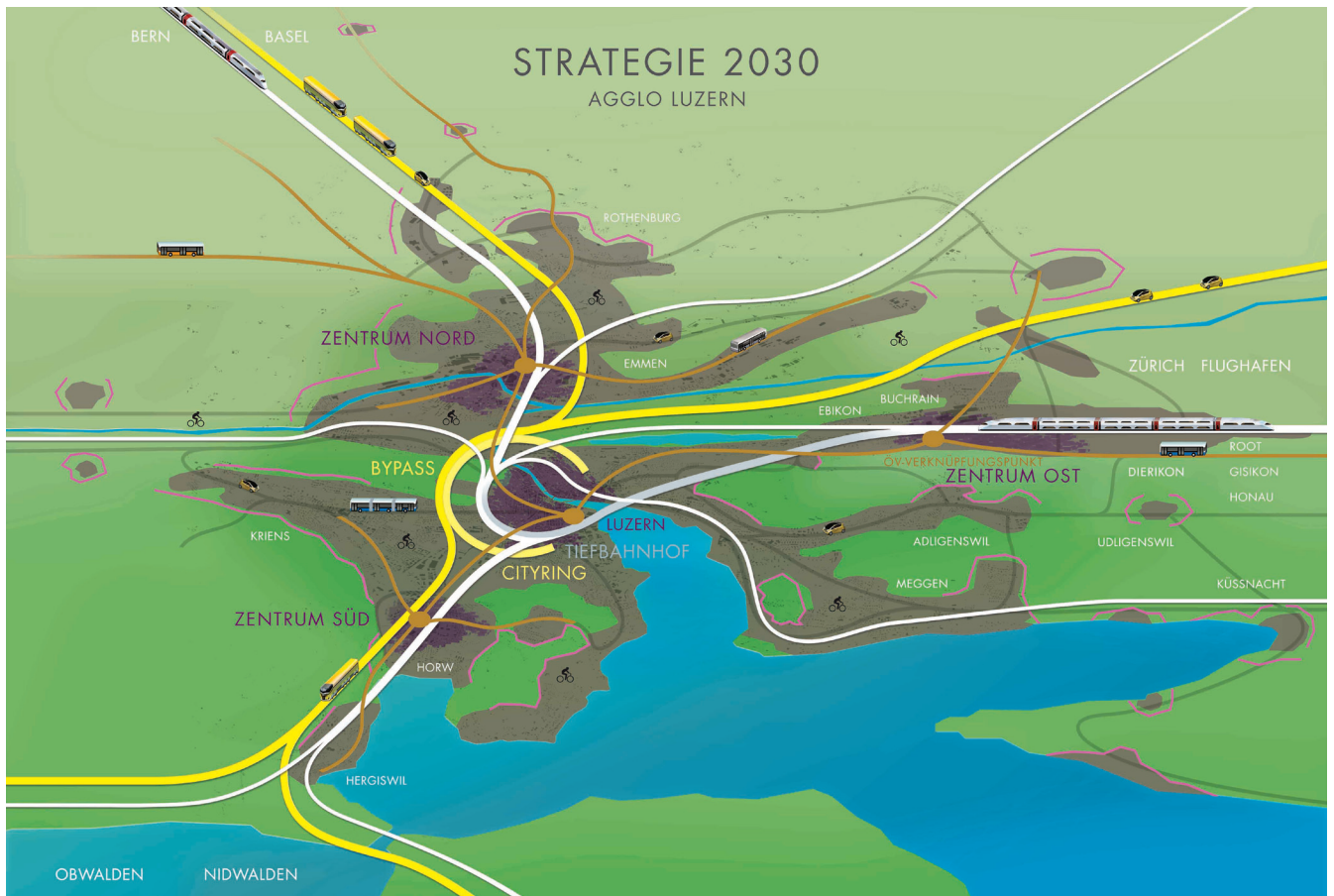


## Kanton Luzern

### Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation



### Umsetzungsbericht

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

### Teil A

Dringliche Projekte	1
A1 - Infrastrukturelle Massnahmen	2
Ae1 - Eigenleistung	3
Av1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Verkehr	4
As1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Siedlung	5
Nicht IF Schiene - Massnahmen im Bereich Schiene ohne Beteiligung aus dem Infrastrukturfonds	7
B restl. - restliche Massnahmen laut Leistungsvereinbarung und Prüfbericht	8

### Teil B

1) Erläuterungen zum Sinn und Geist der Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms 1. Generation	9
2) Ausführungen zur Nachvollziehbarkeit, Stringenz und Kohärenz zwischen 1. und 2. Generation Agglomerations- programm	11
3) B1-Massnahmen 1. Generation Agglomerationsprogramm	13



## **Struktur des Umsetzungsberichts**

Der vorliegende Umsetzungsbericht ist in folgenden zwei Teilen gegliedert:

- Der **Teil A** beinhaltet die Berichterstattung zur Umsetzung der Massnahmen aus der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms 1. Generation per 31. März 2012 in Tabellenform.
- Im **Teil B** werden insbesondere die Herausforderungen in der Agglomeration bei der Umsetzung des Programms sowie der Zusammenhang zwischen der 1. und 2. Generation textlich erläutert.

### Dringliche Projekte / Projets urgents

Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 / Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure du 4 octobre 2006

						N° mesu- re- info	Coût d'investissement					Etat des coûts Prestation de la Confédération		Echéancier				Avancement des travaux	Explications
							Examen de la Confédération et convention de financement (CF)	Etat actuel			Fin du projet selon facture finale convention de financement	Convention de financement	Fin du projet selon facture finale convention de financement	Mise en œuvre				Avancement des travaux ensemble de la mesure	évtl. explications de l'ensemble de la mesure
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (aggl.)	Description de la mesure	Kat. (Interne à l'ARE)	Coût	Estimation actuelle des coûts, renchérisse- ment incl. (Mio.)	TVA incl.? (oui=1, non=0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Coût (Mio renchérissement et TVA incl.)	Coût (2006 sans TVA)	Coût (Mio renchérissement et TVA incl.)	Date fin convention de financement (JJ/MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin = facture finale (AAAA)	Mise en service (AAAA)	%	Place pour d'évtl. explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						M- info	Investitionskosten					Kostenstand Bundesbeitrag		Zeitplanung				Baufort- schritt	Erläuterungen
							Prüfung Bund und Finanzierungs- vereinbarung (FV)	Aktueller Stand			Abschluss Projekt It.Schlussrechnung Finanzierungsvere.	Finanzierung svereinbarung g	Abschluss Projekt It. Schlussrechnung g Finanzierungs- vere.	Umsetzung				Baufort- schritt Gesamt- mass- nahme	évtl. Erläuterungen zur Gesamtmassnahme
BFS-Nr	Kl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mass- nahmen- nummer (Aggl.)	Massnahme Bezeichnung	Kat. (ARE intern)	Kosten	Aktuelle Kosten- schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	inkl. MWS? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kosten- schätzung (MM/JJJJ)	Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWST)	Kosten (2006 exkl. MWST)	Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWST.)	Datum Abschluss Finanzierungsver- einbarung (TT.MM.JJJJ)	Baubeginn (JJJJ)	Abschluss = Schlussrechnung (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	%	Platz für evtl. Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)

**Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau**

- füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
- ist von Agglomeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
- wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure



### Ae1 - Eigenleistung / Ae1 - Prestations entièrement assumées par l'agglomération, priorité A

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.2 / voir accord sur les prestations, chap. 3.2

										N° mesure-Info			Etat des coûts d'investissement				Echéancier			Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux	
										Catégorie de mesure		Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)		Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations	Etat actuel			Mise en œuvre			Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux, délais inclus / explications si la mesure ne sera pas réalisée
BFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure	Type (interne à l'ARE)	Cat. (interne à l'ARE)	Coût d'investissement	Priorité ABC	Priorité et classement	Estimation actuelle des coûts	avec TVA ? (oui=1, non =0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin (AAAA)	Mise en service (AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)				
										Massn.-Info			Kostenstand Investitionskosten				Zeitplanung			Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn	
										Massn.-Kategorie		Angaben Einreichung Agglomération (2007)		Überprüfung Bund 2009 und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand			Umsetzung			Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung wenn nicht realisiert
BFS-Nr	Kl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Massnahmen-nummer (Agglo)	Massnahme	Typ (ARE intern)	Kat. (ARE intern)	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Priorität und Einstufung	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	inkl. MWST? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kostenschätzung (MM/JJJJ)	Baubeginn (JJJJ)	Abschluss (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)				
1061	M	1061 Luzern	1061.012	11.2k	Ausbau Perronzugänge Bhf. Luzern	1c	1	5	A	Ae	--		--	--	--	--	Massnahme zurückgestellt: Koordination mit Projekt Tiefbahnhof				
1061	M	1061 Luzern	1061.013	11.2l	Umbau Station Rothenburg	1c	1	4	A	Ae	3		Mrz 12	2016	2017		Massnahme ist Bestandteil des öV-Angebotskonzepts AggloMobil due				
1061	M	1061 Luzern	1061.017	M15.2	Ausbau P+R Rothenburg Station	2pr	2	1.5	A	Ae	0.5		Mrz 12	2016		2017	Massnahme ist Bestandteil des P+R-Konzepts Kanton Luzern				

**Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau**

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE  
 ist von Agglomeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération  
 wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure



**Av1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Verkehr / Av1 - Mesures non imputables au fonds d'infrastructure - Transports**

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.1 / voir accord sur les prestations, chap. 3.1

						Etat des coûts d'investissement						Echéancier			Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux	
						Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)		Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations		Etat actuel (si disponible)			Mise en oeuvre			Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus / explications si la mesure ne sera pas réalisée
OFS-n°	Kl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (aggllo)	Description de la mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coût	Priorité ABC	Estimation actuelle des coûts	avec TVA ? (oui=1, non =0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin (AAAA)	Mise en service (AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Kostenstand Investitionskosten						Terminplanung			Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn	
						Angaben Einreichung Agglomération (2007)		Überprüfung Bund 2009 und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand falls vorhanden			Umsetzung			Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung wenn nicht realisiert
BFS-Nr	Kl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Massnahmennummer (Agglo)	Massnahme	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten	Priorität ABC	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	inkl. MWST? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kostenschätzung (MM/JJJJ)	Beginn (JJJJ)	Abschluss (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)
1061	M	1061 Luzern	1061.209	M19	Integraler Tarifverbund				Av					2009		Bei Massnahme M19 handelt es sich um eine nicht-infrastrukturelle Massnahme (keine Infrastrukturkosten). Mit dem integralen Tarifverbund Luzern, Ob- und Nidwalden (seit Dezember 2009) konnte dank neuen Billettautomaten und einem neuen Billett- und Abosortiment der Zugang zum ÖV verbessert werden (auch für Nicht-ÖV-Kunden).
1061	M	1061 Luzern	1061.210	M20	Mobilitätsmanagement und Mobilitätszentrale				Av				Jan 10	Dauer-aufgabe		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)

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

- füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
- ist von Agglomération auszufüllen / est rempli par l'agglomération
- wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure

### As1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Siedlung / As1 - Mesures non imputables au fonds d'infrastructure - Urbanisati

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.1 / voir accord sur les prestations, chap. 3.1

						Horizon temporel	Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux
						voir accord sur les prestations	Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus (AAAA) / Echéances principales de la mise en oeuvre (consultations, entrée en vigueur ou étapes procédurales lors de la fixation des contenus dans les plans directeurs et plans d'utilisation, ...) / explications si la mesure ne sera pas réalisée
OFS-n°	Kl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agгло)	Description de la mesure selon l'accord sur les prestations	(AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Zeithorizont	Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn
						laut Leistungsvereinbarung	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung noch notwendig sind inkl. Termine (JJJJ); Meilensteine der Umsetzung (Konsultationen/Vernehmlassungen, in Kraft Setzung bzw. Prozedur-Schritte bei Festsetzungen der Inhalte über Richt- und Nutzungspläne,...) / Erläuterung <b>wenn nicht realisiert</b>
BFS-Nr	Kl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Massnahmennummer (Agгло)	Massnahmenbezeichnung gemäss Leistungsvereinbarung	(JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10, alle Schritte mit Jahreszahl)
1061	M	1061 Luzern	1061.201	M21.1	ESP Bahnhof Luzern	2014	ESP-Entwicklungskonzept 2007 wurde in Revision der BZO der Stadt Luzern umgesetzt mit 1. öff. Auflage im Herbst 2011 > 2. öff. Auflage Mai 2012 > Volksabstimmung 2012 > Genehmigung 2013. Weitere konzeptionelle Arbeiten wurden bereits im September 2011 aufgenommen mit dem Ziel, einerseits das Entwicklungskonzept zu aktualisieren und andererseits eine Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr mit den angepassten Rahmenbedingungen (Tiefbahnhof u.a.) vorzunehmen.
1061	M	1061 Luzern	1061.202	M21.2	ESP Luzern Nord, Teil 1: Emmen, Littau, Luzern	2014	Behördenanweis. Masterplan wurde im Dez. 2010 von RR, SR und GdeR beschlossen; Teil Emmen: Umsetzung in die NuPla Emmen in Genehmigung 2012; Teil Littau (Luzern): Detailhandelskonzept umgesetzt; Abstimmung Siedlung/Verkehr in den Arbeitszonen ("Fahrtenziffer") noch offen
1061	M	1061 Luzern	1061.203	M21.3	ESP Rothenburg (Teilrevision Ortsplanung)	2014	Umsetzung Arbeitszonen in die Nutzungsplanung Rothenburg ist im Jahre 2006 erfolgt.
1061	M	1061 Luzern	1061.204	M21.4	ESP Rontal	2014	Umsetzung in die Nutzungsplanung ist erfolgt in Ebikon (2012, inkl. Teilrevision Arbeitszonen zur Umsetzung ESP Planung und Abstimmung Siedlung/Verkehr ("Fahrtenziffer")), in Buchrain (2009) und in Root (Jan. 2012); in der Gemeinde Dierikon im Genehmigungsverfahren (Beschwerdebehandlung) > Genehmigung voraussichtlich 2012
1061	M	1061 Luzern	1061.205	M21.5	ESP Eichhof – Schlund- Bahnhof Horw	2014	Teil Horw: Umsetzung in die Nutzungsplanung ist 2011 erfolgt. Teil Luzern: kant. Vorprüf. erfolgt > 2. öff Auflage Mai 2012 > Volksabstimmung 2012 > Genehmigung 2013 Teil Kriens: OP-Rev. 2011 gestartet > Vorprüfung Juni 2012 > Genehmigung 2013/14
1062	M	1062 Luzern	1062.205	M21.6	ESP Perlen Schachen	2014	Umsetzung in die Nutzungsplanung ist erfolgt in Buchrain (2009) und Root (Jan. 2012)

1061	M	1061 Luzern	1061.206	M22	Anpassung der Ortsplanung an Vorgaben ESP und Agglomerationsprogramm	2014	Buchrain: Umsetzung in Nutzungsplanung 2009 genehmigt Dierikon: In Genehmigung (Beschwerdebehandlung) > Genehmigung voraussichtlich 2012 Ebikon: Siedlungsleitbild vorgeprüft (2011) > Genehmigung OP voraussichtlich 2013 Emmen: Wohnzonen genehm. (2010), Arbeitszonen in Genehmigung (2012) Horw: Gesamtrevision OP und Bebauungsplan Bahnhof Horw genehmigt 2011/Jan.12 Kriens: OP-Revision 2011 gestartet > Vorprüfung Juni 2012 > Genehmigung 2013/14 Luzern (Littau): Gesamtrev. genehmigt 2009; Arb.Zonenanpassung noch offen (vgl. oben) Luzern (Stadt): 2. öff. Auflage Mai 2012 > Volksabstimmung 2012 > Genehmigung 2013 Root: Gesamtrevision der OP genehmigt (2011/Jan. 2012) Rothenburg: 2. öff. Auflage Wohnzonen April 2012 > Genehmigung 2013
1061	M	1061 Luzern	1061.207	M23	Verbindliche Umsetzung Detailhandelskonzept in und ausserhalb der Agglomeration	2014	Regelungen zur Zulässigkeit von Verkaufsnutzungen in den Arbeitszonen in allen relevanten Arbeitszonen der Agglomeration bereits genehmigt oder kurz vor Genehmigung; Detailstand gemäss oben erwähnter Umsetzung der Massnahmen M21.x und M22.x in den einzelnen Gemeinden
1061	M	1061 Luzern	1061.208	M24	Abstimmung Siedlung und Verkehr sowie Massnahmenplan Luft	2014	Wegleitung Abstimmung Siedlung und Verkehr im Dezember 2009 veröffentlicht; In allen relev. ESP-Arb.zonen sind regional koordinierte g'eigentümergeverbind. Vorgaben zur zulässigen Fahrtenerzeugung in der NuPla gesichert (Buchrain, Rothenburg, Root, Seetalplatz) oder in Genehmigung (Ebikon, Emmen, Dierikon); Kriens: im Juni 2012 in Vorprüfung; Littau: noch ausstehend;  Konkretisierung Massn.plan Luft ist tw erfolgt (Status Umsetzung Lufthyg. Massn.plan im Verkehrsbereich): K1/Z1: Ökologisierung Motorfahrzeugsteuer: 1. Entwurf 2011 im Parlament gescheitert, 2. Entwurf in Bearbeitung bei JSDept. K2: Lufthygienische Massnahmen des Aggloprogramms und des Richtplans: Das Gesamtpaket Aggloprogramm bringt massgebende Verbesserungen im Bereich Lufthygiene. Zur Wirkungskontrolle dient insb. das umfassende Monitoring und Controlling zum Richtplan mit u.a. Indikatoren Luftschadstoffbelastung und Gesamtverkehrsleistung; Zudem umfassendes Gesamtverkehrsmonitoring im Agglogebiet ab 2012 K3: Vorgaben für Abstellflächen in ESP: in kommunalen PP-Reglemente teilweise umgesetzt, wird mit Massnahmen MO-5 im AP LU 2G weiterverfolgt.

**Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau**

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE  
 ist von Agglomeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération  
 wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure

## Nicht IF Schiene - Massnahmen im Bereich Schiene ohne Beteiligung aus dem Infrastrukturfonds / non FI rail - Mesures dans le domaine du rail sans participation du fonds d'infrastructure

Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen (vgl. Prüfbericht 2009 Kapitel 5.4) / Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir Rapport d'examen de la Confédération, chap. 5.4)

Liste der Massnahmen A im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden (Anhang 17 der Botschaft über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr) Liste des mesures A dans le domaine du rail, pour lesquelles une participation de la Confédération au travers du fonds d'infrastructures n'est pas prévue, mais pour lesquelles une autre source de financement est examinée (Annexe 17 du Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011)

						Etat des coûts d'investissement				Echéancier			Etapas prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux			
						Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)		Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations		Etat actuel			Mise en œuvre étape 2011-2014/2015-2018/2019-2022/2023-2027	Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus / explications si la mesure ne sera pas réalisée		
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglom.)	Description de la mesure	Coût	Priorité ABC	Coût	Priorité ABC	Estimation actuelle des coûts	avec TVA ? (oui=1, non=0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin (AAAA)	Mise en service (AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Kostenstand Investitionskosten				Terminplanung			Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn			
						Angaben Einreichung Agglomeration (2007)		Überprüfung Bund 2009		Aktueller Stand			Umsetzung Etappe 2011-2014/2015-2018/2019-2022/2023-2027	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung wenn nicht realisiert		
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Mass-nahmen-nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten Investition	Priorität ABC	Kosten	Priorität ABC	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	inkl. MWST? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kostenschätzung (MM/JJJJ)	Baubeginn (JJJJ)	Abschluss (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

- füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
- ist von Agglomeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
- wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure

**B restl. - restliche Massnahmen laut Leistungsvereinbarung und Prüfbericht (wenn nicht schon vollständig und nachvollziehbar im Agglomerationsprogramm integriert) / B restantes - Mesures restantes selon l'accord sur les prestations et le rapport d'examen (si elles ne sont pas encore complètes et intégrées de manière logique dans le projet d'agglomération)**

**B1-, Be1, n d IFm f M B1**

B1 (vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.4 / voir accord sur les prestations, chap. 3.4)  
 Be1 (vgl. Prüfbericht 2009 Kapitel 5.3 / voir Rapport d'examen de la Confédération, chap. 5.3)

n d IFm f M B1 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen (vgl. Prüfbericht 2009 Kapitel 5.4) Liste der Massnahmen B im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden (Anhang 18 der Botschaft über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr) / Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir Rapport d'examen de la Confédération, chap. 5.4) Liste des mesures B dans le domaine des rail pour lesquelles une participation financière de la confédération au travers du fonds d'infrastructures n'est pas prévue, mais pour lesquelles une autre source de financement est examinée (annexe 18 du Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011)

					N° mesure-Info		Etat des coûts d'investissement			Projets d'agglomération de 2 <sup>ème</sup> Generation			
					Type (interne à l'ARE)	Cat. (interne à l'ARE)	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coût état 2005 sans TVA	Priorité ABC	Partie intégrante	partie non-intégrante	
													Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (aggl)	Description de la mesure					avec quelle logique est-ce représenté dans le projet d'agglomération (renvoi aux pages du projet d'agglomération de 2ème génération - (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère et largeur de la colonne inchangés)		(10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)	
					Massn.-Info		Kostenstand Investitionskosten			Agglomerationsprogramm 2. Generation			
					Typ (ARE intern)	Kat. (ARE intern)	Kosten Investition	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWST)	ABC	Bestandteil	Kein Bestandteil	
													Angaben Einreichung Agglomération (2007)
BFS-Nr	Kl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Massnahmennummer (Agglo)	Massnahme					Wie nachvollziehbar im Agglomerationsprogramm dargestellt (Seitenverweis Agglomerationsprogramm 2. Gen. Gegebenenfalls Erläuterungen - max. 10 Zeilen pro Massnahme bei gleichbleibender Spalten- und Schriftgrösse)		Erläuterung (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)	
1061	M	1061 Luzern	1061.028	M5.1a	2k	2	5	B	4.41	B	(1. Etap. Schlossberg AP 1: M5.1a mit Prio. A in LV1) (2. Etap. Schlossberg AP 1: <b>M5.1b</b> ; Falsche Bezeichn. in LV1) AP 2: Massnahmenblatt öV-11, Massnahme öV-11.1d	Massnahme im Bauprogramm 2011-14 Kantonsstrassen enthalten. Realisierung in Periode 2015- 2018. Massnahmen Schlossberg sind mit Ergebnis Planung Spange Nord (AP1: M 5.3; AP2: MIV-2) abzustimmen. Umsetzung in 1 oder 2 Etappen noch offen.	
1061	M	1061 Luzern	1061.030	M7.3b	K17b: Dierikon, Einmündung Rigistrasse	2	2	6	B	0.00	Be	AP2: Massnahmenblatt LV-1, Massnahme LV-1.1k	Massnahme im Bauprogramm 2011-14 Kantonsstrassen enthalten. Realisierung nach 2018. Verschiebung infolge Kosten- bzw. Projektüberhang .
1061	M	1061 Luzern	1061.033	11.2g	S-Bahnhalt Luzern Langensand-Steghof	1h	1	13	B	11.28	B	AP2: Massnahmenblatt öV-3, Massnahme öV-3.1	Realisierung nach 2018. Verschiebung infolge Kosten- bzw. Projektüberhang .
1061	M	1061 Luzern	1061.037	18.2c3	K17: Ebikon, Schlösslistrasse (inkl.) - Kr	6a	6	15	B	4.15	B	(AP 1 richtig <b>M18.2b3</b> , falsche Bezeichnung in LV1) AP 2: Massnahmenblatt öV-11, Massnahme öV-11.1f	Massnahme im Bauprogramm 2011-14 Kantonsstrassen enthalten. Realisierung in Periode 2015- 2018.
1061	M	1061 Luzern	1061.038	18.2d3	K4: Kriens, Zentrum	6f	6	3	B	2.65	B	AP 2: Massnahmenblatt öV-3, Massnahme öV-11.1g	Massnahme im Bauprogramm 2011-14 Kantonsstrassen enthalten. Realisierung in Periode 2015- 2018.
1061	M	1061 Luzern	1061.039	18.2e	K19: Kriens, Schlund	6f	6	4	B	3.53	B	AP 2: Massnahmenblatt öV-3, Massnahme öV-11.1i	Massnahme im Bauprogramm 2011-14 Kantonsstrassen enthalten. Realisierung in Periode 2015- 2018.
1061	M	1061 Luzern	1061.057	M8	15-Min-Takt S-Bahn im Rontal	1	1	190	B	82.42	B	AP 2: Massnahmenblatt öV-1	M8.1 aus der LV1 liefert einen Finanzierungsbeitrag von 82.42 Mio. Fr. (Preisstand 2005, ohne MWST.) an den Tiefbahnhof öV-1
1061	M	1061 Luzern	1061.060	0	Konzept LV_B-Liste	3be	3	3.50	0.00	2.70	B	(AP 1: M17.4 und M17.9) AP 2: Massnahmenblatt LV-1, Massnahme LV-1.1d Emmen, Loren - Littau, Stechenrain AP 2: Massnahmenblatt MO-1, Massnahme MO-1.1 Velostation Bahnhof Luzern	Massn. LV-1.1d im Bauprogramm 2011-14 Kantonsstrassen enthalten. Realisierung in Periode 2015- 2018. Realisierung MO-1.1 vor 2015

**Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau**

- füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
- ist von Agglomération auszufüllen / est rempli par l'agglomération
- wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infrastructure

# Umsetzungsbericht zur Gesamtkonzeption des Agglomerations- programms Luzern 1. Generation (AP LU 1G) laut Leistungsvereinbarung Teil B

Der vorliegende Umsetzungsbericht soll sich auf den Sinn und Geist Ihres Agglomerationsprogramms beziehen, zu welchem sich Bund und Kanton in der Leistungsvereinbarung betreffend das Agglomerationsprogramm Luzern verpflichtet haben.

Die Agglomerationsprogramme der 1. Generation werden von der Trägerschaft für die 2. Generation überarbeitet, um ihre Wirksamkeit zu verbessern und den veränderten Rahmenbedingungen, den Auswirkungen der Massnahmen der ersten Generation oder anderen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Sie werden entsprechend erneut geprüft werden (vgl. Weisung Kapitel 2.3.2).

Die vorliegende Vorlage ist von den Agglomerationen auszufüllen, wobei der Seitenumfang der textlichen Ausführungen bei unverändertem Format der Textboxen und Schriftgrösse (Standard Arial 10, Gliederung und Formatierung der Überschriften in den Textboxen ist frei zu wählen) nicht mehr als 10 Seiten überschreiten soll.

Im Umsetzungsbericht sind folgende Erläuterungen zum Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms auf Basis der abgeschlossenen Leistungsvereinbarung darzulegen:

## 1) Erläuterungen zum Sinn und Geist der Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms 1. Generation

*Die Ausführungen haben zum Ziel, dem Bund ein besseres Verständnis für die Herausforderungen in der Agglomeration bei der Umsetzung des Programms der 1. Generation zu ermöglichen.*

*Im Wesentlichen sind*

- *auf Schwierigkeiten und deren Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation hinweisen,*
- *allenfalls bereits bekannte/absehbare inhaltliche Abweichungen und Veränderungen des Sinn und Geists des Agglomerationsprogramms zu erläutern.*

*Dabei müssen die Ausführungen folgende Themenbereiche mindestens umfassen:*

- *Zentrale Vision/Leitbild/Ziele*
- *Strategie Siedlung und Verkehr sowie*
- *Wirkung der Schlüsselmassnahmen und evtl. besondere Zusatzleistungen [auf Sinn und Geist Agglomerationsprogramm]*

*Konkrete Massnahmenänderungen sind unabhängig davon weiter gemäss Leistungsvereinbarung direkt dem ARE zu melden.*

### 1. Schwierigkeiten und deren Auswirkungen auf das AP LU 1G

#### – **Zentrale Vision / Leitbild / Ziele**

Das AP LU 1G beinhaltet im Kap. 3 des Grundlagenberichts vom 10. April 2006 das Leitbild mit den grundlegenden Zielsetzungen, wovon eine das „geordnete Wachstum der Agglomeration nach Innen“ und eine weitere die „wirkungsvolle Vertretung gemeinsamer Interessen auf kantonaler, zentralschweizerischer und nationaler Ebene“ ist. Bei letztgenannter zeigen sich in Bezug auf die wirkungsvolle Vertretung auf nationaler Ebene Schwierigkeiten, indem die

berechtigten Anliegen der Agglomeration Luzern bezüglich der Schlüsselmassnahmen (vgl. nachfolgend) – trotz intensiver Informationstätigkeit – seitens Bundesbehörden teilweise weiterhin nicht oder zuwenig ernst genommen bzw. nicht verbindlich aufgenommen werden. Dies wirkt sich negativ aus auf die Akzeptanz des Agglomerationsprogramms bei den Behörden und der Bevölkerung in der Agglomeration sowie auf die weitere Umsetzung!

– **Strategie Siedlung und Verkehr**

Die Siedlungsstrategie mit insbesondere haushälterischer Bodennutzung durch räumliche Konzentration der Nutzungen kann sukzessive und mehrheitlich sinngemäss umgesetzt werden (vgl. auch ausführliche Darstellung am Schluss dieses Berichts); insbesondere in einzelnen Gemeinden ausserhalb des Agglomerationskerns konnte aufgrund von historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen die geordnete, kompakte Siedlungsentwicklung nicht überall erreicht werden. Die Umnutzung von frei werdenden Flächen wird zwar in einzelnen Gebieten konkret angegangen und umgesetzt, es handelt sich aber um einen länger andauernden Prozess.

Die weitere positive Entwicklung der Region Luzern setzt den Ausbau des Verkehrssystems gemäss Agglomerationsprogramm voraus. Zentrale, unabdingbare Elemente der Verkehrsstrategie in der Agglomeration Luzern sind die beiden übergeordneten Schlüsselmassnahmen in Bundeskompetenz

- Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie und
- Gesamtsystem Bypass Luzern (Ausbau Nationalstrasse).

Die Federführung bei diesen beiden wichtigen Projekten liegt beim Bund. Die Zweckmässigkeit der Massnahmen wird anerkannt. Das ASTRA hat 2011 das Generelle Projekt für den Bypass ausgelöst und in der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI wird der Tiefbahnhof als Lösung zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Streckennetz vom und zum Bahnhof Luzern aufgeführt. Noch nicht gesichert ist der Zeitpunkt der Realisierung dieser Bundesmassnahmen.

Es ist deshalb das Ziel, mit verbindlichen Planungen Sicherheit für Realisierung der beiden Massnahmen zu schaffen und zu erreichen, dass beide Infrastrukturbauten so bald als möglich zur Verfügung stehen. Viele weitere Massnahmen weisen eine hohe Abhängigkeit zu diesen beiden Projekten auf. Ohne Bypass und Tiefbahnhof besteht nur noch ein minimaler Spielraum für Verbesserungen des Verkehrssystems in der Region Luzern.

– **Wirkung der Schlüsselmassnahmen und besondere Zusatzleistungen**

Die bedeutenden Wirkungen und die grosse Relevanz der Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof Luzern werden auch im AP LU 2G bestätigt.

Über die wichtige Massnahme M3.1 Optimierung Seetalplatz bzw. den entsprechenden Kredit stimmt am 17. Juni 2012 das kantonale Stimmvolk ab.

Die weiteren Massnahmen sind mehrheitlich auf Kurs (vgl. detaillierte Erläuterungen in den beiliegenden Tabellen), aufgrund der zahlreichen Projekte im gesamten Kanton und der strikten Budgetvorgaben und Sparmassnahmen ergeben sich bei einzelnen Infrastrukturprojekten Verzögerungen.

**2. Bekannte / absehbare inhaltliche Abweichungen und Veränderungen des Sinnes und Geistes des AP**

– **Zentrale Vision / Leitbild / Ziele**

Der «Sinn und Geist» der 1. Generation hat sich zur 2. Generation nicht wesentlich verändert: Das AP LU 2G baut auf der Gesamtkonzeption des AP LU 1G mit einer möglichst guten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf. Gegenüber der 1. Generation wurde neu ein detailliertes Zukunftsbild mit insgesamt 6 Bildern und diversen Leitsätzen erarbeitet, welches eine Art Raumentwicklungskonzept bildet. Dieses zeigt auf, welche zukünftige Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie Struktur der Verkehrssysteme für die Entwicklung der Agglomeration Luzern massgebend sind.

### – **Strategie Siedlung und Verkehr**

Aufgrund des neuen Zukunftsbildes wurden Anforderungen an Siedlung und Landschaft sowie an die verschiedenen Verkehrsträger ÖV, MIV und LV entwickelt, die zu einer – gegenüber der 1. Generation wesentlich präziseren – Gesamtstrategie zusammengefasst werden. Gestützt darauf wird im Rahmen des AP LU 2G gegenüber dem AP LU 1G der Fokus einerseits verstärkt auf differenziertere Siedlungs- und grundsätzlich neue Landschaftsentwicklungsmassnahmen, sowie andererseits insbesondere auf die Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs – namentlich Optimierung und Ausrichtung des Bussystems auf die S-Bahn - und des Langsamverkehrs gelegt (s. auch nachfolgenden Punkt 2 des vorliegenden Umsetzungsberichts). Diese Strategie nimmt die die Richtungsweisende Festlegung M1 des kantonalen Richtplans 2009 auf, wonach in der Agglomeration Luzern der ÖV bevorzugt und dem MIV der erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt wird.

### – **Wirkung der Schlüsselmassnahmen und besondere Zusatzleistungen**

Die Massnahmen des AP LU 1G sind entweder bereits umgesetzt, werden zurzeit realisiert oder die Umsetzung ist im Rahmen der Leistungsvereinbarung zur 1. Generation verankert; die restlichen Massnahmen der 1. Generation werden grundsätzlich in das AP U 2G übernommen, wobei folgende wesentlichen Ausnahmen und Anpassungen zu erwähnen sind (Details finden sich in den beiliegenden Tabellen):

- Die Massnahme M8.1, 15-Minutentakt S-Bahn im Rontal, wird ersetzt durch die Massnahme ÖV-1, Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie. Die neueren Abklärungen haben gezeigt, dass ein Doppelspurausbau am Rotsee für die erforderliche Leistungssteigerung nicht genügt.
- Die Massnahme M8.2, Ausbau Bahnhof Emmenbrücke mit Schlaufe Rontal, wird zur Massnahme ÖV-4, Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke, redimensioniert. Mit dem Tiefbahnhof mit neuer Zufahrt kann auf die Schlaufe Bahnhof Emmenbrücke-Rontal verzichtet werden.
- Die Massnahme M11.2k, Ausbau Perronzugänge Bahnhof Luzern, wurde zurückgestellt. Sie ist mit der Massnahme ÖV-1, Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie, zu koordinieren.
- Einige Massnahmen mussten wegen noch zu klärender Fragen oder aufgrund des Kosten- bzw. Projektüberhangs zeitlich nach hinten geschoben werden.

## 2) Ausführungen zur Nachvollziehbarkeit, Stringenz und Kohärenz zwischen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm

*Bei der Prüfung der 2. Generation wird verstärkt Wert auf die logische Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms gelegt: Die vorgeschlagenen Massnahmen müssen aus der Analyse, dem Zukunftsbild und den Strategien nachvollziehbar abgeleitet werden (roter Faden) (vgl. Weisung Kapitel 1.4). Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist Bestandteil dieser Grundlagen. Die Agglomeration muss klar aufzeigen, dass das Agglomerationsprogramm der 2. Generation auf dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation schlüssig aufbaut und dass Verbesserungen vorgenommen wurden. Der Zusammenhang zwischen der 1. und 2. Generation muss im aktuellen Programm nachvollziehbar sein. Konkret ist in diesem Berichtsteil nachvollziehbar aufzuzeigen wie sich dieser Zusammenhang darstellt.*

*Falls dies im Bericht des Agglomerationsprogramms 2. Generation nachvollziehbar und umfassend dargestellt ist, genügen hier entsprechende Seitenverweise.*

### 1. Allgemeines

Die Struktur des AP LU 2G orientiert sich grundsätzlich an derjenigen des Berichts des AP LU 1G. Im AP LU 2G wurden die neuen Anforderungen des Bundes gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“, namentlich der stärkere Einbezug der Themen Siedlung, Landschaft und Umwelt sowie die Erarbeitung eines Zukunftsbildes berücksichtigt. Zudem wurden die Hinweise aus dem Prüfbericht zum AP 1G aufgenommen. Dies betrifft insbesondere die Weiterentwicklung der Schlüsselprojekte Bypass und Schieneninfrastruktur im Bahnknoten Luzern, die Vertiefung des Bereichs Langsamverkehr sowie die Siedlungsentwicklung nach innen.



Im Kapitel 1.2 des Berichts AP LU 2G ist zudem das AP LU 1G zusammengefasst dargestellt und in Kap. 1.2.2 sind die Massnahmen des AP LU 1G mit ihrem Umsetzungsstand oder ihrer Überführung ins AP LU 2G aufgelistet.

## **2. Grundlagen**

Die Grundlagen des AP LU 1G wurden im Rahmen der Überarbeitung der 2. Generation aktualisiert und inhaltlich ergänzt.

Speziell zu erwähnen ist das Konzept AggloMobil Due: Das Busangebot in der Agglomeration Luzern wurde im Jahr 2011 auf der Basis des 2006 umgesetzten Konzeptes AggloMobil und im Hinblick auf die zu erwartenden Entwicklungen (Bevölkerung, Arbeitsplätze usw.) beurteilt und umfassend bewertet. Während das Konzept AggloMobil ein reines Busoptimierungskonzept beinhaltete, stellt AggloMobil Due ein ÖV-Konzept dar, das insbesondere auch die S-Bahn bzw. die Verknüpfung von Bahn und Bus einbezieht. Das Konzept AggloMobil due ist auf die künftige Entwicklung im Infrastrukturbereich, namentlich Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie, ausgerichtet und mit diesem aufwärtskompatibel.

## **3. Ist-Zustand / Schwachstellen / Handlungsbedarf**

Damit der Zusammenhang zwischen dem AP LU 1G und dem AP LU 2G besser ersichtlich ist, sind im Kapitel Ist-Zustand bei den verschiedenen Bereichen die aus dem AP LU 1G bereits umgesetzten Massnahmen bzw. der Stand der Umsetzung aufgeführt (vgl. Kap. 2.1.1, 2.2.1, 2.3.1, 2.4.1 und 2.5.1).

Im Rahmen des AP LU 2G wurden im Kapitel Ist-Zustand verschiedene Ergänzungen / Vertiefungen vorgenommen. Dies betrifft insbesondere die Analyse des Bevölkerungsstandes und der Bauzonen in Bezug auf die ÖV-Güteklassen bzw. -Angebotsstufen (vgl. Kap. 2.1.2), die inneren Verdichtungspotenziale (vgl. Kap. 2.1.6), die Verkehrsintensiven Einrichtungen (vgl. Kap. 2.1.7) sowie die Landschaftsstruktur (vgl. Kap. 2.1.8). Nebst ÖV, MIV und LV werden in den Kap. 2.5 und 3.5 die weiteren relevanten Mobilitätsaspekte behandelt.

Zu den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf wurden im AP LU 2G neu Schwachstellenkarten erstellt sowie eine Zusammenfassung der Schwachstellen und die entsprechende Ableitung des Handlungsbedarfs in Form eines Fazits eingefügt (vgl. Kap. 3.6).

## **4. Zukunftsbild / Strategie**

Die angestrebte Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und verkehrlicher Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern ist im AP LU 2G neu in Form eines Zukunftsbildes dargestellt (vgl. Kap. 4.2 bis 4.5). Dieses besteht aus sechs Bildern sowie erläuternden Leitsätzen, die den angestrebten Entwicklungszustand im Jahr 2030 beschreiben. Dabei werden die verschiedenen Nutzungen und Entwicklungsprioritäten in der Agglomeration Luzern räumlich differenziert.

Aus dem Zukunftsbild werden Anforderungen an die Siedlung und die Landschaft sowie an die verschiedenen Verkehrsträger (ÖV, MIV und LV) definiert (vgl. Kap. 5.1. bis 5.5). Diese Anforderungen werden im Kapitel 5.6 zu einer Gesamtstrategie zusammengefasst.

## **5. Massnahmen**

Alle Massnahmen des AP LU 1G, die nicht bereits realisiert oder in Umsetzung oder mit der Leistungsvereinbarung als A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2011 - 2014 definiert sind, wurden gestützt auf das Zukunftsbild 2030 und der daraus abgeleiteten Strategien überprüft und dabei entweder aufgehoben (z.B. Doppelspurausbau Schiene entlang dem Rotsee (Massnahme M8.1 des AP 1G) und Überführung zur Massnahme ÖV-1 des AP LU 2G) oder dann aber weiterverfolgt und konkretisiert (z.B. Mobilitätsmanagement (Massnahme M20 des AP LU 1G)). Die Strategie der möglichst guten Bewältigung des künftigen Mehrverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr hat zu einer massgeblichen Ergänzung der Massnahmen(-pakete) zur Förderung des Bus- und des Radverkehrs (Massnahmenpakete M13 und M17 des AP LU 1G) geführt, wobei namentlich der Busverkehr mit grundsätzlich neuen Massnahmen (Ausrichtung auf Umsteigepunkte Bahn-Bus, neue Linienführungen usw.) weiterentwickelt wurde. Hinzu kommen

dringliche Gesamtverkehrsmassnahmen über alle Verkehrsträger im Agglomerationszentrum.

Aufgrund des Zukunftsbildes 2030 (vgl. Kap. 4) und der daraus abgeleiteten Strategien (vgl. Kap. 5) werden primär in den Bereichen Siedlung, Landschaft/Erholung und Umwelt vollständig neue Massnahmenpakete vorgesehen (vgl. Kap. 6). Diese umfassen einerseits Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach Innen (Nachverdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet, Bauzonenreserven mit optimierter Dichte, Schlüsselarealplanungen, Gebietsmanagement in Zentren und ESP usw.) und andererseits Massnahmen zur Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach aussen (Siedlungsbegrenzung, (grössere) Neueinzonungen nur aufgrund eines ausgewiesenen Bedarfs und einer guten ÖV-Erschliessung usw.). Im Bereich Landschaft/Erholung werden diverse Massnahmen zur Förderung der Landschaftsentwicklung und der räumlichen Konzentration der Erholungs- und Tourismusnutzungen in der Landschaft vorgeschlagen. Im Bereich Umwelt werden überkommunale Energieplanungen gefördert.

Im Bereich Verkehr kann als vollständig neue Massnahme gegenüber dem AP LU 1G das überkommunal koordinierte Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung erwähnt werden. Auch der Ausbau des Umladeterminals Strasse / Schiene in Rothenburg ist ein neues Element. Bei den MIV-Massnahmen kommt die Umfahrung von Küssnacht neu ins AP LU 2G.

### 3) B1-Massnahmen 1. Generation Agglomerationsprogramm

*Der Bund braucht Kenntnisse, wie im Agglomeration der 2. Generation mit den jeweiligen B-Massnahmen der 1. Generation umgegangen wird (B-Massnahmen 1. Generation gemäss Leistungsvereinbarung und Prüfbericht 2009).*

*Bitte füllen Sie dazu die beigelegte Excel-Tabelle **B restl.** aus. => siehe Excel-Tabelle*

*Dieser Textteil ist auszufüllen, wenn die Excel-Tabelle zur Erläuterung nicht ausreichend ist.*

*Spezifische Probleme betreffend der B-Massnahmen können hier erläutert werden (je Kategorie: Massnahmen Prio B, Eigenleistungen Prio B, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen insbesondere Schienenmassnahmen Prio B).*

*Falls dies im Bericht Agglomerationsprogramm 2. Generation nachvollziehbar dargestellt ist, genügt ein Seitenverweis in der Excel Tabelle oder an dieser Stelle.*

#### **Spezifische Probleme**

*(Textteil ist auszufüllen, wenn die Excel-Tabelle zur Erläuterung nicht ausreichend ist.)*

> siehe Excel-Tabelle zum AP LU

- **Massnahmen Priorität B**
- **Eigenleistungen Priorität B**
- **Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen Priorität B**

#### **Ergänzung zum Themenblock 1): Umsetzung der Siedlungsmassnahmen**

Im AP LU 1G betreffen die Massnahmenpakete M21 bis M24 spezifische Themen der Siedlungsentwicklung:

- M21: ESP Planungen
- M22: Anpassung der Ortsplanungen an Vorgaben ESP und Agglomerationsprogramm
- M 23: Verbindliche Umsetzung Detailhandelskonzept in und ausserhalb der Agglomeration
- M 24: Abstimmung Siedlung und Verkehr sowie Massnahmenplan Luft

Wie die nachfolgende Zusammenstellung zeigt, sind diese 4 Massnahmenpakete bereits weitgehend eigentümerverbindlich umgesetzt.

Referenz/Aktenzeichen: K403-0067

Diese 4 Massnahmenpakete hängen in der konkreten Umsetzung stark zusammen. Eine Beurteilung der Gesamtentwicklung zu diesen Fragestellungen macht darum Sinn. Es können so Wiederholungen vermieden werden.

### **Ortsplanungen werden laufend angepasst**

Die Gemeinden in der Agglomeration Luzern lenken mit Ihren Ortsplanungen die Entwicklung aktiv mit. Praktisch alle Gemeinden sind darum in einem rollenden Planungsprozess, bei dem im Rahmen von Gesamt- sowie grösseren und kleineren Teilrevisionen jeweils auf die aktuellen Fragestellungen reagiert wird. Die im Rahmen der Agglomerationsprogramme zu behandelnden Fragestellungen und Aufgaben sind in der Agglomeration Luzern nicht neu. Bereits der kantonale Richtplan 1998 und noch verstärkt der aktuelle kantonale Richtplan 2009 wie auch der Regionale Entwicklungsplan REP 21 aus dem Jahr 2004 legen das Schwergewicht der Entwicklung auf die Verdichtung nach Innen sowie auf die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

### **Konzept der ESP Planungen hat sich bewährt. Alle Planungen liegen vor.**

Bereits im Richtplan 1998 erhielten die Gemeinden den Auftrag, die ESP Planungen zu erstellen und sie im Rahmen der Ortsplanungen eigentümergebunden zu sichern. Neben den Fragen der Erschliessung, des Städtebaus sowie der ortsspezifischen Bezeichnung der erwünschten Nutzungen befassen sich alle Luzerner ESP-Planungen mit den wesentlichen Fragen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und dem Standortkonzept Detailhandel. Für alle relevanten ESP-Gebiete liegen die Planungen vor.

Als überkommunale Richtpläne genehmigt sind die ESP Planungen „Luzern Nord, Teil 1 Emmen, Littau, Luzern“ (M21.2, Emmen, Littau Luzern), „Rental“ (M21.4: Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root), „Luzern Süd“ (M21.5, Kriens, Horw, Luzern) und „Perlen-Schachen“ (M21.6, Buchrain Root). Der ESP „Bahnhof Luzern“ (M21.1, Stadt Luzern) wurde als Konzept vom Stadtrat beschlossen. Der ESP „Rothenburg“ (M21.3, Rothenburg) wurde direkt in die laufende Ortsplanung von Rothenburg überführt.

### **Die eigentümergebundene Umsetzung der ESP Planungen ist weitgehend abgeschlossen.**

Die Umsetzung der ESP-Planungen (Richtpläne und Konzepte) muss gemeindeweise im Rahmen der Ortsplanungen erfolgen. Diese Umsetzung wurde **regional koordiniert**:

- Die Bestimmungen zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (M24) in den relevanten Arbeitsgebieten sind in allen Gemeinden identisch. Die maximale Fahrtenerzeugung wird eigentümergebunden bei maximal 15 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> Nutzfläche beschränkt, wobei die Gemeinden schon bei Nutzungen mit weniger Fahrtenerzeugung Nachweise verlangen und die zulässige Anzahl Fahrten im Rahmen der Baubewilligung festlegen können. In Koordination mit der Regelung für Verkaufsflächen werden stark verkehrserzeugende Anlagen damit nur noch dort zugelassen, wo sie durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden können.
- Die zulässigen Verkaufsnutzungen (M23) werden in allen relevanten Arbeitsgebieten nach ähnlichem Grundmuster verbindlich geregelt. Mit Ausnahme von ausdrücklich festgelegten Standorten ist der Verkauf von Lebensmitteln in allen Arbeitszonen ausgeschlossen (keine Konkurrenzierung der Ortszentren); Fachmarktnutzungen über 200 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen werden in der Regel ausgeschlossen. Ausgenommen am Standort EbiSquare (Ebikon, Dierikon) sind agglomerationsweit keine neuen Einkaufszentren ausserhalb der Ortszentren mehr zulässig.

Die eigentümergebundene Verankerung dieser Regelungen ist weitgehend erfolgt. Genehmigt sind entsprechende Ortsplanungen der Gemeinden Rothenburg, Buchrain, Root und Littau (nur Verkaufsflächen). Vor der Genehmigung stehen die entsprechenden Ortsplanungen der Gemeinden Ebikon, Dierikon und Emmen. Kriens reicht dem Kanton entsprechende Bestimmungen im Juni 2012 zur Vorprüfung ein. Noch ausstehend ist die Umsetzung der 15-Fahrten-Regelung im Littauer Boden auf Stadtgebiet Luzern. Im Bereich Seetalplatz ist dies aber mit dem Masterplan und den nachfolgenden Bebauungsplänen ebenfalls bereits im Wesentlichen umgesetzt. Für die Gemeinde

haben die reinen Arbeitszonen praktisch keine Bedeutung mehr. Die Vorgaben aus der ESP Luzern Süd hat Horw im Rahmen des Bebauungsplanes Zentrum/Bahnhof ebenfalls sinngemäss umgesetzt.

Gemäss der Massnahme SI-7 des AP LU 2G wird die Entwicklung in den ESP künftig noch weiter konkretisiert: Grundsätzlich soll die weitere Siedlungsentwicklung hier, in den gut gelegenen ESP stattfinden und nicht ausserhalb des Siedlungsgebietes. Dementsprechend sind hier Ansiedlungen und neue Nutzungen gewollt und erwünscht, wobei die Verkehrsnachweise und allfällige Massnahmen umso präziser sein müssen, je mehr Fahrten durch die neue Nutzung erzeugt werden.

### **Innere Verdichtung wird in der Agglomeration laufend umgesetzt.**

Da in der inneren Agglomeration die natürlichen Grenzen der Entwicklung mit der Topografie, den Gewässern und dem Wald sehr eng gesetzt sind, hat die innere Verdichtung in allen ihren Aspekten (Umnutzungen, Nachverdichtungen) eine lange Tradition. Die Vorgaben des neuen Zukunftsbildes 2030 werden laufend umgesetzt. Aus einer Vielzahl von kleineren und grösseren Beispielen sollen an dieser Stelle folgende im AP LU 2G vorgesehenen Massnahmen genannt werden:

- Masterplan Seetalplatz (Massnahme 1. Generation): Städtebauliche Verdichtung und Neukonzeption in Abstimmung mit neuer Verkehrsführung und Hochwasserschutz; Umsetzung im Rahmen von Bebauungsplänen in Bearbeitung
- Umnutzung Arbeitsgebiet Luzernerstrasse in Littau: Gestützt auf den bestehenden Masterplan wird die bisherige traditionelle Industriezone in eine städtebaulich ansprechende Mischzone Dienstleistung / Wohnen transformiert.
- Investorenwettbewerb Industriestrasse Luzern: Die Stadt Luzern setzt die Strategie der inneren Verdichtung mit hohen Qualitätsanforderungen in diesem wie in anderen zentralen Arealen um, z.B. Industriestrasse.
- Zentrumszone Mattenhof: Neue Zentrumszone an der S-Bahn-Haltestelle der Zentralbahn im bisherigen Industriegebiet Schlund Kriens. Eine Mindestdichte wurde bereits kurzfristig mittels Planungszone gesichert und wird nun mit der laufenden Gesamtrevision der Ortsplanung Kriens (Stand kantonale Vorprüfung Juni 2012) definitiv eingeführt.
- Verdichtungsraum LuzernSüd: Ein solcher Raum wird mit der Gesamtrevision der Ortsplanung Kriens festgelegt. Dadurch erhält der Gemeinderat Kriens die Möglichkeit, dichte Nutzungen und neue Wohnnutzungen in der Arbeitszone zuzulassen. Voraussetzungen dazu sind Bebauungspläne, die sich auf ein Gesamtkonzept über den gesamten Raum Luzern Süd abstützen. Das Gesamtkonzept ist das Ergebnis einer umfassenden Testplanung, die die Gemeinden Kriens, Luzern und Horw bis Ende 2012 erarbeiten werden.
- Umnutzung von reinen Arbeitsgebieten in Ebikon: Gestützt auf das vom Gemeinderat beschlossene Siedlungsleitbild werden am Bahnhof Ebikon und anschliessend an den M-Parc projektbezogen Umzonungen von reinen Arbeitszonen in Mischzonen Arbeiten / Wohnen geprüft. Voraussetzung für die Umzonungen sind Gesamtkonzepte, die unter Federführung der Gemeinde im Rahmen von Testplanungen erarbeitet werden.
- Zentrum Horw: Hier sind diese Prozesse bereits abgeschlossen. Gestützt auf ein Konkurrenzverfahren werden im unmittelbaren Bahnhofbereich reine Arbeitszonen neu als gemischt genutzte Zentrumszonen festgelegt. Der genehmigte Bebauungsplan ist in Umsetzung.