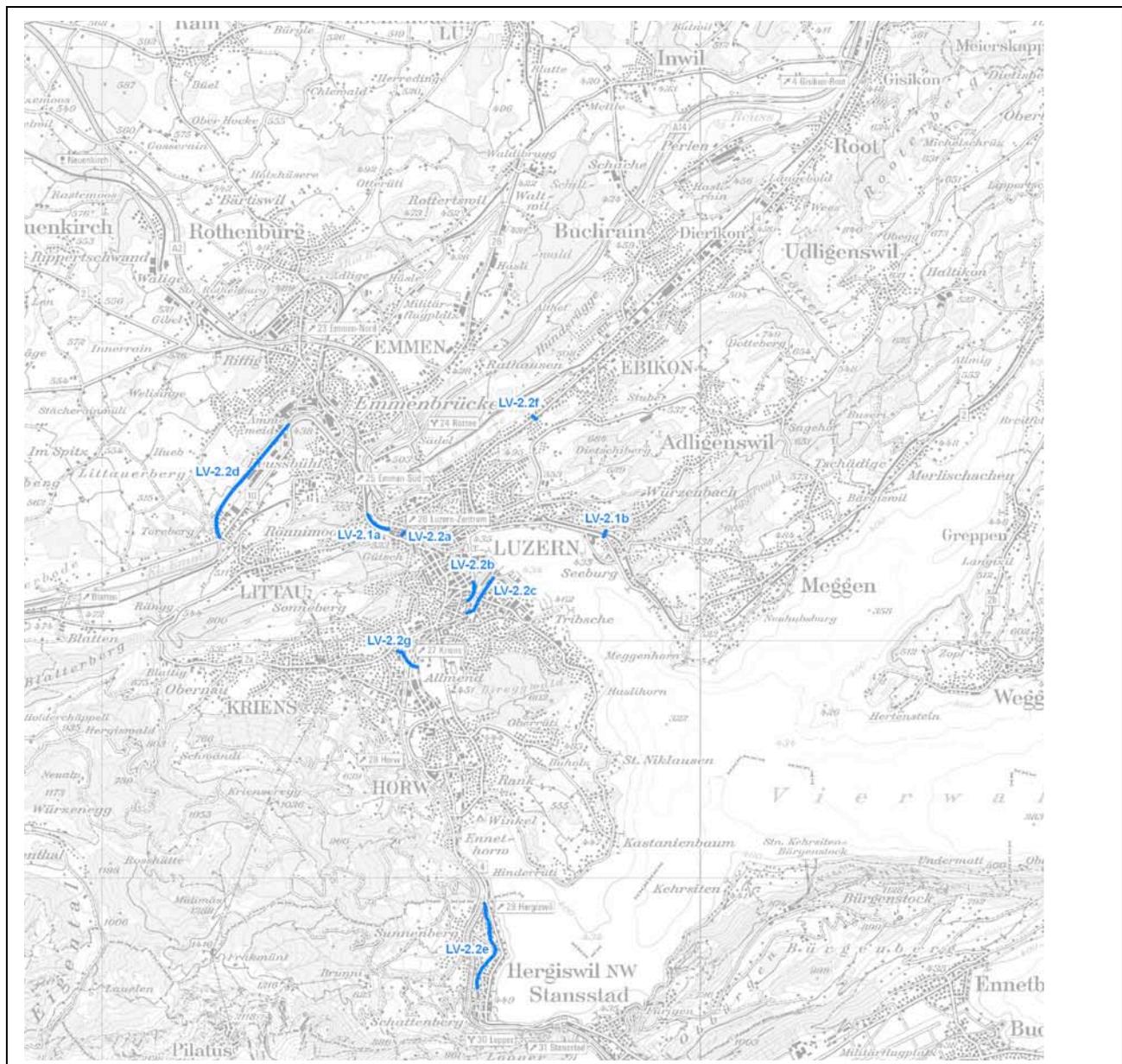
Massnahme LV-1.3t	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse		
Beschreibung	Der Geissensteinring ist eine wichtige Veloachse für die Schüler der Kantonsschule im Alpenquai und Erschliesst auf der anderen Seite den Entwicklungsschwerpunkt Steghof. Hier ist auch der Anschlusspunkt an die LV-Achse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse. Die Radverkehrsanlagen auf dem Geissensteinring genügen den Bedürfnissen nicht. Mit der Neugestaltung soll der Strassenquerschnitt um Radstreifenbreite verbreitert werden. Die Fusswegsicherung wird mit Fussgängerschutzinseln verbessert. Die Neugestaltung beinhaltet auch die Realisierung der Baumreihe gemäss Begrünungskonzept der Stadt Luzern. Die dafür erforderlichen Flächen bedingen zusätzliche Grenzmutationen. → Verbreiterung Strassenquerschnitt, Radstreifen und Fussgängerschutzinseln, Grünkonzept		
Federführung	Stadt Luzern, Tiefbauamt		
Beteiligte Stellen	ewl		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2010	Baubeginn: 2016	Inbetriebnahme: 2018
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument	
Kosten	2'700'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	- Entwicklungsschwerpunkt Steghof - Überbauung Industriestrasse - Überbauung ewl-Areal - Konflikte mit bestehenden 27 Strassenparkplätzen im Abschnitt Keller- / Weinberglistrasse		

Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Auflageprojekt Geissensteinring Steghof bis Industriestrasse – Stadt Luzern: Richtplan leichter Zweiradverkehr 25.3.2008
Bemerkungen	-

Massnahme LV-1.3u	Rothenburg, Chlewaldstrasse
Beschreibung	Von der Kantonsstrasse bis zur Einmündung Oberhocken besteht entlang der Chlewaldstrasse bereits ein Rad-/Gehweg. Die Fortsetzung der Chlewaldstrasse ist nicht ausgebaut. Der bestehende Rad-/Gehweg entlang der Chlewaldstrasse wird im selben Ausbaustandard bis zur Gemeindegrenze fortgesetzt.
Federführung	Gemeinde Rothenburg
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: 2018 Inbetriebnahme: 2019
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Rothenburg
Kosten	650'000 Fr. An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere: Grundeigentümer
Abhängigkeiten	Koordination mit der Gemeinde Rain
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsrichtplan Gemeinde Rothenburg, 2006/2011 – Siedlungsleitbild Gemeinde Rothenburg, 2008
Bemerkungen	-

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Verkehrssicherheitsdefizite, Kapazitätsengpässe beim Veloverkehr (s. auch Karte Schwachstellen LV)</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Zukunftsbild 3 «Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten» und Zukunftsbild 4 «Landschaft, Erholung und Tourismus»</p> <p>Umsetzung Strategie: LV1, LV2, LV4, LV5, LV6, LV7, LV8, LV9, LV10, LV11</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket können spezifische Unfallanhäufungen sowie eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>

LV-2
Neue Netzelemente



Beschrieb Massnahmenbereich

Ausgangslage / Zielsetzung:
 Die heutigen Fuss- und Radverkehrsnetze weisen zum Teil längere Lücken auf. Sie sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Mit dem Schliessen dieser bestehender Netzlücken im regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz entstehen kurze und attraktive Wege für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Die neuen Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und tragen zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split bei.

Massnahmen:
 Schliessen bestehender Netzlücken im regionalen Velo- und Fussverkehrsnetz, welche durch Einfallstrassen und Bahnlinien gebildet werden. Mit kombinierten Rad- und Fusswegen der Reuss und Kleinen Emme entlang können neue Netzelemente integriert und Alternativrouten zu stark befahrenen Strassen geboten werden.

- Typ: infrastrukturell
- Typ: nicht infrastrukturell

LV-2.1	
Neue Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	
Massnahme LV-2.1a	K13: Luzern, Reussinsel
Beschreibung	Im Gestaltungsplan 311 zur Überbauung der Reussinsel und im Richtplan R1 Fusswege ist entlang der Reuss ein Fussweg vorgesehen. Dieser Weg soll auch vom Radverkehr genutzt werden können. Langfristig ist die Erweiterung des Weges bis zur St. Karli-Brücke vorgesehen.
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif / Stadt Luzern
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: <i>noch offen</i> Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
Kosten	1'200'000 Fr. An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	Weitere Etappen: – Überbauung Reussinsel (Gestaltungsplan 311) – Landerwerb oder öffentliche Fuss- und Fahrwegrechte von Privaten
Grundlagen	– Radroutenkonzept 94, Ergänzung 2009 – Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 – Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern, November 1996
Bemerkungen	-

Massnahme LV-2.1b	K30: Luzern, Brüel		
Beschreibung	Velounterführung bei der SBB Unterführung, Haltestelle Verkehrshaus		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2019	Baubeginn: 2021	Inbetriebnahme: 2022
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	1'100'000 Fr. (+/- 50%) Studie	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 135, nach 2018		
Bemerkungen	-		

LV-2.2	
Neue Netzelemente unter Federführung Gemeinden	
Massnahme LV-2.2a	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)
Beschreibung	Unterführungsbauwerk für den Rad- und Fussverkehr. Der Dammbuch öffnet das Quartier Lädelistrasse zur Reuss hin und verbindet es mit dem für den Langsamverkehr direkt mit der Innenstadt.
Federführung	Stadt Luzern
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: <i>noch offen</i> Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern
Kosten	4'000'000 Fr. An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	
Grundlagen	– Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 – Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern, November 1996; Bericht und Antrag an den Grosse Stadtrat von Luzern vom 2. Mai 2007 (StB 392) – Bericht und Antrag an den Grosse Stadtrat von Luzern vom 8. September 2010 (StB 799)
Bemerkungen	– Nr. AP 1G: M 16.1 – Am 16. Dezember 2010 lehnte der grosse Stadtrat eine Erhöhung des Kredits für das Projekt ab und beschloss, dieses nicht auszuführen. Die Realisierung ist noch offen.

Massnahme LV-2.2b	Luzern, Neustadtstrasse – Zentralstrasse (Umfahrung Bundesplatz)		
Beschreibung	Mit dem Neubau der Langensandbrücke wurden die für die Wegverbindung notwendige Unterführung im Bereich des Brückenwiderlagers erstellt. Beim südlich der Langensandbrücke gelegenen und noch nicht überbauten Grundstück ist die Wegführung als Arkade entlang einem zukünftigen Wohn- und Geschäftshaus vorgesehen. In diesem Abschnitt sind Verhandlungen für den Erwerb der notwendigen Rechte im Gange. Auf der Nordseite bestehen Konflikte mit bestehenden Bauten und den Notausgängen des Kinos Capitol.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2016	Baubeginn: 2018	Inbetriebnahme: 2020
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
Kosten	2'000'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	Die für diese Wegverbindung notwendige Unterführung bei der Langensandbrücke wurde erstellt.		
Grundlagen	– Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 – Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern, November 1996		
Bemerkungen	Zurzeit ist der Landerwerb bzw. die Fahr-/Fusswegrechte noch offen. Insbesondere konnten bisher keine Zusagen Seitens der SBB erwirkt werden.		

Massnahme LV-2.2c	Luzern, Neustadtstrasse – Inseliquai (via S-Bahn Haltestelle Steghof-Langensand)		
Beschreibung	Durch den Neubau einer S-Bahn-Haltestelle „Steghof-Langensand“ besteht die Möglichkeit, eine Verbindung von der Neustadt zur Fruttstrasse anzubieten. Im Zusammenhang mit dem Bau der Spange Süd (Süderschliessung) soll die Route als Rad- und Fussweg bis zum Inseliquai, unter der neu erstellten Langensandbrücke hindurch, weitergeführt werden. Die Linienführung der Radroute ist abhängig von der zukünftigen Gleisnutzung und der Überbauung des Güterareals.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: <i>noch offen</i>	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
Kosten	2'000'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	– Überbauung des Güterareals – Projekt Süderschliessung – S-Bahnhaltestelle Steghof-Langensand		
Grundlagen	– Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 – Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern, November 1996		
Bemerkungen	Die Langsamverkehrsachse auf dem ehemaligen zb-Trassee und der ESP-Steghof sind zu berücksichtigen.		

Massnahme LV-2.2d	Luzern (Ortsteil Littau), Rad-/Fussweg entlang der Kleinen Emme		
Beschreibung	Zur Umfahrung der stark befahrenen Thorenbergstrasse soll entlang der Kleinen Emme über das Industrieareal von Moos in Richtung Malters eine Alternativroute geschaffen werden.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2015	Baubeginn: 2016	Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
Kosten	200'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	– Hochwasserschutzprojekt Kleine Emme – Problematik Durchfahrtsrechte auf Privatgrund		
Grundlagen	– Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Malters, Juli 2007		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-2.2e	Hergiswil, Renggstrasse - Kreisel Schlüssel (exkl.)		
Beschreibung	Umnutzung des Zentralbahn (ZB)-Trasses von der Renggstrasse bis in die Nähe des Kreisels Schlüssel zu Gunsten des LV nach der Erstellung des neuen ZB-Tunnels lang → Erstellen eines Fuss- und Veloweges, diverse Anschlüsse zum bestehenden Netz, Brücke Steinibach erhöhen zwecks Hochwasserschutz Grüngestaltung/Vernetzung → Naherholungsraum		
Federführung	Gemeinde Hergiswil		
Beteiligte Stellen	Zentralbahn (ZB)		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument	
Kosten	Fr. 1'000'000.– (+/-50%)	An Finanzierung beteiligt:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	– Massnahme «ÖV-5 Doppelspurausbau Zentralbahn in Hergiswil»		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	– Nr. AP 2G NW: LV-HE-LV2.K1		

Massnahme LV-2.2f	Ebikon, Fussgängerpasserelle über die K17 im Bereich Innerschachen		
Beschreibung	Errichtung einer Fussgängerpasserelle über die K17 im Bereich Hüenberg-Innerschachen.		
Federführung	Gemeinde Ebikon		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2012	Baubeginn: 2012	Inbetriebnahme: 2013
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
Kosten	530'000.– Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-2.2g	Kriens, Netzergänzung Eichwilstrasse (Trassee Industriegleise)		
Beschreibung	Durch die Aufhebung des alten Industriegleises zum Eichhofareal entsteht Raum, um einen neuen Rad-/Gehweg koordiniert mit der durch den Kanton geplanten ÖV-Förderung zu erstellen.		
Federführung	Gemeinde Kriens		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Kriens	
Kosten	1'030'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt:	

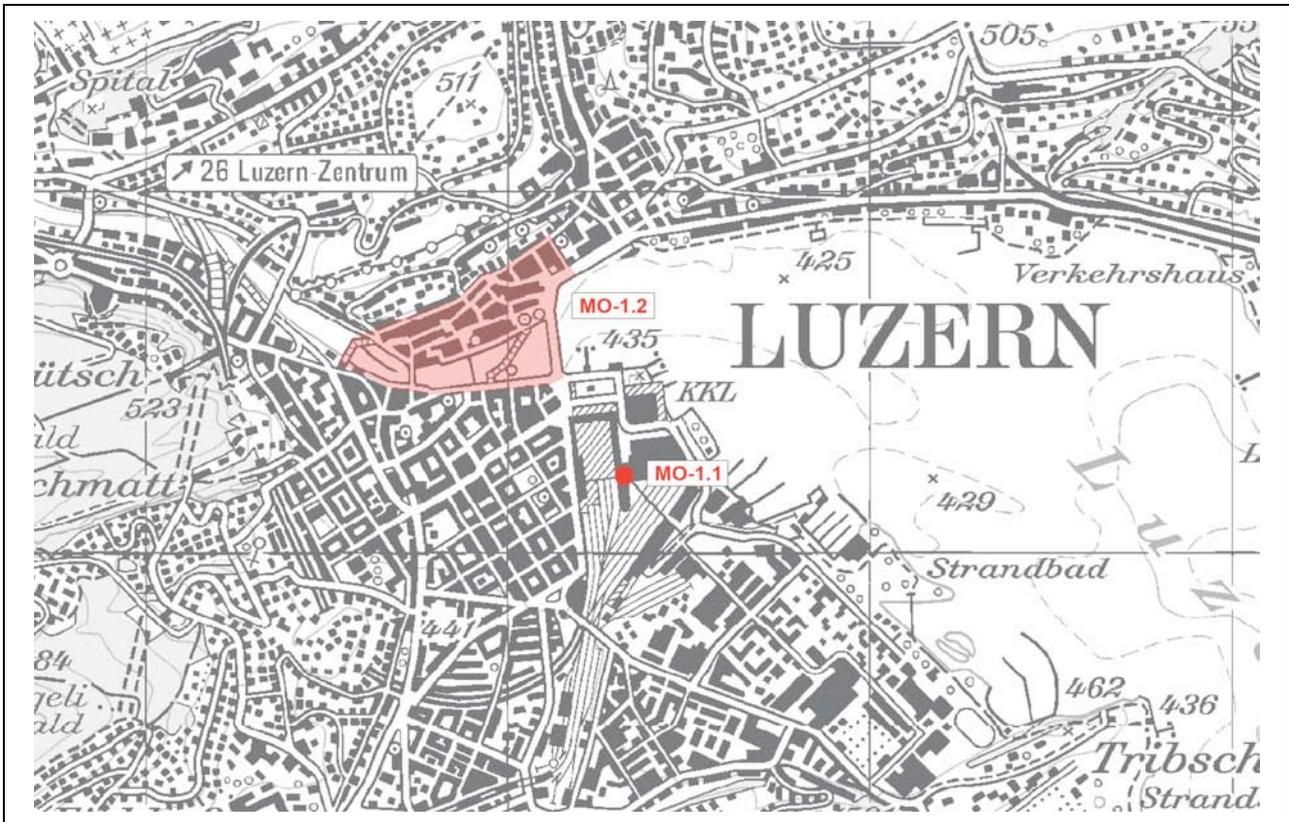
	<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
Abhängigkeiten	-
Grundlagen	- Vorstudie Radroutenkonzept Gemeinde Kriens, August 2010 (Abschnitte 9.2–9.4)
Bemerkungen	-

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Fehlende Netzelemente für den Fuss- und Veloverkehr (s. auch Karte Schwachstellen LV)</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Zukunftsbild 3 «Die Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten» und Zukunftsbild 4 «Landschaft, Erholung und Tourismus»</p> <p>Umsetzung Strategie: LV1, LV2, LV4, LV5, LV6, LV7, LV8, LV9, LV10, LV11</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Eine Erhöhung der Sicherheit dank separater LV-Führung sowie eine Verringerung spezifischer Unfallanhäufungen können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: hinreichende Wirkung WK2: schwache Wirkung WK3: bedeutende Wirkung WK4: hinreichende Wirkung</p>

Massnahmen Weitere Mobilitätsbereiche

MO-1

B+R-Anlagen



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Schwachstellen beim Veloverkehr betreffen auch die Abstellplatzmöglichkeiten bei den ÖV-Haltestellen. Mit der Verbesserung sowie mit der Erhöhung des Angebots an Veloabstellplätzen wird die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht. Genügend und attraktive Veloabstellplätze tragen zu einer Umlagerung des MIV bei und führen so zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.

Massnahme:

Erhöhung und Attraktivierung des Angebots an Veloabstellplätzen bei ÖV-Haltestellen.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Massnahme MO-1.1	Luzern, Velostation Bahnhof Luzern		
Beschreibung	<p>Bau einer Velostation auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen beim Bahnhof Luzern. Auf dem Bahnhofgelände Luzern und in unmittelbarer Nähe sind rund 2'000 Veloabstellplätze vorhanden, davon sind 450 bewacht (Velostation). Das Angebot an Abstellflächen für Velos, Roller und Motorräder reicht in den Spitzenzeiten nicht mehr aus. Es sollen deshalb rund 1'000 weitere Veloabstellplätze im Bereich der heutigen Postbetriebsgleise realisiert werden.</p> <p>Aufgrund der inzwischen erfolgten Verkehrsentwicklung hat sich das Abstellproblem für Zweiräder massiv verschärft. Die Stadt möchte aus diesen Gründen die Realisierung der Velostation vorziehen, da sonst schwerwiegenden Nachteile entstehen würden.</p>		
Federführung	Stadt Luzern, Tiefbauamt		
Beteiligte Stellen	Betreiber Velostation Bahnhof, vif		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> vor 2015	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2010	Baubeginn: 2012	Inbetriebnahme: 2012
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: M KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtplan Zweiradverkehr	
Kosten	2'800'000 Fr.	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton Luzern <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzungsstudie 2007 - Stadt Luzern: Richtplan leichter Zweiradverkehr 25.3.2008 - Bauprojekt 2011 		
Bemerkungen	- Nr. AP 1G: M17.9		

Massnahme MO-1.2	Luzern, Veloparkierung Altstadt Luzern		
Beschreibung	<p>Die Veloabstellplätze in der Altstadt Luzern entsprechen nicht in allen Bereichen den Bedürfnissen der Velofahrenden. Voraussetzung für die vermehrte Nutzung des Velos als Verkehrsmittel ist neben attraktiven und sicheren Wegnetzen vor allem auch eine qualitativ hochwertige Veloparkierung mit genügend Kapazität. Im Richtplan leichter Zweiradverkehr vom 25. März 2008 wird entsprechend die Schaffung von ausreichend dimensionierten Abstellplätzen an den Zielorten zum Ziel gesetzt. In der Altstadt sollen bei den Zugängen zu den Fussgängerzonen genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.</p> <p>In einem ersten Schritt sollen alle möglichen oberirdischen Kapazitäten ausgeschöpft werden. Damit könnte gegenüber heute die Anzahl der Parkplätze um zirka 40% gesteigert werden. Voraussichtlich werden aber weitere zusätzliche Abstellplätze benötigt. Aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche in der Luzerner Altstadt können diese aber nicht mehr oberirdisch angeordnet werden. Deshalb wird der Bau einer unterirdischen Abstellanlage (Velostation) unerlässlich.</p>		

Federführung	Stadt Luzern, Tiefbauamt		
Beteiligte Stellen	Betreiber Velostation Bahnhof, vif		
Priorität	<input type="checkbox"/> vor 2015	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Oberirdisch:		
	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2020
	Velostation		
	Vorprojekt: 2018	Baubeginn: 2021	Inbetriebnahme: 2022
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument	
Kosten	280'000 Fr. Ausschöpfen der oberirdischen Kapazitäten	An Finanzierung beteiligt:	
	2'600'000 Fr. unterirdische Velostation	<input checked="" type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)	
		<input type="checkbox"/> Kanton Luzern	
		<input type="checkbox"/> Region	
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)	
		<input type="checkbox"/> Weitere:	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	- Stadt Luzern: Richtplan leichter Zweiradverkehr 25.3.2008 - Stadt Luzern, Grosser Stadtrat: Motion Nr. 419, 2004/2009. Velofreundliche Altstadt: Planungsbericht Veloparking für die Altstadt erstellen. 23.6.2008 - Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. 29.4.2010 - Stadt Luzern: Parkplatzkataster Zweiradabstellplätze 1:6000 Stand 11.4.2011 - Veloparkierungskonzept Altstadt. PowerPoint-Präsentation. 12.8.2011 - Veloparkierung Altstadt Luzern, Planungsbericht 31. Januar 2012		
Bemerkungen	-		

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstelle: Ungenügende Veloabstellplätze, ästhetisch unbefriedigende Abstell-situationen resp. Strassen- und Platzgestaltungen (s. auch Schwachstellenkarte)</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: SL7</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV5; LV4</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr durch genügend vorhandene und geordnete Veloparkplätze an den wichtigen Zielorten.</p> <p>WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch geordnete Veloparkierung.</p> <p>WK3: Erhöhung der subjektiven Sicherheit.</p> <p>WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Parkiersysteme und unterirdische Anordnung (Velostation). Reduktion der Luft- und Lärmbelastung sowie des Platzbedarfs durch höheren Veloanteil.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>

MO-2
Mobilitätsmanagement

The screenshot shows the website interface for 'luzernmobil.ch' with the tagline 'alles auf einen Blick'. The navigation menu includes 'Aktuelles', 'Verkehrsmittel', 'Verkehrsteilnehmende', 'Nachhaltig mobil', and 'Projekte'. Below the menu, there is a dropdown menu for 'Luzern' and a section titled 'öV-Info in Ihrer Gemeinde:'. This section lists several mobility services: 149 Haltestelle(n) ganz in Ihrer Nähe, 40 Buslinien and 16 Bahnlinien, Park+Ride with 689 Parkplätze, Mobility with 64 Standort(e), Gemeinde-GA grenzenlos reisen, and nachstern spät zurück.

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:
 Das Mobilitätsmanagement will hohe Mobilität sicherstellen und zugleich die Verkehrsbelastungen senken. Im Vordergrund steht die Mobilität und nicht die Verkehrsinfrastruktur. Der Hebel wird dort angesetzt, wo mit geringem personellem und finanziellem Aufwand eine hohe Wirkung erzielt werden kann. Eine Projektgruppe unter Leitung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements erarbeitet entsprechende Projekte. Beispiele: Eine neue Mobilitätszentrale als innovative IT-Plattform unterstützt die optimale und nachhaltige Verkehrsmittelwahl (www.luzernmobil.ch). Die Unternehmen werden mit einem Beratungsangebot in Mobilitätsfragen unterstützt.

Massnahme:
 Die IT-Plattform luzernmobil.ch wurde im Oktober 2011 in Betrieb genommen und wird weiter ausgebaut. Die Mobilitätsberatung in Unternehmen (MMU) im Kanton Luzern wird fortgesetzt und Produkte für die Mobilitätsberatung weiterentwickelt (z.B. www.mobilitätsdurchblick.ch).

<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
--	---

Zuständigkeiten

Federführung: Kanton Luzern, Dienststelle vif	Beteiligte Stellen: Gemeinden
---	---

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine: Daueraufgabe

Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M1 KA: M1-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	--	--

Kosten

Kosten: 80'000 Franken / Jahr	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
---	--

Beurteilung

Relevanz Behebung Schwachstellen: Mit Hilfe guter Information und Kommunikation sollen bestehende Engpässe reduziert und damit eine hohe Mobilität sichergestellt werden. Unterstützung Zukunftsbild: Erreichbarkeit der Agglomeration insgesamt (1); Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern (2); Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3) Umsetzung Strategie: ÖV1,7,8,10,12,13; MIV1,2,9; LV4,5	Qualitative Bewertung <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Dank der Kommunikationsmassnahmen kann das Problembewusstsein und die gewünschten Entwicklungen im Gesamtverkehrssystem gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar. WK2: Mit Hilfe der Massnahmen wird auch auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung mit Verdichtung nach innen gezielt. WK3: Mit der verstärkten Information, z.B. über sichere Velowege, resultiert eine verbesserte Verkehrssicherheit gegenüber heute. WK4: Die angestrebten Verhaltensänderungen bringen eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.	Bewertung der Wirkung WK1: hinreichende Wirkung WK2: hinreichende Wirkung WK3: hinreichende Wirkung WK4: hinreichende Wirkung

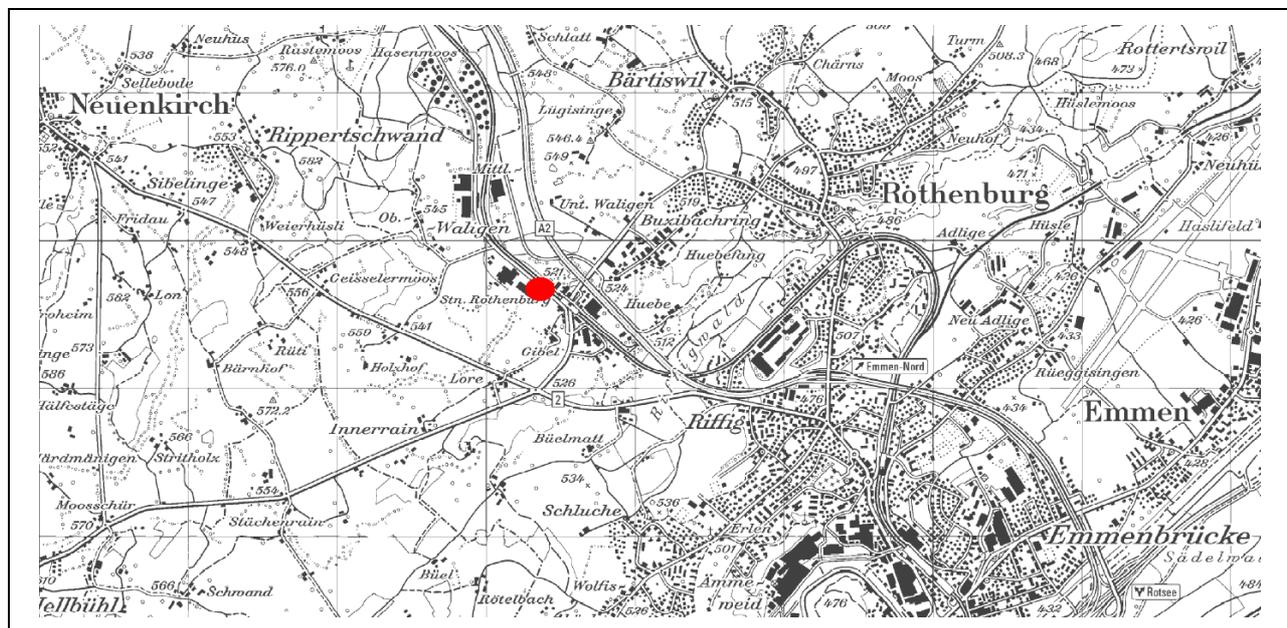
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
 -

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:
 -

Bemerkungen / Hinweise:
 - Nr. AP 1G: M20

MO-3
Rothenburg Station: Umladeterminale Strasse – Schiene ausbauen



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:
 Die Bevölkerung sowie die Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sind auf die Versorgung mit Gütern angewiesen. Für die nächsten Jahre ist ein starkes Wachstum prognostiziert. Die gute Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene stellt einen wichtigen Standortfaktor für die Wirtschaft dar. Für den Raum Luzern ist ein regionaler Terminal für den kombinierten Verkehr notwendig mit guten Anschlüssen an das Strassen- und das Bahnnetz. Der bisherige Standort im Zentrum beim Bahnhof Luzern steht nicht mehr zur Verfügung. In Rothenburg wurde Ende 2011 ein neuer Autobahnanschluss in Betrieb genommen. Die Güterverkehrsanlage der SBB in Rothenburg ist damit sehr gut erschlossen. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche und intensivere Nutzung der Anlage für den kombinierten Verkehr sollen bei der Zu- und der Abfuhr längere Züge gebildet werden können. Die Leistungsvereinbarung 2013-16 zwischen Bund und SBB sieht deshalb die Realisierung eines längeren Annahmegleises vor.

Massnahme:
 – Leistungssteigerung Umladeterminale Strasse – Schiene in Rothenburg durch die SBB durch ein längeres Annahmegleis

<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell
--	---

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)

Federführung: SBB	Beteiligte Stellen: -
-----------------------------	---------------------------------

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:
 Das Projekt ist bewilligt, der nächste Schritt ist der Baubeginn

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2013 Inbetriebnahme: 2014	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M7 KA: M7-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	---	---

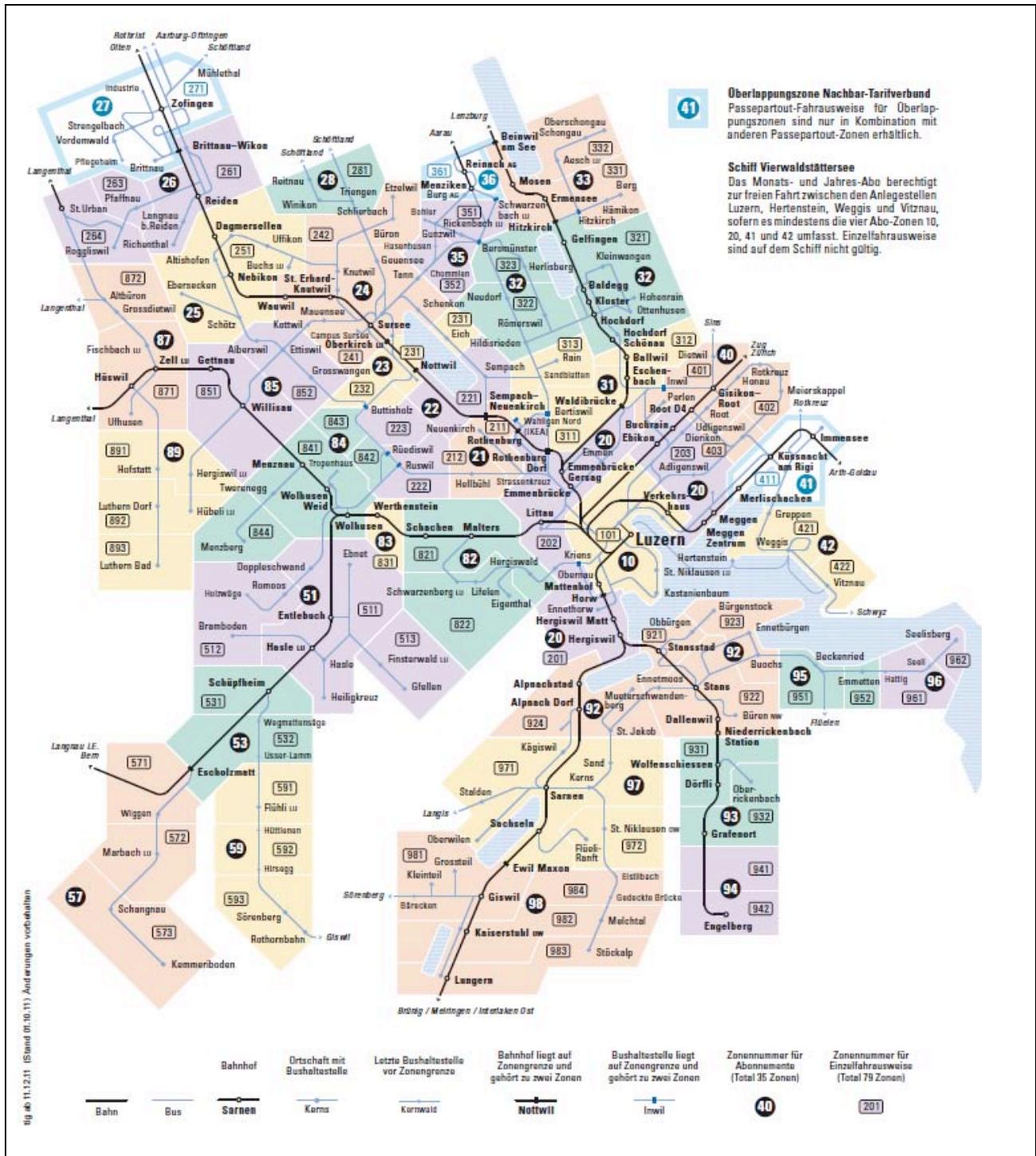
Kosten	
Kosten: 12.0 Mio. Fr. (Eigenleistung SBB)	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB (gestützt auf LV 2013-16)

Beurteilung	
Relevanz Behebung Schwachstellen: Ein regionaler Terminal für den kombinierten Verkehr ist wichtig für die Region. Unterstützung Zukunftsbild 1: Erreichbarkeit der Agglomeration insgesamt Umsetzung Strategie: ÖV1 – ÖV3, MIV1, MIV2	Qualitative Bewertung: <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: Ein leistungsfähiger regionaler Terminal für den kombinierten Verkehr ist wichtig als Ersatz für die ungünstig gelegene Anlage im Stadtzentrum Luzern WK2: Mit dem Terminal für den kombinierten Verkehr erfolgt eine Konzentration an einem geeigneten Standort. Die Erreichbarkeit der Region wird gesteigert. WK3: Der Schwerverkehr kann direkt von der Autobahn ohne Wohngebiete zu berühren zum Terminal fahren. Die Verkehrssicherheit wird damit verbessert. WK4: Mit der Verlagerung der langen Fahrten auf die Bahn ergibt sich eine Verbesserung der Umweltbelastung ausserhalb der Agglomeration Luzern. Wohngebiete werden nicht tangiert	Bewertung der Wirkung WK1: hinreichende Wirkung WK2: schwache Wirkung WK3: schwache Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: -

MO-4

Zonenplan Tarifverbund Passepartout



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Tarifverbund Passepartout erstreckt sich über die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden. Die Fahrausweise sind bei 10 Transportunternehmen gültig. Seit 1986 besteht der Tarifverbund "Passepartout" für Abonnemente. Im 2002 wurde in der Agglomeration Luzern der integrale Tarifverbund (auch für Einzeltickets gültig) realisiert, ab 2010 wurde das integrale Tarifsysteem auf das ganze Verbundgebiet ausgedehnt und das System "Raum und Zeit" eingeführt. Der Passepartout wird aktiv vermarktet und verzeichnet steigende Umsätze, was nötig ist, um die künftigen Angebotsausbauten durch die Fahrgäste mitzufinanzieren.

Als Schwachstelle des Tarifverbundes werden die unterschiedlichen Zonenpläne für Einzelfahrten und Abonnemente wahrgenommen. Diese erschweren die diversen Kommunikations- und Marketingaktivitäten. Weiter verkomplizieren sie die Distributionsabläufe (z.B. an den Verkaufsgeräten an Haltestellen und in Fahrzeugen).

Ziel ist es, ein benutzerfreundlicher Zonenplan für Abos und Einzeltickets zu entwickeln, damit der Zugang zum öV weiter vereinfacht wird. Anpassungen am Zonensystem und an den Billettautomaten sind allerdings mit beträchtlichen Kosten verbunden.

Massnahme:

Entwicklung eines benutzerfreundlichen Zonenplans für Abos und Einzeltickets, damit der Zugang zum öV weiter vereinfacht wird. Die Vereinfachung des Zonenplans und der Bedienung der Billettautomaten soll – auch gemäss den Vorgaben des Kantonsrates – ohne Verzug an die Hand genommen werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Massnahmen zur Vereinfachung des Zonenplans mit dem in Erarbeitung befindlichen neuen nationalen Zonen- und Preissystem kompatibel sind.

Das neue Preissystem für den öffentlichen Verkehr der Schweiz verknüpft die autonomen, strecken- oder zonenbasierten Preissysteme. Die Kunden profitieren durch diese Möglichkeit einen durchgehenden Fahrausweis von jedem Haltepunkt zu jedem Haltepunkt zu lösen. Der Kunde benötigt für seine Reise auch von Tarifverbund zu Tarifverbund nur ein Ticket. Die Tarifierung ist flächendeckend über die ganze Schweiz.

Die Kosten setzen sich aus Einmalkosten für Systemänderungen (Bedienung Billettautomaten und Zonensystem) und jährlich wiederkehrenden Einnahmeausfällen (Zonensystem) zusammen.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)

Federführung:

VVL

Beteiligte Stellen:

Kantone Luzern, Obwalden, Nidwalden
 Transportunternehmen

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine

1. Analyse der Mängel bei der Bedienung der Billettautomaten sowie des heutigen Zonensystems
2. Ausarbeitung von Vorschlägen für eine Vereinfachung der Automatenbedienung und einen benutzerfreundlicheren Zonenplan.

Priorität:

- vor 2015
- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)
- Daueraufgabe

Realisierungshorizont:

Vorprojekt:
 Baubeginn:
 Inbetriebnahme: 2015

Koordinationsstand

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: KA:
 - nein > Verankerung in: ÖV-Bericht

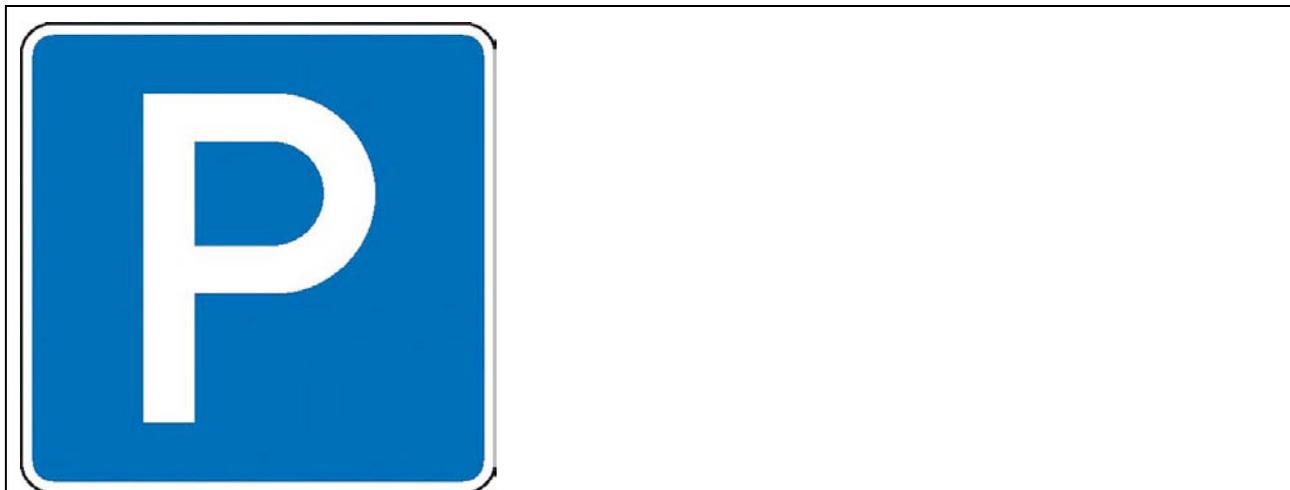
Kosten	
<p>Kosten:</p> <p>1 Mio. Fr. Umstellungskosten</p> <p>2 Mio. Fr. jährlich wiederkehrender Ertragsausfall</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p>Relevanz</p> <p>Behebung Schwachstellen: Tiefer ÖV-Anteil in Agglomeration Luzern</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Zentren innerhalb Agglomeration Luzern (2) Siedlungsstruktur sowie Wohnen und Arbeiten (3)</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV8, ÖV1,3,4,5,6</p>	<p>Qualitative Bewertung:</p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p>Wirkung</p> <p>WK1: Die Massnahme führt zu einer massiv verbesserten Qualität des ÖV-Systems. Die Attraktivität des ÖV steigt dank der Vereinfachung der Bedienung der Billettautomaten und der Einführung eines einfachen Ticket- und Preissystem. Dies wiederum führt zu einem grösseren Umsteigeeffekt.</p> <p>WK2: Indirekt wird die Siedlungsentwicklung nach innen durch die Umsteigeeffekte gefördert.</p> <p>WK3: Aufgrund der Verlagerung (Beeinflussung des Modal Splits) besteht bei dieser Massnahme eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Hohe indirekte Wirkung auf die Umwelt aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal Splits.</p>	<p>Bewertung der Wirkung</p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: schwache Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Entwicklung zukünftiges Preis- und Zonensystem auf nationaler Ebene durch Verband öffentlicher Verkehr Schweiz VÖV.</p>	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Bericht 2012-2015 - Tarifverbundstrategie Passepartout - Zonenplan 2011
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>

MO-5

Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung:

Die verschiedenen bestehenden kommunalen Parkplatzreglemente weisen zum Teil erhebliche Unterschiede auf in Bezug auf die minimal erforderlichen bzw. maximal zu erstellenden Parkplatzzahlen, die Ersatzabgaben, die Bewirtschaftung etc. Es soll eine Überprüfung sowie eine Vereinfachung und Vereinheitlichung dieser Reglemente angestrebt werden.

Mit einem solch überkommunal koordinierten Parkplatzreglement sollen zudem weniger externe Pendlerinnen und Pendler in den Wohnquartieren parkieren, damit entstehen mehr freie Plätze für Anwohnende, Gewerbe und Kundschaft. Der Parkplatz-Suchverkehr in den Quartieren wird reduziert und es soll eine bessere Wohn- und Lebensqualität entstehen.

Die Parkplätze in der Agglomeration, welche im Eigentum der öffentlichen Hand sind (Kanton, Gemeinden, Korporationen), sollen in absehbarer Zeit flächendeckend bewirtschaftet werden. Für die Parkplätze in der Agglomeration, welche im Privateigentum sind, sollen Anreize geschaffen werden, um diese künftig ebenfalls zu bewirtschaften.

Für eine flächendeckende Parkplatz-Bewirtschaftung sprechen folgende Punkte:

- eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung ist eine zentrale Massnahme, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und von Park & Ride Anlagen zu erhöhen. Die unerwünschte Benutzung von alternativen Parkplätzen in den Gemeinden wird damit reduziert.
- eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung schafft für alle Gemeinden (öffentliche Räume) und die Wirtschaft (Verkaufsgeschäfte, Einkaufszentren) gleich lange Spiesse.

Massnahme:

Die bestehenden Parkplatzreglemente der Agglomerationsgemeinden werden evaluiert und es erfolgt eine gemeinsame Weiterentwicklung.

Massnahmen beziehen sich auf:

- Bemessung PP-Anzahl MIV und Velo mit Normbedarf und Reduktion in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung
- PP-Bewirtschaftung öffentlicher PP: Unter Koordination von LuzernPlus bestimmen Gemeinden die zeitliche Belegungsdauer in Abhängigkeit der Nutzertätigkeit und die Parkgebühren. Ziel der Koordination ist es, Ausweichverkehr und Fremdbelegung durch nicht vorgesehene Nutzer zu verhindern.
- PP-Bewirtschaftung von Parkieranlagen in privaten Parkhäusern und von verkehrsintensiven Betrieben: Ziel Koordinierte und regional einheitlich abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung („gleiches gleich behandeln“).
- Prüfung gesetzlicher Grundlagen auf kantonaler Ebene zur Umsetzung der vorgenannten Massnahmen.

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten

Federführung: Kanton Luzern (rechtliche Grundlagen), Luzern Plus (Koordination), Standortgemeinden (Umsetzung)	Beteiligte Stellen: rawi, vif
--	---

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine

1. Einsetzen einer breit abgestützten Arbeitsgruppe (LuzernPlus, Kanton, Gemeinden, Wirtschaft, Interessenvertretungen) zur Erarbeitung des Vorgehens und zur Umsetzung der Massnahme.
2. Soweit notwendig Rechtsgrundlage zur Umsetzung der Massnahmen.
3. Einrichten der Infrastrukturen für die Bewirtschaftung.

Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R7, S8 KA: R7-2, S8-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	---	---

Kosten

Kosten: projektbezogen	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 2G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:
----------------------------------	--

Beurteilung

Relevanz Behebung Schwachstellen: Massnahme gegen „wildes Parkieren“, Suchverkehr, für Vereinheitlichung der Regelung Unterstützung Zukunftsbild: 2, 3a, 3b Umsetzung Strategie: Die Regeln für die Parkierung sollen über die ganze Agglomeration besser aufeinander abgestimmt und soweit als möglich vereinheitlicht werden.	Qualitative Bewertung <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
Wirkung WK1: allg. Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, Verbesserung der Intermodalität WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume (durch Beeinflussung der Intermodalität) WK3: - WK4: allg. Umweltbelastung vermindern, Reduktion der Luftschadstoffe und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen	Bewertung der Wirkung WK1: hinreichende Wirkung WK2: schwache Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: hinreichende Wirkung

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

–

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

Musterreglemente und VSS-Norm

Bemerkungen / Hinweise:

–