



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Luzern

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/4/6/3

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen.....	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag.....	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	10
4	Beurteilung der Programmwirkung.....	12
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	13
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	16
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	18
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	18
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	20
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	20
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	22
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen.....	23
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	24
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	26
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	28
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	28
6.1.1	Allgemeines	28
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	28
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	29
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....	31
ANHANG 1		32

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Luzern bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation, Hauptbericht, 6. Dezember 2016
- Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation, Massnahmenbericht, 6. Dezember 2016
- Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation, Umsetzungsbericht, 6. Dezember 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetzes vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Luzern weist einen roten Faden auf und ist kohärent mit den früheren Generationen. Es definiert im Zukunftsbild neben der Stadt Luzern drei Entwicklungsräume, in denen der Hauptteil des Wachstums an Bevölkerung und Arbeitsplätzen stattfinden soll. Verkehrlich wird dieses Zentrennetz insbesondere mit dem ÖV besser verknüpft, um die Erreichbarkeit zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten zu verbessern und auf regionaler Ebene die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu fördern. Das Strassennetz mit der Autobahn besitzt auch eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit und Entwicklung der Entwicklungsräume. Die Strategien sind mit den langfristig orientierten, übergeordneten Massnahmen (Gesamtsystem Bypass und Durchgangsbahnhof) kompatibel. Das Agglomerationsprogramm zeigt jedoch nicht genügend auf, wie die übergeordneten Massnahmen zeitlich mit dem Agglomerationsprogramm verknüpft sind.

Eine Stärke des Agglomerationsprogramms Luzern ist, dass der zusätzlich zu erwartende Verkehr im Kern der Agglomeration mit einer Optimierung des Gesamtverkehrssystems bewältigt wird. Angebotsverbesserungen beim ÖV, die bessere Zugänglichkeit der S-Bahn-Knoten sowie die Einführung des RBus-Systems mit zusätzlichen Durchmesserlinien verbessern die Erreichbarkeit zentraler Wohn- und Arbeitsgebiete zwischen und innerhalb der Entwicklungsräume. Um die Fahrplanstabilität des Bussystems zu garantieren, werden die Massnahmen der Vorgängergenerationen zur Buspriorisierung ergänzt. Damit wird gleichzeitig auch der MIV im Kern der Agglomeration gesteuert und verflüssigt. Die LV-Massnahmen ergänzen das bestehende Netz und verbessern z. B. die Zugänglichkeit zu den Umsteigeknoten.

Im Bereich Siedlung sind die Stärken die Zentrenstruktur sowie die räumliche Zuordnung von Schlüsselarealen in den Entwicklungsräumen. Sie fördern bezogen auf die gesamte Agglomeration die Siedlungsentwicklung nach innen, verbessern die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstandorten und stimmen Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem besser aufeinander ab. Unterstützt von der geplanten Bauzonendimensionierung werden gute Rahmenbedingungen geschaffen, um die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern.

Das Agglomerationsprogramm behandelt die hohe Bedeutung und Entwicklung des MIV (lokales, regionales und nationales Strassennetz) im Gebiet der drei Entwicklungsräume Nord, Ost und Süd (ausserhalb des Kerns der Agglomeration) von der Analyse bis hin zur Ableitung von Massnahmen nicht ausreichend. Es ist unklar, wie die Massnahmen der Buspriorisierung in ein übergeordnetes Konzept des Verkehrsmanagements eingebettet sind. Bei den Strassenmassnahmen bleibt offen, wie Verträglichkeitsprobleme auf Hauptverkehrsachsen und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den LV, z. B. im Bereich der Schlüsselareale, berücksichtigt werden. Die Parkierung wird nur im Zusammenhang mit der Bewältigung der Touristen-Busse thematisiert.

Die Massnahmen in den Schlüsselarealen (Ortskerne, Sanierungsgebiete, Transformationsgebiete und Neueinzonungen) bleiben eher vage. Es gibt zahlreiche Areale und es fehlen genauere Aussagen zur konkreten Umsetzungsplanung sowie zu deren Bedeutung und Zusammenwirken bezogen auf einen Entwicklungsraum. Die Massnahmen der einzelnen Schlüsselareale sind zudem noch nicht ausreichend mit den Massnahmen der Verkehrslenkung, der Verkehrsberuhigung, der Aufwertung/Gestaltung des öffentlichen Strassenraumes oder der Reduktion von Trennwirkungen koordiniert. Das Agglomerationsprogramm weist auch eine Vielzahl von flächenmässig bedeutenden unbebauten Arbeitszonen und strategischen Arbeitsschutzzonen aus. Ein regionales Arbeitszonenmanagement ist jedoch im Aufbau.

Punktueller Massnahmen verbessern die objektive und subjektive Verkehrssicherheit geringfügig. Eine Strategie zur Verkehrssicherheit wird sehr allgemein bearbeitet.

Dank der Förderung des ÖV und des LV sind im Vergleich zum Referenzfall im Kern der Agglomeration Luzern gewisse Verschiebungen des Modal-Splits hin zu diesen beiden Verkehrsträgern zu erwarten. Dadurch werden dort auch die Umweltbelastungen Lärm- und Luftschadstoffe vermindert. In den übrigen Gebieten der Agglomeration mit den Entwicklungsräumen Nord, Ost und Süd ist diesbezüglich mit keinen wesentlichen Verbesserungen zu rechnen, weil dort der MIV kaum an Bedeutung verliert. Natur und Landschaft werden auf strategischer Ebene gut thematisiert. Für die Umsetzung schlägt das

Agglomerationsprogramm jedoch nur die Erarbeitung von Konzepten vor, ohne diese bezüglich Stossrichtung und Terminen zu präzisieren.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Die Umsetzung der verkehrlichen Massnahmen vorangegangener Generationen weist insgesamt grössere zeitliche Verzögerungen auf, auch die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen ist leicht verzögert. Der Bund berücksichtigt deshalb den Stand der Umsetzung in der Wirkungsbeurteilung des Programms der 3. Generation mit einem Minuspunkt. Daraus ergibt sich jedoch keine Veränderung beim Beitragssatz des Bundes.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms Luzern auf CHF 528.24 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 107.94³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 153.63⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁶:

35 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
1061.3.014	GV-5.1-3A	Entschärfung Unfallschwerpunkte	10.00	10.00	3.50	
1061.3.018	GV-7.1b-3A	Velostation Bereich Bahnhof	5.00	4.96	1.74	
1061.3.036	ÖV-6.1b-3A	Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag	3.00	2.98	1.04	
1061.3.037	ÖV-6.1c-3A	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	16.00	16.15	5.65	
1061.3.042	ÖV-6.3b-3A	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	8.00	8.00	2.80	
1061.3.045	ÖV-6.4b-3A	Infrastruktur Bahnhof Littau	6.00	6.00	2.10	
1061.3.047	ÖV-7.2-3A	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie12	7.00	6.95	2.43	
1061.3.048	ÖV-7.3-3A	Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland	4.00	3.97	1.39	
1061.3.050	ÖV-7.5-3A	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	4.00	3.97	1.39	

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

1061.3.053	ÖV-9.1a-3A	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus	0.93	0.93	0.33
1061.3.054	ÖV-9.1b-3A	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	2.50	2.50	0.88
1061.3.056	ÖV-9.1d-3A	K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	5.70	5.71	2.00
1061.3.057	ÖV-9.1e-3A	K13: Luzern, Grenzweg – Fluhmühle	6.94	6.95	2.43
1061.3.059	ÖV-9.1g-3A	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4.40	4.41	1.54
1061.3.060	ÖV-9.1h-3A	K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2.70	2.71	0.95
1061.3.061	ÖV-9.1i-3A	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbrücke	4.00	4.01	1.40
1061.3.065	ÖV-9.1m-3A	K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	7.90	7.90	2.77
1061.3.069	ÖV-9.4a-3A	Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	3.00	2.98	1.04
1061.3.070	ÖV-9.4b-3A	ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse)	1.50	1.49	0.52
1061.3.071	ÖV-9.4c-3A	Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)	1.50	1.49	0.52
1061.3.073	ÖV-9.4e-3A	Kriens, öV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse	1.00	0.99	0.35
1061.3.074	ÖV-9.4f-3A	Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	0.50	0.50	0.18
1061.3.111	LV-1.3l-3A	Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern	6.00	6.01	2.10
1061.3.124	LV-2.2d-3A	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6.50	6.45	2.26
1061.3.192	-	Paket LV A-Liste	50.10	37.86	13.25
1061.3.193	-	Paket VM A-Liste	9.15	8.71	3.05
1061.3.194	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.51	1.09	0.38
Summe			178.83	165.67	41.31
					16.68

Tabelle 2-1 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3.

Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung/en) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁷. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

⁷ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁸.

In Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

Zusammenfassung

Die Agglomeration Luzern hat mit dem AP3 ein gut strukturiertes und kohärentes Agglomerationsprogramm erarbeitet. Der rote Faden zieht sich durch den gesamten Bericht. Das AP3 verfügt über eine ausführliche Analyse mit einer nachvollziehbaren Ableitung des Handlungsbedarfs. Das Zukunftsbild ist eingängig und wird gut erläutert. Die Teilstrategien konkretisieren die Aussagen des Zukunftsbildes konsequent weiter. Zudem sind die Teilstrategien zum Verkehr kartographisch ausgezeichnet illustriert.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Die Trägerschaft des AP3 wird durch den Kanton Luzern gebildet. Das AP3 wurde in enger Zusammenarbeit mit dem regionalen Entwicklungsträger Luzern Plus erarbeitet. Zudem nehmen Vertreter der umliegenden Kantone Schwyz und Nidwalden in der Projektleitung Einsitz.
- Es fand sowohl eine Behördenvernehmlassung als auch eine öffentliche Mitwirkung statt. Zudem wurden eine schriftliche Umfrage bei den Gemeinden sowie eine öffentliche Informationsveranstaltung für die Bevölkerung durchgeführt. Sämtliche Eingaben der öffentlichen Mitwirkung werden im separaten Mitwirkungsbericht abgebildet.
- Die Agglomerationsprogramme sämtlicher Generationen sind online verfügbar.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Stärken

- Das AP3 verfügt über eine gute und ausführliche Analyse. Sie berücksichtigt die bereits realisierten Massnahmen des AP1 und AP2. Die Schwachstellen sind kartographisch gut aufbereitet.
- Der rote Faden zieht sich durch das gesamte AP3. Es wurde eine gute und ausführliche Zusammenfassung inklusive einer Übersicht über die Massnahmenpakete in den Bericht integriert.
- Das eingängige Zukunftsbild verfügt über einen zweckmässigen Konkretisierungsgrad, die kartographische Darstellung wird mittels der Legendenpunkte im Bericht erläutert. Es basiert auf demjenigen der 2. Generation und wurde insbesondere auf Basis des neuen RPG sowie des revidierten kantonalen Richtplans und des kantonalen Baugesetzes aktualisiert.
- Die Teilstrategien konkretisieren die Aussagen des Zukunftsbildes konsequent weiter. Hierfür wurden mehrere strategische Entwicklungstossrichtungen erarbeitet. Die kartographischen Darstellungen zu den Teilstrategien Verkehr sind klar und gut mit dem Text verknüpft. Die Teilstrategien werden am Schluss des strategischen Bereichs zu einer Gesamtstrategie zusammengefasst und mit zusätzlichen Elementen ergänzt bzw. präzisiert.
- Die Massnahmen werden systematisch in Bezug zum Zukunftsbild und den Teilstrategien sowie zu den Schwachstellen gesetzt („Relevanz“ der Massnahmen).

Schwächen

- Der Bericht zum AP3 fällt eher textlastig aus. Es wäre wünschenswert, wenn die Analyse vermehrt mit Abbildungen und Darstellungen angereichert würde. Damit könnte die Leserfreundlichkeit sowie die Nachvollziehbarkeit erhöht werden.
- Für die Teilstrategie Siedlung und Landschaft gibt es keine kartographischen Darstellungen. Sie weist deshalb einen ungenügenden räumlichen Konkretisierungsgrad auf.
- Damit das Fazit zur Gesamtstrategie gegenüber den Teilstrategien einen effektiven Mehrwert bietet, wird empfohlen, dieses knapper und pointierter zusammenzufassen und vor allem auf die Erläuterung des allgemeinen Schemas des AP3 zu fokussieren.
- Die Standorte der verschiedenen Siedlungsgebiete werden in allgemeinen Massnahmenblättern zusammengefasst (Schlüsselareale Ortskerne, Sanierungsgebiete, Transformationsgebiete, Neueinzonungen). Dies hat zur Folge, dass kaum detaillierte und spezifische Aussagen zum Reifegrad, Planungshorizont, Kosten etc. gemacht werden können und auch die Abhängigkeiten zu Verkehrsmassnahmen nicht ausgewiesen werden.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Die übergeordneten Planungen des Bundes sowie des Kantons wurden bei der Erarbeitung des AP3 berücksichtigt.
- Ein eigenes Kapitel erläutert die Finanzierung der Massnahmen. Der Kostenteiler wird in den Massnahmenblättern systematisch ausgewiesen.
- Der Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem AP1 und AP2 wird sowohl im Bericht als auch tabellarisch nachgewiesen. Die Umsetzungskontrolle obliegt dabei dem Kanton Luzern. Zukünftig soll ein Monitoring und Controlling in der Agglomeration eingeführt werden.

Schwächen

- Abweichungen vom ursprünglich geplanten Zeitplan der Massnahmen aus dem AP1 und AP2 sind nicht ersichtlich. Zudem sind die Begründungen für noch nicht umgesetzte Massnahmen eher allgemein gehalten.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁹. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt¹⁰.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)¹¹ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹².

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹³.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹¹ SR 725.116.2

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert	Stärken - Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen sind weitestgehend kompatibel mit den langfristig angestrebten übergeordneten Massnahmen (Bypass mit Spange Nord und Süd auf der Strasse und dem Durchgangsbahnhof Luzern auf der Schiene). - Die Stadt Luzern und die drei Entwicklungsräume Nord (Emmen), Ost (Ebikon) und Süd (Horw, Kriens) werden dank Verbesserungen beim S-Bahnsystem, dem Ausbau von Umsteigeknoten, dem neuen RBus-System und weiteren Angebotsverbesserungen grossräumig besser vernetzt. Die Verknüpfung und Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstandorten mit dem ÖV wird damit verbessert. - Seit der 1. Generation wird mit einem Programm zur Buspriorisierung die Fahrplanstabilität des ÖV verbessert und der MIV verstetigt. Sie optimieren das bestehende Verkehrssystem. Eine mögliche Zunahme des Verkehrsaufkommens beim MIV wird damit im Kern der Agglomeration ohne Ergänzung der Strassenkapazitäten aufgefangen. - Die geplante Erarbeitung von Gesamtverkehrskonzepten in den Entwicklungsräumen Nord, Ost und Süd ist positiv zu bewerten. Im AP3 wird die Bedeutung des MIV für die zukünftige Entwicklung dieser Entwicklungsräume jedoch nicht ausreichend thematisiert. - Aufbauend auf der guten Teilstrategie Langsamverkehr wird das Velowegnetz gezielt ergänzt und ausgebaut. - Die Intermodalität wird an Umsteigeknoten durch deren weiteren Ausbau, die bessere Zugänglichkeit für den Veloverkehr und durch weitere B+R-Anlagen punktuell verbessert. - Das Mobilitätsmanagement wird weiter konkretisiert. Schwächen - Das Agglomerationsprogramm zeigt nicht ausreichend auf, wie eine oder beide übergeordnete Massnahme (Bypass oder Tiefbahnhof) zeitlich mit dem Agglomerationsprogramm verknüpft sind. - Ein übergeordnetes Konzept des Verkehrsmanagements wird im Agglomerationsprogramm nur ansatzweise thematisiert. Die zentralen Massnahmen der Buspriorisierung sind nicht in ein Gesamtkonzept des Verkehrsmanagements integriert. - Die Massnahmen zur Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Strassenraumes sind lediglich punktuell vorhanden. Es bleibt offen, wie ausgewiesene Verträglichkeitskonflikte von Hauptverkehrsstrassen angegangen werden sollen. Dies gilt insbesondere auch für Gebiete im Bereich der Schlüsselareale, die städtebaulich aufgewertet werden. - Bei punktuellen Verkehrsmassnahmen wird unzureichend aufgezeigt, wie diese in das Gesamtverkehrskonzept und die Siedlungsentwicklung eingebunden sind (Verknüpfung von strategischer und operativer Ebene). - Der Themenbereich Parkierung und Parkraumbewirtschaftung wird kaum thematisiert.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen	Stärken Das Zukunftsbild strebt eine multipolare Zentrenstruktur an. Das Wachstum an Bevölkerung und Beschäftigten soll primär in Luzern sowie in den Entwicklungsräumen Nord (Emmen), Ost (Ebikon) und Süd (Horw, Kriens) stattfinden. Es besteht auf dieser Ebene eine gute Lenkungswirkung der Siedlungsentwicklung nach innen. Dadurch

werden die Siedlungsentwicklung und das Verkehrssystem gut aufeinander abgestimmt.

- Auf Massnahmenebene fördert die Entwicklung von Schlüsselarealen (Ortskerne, Sanierungs- und Transformationsgebiete) die Innenentwicklung in den drei Entwicklungsräumen. Am Seetalplatz in Emmen wird eine schlüssige Gebietsentwicklung umgesetzt, die Verkehr, Siedlung und Landschaft optimal koordiniert (siehe auch AP1).
- Mit dem Gemeindeverband LuzernPlus unterstützt ein anerkannter Träger die Gebietentwicklung der Entwicklungsräume und Schlüsselareale. Er gewährleistet, dass die Prozesse und damit die Siedlungsentwicklung nach innen vorangetrieben werden (Beispiel Seetalplatz).
- Mit dem Luzerner-Bauzonen-Analyse-TOOL (LUBAT) steht neben dem Richtplan ein geeignetes Bilanzierungsinstrument zur Steuerung der Bauzonendimensionierung zur Verfügung. Innerhalb der Agglomeration ist eine Kompensation von Ein- und Auszonungen vorgesehen.

Schwächen

- Eine schlüssige und abgestimmte Teilstrategie Siedlung kann für die grosse Anzahl an Schlüsselarealen nur in Ansätzen aufgezeigt werden. Durch eine Fokussierung und stärkere Abstimmung der Schlüsselareale für ein bestimmtes Gebiet können lokal stärkere Akzente gesetzt werden.
- Die Schlüsselareale werden zwar räumlich abgegrenzt, die Beschreibung der Massnahmenblätter ist jedoch nicht konkret genug. Spezifische Aussagen zu Planungsschritten und Planungshorizont werden nur zu einzelnen Arealen gemacht (z. B. bei den Transformationsgebieten). Der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume in den Bereichen der Schlüsselareale werden noch zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.
- Das Agglomerationsprogramm weist eine grosse Anzahl an unbebauten Arbeitszonen und strategischen Arbeitsplatzgebieten aus. Zusammen ergeben sie eine grosse Flächenreserve, ohne dass eine entsprechende Priorisierung vorgeschlagen wird. Teilweise sind sie zudem unzureichend mit dem ÖV erschlossen. Positiv ist demgegenüber, dass LuzernPlus ein regionales Arbeitszonenmanagement vorsieht.
Die Schwellenwerte für die Festlegung von verkehrintensiven Einrichtungen sind vergleichsweise hoch. Damit bleibt die Lenkungswirkung der grundsätzlich guten Kriterien begrenzt.

WK3:
Verkehrssicherheit
erhöht

Stärken

- Auf der Basis des Unfallinventars verfügt der Kanton über eine Übersicht über die Unfallschwerpunkte und behebt dringende Unfallschwerpunkte mit Sofortmassnahmen.
- Im Agglomerationsprogramm tragen die Anpassungen an Fussgängerstreifen, der Ausbau des Velonetzes sowie die Entschärfung von Unfallschwerpunkten punktuell zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit bei.

Schwächen

- Eine Strategie zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit wird nur in Ansätzen aufgezeigt.
Bei der Entwicklung der verkehrlichen Massnahmen wird die Verkehrssicherheit nicht ausreichend thematisiert.

WK4:
Umweltbelastung
und Ressourcen-
verbrauch

Stärken

- Velomassnahmen, der Ausbau der elektrischen Traktion, Busbevorzugungen und der Ausbau von Umsteigeknoten unterstützen im Kern der Agglomeration die Bestrebungen, den Modal-Split hin zum LV und ÖV zu verändern. Gegenüber dem Referenzfall verringern sich in diesem Gebiet auch die Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärmbelastungen.

	▪ Landschaft, Grün-, Frei- und Naherholungsräume, ökologische Vernetzung und Siedlungsökologie sowie die touristische Bedeutung der Region werden thematisiert. Die geplanten Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) decken einen grossen Teil der Agglomeration ab. Die Massnahmen sind jedoch noch wenig konkret. Prioritäten und Fristen sind noch nicht klar. Schwächen ▪ Ausserhalb des Kerns der Agglomeration ist kaum von einer modalen Verschiebung hin zum ÖV und zum LV auszugehen, so dass sich dort auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung gegenüber dem Referenzfall nur geringfügig verringert. ▪ Der ausgewiesene zusätzliche Bauzonenbedarf ist mit einem entsprechenden Flächenverbrauch verbunden. ▪ Es gibt keine konkreten Massnahmen, um die im Zukunftsbild dargestellten Zäsuren und Siedlungsbegrenzungen umzusetzen. Die Intensivierung des Tourismus erhöht den Druck auf sensible Flächen, insbesondere in Gebieten mit Landschaften und/oder Biotopen von nationaler Bedeutung. Es wird nicht aufgezeigt, wie dieser Interessenkonflikt gelöst werden soll.
UR: Umsetzungs- reporting	Stärken ▪ Das Reporting ist gut in den Bericht integriert und nachvollziehbar. Die thematischen Übersichtskarten mit den Massnahmen der unterschiedlichen Generationen sind hilfreich. ▪ Die Kohärenz der Massnahmen zwischen den Generationen ist gegeben. Schwächen ▪ Die Umsetzungsperformance der Verkehrsmassnahmen ist ungenügend. So sind z. B. mehrere zentrale Massnahmen der 1. Generation zur Buspriorisierung stark verspätet. Die Programmwirkung wird erst verzögert erreicht. ▪ Fast alle Siedlungsmassnahmen der 2. Generation sind leicht verzögert, so dass auch die Umsetzungsperformance bei den Siedlungsmassnahmen Schwächen aufweist. ▪ Abweichungen von der geplanten Umsetzung werden zu wenig genau begründet. ▪ Einige Massnahmen, die in der 2. Generation eingereicht und vom Bund abgelehnt wurden, sind ohne substanzielle Weiterentwicklung wieder eingereicht worden (z. B. Luzern: Obergrundstrasse – Bundesstrasse; Umfahrung Emmen Seetalstrasse).

Tabelle 4-1

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	-1
Summe (Nutzen)	5

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 266.67 Mio. einschliesslich CHF 74.69 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 261.57 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine mittelgrosse Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

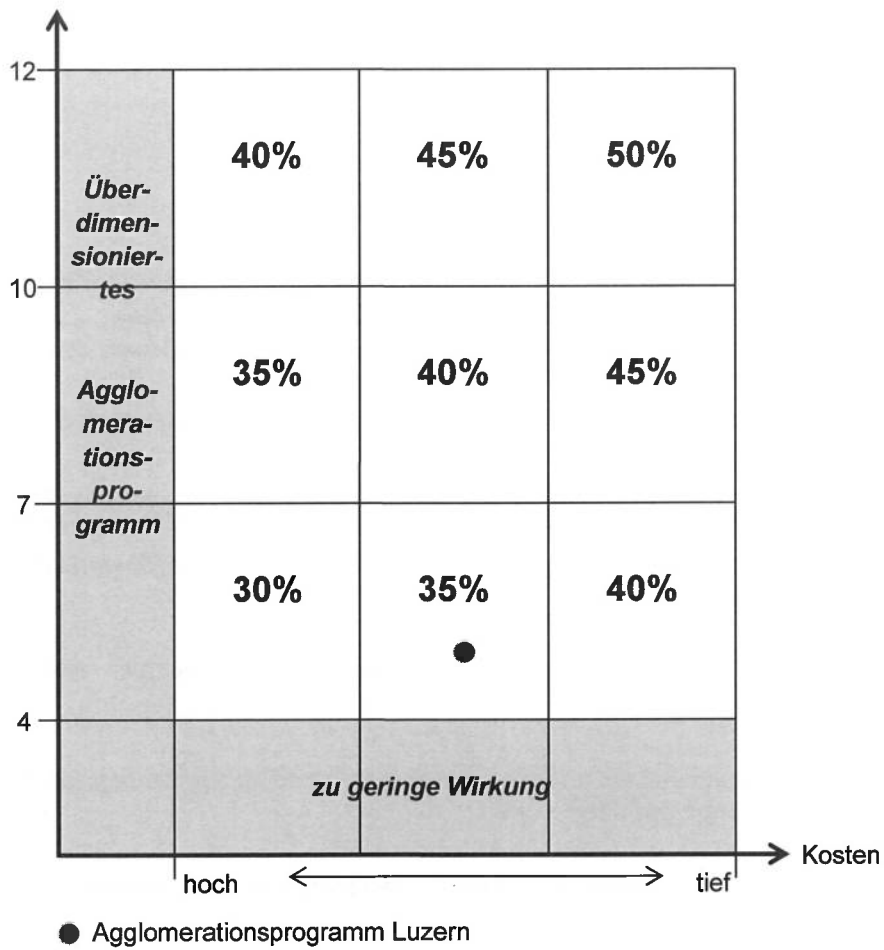


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹⁴. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
 - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung der Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
1061.3.015	GV-5.2-3A	Anpassung Fussgängerstreifen	1.90
1061.3.017	GV-7.1a-3A	Velostation Altstadt Luzern	4.00

¹⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

1061.3.019	GV-7.2-3A	B+R-Anlagen	1.20
1061.3.086	LV-1.1a-3A	K30: Luzern, Brüel	2.60
1061.3.087	LV-1.1b-3A	K33a: Luzern/Kriens, Hohrütli-Tschoupis	3.26
1061.3.089	LV-1.1d-3A	K13: Luzern, Pilatusplatz-Hirschengraben	2.60
1061.3.097	LV-1.2e-3A	Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Merlischachen-Sumpf	1.99
1061.3.100	LV-1.3a-3A	Emmen, Mooshüslistrasse	0.10
1061.3.103	LV-1.3d-3A	Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht	1.00
1061.3.104	LV-1.3e-3A	Küssnacht, Schulhaus Ebnet	0.15
1061.3.105	LV-1.3f-3A	Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse	1.54
1061.3.107	LV-1.3h-3A	Luzern, Anpassung SUVA-Passerelle	1.49
1061.3.108	LV-1.3i-3A	Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fuss- und Veloverbindung Fluhmühle-Reussinsel	3.47
1061.3.109	LV-1.3j-3A	Luzern, Personenunterführung Kanal (Reusszopf)	2.98
1061.3.112	LV-1.3m-3A	Luzern, Begegnungszone Grendel-Löwengraben	3.47
1061.3.113	LV-1.3n-3A	Luzern, Begegnungszone Lindenstrasse	2.58
1061.3.114	LV-1.3o-3A	Rothenburg, Eschenbachstrasse	0.20
1061.3.115	LV-1.3p-3A	Rothenburg, Wurmistrasse	0.29
1061.3.119	LV-2.1a-3A	Ebikon-Root, Fussweg entlang der Ron	1.54
1061.3.121	LV-2.2a-3A	Ebikon, Risch-Löwen-Wydenhof (Weg und Passerellen)	2.50
1061.3.122	LV-2.2b-3A	Hergiswil neuer Fuss-/Veloweg Allmendli	0.20
1061.3.125	LV-2.2e-3A	Luzern, Reusseggsteg (Fussgängerbrücke über die Kleine Emme)	2.98
1061.3.127	LV-2.2g-3A	Luzern, Reuss-Rotseeweg	0.30
1061.3.132	LV-2.2i-3A	Ebikon – Root, Veloweg entlang der Gleise	3.95
1061.3.133	LV-2.2m-3A	Ebikon – Gisikon, Höhenweg	0.10

Tabelle 5-1a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
1061.3.117	LV-1.3r-3A	Kriens, Knoten Horwer-/Arsenalstrasse/Lauerzerweg	1.40

Tabelle 5-1b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
1061.3.008	GV-2-3A	Verkehrssystem-Management (VSM)	5.00
1061.3.066	ÖV-9.2	Zusätzliche Optimierung für RBus an der K13, K17 und K33a	2.28
1061.3.067	ÖV-9.3	Infrastrukturmassnahmen für RBus, K4 Kriens	1.19

Tabelle 5-1c

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
1061.3.020	GV-7.2-3B	B+R-Anlagen	0.30
1061.3.090	LV-1.1e-3B	Ebikon, Buchrainstrasse-Bueristutz	4.36

1061.3.091	LV-1.1f-3B	K15: Rothenburg, Wegscheid – Rain, Sandblatten – Grenze Hildisrieden	1.00
1061.3.093	LV-1.2a-3A	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1.84
1061.3.094	LV-1.2b-3A	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht	3.90
1061.3.095	LV-1.2c-3B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Rämatt–Breitfeld	1.24
1061.3.096	LV-1.2d-3B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld–Kantonsgrenze SZ/LU	0.50
1061.3.098	LV-1.2f-3B	Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Sumpf–Litzi	0.50
1061.3.101	LV-1.3b-3B	Emmen, Rüeggisingerstrasse	1.23
1061.3.106	LV-1.3g-3B	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse	1.59
1061.3.110	LV-1.3k-3B	Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz	3.00
1061.3.126	LV-2.2f-3B	Luzern, Reusssteg	0.79
1061.3.128	LV-2.2h-3B	Luzern, Lädlistrasse (Dammdurchbruch)	4.23
1061.3.129	LV-2.2i-3B	K13: Luzern, Reussinsel	1.23
1061.3.130	LV-2.2j-3B	Luzern, Neustadtstrasse–Inseliquai	2.06
1061.3.131	LV-2.2k-3B	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr	5.00

Tabelle 5-1d

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁵) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁶ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
1061.3.134	S-1.1-3D	Räumliche differenzierte Entwicklung nach Gemeindekategorie	As
1061.3.135	S-1.2-3D	Kommunales Siedungsleitbild (inkl. öff. Bauten, Gefahren und Baulandverfügbarkeit)	As
1061.3.136	S-1.3-3D	Anpassung Reserve- sowie Verkehrszonen (Siedlungsgebiet)	As
1061.3.137	S-1.4-3D	Ein- und Auszonungen	As
1061.3.138	S-1.5-3D	Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Innenentwicklung, Ortsbilder, ESP, Arbeitsgebiete)	As
1061.3.139	S-1.6-3D	Wohnschwerpunkte	As
1061.3.140	S-1.7-3D	Grün-, Frei- und Naherholungsräume sowie Siedlungsökologie	As
1061.3.141	S-1.8-3D	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	As
1061.3.142	S-2.1-3D	Luzern-Littau: Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse	As
1061.3.143	S-2.2-3D	Emmenbrücke: Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz	As

¹⁵ SR 725.116.21

¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

1061.3.144	S-2.3-3D	Ebikon: Masterplangebiet – Bahnhof	As
1061.3.145	S-2.4-3D	Horw: Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund	As
1061.3.146	S-2.5-3D	Kriens: Achse Zentrum – Kupferhammer	As
1061.3.147	S-3.1-3D	Luzern: Zürichstrasse (zwischen Löwenplatz und Schlossberg)	As
1061.3.148	S-3.2-3D	Luzern: Bern- / Baselstrasse inkl. Fluhmühle	As
1061.3.149	S-3.3-3D	Emmen: Meierhöfli	As
1061.3.150	S-3.4-3D	Emmen: Gerliswilstrasse	As
1061.3.151	S-4.1-3D	Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt	As
1061.3.152	S-4.2-3D	Luzern, Areal Industriestrasse	As
1061.3.153	S-4.3-3D	Luzern, Areal Steghof	As
1061.3.154	S-4.4-3D	Luzern/Littau: Arbeitszone Littauerboden	As
1061.3.155	S-4.5-3D	Emmen: Viscoseareal – Emmenweid	As
1061.3.156	S-4.6-3D	Ebikon: Areal MParc – Schindler	As
1061.3.157	S-4.7-3D	Ebikon / Dierikon: Mall of Switzerland / Migros / Zentrum Dierikon (Masterplangebiet)	As
1061.3.158	S-4.8-3D	Buchrain: Ronmatt	As
1061.3.159	S-4.9-3D	Kriens (Luzern): Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse	As
1061.3.160	S-4.10-3D	Kriens: Nidfeld inkl. Mattenhof	As
1061.3.161	S-4.11-3D	Kriens/Horw: Schlund – Grabenhof – Hinterschlund	As
1061.3.162	S-4.12-3D	Horw: Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)	As
1061.3.163	S-4.13-3D	Rothenburg: Areale Station	As
1061.3.164	S-5.1-3D	Luzern: Littauerboden (Misch- oder Wohnzone)	As
1061.3.165	S-5.2-3D	Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)	As
1061.3.166	S-5.3-3D	Ebikon: Schache / Oberschache (Wohnzone)	As
1061.3.167	S-5.4-3D	Dierikon: Burehof (Arbeitszone)	As
1061.3.168	S-6.1-3D	Gebietsmanagement LuzernNord	As
1061.3.169	S-6.2-3D	Gebietsmanagement LuzernOst	As
1061.3.170	S-6.3-3D	Gebietsmanagement LuzernSüd	As
1061.3.171	S-6.4-3D	Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement	As
1061.3.172	S-7-3D	Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen	As
1061.3.173	S-8-3D	Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt	As
1061.3.174	S-9-3D	Weiler und Weilerzonen	As
1061.3.175	LE-1.1-3D	Horwer Halbinsel (Horw)	As
1061.3.176	LE-1.2-3D	Sonnenberg/Gütsch (Kriens, Stadt Luzern)	As

1061.3.177	LE-1.3-3D	Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrücken (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain)	As
1061.3.178	LE-1.4-3D	Dietschiberg (Stadt Luzern, Adligenswil)	As
1061.3.179	LE-1.5-3D	Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)	As
1061.3.180	LE-1.6-3D	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)	As
1061.3.181	LE-1.7-3D	Dottenberg-Rooterberg (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)	As
1061.3.182	LE-1.8-3D	Blattenberg (Malters, Kriens, Schwarzenberg)	As
1061.3.183	LE-2.1-3D	Vierwaldstättersee	As
1061.3.184	LE-2.2-3D	Kleine Emme	As
1061.3.185	LE-2.3-3D	Reuss	As
1061.3.186	LE-3.1-3D	Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens)	As
1061.3.187	LE-3.2-3D	Seebodenalp (Küssnacht)	As
1061.3.188	LE-4.1-3D	Kriens, Pilatusbahnen	As
1061.3.189	LE-4.2-3D	Weggis, Luftseilbahn Rigi Kaltbad	As
1061.3.190	LE-4.3-3D	Vitznau, Rigibahn	As
1061.3.191	LE-4.4-3D	Bürgenstock	As
Verkehrsmassnahmen			
1061.3.013	GV-4-3D	Mobilitätsmanagement	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
1061.3.002	GV-1.2-3D	GVK LuzernNord, Monitoring und Controlling	Av E
1061.3.003	GV-1.3a-3V	GVK LuzernOst, Erarbeitung Gesamtverkehrskonzept	Av E
1061.3.004	GV-1.3b-3D	GVK LuzernOst, Monitoring und Controlling	Av E
1061.3.005	GV-1.3c-3V	GVK LuzernOst, Steuerung und Koordination der LSA	Av E
1061.3.006	GV-1.4-3D	GVK LuzernSüd, Monitoring und Controlling	Av E
1061.3.011	GV-3.2-3V	Ebikon, Verkehrskonzept (Car)Tourismus	Av E
1061.3.012	GV-3.3-3V	Kriens, Verkehrskonzept (Car)Tourismus	Av E
1061.3.116	LV-1.3q-3V	Ebikon, Schösslistrasse	Av E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
1061.3.016	GV-6-3A	Behindertengerechte Bushaltestellen	Dieser Massnahmentyp ist nicht durch den NAF mitfinanzierbar.

1061.3.035	ÖV-6.1a-3D	Betrieb/Netz	Daueraufgabe, keine Kosten angegeben.
1061.3.039	ÖV-6.2a-3D	Betrieb/Netz	Daueraufgabe, keine Kosten angegeben.
1061.3.041	ÖV-6.3a-3D	Betrieb/Netz	Daueraufgabe, keine Kosten angegeben.
1061.3.044	ÖV-6.4a-3D	Betrieb/Netz	Daueraufgabe, keine Kosten angegeben.
1061.3.046	ÖV-7.1-3D	Betrieb/Netz (Fazit aus AM3)	Daueraufgabe, keine Kosten angegeben.
1061.3.051	ÖV-8-3D	Optimierung Bussystem in der Agglom. (ergänz. zu RBus), Betrieb/Netz (Fazit aus AM3)	Keine Infrastrukturmassnahme und Kosten angegeben
1061.3.075	ÖV-10.1-3V	ÖV-10-3V Depot Root	Dieser Massnahmentyp ist nicht durch den NAF mitfinanzierbar.
1061.3.076	ÖV-10.2-3B	ÖV-10-3B Erweiterung Hauptdepot Weinbergli	Dieser Massnahmentyp ist nicht durch den NAF mitfinanzierbar.
1061.3.077	ÖV-11	ÖV-11-3A Fernbus (inkl. Terminal)	Dieser Massnahmentyp ist nicht durch den NAF mitfinanzierbar.

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschritt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
Keine Massnahmen vorhanden		

Tabelle 5-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁷ führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
A → B				
1061.3.009	GV-3.1a-3A	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5.00	Bau- und Finanzreife ungenügend: Das Projekt ist hinsichtlich der vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen sowie der verkehrlichen Auswirkungen zu konkretisieren.
1061.3.055	ÖV-9.1c-3A	K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	21.76	Abhängigkeit mit einer Siedlungsmassnahme: Mangelnde Abstimmung mit Siedlungsmassnahme (Schlüsselareale Ortskerne).
1061.3.058	ÖV-9.1f-3A	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld	5.93	Reifegrad ungenügend: Planungen zur möglichen Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord verzögern die weitere Bearbeitung.
1061.3.072	ÖV-9.4d-3A	Kriens, Arsenalstrasse/ Nidfeldstrasse	5.50	Bau- und Finanzreife ungenügend: Bau- und Finanzreife der Massnahme wird nicht ausreichend nachgewiesen. Projekt kaum nachvollziehbar und ist weiter zu konkretisieren.
1061.3.088	LV-1.1c-3A	Dierikon – Udligenswil, Götzentalstrasse	10.20	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife ungenügend: Der Nutzen wird nicht ausreichend nachgewiesen. Die jeweiligen Kostenanteile für die Sanierung der Strasse und der Bau der Veloroute sind unklar. Mögliche Konflikte mit Biotopen nationaler Bedeutung (IBN LU 524 und FM Nr. 1240) sind zu bereinigen.
1061.3.093	LV-1.2a-3A	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1.85	Abhängigkeit zu anderer Massnahme: Es besteht eine Abhängigkeit zur Massnahme MIV-7-3A, die von Priorität A in C umpriorisiert wurde.
1061.3.094	LV-1.2b-3A	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur	3.80	Abhängigkeit zu anderer Massnahme

¹⁷Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

		Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht		Es besteht eine Abhängigkeit zur Massnahme MIV-7-3A, die von Priorität A in C umpriorisiert wurde.
A → C				
1061.3.084	MIV-7-3A	Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd	40.00	Kosten-Nutzen Verhältnis und Reifegrad ungenügend: Die Notwendigkeit des angestrebten Ausbaustandards wird nicht ausrei- chend nachgewiesen. Der südliche Teil verläuft durch Siedlungsgebiet und be- darf einer gesamtheitlichen Gestaltung. Ein Konflikt mit dem Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung besteht.
A → C*				
1061.3.007	GV-1.5- 3A	GVK LuzernWest, Cheerstrasse für ÖV, MIV- und LV-Infrastrukturen	19.30	Kosten-Nutzen Verhältnis und Reifegrad ungenügend Der verkehrliche Nutzen (Verkehrsbe- lastungen) wird bei hohen Kosten un- zureichend nachgewiesen. Auch ist die künftige Siedlungsentwicklung im Um- feld noch unklar.
1061.3.081	MIV-4-3A	Luzern, Obergrundstrasse- Bundesstrasse	22.70	Reifegrad ungenügend: Das Projekt ist weiter zu konkretisieren, insbesondere soll aufgezeigt werden, welche verkehrlichen Massnahmen wie und wo umgesetzt werden. Der Reifegrad ist nicht erfüllt, da nicht ausreichend aufgezeigt wird, welche verkehrlichen Massnahmen bei hohen Kosten konkret umgesetzt werden.
B → C				
1061.3.010	GV-3.1b- 3B	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (3. Etappe)	0.00	Reifegrad ungenügend: Es wurden keine Kosten angegeben, da die Infrastrukturmassnahmen noch nicht definiert sind. Abhängigkeit zu GV-3.1a-3A
1061.3.102	LV-1.3c- 3B	KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts	10.50	Reifegrad ungenügend: Projekt wurde von der Agglomeration sistiert.
B → C*				
1061.3.082	MIV-5-3B	Umfahrung Emmen, Seetalstrasse	65.30	Reifegrad und Kosten-Nutzen- Verhältnis sind ungenügend: Der Reifegrad ist nicht erfüllt, da nicht aufgezeigt wird, was die Massnahme beinhaltet. Der Bezug zur Siedlungs-

entwicklung wird ungenügend aufgezeigt. Der Quervergleich ergibt ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Im Bereich von Inwil und dem Anschluss Buchrain bestehen mögliche Konflikte mit Biotopen nationaler Bedeutung (Flachmoor Nr. 2395 "Mettenmoss", Amphibienlaichgebiete LU 122 und LU 532)..

Tabelle 5-5

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁸:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **
1061.3.009	GV-3.1a-3A	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5.00	5.05	1.77
1061.3.031	ÖV-4.1-3B	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perronzugänge	2.00	1.98	0.69
1061.3.049	ÖV-7.4-3B	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse	4.00	3.97	1.39
1061.3.055	ÖV-9.1c-3A	K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	21.76	21.80	7.63
1061.3.058	ÖV-9.1f-3A	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld	5.93	5.94	2.08
1061.3.062	ÖV-9.1j-3B	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	2.87	2.88	1.01
1061.3.063	ÖV-9.1k-3B	K33a: Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof	4.63	4.64	1.62
1061.3.064	ÖV-9.1l-3B	K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2	6.30	6.31	2.21
1061.3.072	ÖV-9.4d-3A	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5.50	5.46	1.91
1061.3.088	LV-1.1c-3A	Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	10.20	10.20	3.57
1061.3.093	LV-1.2a-3A	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1.85	1.84	0.64

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

1061.3.094	LV-1.2b-3A	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht	3.80	3.90	1.37
1061.3.195	-	Paket LV B-Liste	27.03	27.03	9.46
Summe			100.87	101.00	35.35

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

In der folgenden **C*- Liste** werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
1061.3.007	GV-1.5-3A	GVK LuzernWest, Cheerstrasse für ÖV, MIV- und LV- Infrastrukturen	19.30
1061.3.081	MIV-4-3A	Luzern, Obergrundstrasse-Bundesstrasse	22.70
1061.3.082	MIV-5-3B	Umfahrung Emmen, Seetalstrasse	65.30

Tabelle 5-7

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeit-horizont	Mögliche Konflikte
1061.3.088	LV-1.1c-3A	5-6	Dierikon – Udligenswil, Götzentalstrasse	B	Biotope von nationaler Bedeutung: Amphibienlaichgebiet LU 524 und Flachmoor Nr. 1240.
1061.3.087	LV-1.1b-3A	5-1a	K33a: Luzern/Kriens, Hohrütli–Tschoupis	A	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung LU 03.
1061.3.091	LV-1.1f-3B	5-1d	K15: Rothenburg, Wegscheid – Rain, Sandblatten – Grenze Hildisrieden	B	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung LU 02.
1061.3.166	S-5.3-3D	5-2	Ebikon: Schache / Oberschache (Wohnzone)	As	Obstwiese und strukturierte Landschaft
1061.3.171	S-6.4-3D	5-2	Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement	As	Seitens Weggis in BLN Nr. 1606 "Vierwaldstättersee mit Kernwald, Bürgenstock, Rigi".
1061.3.175	LE-1.1-3D	5-2	Horwer Halbinsel (Horw)	As	BLN-Objekt Nr. 1606
1061.3.179	LE-1.5-3D	5-2	Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)	As	Mehrere Biotope von nationaler Bedeutung liegen in dem LEK-Perimeter, wie das Amphibienlaichgebiet LU 523 "Forenmoos" und das Flachmoor Nr. 1238 "Forenmoos/Langenried".

1061.3.180	LE-1.6-3D	5-2	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)	As	Mehrere Biotope von nationaler Bedeutung liegen in dem LEK-Perimeter, wie das Amphibienlaichgebiet LU 491, die Flachmoore Nr. 3001 und 3002..
1061.3.183	LE-2.1-3D	5-2	Vierwaldstättersee	As	Das vorgesehene Schutz- und Nutzungskonzept liegt teilweise in BLN-Objekt Nr. 1606 "Vierwaldstättersee mit Kernwald, Bürgenstock, Rigi".
1061.3.186	LE-3.1-3D	5-2	Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens)	As	BLN-Objekt Nr. 1605 "Pilatus" sowie Flachmoore und Hochmoore von nationaler und regionaler Bedeutung.
1061.3.187	LE-3.2-3D	5-2	Seebodenalp (Küssnacht)	As	BLN-Objekt Nr. 1606 sowie Flachmoore und Hochmoore von nationaler und regionaler Bedeutung.

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz	Zeit-horizont
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

¹⁹ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Luzern** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinn einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nachfolgenden Generation von Agglomerationsprogrammen aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	800	Stück	1'620	35%	5%	540	432'000
Veloabstellanlagen Kat.3	1'120	Stück	3'857	35%	5%	1'280	1'433'600
Fussgängerstreifenmarkierung	75	Stück	10'000	35%	5%	3'330	249'750
Langsamverkehrsüberführungen	1'460	m2	5'636	35%	5%	1'870	2'730'200
Langsamverkehrsunterführung	540	m2	10'667	35%	5%	3'550	1'917'000
Längsführung Kat.1	4'270	m	134	35%	5%	40	170'800
Längsführung Kat.2	7'500	m	717	35%	5%	240	1'800'000
Längsführung Kat.3	2'900	m	1'300	35%	5%	430	1'247'000
Längsführung Kat.4	2'590	m	3'798	35%	5%	1'260	3'263'400

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	13.25
--------------------------------------	-------

Tabelle A1-a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	2'200	m2	550	35%	10%	170	374'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.38
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
VM Kat.1	73	Knoten	125'342	35%	5%	41'680	3'042'640

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.05
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

