



Regierungsrat

Luzern, 18. Februar 2016 (Versanddatum)

BESCHLUSS

Protokoll-Nr.: 134
Sitzung vom: 16. Februar 2016

**Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation (2019–2022);
Mitwirkungsverfahren**

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement berichtet:

1. Ausgangslage

1.1 Am 1. Januar 2008 trat das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz [IFG]) in Kraft. Damit schuf der Bund die rechtliche Grundlage für eine Mitfinanzierung von wichtigen Verkehrsprojekten in den Agglomerationen. Ziel des mit dem Infrastrukturfondsgesetz eingerichteten Infrastrukturfonds ist es, die Verkehrsfinanzierung zu verstetigen, besser planbar zu machen und längerfristig zu sichern. Er basiert im Wesentlichen auf einer Neuorganisation der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und dient unter anderem der Finanzierung der Nationalstrasseninvestitionen sowie der Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr. Der Infrastrukturfonds wird unter der Annahme einer Laufzeit von 20 Jahren durch den Übertrag von 2,6 Milliarden Franken als Ersteinlage aus dem Stand der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sowie jährlich durch die Zuweisung eines Anteils der Reinerträge aus den zweckgebundenen Strassengeldern (Mineralölsteuer, Autobahnvignette) gespeist (Art. 2 Abs. 1 IFG). Die Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr werden - mit Ausnahme der dringenden und baureifen Vorhaben - den Kantonen zuhanden der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme ausgerichtet (Art. 7 Abs. 2 IFG i.V.m. Art. 17b Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer [MinVG]) und haben dem Ausbau der Infrastruktur zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs zu dienen. Betriebsbeiträge sind ausgeschlossen (Art. 17a Abs. 2 und 4 MinVG). Beiträge an Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration werden geleistet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen (Art. 7 Abs. 5 IFG).

1.2 Damit die Beiträge ausgerichtet werden können, haben die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachzuweisen, dass die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind, dass die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen, dass die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Unterhalt und Betrieb nachgewiesen wird sowie dass die Investitionen für die geplanten Projekte eine günstige Gesamtwirkung aufweisen (Art. 17c MinVG).

Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme und betragen maximal 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Die Gesamtwirkung ist das Verhältnis zwischen dem finanziellen Aufwand und den folgenden vier Wirkungszielen: Bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbe-

lastung und Ressourcenverbrauch sowie mehr Verkehrssicherheit (Art. 17d Abs. 1 und 2 MinVG).

1.3 Mit den Beschlüssen des Parlaments vom 21. September 2010 bzw. vom 16. September 2014 wurden für die erste und zweite Generation der Agglomerationsprogramme 1.5 Mia. Franken bzw. 1.7 Mia. Franken freigegeben. Demzufolge verbleiben im Infrastrukturfonds für eine dritte und vierte Generation nur noch rund 230 Mio. Franken. Diese Mittel reichen – trotz strenger Priorisierung des Bundes – bei weitem nicht aus, den Bedürfnissen der Agglomerationen Rechnung tragen zu können. Die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation und weiter in der Zukunft liegenden Generationen ist damit noch nicht gesichert. In diesem Sinne will der Bundesrat mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eine ausreichende und langfristige Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr sicherstellen.

2. Agglomerationsprogramm Luzern der ersten Generation (2011–2014)

2.1 Das Agglomerationsprogramm Luzern der ersten Generation (AP LU 1G) aus dem Jahr 2007 zeigte in einer Gesamtstrategie mit 24 vernetzten Massnahmen, wie die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung künftig nachhaltig aufeinander abgestimmt werden sollen. Zu diesen Massnahmen zählen im Strassenbereich das Gesamtsystem Bypass Luzern, die nun realisierten Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain mit dem Zubringer Rontal, die Spangen Süd und Nord in der Stadt Luzern sowie die Umgestaltung des Seetalplatzes und seiner Zufahrten. Bei der Schieneninfrastruktur umfassen die Massnahmen den umgesetzten Doppelspurausbau und die umgesetzte Tieflegung der Zentralbahn in Luzern mit der neuen Haltestelle Luzern Allmend, die Bahnhofzufahrt Luzern sowie die im Rahmen der weiteren S-Bahn-Ausbauetappen vorgesehenen Haltestellen Luzern Gütsch-Kreuzstutz, Luzern Langensand-Steghof, Luzern Paulusplatz und Luzern Littau-Ruopigen. Beim Busnetz sind die organisatorischen und betrieblichen Verbesserungen im Rahmen von «AggloMobil» zu erwähnen. Weitere Massnahmen betreffen die kombinierte Mobilität (Park-and-ride-, Bike-and-ride-Anlagen), den Velo- und Fussgängerverkehr, die Verkehrssteuerung und Buspriorisierungen, die auch in das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen eingeflossen sind, den Tarifverbund und das Mobilitätsmanagement. Schliesslich werden auch die Aufgaben bei der Entwicklungsschwerpunktplanung, der Anpassung der Ortsplanungen sowie der Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkretisiert.

2.2 In seinem Prüfbericht vom 30. Oktober 2009 zum AP LU 1G beantragte das Bundesamt für Raumentwicklung einen Beitragssatz des Bundes von 35 Prozent an die Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten der Massnahmen des Programms mit Priorität A (A-Liste mit Baubeginn 2011–2014). Diesem Antrag folgten die eidgenössischen Räte mit dem Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr. Aus dem AP LU 1G freigegeben wurden folgende Massnahmen mit Priorität A (in Millionen Franken):

<i>Massnahme</i>	<i>Kosten 2005*</i>	<i>Beitrag Bund *</i>
Optimierung Seetalplatz	52,97	18,54
Massnahme Schlossberg (1. Etappe)	1,77	0,62
K65: Buchrain (Aufwertung Ortsdurchfahrt)	2,65	0,93
K65: Buchrain, Anschluss A14 - Inwil-Knoten Oberhofen	3,97	1,39
K17: Root Ronmatt - Knoten Tell	7,95	2,78
Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3,53	1,24
Verkehrssystem-Management (VSM)	4,41	1,54

K13: Luzern, Kasernenplatz - Emmen-Seetalplatz	10,59	3,71
K13: Emmen, Seetalplatz - Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8,39	2,94
K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.), - Schlösslistrasse (exkl.)	3,97	1,39
K4: Kriens, Grosshof – Kupferhammer	1,77	0,62
K4: Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswilstrasse	3,53	1,24
K32: Luzern, Allmend	1,24	0,43
Konzept Langsamverkehr_A-Liste	24,37	8,53
Total	131.11	45.9

* Preisstand 2005 exkl. MWSt und Teuerung

Bei den beiden Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms Durchgangsbahnhof Luzern und Gesamtsystem Bypass handelt es sich um Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung in der Zuständigkeit des Bundes. Sie werden in den dazu laufenden Planungen des Bundes bearbeitet und sind daher in der oben angeführten Tabelle nicht enthalten.

2.3 Zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme und zur Regelung der Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der einzelnen Massnahmen der Programme schliesst der Bund mit den Trägern der Agglomerationsprogramme Leistungsvereinbarungen ab. In dieser Leistungsvereinbarung sind insbesondere die umzusetzenden Massnahmen und Massnahmenpakete, der Zeitplan, der Bundesbeitrag, die Anforderungen an die Berichterstattung, die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, die Anpassungsmodalitäten, die Folgen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie die Geltungsdauer zu regeln (Art. 24 Abs. 2 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer).

Mit seinem Beschluss vom 24. Mai 2011 (RRB Nr. 545) stimmte der Regierungsrat der Leistungsvereinbarung über das Agglomerationsprogramm Luzern, Teil Verkehr und Siedlung, für die 1. Generation (Baubeginn in der Periode 2011-2014) zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Luzern zu und ermächtigte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, die Vereinbarung zu unterzeichnen. Die Unterzeichnung durch den Bund erfolgte Ende August 2011. Es konnten gestützt darauf sukzessive Projekte und Massnahmen umgesetzt werden.

3. Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation (2015–2018)

3.1 Das Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation (AP LU 2G) aus dem Jahr 2012 baute auf der Gesamtkonzeption des AP LU 1G auf. Die Weiterentwicklung beinhaltete deshalb in erster Linie eine Aktualisierung der Grundlagen und die weitere Umsetzung der im kantonalen Richtplan 2009 verbindlich festgelegten Raum- und Verkehrsstrategie sowie der wichtigen Projekte und Massnahmen. Die aktualisierte Analyse und Beurteilung des Handlungsbedarfs in den Jahren 2010–2011 hatte gezeigt, dass keine grundsätzlich neuen und sehr kostenintensive Schlüsselmassnahmen erforderlich sind, ergänzende Massnahmen hingegen schon.

Gestützt auf die neuen Anforderungen des Bundes wurde im AP LU 2G als neuer Baustein insbesondere ein Zukunftsbild der Agglomerationsentwicklung integriert. Weitere Ergänzungen berücksichtigten den im Prüfbericht des Bundes erwähnten Handlungsbedarf (z.B. Weiterentwicklung der Schlüsselprojekte Gesamtsystem Bypass und Schieneninfrastruktur im Bahnknoten Luzern, Vertiefung des Bereichs Langsamverkehr sowie das Thema Siedlungsentwicklung nach innen).

3.2 In seinem Prüfbericht vom 26. Februar 2014 zum Agglomerationsprogramm Luzern beantragte das Bundesamt für Raumentwicklung einen Beitragssatz des Bundes von 35 Prozent an die Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten der Massnahmen des Programms mit Priorität A (A-Liste mit Baubeginn 2015– 2018). Diesem Antrag folgten die eidgenössischen Räte mit dem Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr. Aus dem AP LU 2G freigegeben wurden folgende Massnahmen mit Priorität A (in Millionen Franken):

<i>Massnahme</i>	<i>Kosten 2005*</i>	<i>Beitrag Bund *</i>
Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe)	1.62	0.57
Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz	5.92	2.07
Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi (1. Etappe)	0.81	0.28
Verlängerung Linie 1	7.30	2.56
Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien	0.65	0.23
K17: Ebikon, Knoten Schlösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	8.11	2.84
K2: Luzern, Rebstock - Meggen, Lerchenbühl	3.65	1.28
K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch - Eigentrossierung LV	4.87	1.70
Langsamverkehr A-Liste	12.43	4.35
Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	2.19	0.77
Infrastruktur Bushub Ebikon	4.87	1.70
Infrastruktur Bushub Horw	6.49	2.27
Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz	4.06	1.42
Busbevorzugung Agglomeration Luzern	29.21	10.22
Total	92.18	32.26

* Preisstand 2005 exkl. MWSt

3.3 Mit seinem Beschluss vom 25. September 2015 (RRB Nr. 1153) stimmte der Regierungsrat der Leistungsvereinbarung über das Agglomerationsprogramm Luzern, Teil Verkehr und Siedlung, für die 2. Generation (Baubeginn in der Periode 2015–2018) zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Luzern zu und ermächtigte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, die Vereinbarung zu unterzeichnen. Die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung für das AP LU 2G erfolgte durch den Bund Ende 2015, so dass ab 2016 mitfinanzierte Massnahmen umgesetzt werden können.

4. Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation (2019–2022)

4.1 Im November 2014 hat der Kanton Luzern entschieden, zusammen mit dem Regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern ein Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation (AP LU 3G) zu erarbeiten, auch wenn die bundesseitige Finanzierung durch den NAF bis zur Eingabe des Agglomerationsprogramms Ende 2016 noch nicht geklärt sein wird.

4.2 Der vorliegende Entwurf des AP LU 3G stellt eine gezielte Weiterentwicklung des AP LU 2G dar. Im Bereich Siedlung werden die Inhalte auf den teilrevidierten kantonalen Richt-

plan 2015 und somit auf das teilrevidierte Raumplanungsgesetz (RPG) abgestimmt sowie räumlich und inhaltlich präzisiert. Im Bereich Landschaft und Erholung findet insbesondere eine Konkretisierung der Massnahmen statt. Aufgrund des aktualisierten Ist-Zustandes und des abgeleiteten Handlungsbedarfs sind im Verkehrsbereich einzelne punktuelle Ergänzungen im Strategie- und Massnahmenteil nötig.

Weitere punktuelle Vertiefungen richten sich nach den inhaltlichen und formalen Anforderungen, die der Bund in der neuen «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» vom 16. Februar 2015 definiert hat sowie nach dem im Prüfbericht des Bundes zum AP LU 2G festgehaltenen Handlungsbedarf (z.B. Konkretisierung der Massnahmen im Bereich Siedlung, systematische Behandlung des Themas Verkehrssicherheit).

4.3 Das Zukunftsbild bildet weiterhin einen zentralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Es zeigt auf, an welcher zukünftigen (Zeithorizont 2035) Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie Struktur der Verkehrssysteme sich die Agglomeration orientiert. Inhaltlich wird das Zukunftsbild vor allem auf der Basis des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes, des teilrevidierten kantonalen Richtplans 2015 und des revidierten Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern aktualisiert. Zudem erfolgt auch die Integration des regionalen Teilrichtplans Siedlungsentwicklung 2030 von LuzernPlus. Auch die Inhalte der übergeordneten Planungen der Kantone Nidwalden und Schwyz (u.a. Richtplan, Baugesetz) sind materiell ins Zukunftsbild eingeflossen. Der Fokus wird damit im AP LU 3G noch stärker auf die Siedlungsentwicklung nach innen gelegt. Zudem werden neu die wichtigsten Verkehrsstrukturen ergänzt. Formell bzw. grafisch wird das Zukunftsbild im AP LU 3G gegenüber der zweiten Generation von sechs Bildern auf ein einziges Synthese-Bild zusammengefasst. Die Gesamtstrategie des AP LU 2G wird grundsätzlich ins AP LU 3G übernommen und punktuell weiterentwickelt bzw. angepasst (z.B. stärkerer Fokus auf Gesamtverkehrslösungen).

4.4 Alle Siedlungsmassnahmen bzw. alle weitere Massnahmen des AP LU 1G und des AP LU 2G, die nicht bereits mit den entsprechenden Leistungsvereinbarungen als A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2011 bis 2014 bzw. 2015 bis 2018 definiert sind, werden gestützt auf das Zukunftsbild 2035 und der daraus abgeleiteten Strategie überprüft und dabei entweder aufgehoben (wie z.B. exklusive Wohnlagen aus dem AP LU 2G) oder dann aber weiterverfolgt und konkretisiert.

Gestützt auf das Zukunftsbild 2035 und der daraus abgeleiteten Strategien – welche die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen – wird im Bereich Siedlung gegenüber dem AP LU 2G der Fokus noch stärker auf die Innenentwicklung gerichtet. Dabei stellt die raumplanerische und nachfolgende bauliche Umsetzung von Schlüsselarealen eine zentrale Massnahme dar. Die Schlüsselareale betreffen neben Transformationsgebieten (Umnutzungsgebiete) neu auch Ortskerne und Sanierungsgebiete. Die Liste der Transformationsgebiete wurde zudem massgeblich erweitert und deren Perimeter konkretisiert. Im Bereich Landschaft und Erholung werden die Massnahmen zur Förderung der Landschaftsentwicklung und der räumlichen Konzentration der Erholungs- und Tourismusnutzungen in der Landschaft gegenüber dem AP LU 2G räumlich und materiell konkretisiert.

Im Bereich Verkehr werden die übergeordneten Schlüsselmassnahmen in Kompetenz des Bundes (Durchgangsbahnhof Luzern und Gesamtsystem Bypass) zusammen mit den entsprechenden ergänzenden Massnahmen (Ausbau S-Bahnsystem sowie Spangen Nord und Süd) ins AP LU 3G überführt und weiterentwickelt. Zudem werden aufgrund des Zukunftsbildes und der entsprechenden Strategien gegenüber dem AP LU 2G die Gesamtverkehrskonzepte für die Zentren Luzern Nord, Ost und Süd sowie für den Bereich Luzern West als neue Massnahmen aufgenommen. Eine weitere neue Massnahme stellt das Thema Fernbusse als Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems dar. Beim öffentlichen Verkehr sind ausserdem die Erkenntnisse und Massnahmen aus AggloMobil tre eingeflossen (u.a. Förderung

des RBus-Systems, eines hochwertigen Bussystems für die Stadt und die Agglomeration Luzern, sowie verschiedene Optimierungen der weiteren Buslinien). Für die Förderung des Langsamverkehrs sind ebenfalls verschiedene neue Massnahmen (Veloparkierungsanlagen, Netzooptimierungen, neue Netzelemente) definiert und aufgenommen worden. Schliesslich werden auch die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, die Umsetzung des behindertengerechten Bauens sowie die Optimierung des Strassennetzes in Küssnacht neu aufgenommen.

Für alle infrastrukturellen Massnahmen(-pakete) werden die Kosten – so genau als im Projektstand möglich – geschätzt und aufgeführt. Für die nichtinfrastrukturellen Massnahmen (-pakete) werden die Kosten wo sinnvoll ebenfalls angegeben.

Alle Massnahmen(-pakete) werden bezüglich den vom Bund vorgegebenen vier Wirksamkeitskriterien bewertet. Gestützt darauf werden sie hinsichtlich ihrer Mitfinanzierbarkeit durch den Infrastrukturfonds des Bundes, ihrer Relevanz für die Agglomeration, ihrer Reifegrade, ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse sowie ihrer Bau- und Finanzreife entweder den übergeordneten Schlüsselmassnahmen oder weiteren national finanzierten Massnahmen, der A-Liste (Realisierungsbeginn zwischen 2019 bis 2022), der B-Liste (Realisierungsbeginn zwischen 2023 und 2026) oder der C-Liste (Realisierungsbeginn ab 2027) zugeteilt.

4.4.1 Massnahmenübersicht Siedlung und Landschaft / Erholung

Siedlung		Zeithorizont	Kosten
S-1	Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen	bis 2023	offen
S-2	Schlüsselareale Ortskerne	Daueraufgabe	offen
S-3	Schlüsselareale Sanierungsgebiete	Daueraufgabe	offen
S-4	Schlüsselareale Transformationsgebiete	Daueraufgabe	offen
S-5	Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf und guter ÖV-Erschliessung)	Daueraufgabe (bei Bedarf)	offen
S-6	Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitszonengebieten	Daueraufgabe	offen
S-7	Verkehrsentensive und -relevante Einrichtungen	Daueraufgabe	projektspezifisch
S-8	Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt	Daueraufgabe (bei Bedarf)	offen
S-9	Weiler und Weilerzonen	bis 2023	offen
Landschaft / Erholung			
LE-1	Landschaftsentwicklungskonzepte	Daueraufgabe	offen
LE-2	Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume	Daueraufgabe	offen
LE-3	Freizeiträume von regionaler Bedeutung	Daueraufgabe	offen
LE-4	Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren	Daueraufgabe	offen

Nebst den oben erwähnten Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen sind auch raumplanerische Massnahmen ausserhalb der Agglomeration erforderlich: Gestützt auf die im teilrevidierten kantonalen Richtplan 2015 verankerte Raumentwicklungsstrategie wird im Rahmen der Beurteilung von Ortsplanungen das künftige Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen auf die kantonalen Hauptentwicklungachsen sowie die Zentren hin konzentriert.

4.4.2 Massnahmenübersicht Gesamtverkehr

Gesamtverkehr		Zeithorizont	Infrastrukturkosten*
GV-1	Gesamtverkehrskonzepte (GVK)		43.8 Mio. Fr.
	GV-1.1 GVK Agglomerationszentrum Luzern (Anpassungen im Zusammenhang mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs)	ab 2027	20.0 Mio. Fr.
	GV-1.2 GVK Luzern Nord	vor 2019	-
	GV-1.3 GVK Luzern Ost	2019-22	noch offen
	GV-1.4 GVK Luzern Süd	2019-22	-
	GV-1.5 GVK Luzern West (Littau)	2019-22	23.8 Mio. Fr.
GV-2	Verkehrssystem-Management (VSM)	2019-22	5.0 Mio. Fr.
GV-3	Verkehrskonzept (Car)Tourismus Stadt Luzern inkl. Option Parkhaus Musegg und stadträumliche Auf- wertung Innenstadt	2019-22	** 5.0 Mio. Fr.
GV-4	Mobilitätsmanagement	Dauer-auf- gabe	-
GV-5	Entschärfung Unfallschwerpunkte	2019-22	noch offen
GV-6	Umsetzung behindertengerechtes Bauen	2019-22	noch offen
GV-7	Kombinierte Mobilität		8.2 Mio. Fr.
	GV-7.1 Velostationen	2019-22	7.6 Mio. Fr.
	GV-7.2 B+R-Anlagen	2019-26	0.6 Mio. Fr.

* aktuell geschätzte Infrastrukturkosten exkl. MWST

** ohne (private) Kosten der Option Parkhaus Musegg

4.4.3 Massnahmenübersicht öffentlicher Verkehr

Schieneinfrastruktur		Zeithorizont	Infrastrukturkosten*
ÖV-1	Mittelfristangebot Bahn 2025 / Ausbau S-Bahnsys- tem in der Zentralschweiz***	ab 2019 ab 2027	100 Mio. Fr. 100 Mio. Fr.
ÖV-2	Durchgangsbahnhof Luzern AS2030 **	dringlich	2.230 Mia. Fr.
ÖV-3	Neue S-Bahnhaltestellen (Langensand-Steghof; Littau-Ruopigen; Gütsch-Kreuzstutz; Paulusplatz) ***	ab 2027	200 Mio. Fr.
ÖV-4	Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke (weitestgehend ***)	ab 2023	127 Mio. Fr.
ÖV-5	Doppelspuriger Eisenbahntunnel zwischen Hergis- wil Matt und Hergiswil Bahnhof ***	ab 2027	220 Mio. Fr.

* aktuell geschätzte Infrastrukturkosten exkl. MWST

** übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes, Finanzierung durch FABI (2.4 Mia. Fr. inkl. MWST)

*** Finanzierung durch BIF (Bahninfrastrukturfonds des Bundes)

Verknüpfung Bahn – Bus / Bussystem / Buspriorisierung / Depot vbl / Fernbus		Zeithorizont	Infrastrukturkosten*
--	--	--------------	----------------------

ÖV-6	Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn		21.0 Mio. Fr.
	ÖV-6.1 Luzern Nord	2019-22	6.0 Mio. Fr.
	ÖV-6.2 Luzern Ost / Rontal	2019-22	-
	ÖV-6.3 Luzern Süd	2019-22	9.0 Mio. Fr.
	ÖV-6.4 Luzern West	2019-22	6.0 Mio. Fr.
ÖV-7	Gesamtkonzept RBus, Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing	2019-26	15.0 Mio. Fr.
ÖV-8	Optimierung des Bussystems in der Agglomeration	2019-22	-
ÖV-9	Buspriorisierungen		74.0 Mio. Fr.
	ÖV-9.1 Buspriorisierungen auf Kantonsstrassen	2019-26	62.5 Mio. Fr.
	ÖV-9.2 Buspriorisierungen auf Gemeindestrassen	2019-22	11.5 Mio. Fr.
ÖV-10	Depot vbl **	2019-22	15.0 Mio. Fr.
ÖV-11	Fernbus (inkl. Terminal)	2019-22	3.0 Mio. Fr.

* *aktuell geschätzte Infrastrukturkosten exkl. MWST*

** *Eigenfinanzierung*

4.4.4 Massnahmenübersicht Motorisierter Individualverkehr

Motorisierter Individualverkehr		Zeithorizont	Infrastrukturkosten*
MIV-1	Gesamtsystem Bypass Luzern **	dringlich	1.4800 Mia. Fr.
MIV-2	Spange Nord, Flühmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg	ab 2027	185.0 Mio. Fr.
MIV-3	Spange Süd mit Anschluss Grosshof	ab 2027	230.0 Mio. Fr.
MIV-4	Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	2019-22	22.7 Mio. Fr.
MIV-5	Umfahrung Emmen, Seetalstrasse	2023-26	65.3 Mio. Fr.
MIV-6	Küssnacht, Südumfahrung (Abschnitt 2, Rämatt-Breitfeld)	ab 2027	150.0 Mio. Fr.
MIV-7	Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd	2023-26	40.0 Mio. Fr.

* *aktuell geschätzte Infrastrukturkosten exkl. MWST*

** *übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes, Finanzierung durch Programm Engpassbeseitigung (1.6 Mia. Fr. inkl. MWST)*

4.4.5 Massnahmenübersicht Langsamverkehr

Optimierung bestehender Netzelemente		Zeithorizont	Infrastrukturkosten*
LV-1.1	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	Fe- ab 2019	25.8 Mio. Fr.
LV-1.2	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Schwyz	Fe- ab 2019	9.5 Mio. Fr.
LV-1.3	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinden	Fe- ab 2019	54.6 Mio. Fr.

Neue Netzelemente

LV-2.1	Neue Netzelemente unter Federführung Gemeinden	ab 2019	21.5 Mio. Fr.
--------	--	---------	---------------

* *aktuell geschätzte Infrastrukturkosten exkl. MWST*

4.5 Die sehr wirkungsvollen und äusserst wichtigen übergeordneten Schlüsselmassnahmen Durchgangsbahnhof Luzern (2.4 Mia. Fr. inkl. MWST) und Gesamtsystem Bypass (1.6 Mia. Fr. inkl. MWST) sollen über die beiden Bundesprogramme FABI und Engpassbeseitigung Nationalstrassen finanziert und so rasch als möglich realisiert werden. Zudem lässt sich gestützt auf die vorgenommenen Verkehrsmodellberechnungen festhalten, dass es bei beiden übergeordneten Schlüsselmassnahmen unbedingt und dringlich braucht, um die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Luzern künftig zu gewährleisten.

Die Massnahmen(-pakete) der A-Liste (Baubeginn 2019–2022) beinhalten Kosten von rund 243 Mio. Franken (davon ca. 135 Mio. Franken zulasten Kanton und die weiteren Kosten v.a. zulasten verschiedener Gemeinden). Aufgrund der B-Liste (Baubeginn 2023–2026) entstehen Kosten von ca. 152 Mio. Franken. Die C-Liste (Baubeginn ab 2027) beinhaltet Projekte mit Kosten von ca. 586 Mio. Franken. Die nicht durch den Infrastrukturfonds finanzierbaren Infrastrukturmassnahmen generieren Kosten von rund 760 Mio. Franken. Grösstenteils (745 Mio. Fr.) werden diese Massnahmen über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert.

Auf die Massnahmen des Gesamtverkehrs entfallen insgesamt rund 62 Mio. Franken, auf die ÖV-Massnahmen rund 875 Mio. Franken (ohne Durchgangsbahnhof), auf die MIV-Massnahmen rund 693 Mio. Franken (ohne Bypass) und auf die LV-Massnahmen rund 111 Mio. Franken. Die LV-Massnahmen stehen v.a. in der A-Liste (Baubeginn 2019–2022) im Vordergrund, die ÖV-Massnahmen v.a. in der A-Liste sowie ab 2027 und die MIV-Massnahmen insbesondere in der B- und C-Liste (ab 2023 bzw. ab 2027).

4.6 Zum AP LU 3G soll von Anfang März bis Anfang Mai 2016 ein 60-tägiges Mitwirkungsverfahren inkl. einer Informationsveranstaltung durchgeführt werden. Gestützt darauf soll das Programm überprüft, bei Bedarf angepasst und fertiggestellt werden. Das Programm ist – unter Einbezug der Nachbarkantone – durch den Regierungsrat zu beschliessen und bis spätestens Ende Dezember 2016 den Bundesbehörden zur Prüfung einzureichen.

Der Regierungsrat beschliesst:

1. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement wird ermächtigt und beauftragt, zum Entwurf des Agglomerationsprogramms Luzern der dritten Generation in der vorliegenden Fassung vom 5. Februar 2016 ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen.
2. Gestützt auf das Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens ist dem Regierungsrat das überarbeitete und bereinigte Agglomerationsprogramm zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Zustellung an:

- LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern
- ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern (2)
- Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Dienststelle Landwirtschaft und Wald
- Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Im Auftrag des Regierungsrates

Der Staatsschreiber:

